Bundel van de Raadsinformatiebijeenkomst van 12 december 2017

1 Raadsvoorstel Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER)

20.00-21.30 uur
Beleidsveld: Ruimtelijke ordening - wethouder Jansen

Geagendeerd door de heer Brussaard, CDA, de heer Koning, D66 en de heer Gilissen, VVD. Bovengenoemde partijen willen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst allereerst vanuit het college een algemene toelichting op het voorstel. In deze presentatie zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:
- hoe richten we bij de ontwikkeling van de MWKZ een proces in met voldoende burgerparticipatie?
- hoe ontwikkelen we een goed en integraal plan: veel samenhangende onderwerpen/belangen (bijv. tippelzone, roeien) met onderling impact en gevolgen voor planning) en welke concrete stappen moeten daarvoor worden gezet?
- verbindingen in het gebied (zowel infrastructurele-, als groene- en blauwe verbindingen)
- klimaatbestendigheid (incl. aandacht voor groen/gevelgroen)
- meervoudig ruimtegebruik
- mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen
- opbouw van investeringen, inzichtelijkheid in wat gemeente bijdraagt, financiën
- knelpunten/kansen in de ontwikkeling van de MWKZ
- circulair bouwen
- energie-neutraliteit
- toepassing van smart mobility en innovaties in de openbare ruimte
- bouwhoogtes
- inpassing woonschepen
- ontsluiting verkeer
- gevolgen voor omliggende buurten
Vervolgens willen partijen meepraters één voor één gelegenheid geven hun zienswijze op het voorstel aan de raad kenbaar te maken.

Dossier 125 voorblad

Voorstel_8956.pdf

1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.pdf

2 Milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, deel A.pdf

3 Milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, deel B.pdf

4 Oplegnotitie milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone.pdf

5 Advies commissie MER.pdf

6. Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone incl.pdf

7a Totaal anonieme Zienswijzen Omgevingsvisie en MER per brief.pdf

7b Totaal anonieme Zienswijzen Omgevingsvisie MER per mail.pdf

Omgevingsvisie merwedekanaalzone - presentatie- GU.pptx

Omgevingsvisie merwedekanaalzone - presentatie- GU.pptx

Omgevingsvisie-presentatie- Eigenarencollectief-Kleiner PDF.pdf

Reactie meepraters- raadsinformatieavond 121217- visie Merwedekanalzone-WEB.pdf

Info en Bijdragen meepraters omgevingsvisie MER WEB.doc

2 Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein

21.30-22.30 uur
Beleidsveld: Grondzaken - wethouder Geldof

Geagendeerd door de heer Brussaard, CDA, de heer Koning, D66 , de heer Gilissen, VVD en de heer Isik, PvdA.
Bovengenoemde partijen willen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst allereerst vanuit het college een algemene toelichting op het voorstel. In deze presentatie zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:
- bouwhoogtes
- inpassing woonschepen
- ontsluiting verkeer
- inzicht in parkeeroplossingen
- toepassing van groen i.h.b. dak- en gevelgroen
- energie(neutraliteit)
- financiën
- gevolgen voor omliggende buurten
Vervolgens willen partijen meepraters één voor één gelegenheid geven hun zienswijze op het voorstel aan de raad kenbaar te maken.
De PvdA fractie sluit zich aan bij de motivering van andere partijen.
Aanvullend: Op de raadsinformatieavond willen zij van de insprekers horen welke bestaande beleidsvelden (hoogbouwvisie, parkeernormen, percentage sociale huur) aangepast dienen te worden zodat de gewenste resultaten gezamenlijk kunnen bereiken.

Dossier 123 voorblad

Voorstel_8982.pdf

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4_ Defensieterrein - Regels.pdf

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4_ Defensieterrein - Toelichting.pdf

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4_ Defensieterrein - verbeelding.pdf

BP Merwedekanaalzone deelgebied 4_ Defensieterrein - Vaststellingsrapport.pdf

Bijlage I bij vaststellingsrapport - zienswijzen anoniem BP Merwedekanaalzone.pdf

Bijlage II bij vaststellingsrapport - zienswijzen anoniem BP Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein.pdf

Delegatiebesluit Bedrijf Merwedekanaalzone deelgebied_ Defensieterrein.pdf

Weblink bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein.docx

Reactie vaststellingsrapport Defensieterrein.pdf

BP Defensieterrein_presentatie_GU.pptx

BP Presentatie - voormalig defensieterrein - meeprater.pdf

Info en Bijdragen meepraters BP defensieterrein WEB.doc

Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	125
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 december 2017
Agendapunt	1
Omschrijving	Raadsvoorstel Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER)
ID	130
Titel	Raadsvoorstel Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER)
Datum collegebesluit	7 november 2017
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Jansen
Beleidsveld	Ruimtelijke ordening
Behandelend ambtenaar	Kraan, M.A. (Marieke)
Telefoon	06-52242973
E-mail	m.kraan@utrecht.nl
Context	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok / Mail: f.de. kok@utrecht.nl / Mob.:06-53838597
Datum bekrachtiging geheimhouding	1 januari 0001
Gerelateerde stukken	
Behandelwijze	
Aantekeningen	
Raadsinformatiebijeenkomst	
Aantekeningen Commissie	
Aantekeningen Gemeenteraad	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**12 december 2017**
Commissie Stad en Ruimte	9 januari 2018
Gemeenteraad	1 februari 2018

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Kraan, M.A. (Marieke)
Kenmerk	4875012\171024\MK
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Ruimtelijke ordening

Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 In te stemmen met de reactienota, behorende bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda en de MER Merwedekanaalzone (inclusief oplegnotitie).

2 De Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone'vast te stellen;

3 De milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, inclusief de Oplegnotitie MER Merwedekanaalzone vast te stellen;

4 Kennis te nemen van het advies van de commissie MER en akkoord te gaan met de wijze waarop de gemeente hier invulling aan geeft.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Bijlages
Voorstel: Voorstel_8956
Bijlage: 1. Omgevingsvisie Ruimtelijke Agenda Merwedekanaalzone
Bijlage: 2. Milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, deel A
Bijlage: 3. Milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, deel B
Bijlage: 4. Oplegnotitie milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone
Bijlage: 5. Advies commissie MER
Bijlage: 6. Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone incl. bijlagen
Bijlage: 7a. Totaal anonieme_Zienswijzen Omgevingsvisie en MER per brief
Bijlage: 7b. Totaal anonieme zienswijzen Omgevingsvisie MER_per mail

Eerdere besluitvorming
Op 8 november 2016 heeft het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail vastgesteld, waarin aan de hand van 3 scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten worden onderzocht van de verdere verdichting. Op 6 december 2016 is het college van B&W akkoord gegaan met het opstellen van een Structuurvisie voor de 3 deelgebieden van de Merwedekanaalzone (de structuurvisie wordt nu omgevingsvisie genoemd). Op 27 juni 2017 heeft het college de MER en Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda' vrijgegeven voor ter inzagelegging van 4 augustus tot en met 14 september 2017.

Uitvoering
Na akkoord van het college zal de MER en Ruimtelijke Agenda worden voorgelegd aan de Raad voor behandeling op 21 december 2017.
Parallel aan de besluitvorming van de Ruimtelijke Agenda en de MER wordt er gewerkt aan deel 2 van de omgevingsvisie (het zogenaamde Uitwerkingsplan).
Daarnaast wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan met de grondeigenaren, gebruikers en belanghebbenden in deelgebied 5. Over dit proces is 16 mei 2017 een raadsbrief verzonden. Naar verwachting zijn het Uitwerkingsplan en het stedenbouwkundigplan voor deelgebied 5 medio 2018 in concept gereed zijn. Insteek is om medio juni 2018 (na de installatie van het nieuwe bestuur) de besluitvorming op te starten.

Communicatie
In de periode van januari tot en met april 2017 heeft er participatie ('samen stad maken') plaatsgevonden in samenwerking met stakeholders (waaronder marktpartijen, initiatiefnemers, omwonenden en belangstellenden) over de plannen.

De gemeente houdt daarnaast de omgeving op de hoogte van de planontwikkelingen via de gemeentelijke website (www.utrecht.nl), de gemeentelijke facebookpagina, persberichten en een digitale nieuwsbrief.

Verder zijn er andere partijen, zoals (voorheen) MeerMerwede en het eigenaren collectief deelgebied 5, actief op het gebied van communicatie over de ontwikkelingen in de MWKZ.

In oktober en november zijn er nieuwe bijeenkomsten met de stad georganiseerd over de ontwikkelingen in deelgebied 5. Ook vindt communicatie plaats over deelprojecten in het gebied, zoals Holland Casino en Defensieterrein. Daarnaast zijn er met specifieke groepen (na gelang de behoefte) gesprekken georganiseerd (bijvoorbeeld in de vorm van klankbordgroepen).

Gemeente Utrecht

Context

De Merwedekanaalzone (MWKZ) is één van de vier prioritaire gebieden aangewezen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De deelgebieden 4, 5 en 6 (tussen de Mr. Tellegenlaan en de rijksweg A12) zijn in beeld voor verdere stedelijke verdichting met 6.000 tot 10.000 woningen en ander programma (zoals detailhandel en horeca).

Een omgevingsvisie en milieueffectrapportage (MER) leggen de noodzakelijke kaders op het gebied van de gewenste duurzame en gezonde verstedelijking vast. De omgevingsvisie wordt in 2 delen uitgewerkt:
1) Omgevingsvisie deel 1: Ruimtelijke Agenda;
2) Omgevingsvisie deel 2: Uitwerking.

De Ruimtelijke Agenda is gebaseerd op bestaand beleid waar de raad al positief over heeft besloten (zoals de RSU). Hiermee is de Ruimtelijke Agenda het ruimtelijk besluit bij de vaststelling van de MER. Met een vastgestelde MER kunnen lopende projecten zoals Defensieterrein en Holland Casino tot uitvoering worden gebracht.

Gezien het aantal beoogde woningen is de MWKZ 'MER-plichtig' (dit is wettelijk verplicht vanaf 2.000 woningen). Op basis van de Nota Reikwijdte en Detail zijn voor 3 scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten onderzocht van de verdere verdichting.

De MER biedt -op voorhand en op basis van het vigerende beleid- in de MWKZ ruimte om te bouwen in het middenscenario (100 woningen per hectare) in de autoluwe variant. Dit houdt in een verdichting tot maximaal 6.000 woningen en aanvullend programma. De Ruimtelijke Agenda en het MER hebben met ingang van 4 augustus voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 47 zienswijzen en 4 overlegreacties binnengekomen. Een aantal zienswijzen en overlegreacties heeft geleid tot een aanpassing van de oplegnotitie van het MER en/of de Omgevingsvisie. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de bij dit besluit behorende reactienota.

Maar de ambities voor de Merwedekanaalzone gaan verder, zowel kwantitatief (tot 10.000 woningen) als kwalitatief (energie, duurzaamheid, klimaatadaptie, openbare ruimte). De insteek is om in hoge dichtheden (meer dan 100 woningen per hectare) te gaan bouwen. Deze opgave is nieuw voor Utrecht en betekent dat er nieuwe antwoorden geformuleerd moeten worden op het gebied van duurzaamheid, energie, openbare ruimte, mobiliteit, circulair bouwen, afvalinzameling, functiemenging etc. In omgevingsvisie deel 2 zijn hiervoor onderzoeksvragen geformuleerd die in omgevingsvisie deel 2 worden uitgewerkt.

Aankomende periode wordt onderzocht hoe de gemeente vorm kan geven aan een gemengde hoogstedelijke wijk, passend bij het karakter van Utrecht. In de Ruimtelijke Agenda zijn voor dit proces onderzoeksvragen "geagendeerd" om in het Uitwerkingsplan concreter aan te geven welke eisen, wensen en randvoorwaarden geformuleerd moeten worden om de spanning tussen hoge dichtheid en gezond stedelijk leven inhoud te geven. Daarnaast zal hierover met de raad en de stad het gesprek worden gevoerd. Uiteraard wordt in het Uitwerkingsplan ingegaan op de adviezen die de commissie MER ons heeft gegeven.

De uitkomsten van deze verkenning en de dialoog met de raad en de stad worden opgenomen in deel twee van de omgevingsvisie: de uitwerking. In dit plan worden voorstellen gedaan voor de nieuwe koers voor de MWKZ. Onderdeel is een ontwikkelstrategie, waarin de financiële haalbaarheid van de ontwikkelingen is uitgewerkt.

Beslispunt

1 In te stemmen met de reactienota, behorende bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone,

deel 1 Ruimtelijke Agenda en de MER Merwedekanaalzone (inclusief oplegnotitie).

Argumenten

1.1 <u>De overlegreacties en zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in de reactienota.</u>
De vooroverlegreacties en de zienswijzen hebben onder andere betrekking op de verdichtingsopgave en de bereikbaarheid van het plangebied in relatie met de hoge ambities voor wat betreft duurzaamheid, klimaat adaptatie en energietransitie. Woonbootbewoners maken zich zorgen over de geprojecteerde nieuwe bruggen en de invloed van de plannen op hun woonomgeving. Ook zijn er een aantal onderwijs- en huurdersorganisaties die aandacht vragen voor hun belangen in het gebied en tenslotte zijn er bestaande gebruikers van het gebied die hun activiteiten ter plaatse graag willen kunnen voortzetten. De overlegreacties en zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in de reactienota.

1.2 <u>In hoofdstuk 2.4 van de reactienota worden de wijzigingen toegelicht die als gevolg van de vooroverlegreacties en de zienswijzen in de Omgevingsvisie en het MER zijn aangebracht.</u>

1.3 <u>De raad dient de vooroverlegreacties en de zienswijzen te betrekken in de besluitvorming.</u>
Door in te stemmen met de beantwoording van de vooroverlegreacties en de zienswijzen geeft de raad aan hiervan kennis te hebben genomen en deze betrokken te hebben bij de besluitvorming.

Kanttekeningen

1.1 <u>Stakeholders en belanghebbenden hebben zorgen over de mate van verdichting.</u>
Vrijwel alle indieners van zienswijzen geven aan positief te staan tegenover de ambities waarop de Gemeente Utrecht de binnenstedelijke verdichting in de MWKZ wil inzetten. De vraag die wel vaak gesteld wordt is, vrij vertaald: kunnen deze ambities wel waargemaakt worden in deze hoge mate van verdichting? Deze vraag komt met name van omwonenden, de woonbootbewoners, bewoners van Parkhaven, Rivierenwijk en Transwijk. Er zijn onder deze groep zorgen over de hoge dichtheid in relatie tot de ambities voor gezond stedelijk leven, bijvoorbeeld de bouwhoogte (minder uitzicht en minder zonlicht) en het verlies van woon- en leefcomfort van huidige en nieuwe bewoners.

De eigenaren van deelgebied 5 zijn positief over de ambities op het gebied van binnenstedelijke verdichting en werken aan een hoogstedelijk stedenbouwkundig plan. Op 29 november 2017 wordt door de eigenaren een stadsgesprek georganiseerd over het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan, deelgebied 5 “Merwede”.
De komende maanden werken wij aan de uitwerking van deel 2 van de omgevingsvisie MWKZ. Aan de hand van de onderzoeksvragen uit de Ruimtelijke Agenda en de kennis, die nu wordt opgebouwd bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan deelgebied 5.
De ambities om een gezonde stedelijke woonwijk te realiseren staan hierbij centraal en de woningdichtheid wordt hierop afgestemd. De zorgen van de indieners van de zienswijzen wordt hierbij betrokken.
De afgelopen periode zijn er diverse stadsgesprekken gevoerd met stakeholders en belangstellenden over de plannen voor het gebied. Dit zal de komende periode worden gecontinueerd waarbij er met diverse partijen (zoals met de woonbootbewoners en de roeiers) in kleinere comités (zoals een klankbordgroep) het gesprek wordt gevoerd en zorgen en ideeën met elkaar worden uitgewisseld.

1.2 <u>De provincie Utrecht en Rijkswaterstaat hebben zorgen over de bereikbaarheid.</u>
De provincie en Rijkswaterstaat onderschrijven de ambitie op het gebied van ‘Gezond Stedelijk Verdichten’. De vraag die daarbij door deze partijen wordt gesteld is hoe de bereikbaarheid wordt geborgd. Op dit moment liggen de ‘grenzen van de verdichting’ met name bij de capaciteit van de verkeerspleinen Europalaan en aansluiting A12.

Gemeente Utrecht

Vanuit de gemeente zal met de provincie en Rijkswaterstaat en in de regionale mobiliteitsstudie GUO/U-Ned de samenwerking worden geïntensiveerd om te komen tot gedragen mobiliteitsoplossingen.

Beslispunt

2 De Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone'vast te stellen;

Argumenten

2.1 <u>De 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' benoemt kaders en de ambities voor de stedelijke ontwikkeling in de Merwedekanaalzone (MWKZ).</u>
De 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' (hierna kort: 'Ruimtelijke Agenda') is de opmaat naar de Omgevingsvisie 'Uitwerkingsplan' voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. In deze Ruimtelijke Agenda zijn de ambities, kaders, uitwerkingsvragen en de visie beschreven voor een duurzame en gezonde ontwikkeling van de MWKZ.

2.2 <u>De Ruimtelijke Agenda is passend binnen de bestaande beleidskaders.</u>
Voor het vaststellen van de MER is het noodzakelijk om uit te gaan van het vigerende beleid. Het bestaand beleid biedt daarbij ruimte om maatwerkoplossingen te onderzoeken, noodzakelijk voor een hoogstedelijke invulling.De Ruimtelijke Agenda voorziet nu niet in aanpassingen van bestaande beleidkaders. Daarmee is dit planproduct passend binnen de afspraken uit het coalitieakkoord en de in december 2016 vastgestelde RSU. Op basis van de resultaten van de onderzoeksvragen in de Ruimtelijke Agenda zal medio 2018 worden voorgesteld waar de bestaande beleidskaders onvoldoende ruimte bieden voor de uitwerking van de plannen.

2.3 <u>Voor de Merwedekanaalzone hanteren we maatwerkoplossing uit de Nota Stallen en Parkeren de norm b1, waarbij de minimale parkeernorm tevens de maximale norm is en wordt ingezet op alternatieve vormen van vervoer zoals de fiets en slimme mobiliteitsconcepten.</u>
Terugbrengen van het aantal autobewegingen is voorwaarde voor de verdere verdichting zonder dat het netwerk wordt overbelast. Door de verlaging van de parkeernormen op binnenstedelijke ontwikkellocaties, zoals in de MWKZ, stimuleert Utrecht de vitaliteit en kwaliteit van de stad met zo min mogelijk extra parkeerdruk in de omliggende wijken te creëren. De Nota Stallen en Parkeren biedt hiervoor de flexibiliteit (autoluwe variant). Ingezet wordt op het stimuleren van alternatief vervoer, het realiseren van een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers, voldoende kwaliteit van het openbaar vervoer en een mix van functies voor dagelijkse voorzieningen (zoals detailhandel en onderwijs) zoveel mogelijk op loop- en fietsafstand te realiseren. Onderzocht wordt welke innovatieve mobiliteitsconcepten zoals 'Mobility as a Service' ('MaaS') kunnen worden toegepast in de MWKZ.

2.4 <u>In de Merwedekanaalzone zet de gemeente in op een functionele mix en duurzame verstedelijking.</u>
De ambitie is om een gevarieerde stadswijk te realiseren met ruimte voor wonen, werken en recreëren in een hele hoge dichtheid. Gezonde verstedelijking is hierbij een randvoorwaarde. Dit betekent een maximale inzet van groen, water en bodem voor een klimaatbestendige stadswijk. Energieneutraal bouwen is uitgangspunt.
Een gevarieerde stadswijk houdt in voor iedereen en veel verschillende functies. Hiervoor zetten we in op onder meer het behoud en versterking van (creatieve) bedrijvigheid, het realiseren van 30% sociale huurwoningen, tenzij onderbouwd kan worden dat dit financieel niet haalbaar is (met een minimaal percentage van 20%). Dit geldt voor het totaal

programma (6.000 – 10.000 woningen).

2.5 <u>De omgevingsvisie Ruimtelijke Agenda agendeert onderzoeksvragen voor verdere verdichting.</u>
De ruimtelijke agenda geeft de kaders aan op basis van bestaand beleid (zoals parkeernormen). Daarnaast agendeert het een aantal thema's (zoals energie, duurzaamheid en mobiliteit) om verder te onderzoeken, omdat de ambitie voor het gebied (zoals meer verdichting, smart mobility en parkeren op afstand) verder gaat dan wat mogelijk is binnen de huidige beleidskaders. Antwoord en borging moet worden gegeven op de vraagstukken voor het bouwen van een gezonde en kwalitatieve stadswijk in hoge dichtheid.

2.6 <u>De Ruimtelijke Agenda en MER zijn tot stand gekomen in wisselwerking met de stedenbouwkundige uitwerking voor deelgebied 5.</u>
In deelgebied 5 werken 6 particuliere grondeigenaren en de gemeente aan een stedenbouwkundig plan. Hierover is op 16 mei 2017 een raadsbrief verzonden.
De resultaten van het MER geven mede richting aan de uiteindelijk te volgen ontwikkelstrategie en koers voor de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen in de Merwedekanaalzone.

2.7 <u>Voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is de stedenbouwkundige structuur (raamwerk) leidend.</u>
De hoofdstructuur richt zich op de realisatie van een nieuw Merwedepark, een oversteekbare Europalaan, diverse oost-west verbindingen en het handhaven van cultuurhistorische waardevolle gebouwen. Met dit raamwerk wordt de kwaliteit van de hoogstedelijke invulling geborgd.

2.8 <u>De ontwikkeling van de MWKZ is van betekenis voor de omliggende wijken.</u>
De MWKZ zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er bijvoorbeeld nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden en doordat mobiliteitsdiensten die in de MWKZ worden ontwikkeld ook beschikbaar worden gesteld aan de bewoners van deze wijken. Hierdoor draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal. Dit vraagt ook om investeringen buiten het gebied, zoals aanvullende voorzieningen in Park Transwijk of het Rondje Stadseiland.

2.9 <u>De omgevingsvisie Ruimtelijke Agenda is tekstueel aangepast naar aanleiding van de reacties van belanghebbenden.</u>
In de periode van 4 augustus en 14 september lag de Ruimtelijke Agenda ter visie. Op 30 augustus 2017 was er een inloopavond met een informatiemarkt over de Ruimtelijke Agenda, de ontwerp MER (en het ontwerp bestemmingsplan voor het voormalige Defensie terrein). Er zijn in totaal 47 zienswijzen en hebben wij 3 vooroverlegreacties ontvangen en een advies van de commissie MER. Het gaat om zienswijzen van bewoners en organisaties uit het plangebied.
Naar aanleiding van de reacties is de Ruimtelijke Agenda op een aantal aspecten aangepast. Dit betreffen geen grote inhoudelijke wijzigingen maar zijn vooral toelichtend van aard. Zo worden de woonboten prominenter benoemd, opgenomen in een illustratie en ingetekend op de raamwerkkaart en andere plattegronden. Daarnaast wordt in de Ruimtelijke Agenda specifiek opgenomen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

2.10 <u>In het 'Uitwerkingsplan voor de toekomst van de Merwedekanalzone' zal tevens een ontwikkelingsstrategie opgenomen worden over de verdeling van ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied (1).</u>
In deel twee van de Omgevingsvisie 'het Uitwerkingsplan' wordt ook een ontwikkelingsstrategie opgenomen. De samenhang tussen private en publieke investeringen vraagt om een financiële uitwerking en bijpassende strategie.
Enerzijds betreft dit de verdeling van het mogelijke (maatschappelijke) programma over de

verschillende deelgebieden, anderzijds gaat deze strategie in op de financiële uitgangspunten.
Tot een toename van 6.000 woningen kan grotendeels gebruik gemaakt worden van de bestaande stedelijke infrastructuur. Wel dienen over de binnen- en bovenplanse investeringen, zoals aanpassingen aan het profiel van de Europalaan, de aanleg van extra bruggen en dergelijke met de investeerders financiële afspraken te worden gemaakt. Dit is onderdeel van de tweede fase van de Omgevingsvisie en wordt in de projecten verder uitgewerkt (zoals het stedenbouwkundig plan van deelgebied 5).

2.11 In het 'Uitwerkingsplan voor de toekomst van de Merwedekanalzone' zal tevens een ontwikkelingsstrategie opgenomen worden over de verdeling van ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied (2).
De toename naar 10.000 woningen in Merwedekanaalzone – en de bijbehorende grote investeringen in met name de infra (zoals de aansluiting op de rijksweg A12, het Europaplein en de modaliteitskeuze (zoals een mogelijke uitbreiding van het tramnet) zijn nu niet aan de orde en zullen in een later stadium worden voorgelegd aan de raad. Uitgangspunt is, dat er een evenwicht wordt gevonden in de ambities en de noodzakelijke en gewenste investeringen binnen het programma Merwedekanaalzone. Wij gaan hierbij uit dat de dekking grotendeels uit het verdienend vermogen van het gebied komen. Ook middelen uit "de groei van de stad" kunnen indien gewenst worden ingezet. Zoals u bekend wordt u hiertoe jaarlijks een voorstel gedaan in het Bestedingskader Investeringsimpuls Ruimtelijke Strategie Utrecht.
Doordat er tientallen verschillende eigenaren zijn, zijn er ook verschillende financiële regimes voor het dekken van de plankosten en de benodigde en gewenste investeringen. Zo is er sprake van een gemeentelijke grondexploitatie bij het Defensieterrein en werken wij met anterieure overeenkomsten bij particuliere ontwikkelingen (zoals Kanaalweg 59, Holland Casino Winthontlaan en Europalaan 100-500). In deelgebied 5 werken wij met zes particuliere eigenaren aan een gezamenlijke Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Een eerste versie dient begin 2018 gereed te zijn.

2.12 De raad is het bevoegd orgaan om de omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda' en de milieuweffectrapportage vast te stellen.
De gemeenteraad is bevoegd om de ontwerp Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en de ontwerp milieueffectrapportage (MER) vast te stellen op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Kanttekeningen

2.1 Voldoende dagelijkse voorzieningen op loopafstand betekent keuzes die mogelijk afwijken van vigerend beleid.
De aanwezigheid van voorzieningen op loopafstand zoals detailhandel en onderwijs is belangrijk voor het beperken van de automobiliteit in het gebied. Vigerend beleid is er echter op gericht de detailhandel zoveel mogelijk (op winkelcentra) te concentreren. We onderzoeken de mogelijkheden om meer detailhandel en scholen op loopafstand te realiseren in deze nieuwe stadswijk.

2.2 Stakeholders en belanghebbenden hebben zorgen over de mate van verdichting.
Zie kanttekening 1.1.

2.3 De Provincie en RWS hebben zorgen over de bereikbaarheid.
Zie kanttekening 1.2.

Beslispunt

3 De milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, inclusief de Oplegnotitie MER

Merwedekanaalzone vast te stellen;

Argumenten

3.1 De MER is een hulpmiddel bij het formuleren van de juiste onderzoeksvragen bij de uitwerking.
Met behulp van een MER is de milieutechnische haalbaarheid van de plannen voor een gemengde stedelijke wijk onderzocht. Hiermee kunnen gemeente (en de betrokken stakeholders) de juiste randvoorwaarden voor een duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling formuleren. Dit is op korte termijn belangrijke informatie bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, het bestemmingsplan voor het Defensieterrein en de stedenbouwkundige uitwerking in deelgebied 5.

3.2 De MER biedt ruimte voor de bouw van 6.000 woningen (1).
Uit de MER blijkt, dat er met bestaand verkeers- en parkeerbeleid (de autoluwe variant) opvoorhand plaats is voor 6.000 nieuwe woningen en ander programma in het gebied.
In regionaal verband vindt onderzoek plaats naar de noodzakelijk "mobiliteitssprong" in de Utrechtse Regio. Als hier meer bekend over is /er meer zekerheden zijn kan t.z.t. de MER worden geactualiseerd en kan de MWKZ mogelijk ruimte bieden voor het hoge scenario (naar 10.000 woningen en ander aanvullend programma).
Met het vaststellen van de nu voorliggende MER MWKZ kan het bestemmingsplan Defensieterrein (maximaal 600 woningen) worden vastgesteld. Ook biedt een vastgestelde MER het kader voor andere individuele projecten (zoals de Eendrachtlaan 10 met 200 woningen en Holland Casino).
Daarnaast geeft de MER richting voor het Stedenbouwkundig Plan in deelgebied 5.
De MER MWKZ is opgesteld in samenhang met het programma in Beurskwartier en Lombokplein. Op de relatie tussen deze twee visies en beide MER-ren wordt ingegaan in de Raadsbrief "Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein" van 27 oktober 2017: "Uit de MER Beurskwartier/Lombokplein en de MER Merwedekanaalzone blijkt dat er geen relatie is tussen het hoge programma in het Beurskwartier en het al dan niet ontwikkelen van een hoog programma in de Merwedekanaalzone. Het Beurskwartier geeft ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (dus zonder Merwedekanaalzone) geen of nauwelijks milieu- en bereikbaarheidsknelpunten in de omgeving. Dit komt door een groot aantal maatregelen in de Omgevingsvisie Beurskwartier te combineren: woonprogramma in een werkgebied te realiseren (omgekeerde verkeersstromen), stringent parkeerbeleid, parkeren op afstand, accent op OV, fiets en voetgangers, doelgroep van de woningen.

3.3 De MER biedt ruimte voor de bouw van 6.000 woningen (2).
Uit de MER van de MWKZ blijkt dat het bouwen van het hoge scenario voor de MWKZ tot opgaven leidt, met name voor bereikbaarheid. Dit is al zo vergeleken met de autonome situatie zonder Beurskwartier. Het al dan niet bouwen van het Beurskwartier maakt deze uitdaging niet groter of kleiner.
Er kan daarom op basis van beide MERs niet gesteld worden dat het programma Beurskwartier ten koste gaat van het hoge scenario in de MWKZ. Er moeten, om het hoge scenario van de MWKZ mogelijk te maken, hoe dan ook maatregelen genomen worden voor de bereikbaarheid".
Daarnaast is het woningbouwprogramma ook niet zonder meer uitwisselbaar. Er sprake van een verschillende "modal split". Op verschillende locaties genereren dezelfde woningen verschillend verkeer: Beurskwartier ligt bijvoorbeeld op loopstand van de binnenstad en het station, terwijl Merwedekanaalzone deelgebied 6 langs de A12 ligt.
De projecten Wilhelminawerf (bestemmingsplan vastgesteld op 22 december 2016) en Vliegend Hertlaan 1 / CityPads (kruimelregeling) behoren tot het autonome programma (en vallen buiten de MER-plicht). Reden hiervoor is dat deze projecten destijds al te ver in procedure waren op het moment waarop de voorbereidingen voor de MER werden opgestart. Het tijdelijk omzetten van kantoorruimte naar wonen aan de Europalaan 100-500 is ook vanwege de tijdelijkheid ook geen onderdeel van de MER.

3.4 <u>De aanvullende oplegnotitie MER met betrekking tot mitigerende maatregelen en aanvullend geluidsonderzoek verduidelijkt het maatregelenpakket.</u>
De aanvullende notitie verduidelijkt de relatie tussen de MER en de Omgevingsvisie en het bijbehorende maatregelenpakket (mitigerende maatregelen). Daarnaast is er door de gemeente een aanvullend geluidonderzoek uitgevoerd waarmee de rooilijn van de bebouwing aan de Europalaan bepaald kan worden (inclusief een planologische reservering in de geluidruimte voor mogelijk toekomstige reconstructie Europalaan).

3.5 <u>In het belang van de voortgang van de individuele projecten is het zaak de milieueffectrapportage (MER) zo spoedig mogelijk vast te stellen.</u>
Een vastgesteld MER is noodzakelijk voor de verdere planontwikkeling van het Defensieterrein, het initiatief van Holland Casino aan de Winthontlaan en de ontwikkeling aan de Eendrachtlaan 10 (sloop kantoor en nieuwbouw appartementen).

Dit eerste gedeelte van de Omgevingsvisie, de Ruimtelijke Agenda, is gebaseerd op het vigerende beleid en bedoeld voor het vaststellen van de MER. Hiermee kunnen bestaande gewenste projecten, zoals Defensieterrein en Holland Casino in uitvoering worden gebracht. Voor het Defensieterrein speelt daarbij mee dat in de planning het terrein per 1 januari 2018 aan de gemeente wordt overgedragen. Daarmee wordt de rentelast onderdeel van de grondexploitatie. De raad heeft bij het vaststellen van de grondexploitatie defensieterrein het college opgedragen om de gronden zo snel mogelijk over te dragen. De beoogde partij hiervoor vraagt daarvoor zekerheid van de gemeente in de vorm van een onherroepelijk bestemmingsplan.

Ook voor Holland Casino (HC) geldt dat er samenhang is in de besluitvorming. Het bestemmingsplan gaat eind oktober ter inzage, en daarmee is er “reëel zicht op” een nieuwe locatie – en daarmee grond voor gedogen op de huidige locatie. In de planning komt het bestemmingsplan HC, en de bijbehorende mer-beoordeling in april 2018 in de raad. De mer-beoordeling kan alleen worden vastgesteld, als de mer voor de Merwedekanaalzone is vastgesteld.

Kanttekeningen

3.1 <u>De MER gaat uit van 6.000 woningen gelijkmatig verspreid over de deelgebieden 4,5 en 6 in de autoluwe variant terwijl de ambitie volgens de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) uitgaat van een hogere dichtheid.</u>
Het toevoegen van 6.000 woningen in de MWKZ is mogelijk met een gemiddelde dichtheid van 100 woningen per hectare in de deelgebieden 4,5 en 6.

3.2 <u>Voor verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone naar een stadswijk met 10.000 woningen is nader onderzoek nodig ten aanzien van mobiliteit (en actualisatie van de MER).</u>
Uit het MER blijkt dat er met bestaand verkeers- en parkeerbeleid (de autoluwe variant) ruimte is voor 6.000 nieuwe woningen en ander programma in het gebied.
Om de ambitie om door te ontwikkelen naar 10.000 woningen in de MWKZ te realiseren, is het huidige beleid niet toereikend. Voor het toevoegen van meer dan 6.000 woningen moet onderzoek plaatsvinden waarbij oplossingen op het gebied van mobiliteit (verbeteren aansluiting op A12, versterking hoogwaardig openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten) de belangrijkste voorwaarden zijn. Hiervoor zijn onderzoeksvragen geformuleerd in de Ruimtelijke Agenda die worden uitgewerkt in het ‘Uitwerkingsplan’.

Beslispunt

4 Kennis te nemen van het advies van de commissie MER en akkoord te gaan met de wijze waarop de gemeente hier invulling aan geeft.

Gemeente Utrecht

Argumenten

4.1 <u>Het advies van de commissie MER vraagt om een nadere uitwerking van de hoge ambities van de gemeente op het gebied van energie, mobiliteit & parkeren, leefbaarheid & gezondheid en klimaat .</u>
Voor de nadere uitwerking heeft de commissie MER onderzoeksvragen opgesteld in haar advies. De onderzoeksvragen zijn overgenomen en aanvullend opgenomen in de Ruimtelijke Agenda (deel 1 omgevingsvisie Merwedekanaalzone). De gemeente onderschrijft daarmee inhoudelijk het advies van de commissie.

4.2 <u>De oplegnotitie bij de MER is tekstueel aangepast naar aanleiding van het advies van de commissie MER.</u>
In de oplegnotitie bij de MER (waarin de relatie tussen de MER en de RA wordt toegelicht) is de manier van borging van de ambities verder uitgewerkt. In de reactienota die als bijlage aan dit besluit is opgenomen wordt dit nader toegelicht.

4.3 <u>De commissie MER adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Volgens de commissie kan daarmee een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.</u>
De commissie signaleert dat het realiseren van de Merwedekanaalzone een langjarige en ingewikkelde opgave is met vele, soms tegenstrijdige, belangen. Gegeven de sturingsfilosofie van de gemeente en de onzekerheid in toekomstige ontwikkelingen adviseert de commissie regelmatig te controleren in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente. De commissie pleit voor het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijsturing van beleid nodig is.

Op welke wijze wij vorm gaan geven aan het monitorings- en evaluatieprogramma is een van de onderzoeksvragen in de omgevingsvisie. Daarnaast wordt de komende jaren van de planontwikkeling de bestemmingsplannen van individuele projecten gekoppeld aan een MER-beoordeling om te borgen dat de grenzen van de milieuwaarden niet worden overschreden.

Kanttekeningen

4.1 <u>De Commissie adviseert om de MER uit te breiden met de resultaten uit de uitwerkingsvragen.</u>
Het advies van de commissie MER vraagt om een nadere uitwerking van de hoge ambities van de gemeente om het gebied van energie, klimaat, mobiliteit & parkeren, leefbaarheid & gezondheid en klimaat. Voor deze nadere uitwerking heeft de commissie MER onderzoeksvragen opgesteld in haar advies. Deze onderzoeksvragen zijn integraal genomen in de Ruimtelijke Agenda (deel 1 omgevingsvisie Merwedekanaalzone). De gemeente onderschrijft daarmee inhoudelijk het advies van de commissie.

De resultaten van de uitwerkingsvragen worden gekoppeld aan deel 2 van de omgevingsvisie en niet aan een aanvullend MER. De huidige MER biedt voldoende juridische en inhoudelijke borging voor de lopende projecten (Defensieterrein, Holland Casino en Eendrachtlaan) om een MER-beoordeling uit te kunnen voeren.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Kraan, M.A. (Marieke)
Kenmerk	4875012\171024\MK
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Ruimtelijke ordening

Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER)

besluit

1 In te stemmen met de reactienota, behorende bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda en de MER Merwedekanaalzone (inclusief oplegnotitie).

2 De Omgevingsvisie ‘Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone’vast te stellen;

3 De milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone, inclusief de Oplegnotitie MER Merwedekanaalzone vast te stellen;

4 Kennis te nemen van het advies van de commissie MER en akkoord te gaan met de wijze waarop de gemeente hier invulling aan geeft.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone



CONCEPT 8 november 2017

Gemeente Utrecht

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone

CONCEPT 8 november 2017

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Koers 6

1.1 Opgave 6
1.2 Nieuw stedelijk leven 6
1.3 Opbouw omgevingsvisie en relatie MER 6
1.4 Plangebied 8

2. Ambities/kaders/onderzoeken 10

2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen 12
2.2 Mobiliteit: Fiets, voetganger, OV en nieuwe vervoersconcepten 16
2.3 Natuur en groen: Groene leefomgeving voor mens en dier 24
2.4 Water: waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie 26
2.5 Bodem: voor klimaatopgave en energiewinning 28
2.6 Energie: Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen 30
2.7 Materialen en hergebruik: circulair bouwen is de norm 32
2.8 Waarden: Ruimtelijke kwaliteit 34

3. Visie 36

3.1 Nieuw stedelijk leven 36
3.2 Stedelijke context 38
3.3 Raamwerk 42
3.4 Bouwvelden 58

4. Ontwikkelstrategie 64

4.1 Functies van de Omgevingsvisie 64
4.2 Robuust raamwerk en flexibele bouwvelden 64
4.3 Relatie met lopende projecten en huidig gebruik 65
4.4 Publieke en private samenwerking 66
4.5 Juridisch-planologische uitvoerbaarheid 66
4.6 Financiële uitvoerbaarheid 69

5. Samen Stad Maken 71

Bijlage: lijst cultuurhistorische gebouwen en structuren 74

Bijlage: Voorzieningen 75

Bijlage: Terugblik Inspiratieavond en Stadsgesprekken 76

Colofon 96

1. Koers

1.1 Opgave

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave. Door middel van een reeks stadsgesprekken wil de gemeente Utrecht inspireren en geïnspireerd worden over de toekomst van dit bijzonder stuk stad.

1.2 Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt in een viertal kernwaarden uitgewerkt:

- *Kwaliteit van leven*
  Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. Langzaamverkeer (fietsen lopen) krijgt een prominente plek in het gebied.
- *Bedrijvige mix*
  Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woning-typen en allerlei bijzondere functies.
- *Duurzaam en slim*
  Een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we er voor dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.
- *Robuust en flexibel*
  De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk, bruikbaar en klimaatvast is.

1.3 Opbouw omgevingsvisie en relatie MER

Op 6 december 2016 is het college van B&W akkoord gegaan met het opstellen van een Structuurvisie voor de 3 deelgebieden van de Merwedekanaalzone. Deze structuurvisie fungeert als uitwerking van de stedelijke omgevingsvisie en heeft nu de naam `Omgevingsvisie Merwedekanaalzone'.

De omgevingsvisie wordt opgesteld in twee fasen:

- Deel 1 'Ruimtelijke Agenda'
- Deel 2 'Uitwerkingsplan'

In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk-programmatisch kader voor verstedelijking.

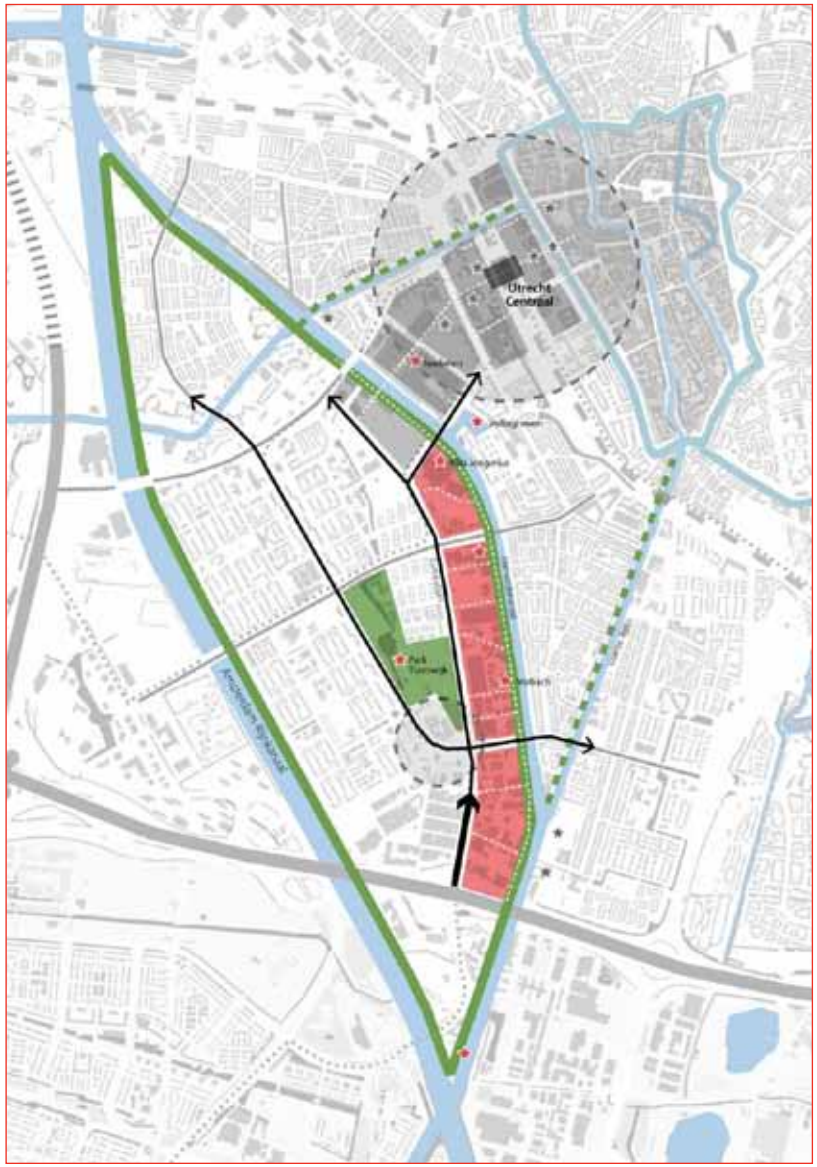
► Kaart:
Opgave Merwedekanaal-zone, Ruimtelijke Strategie Utrecht

Uitgangspunt vormt het vigerend beleid van de gemeente, uitgangspunten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden (zoals de koers in de Ruimtelijke Strategie Utrecht: 6.000–10.000 woningen) en huidige kennis.

Juridisch/planologisch is het noodzakelijk om uit te gaan van vigerend beleid om de milieueffectrapportage vast te stellen. Maar onze ambities voor duurzame verstedelijking en innovatieve mobiliteitsoplossingen gaan verder. Daarvoor hebben we onderzoeksvragen geformuleerd (zoals o.a. 'smart mobility', energie en groen). De onderzoeksvragen worden de komende maanden verder uitgewerkt en vastgelegd in deel twee van de omgevingsvisie: het 'Uitwerkingsplan'.
Gekoppeld aan de Omgevingsvisie wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de verstedelijkingsopgave wordt beoordeeld op de mate waarin sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt een bandbreedtebenadering gevolgd, waarin sprake is van een netto toevoeging van minimaal 3.000 en maximaal 9.000 woningen en daarbij passende bedrijvigheid (creatief/kleinschalig/innovatief/startup) en voorzieningen. De totstandkoming van Omgevingsvisie en MER vindt in wisselwerking plaats. De resultaten van het MER geven mede richting aan de uiteindelijk te volgen ontwikkelstrategie inclusief te borgen kwaliteiten.

Omdat de Merwedekanaalzone valt onder de crisis- en herstelwet is het mogelijk om de ruimtelijke agenda, die nodig is bij de milieueffectrapportage, te gebruiken als ruimtelijk besluit. Met een vastgestelde milieueffectrapportage en Ruimtelijke agenda kunnen we voortgang borgen van de individuele projecten zoals het Defensieterrein en Holland Casino. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen van het Defensieterrein is als randvoorwaarde meegenomen in de visievorming. Tegelijkertijd werken we aan de hand van onderzoeksvragen verder aan oplossingen om te bouwen in hogere dichtheden aan het Uitwerkingsplan.

Via de MER is aangetoond dat een verdichting met het toevoegen van 6.000 woningen momenteel als maximaal haalbaar wordt geacht, uitgaande van een gelijke verdeling van 6.000 woningen over het gebied, bestaand parkeerbeleid en maatregelen die binnen het plangebied realistisch zijn.



7 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

Om 9.000 woningen op termijn mogelijk te maken (dus een toevoeging met 3.000 woningen) moet nu al in hogere dichtheden gebouwd worden. Om deze ambitie voor een hogere verdichting te realiseren is meer kennis nodig over bijvoorbeeld de noodzakelijke kwaliteit van OV en de fasering daarvan, effecten smart mobility en afwikkeling van verkeer op de A12. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking. Deze onderzoeksvragen worden uitgewerkt en vastgelegd in deel twee van de Omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan. Samenvattend kan gesteld worden dat met de Omgevingsvisie deel Ruimtelijke Agenda de projecten het Defensieterrein en Holland Casino mogelijk worden gemaakt. Met de Omgevingsvisie deel twee het Uitwerkingsplan geven we richting aan de koers om 6.000 woningen in hoge dichtheid te bouwen. Voor de hogere ambitie van 9.000 woningen zal op termijn een actualisatie van de MER nodig zijn.

1.4 Plangebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone (2005), met een oppervlak van circa 65 ha. Aan de noordzijde is het plangebied begrensd door de Dr. M.A. Tellegenlaan.

Deelgebied 3 noordelijk daarvan is onderdeel van de ontwikkeling van het Stationsgebied / Jaarbeurs (parkeren). Voor de 2e fase van het Stationsgebied is in 2017 een aparte structuurvisie vastgesteld. De deelgebieden 1 en 2 uit de Visie Merwedekanaalzone vallen buiten de onderzoeksopgave vanwege de situering aan de noordzijde van de Weg der Verenigde Naties en de sterkere relatie met de aanpalende wijk Oog in Al. Aan de zuidzijde vormt de A12 de begrenzing. Deelgebied 7, Bedrijvengebied Kanaleneiland, zuidelijk daarvan valt af, omdat er voor de kortere en middellange termijn (2030) geen transformatie wordt verwacht Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste De Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebied, maar er zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur. In de Omgevingsvisie worden deze flankerende maatregelen benoemd.

1.5 Samen stad maken

De komende 15 jaar zal de Merwedekanaalzone veranderen in een hoogstedelijke gezonde stadswijk. Utrecht wil samen met initiatiefnemers, belanghebbenden en belangstellendenwerken aan de opgaven en ambities voor dit gebied. De Omgevingsvisie is een belangrijke stap in dit proces. De bevindingen uit de Inspiratiesessie op 10 januari en de Stadsgesprekken op 21 maart en 19 april jl. zijn in de Omgevingsvisie - Ruimtelijke Agenda benoemd en worden in de Omgevingsvisie - Uitwerkingsplan verder geconcretiseerd.

► Figuur:
Plangebied en situering



9 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

2. Ambities/kaders/onderzoeken

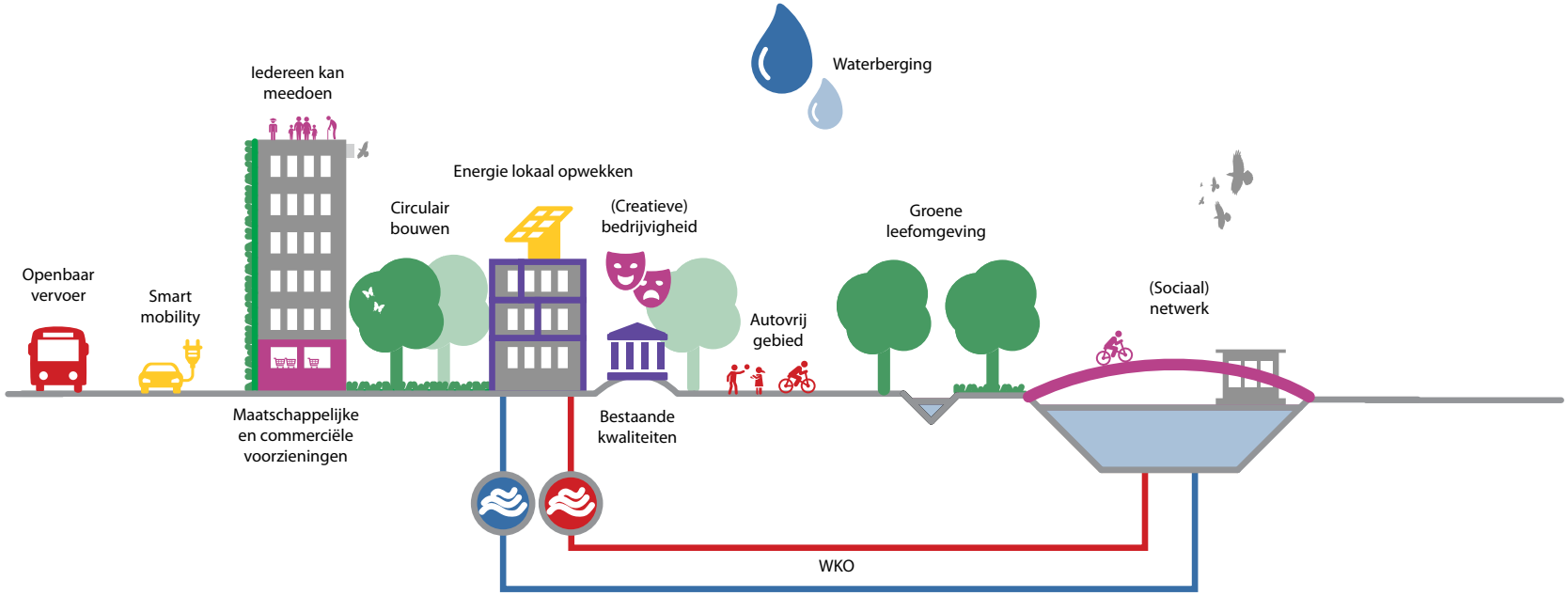
In de omgevingsvisie worden de kaders en ambities voor de Merwedekanaalzone uitgewerkt aan de hand van thema's. We maken gebruik van de thema's van duurzame gezonde verstedelijking die ook in de MER worden gebruikt. In deze Omgevingsvisie benoemen we de kaderstellende punten en formuleren daarbij de uitwerkingsvragen. Per thema is een infographic gemaakt met daarin mogelijke uitwerkingen van de ambities. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking.

- Gezonde leefomgeving
- Mobiliteit
- Water
- Natuur en groen
- Energie
- Bodem
- Materialen en Hergebruik
- Waarden

► Figuur:
Ambitiebloem gezonde verstedelijking



► Figuur:
Samenvatting gezonde
verstedelijking



2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen

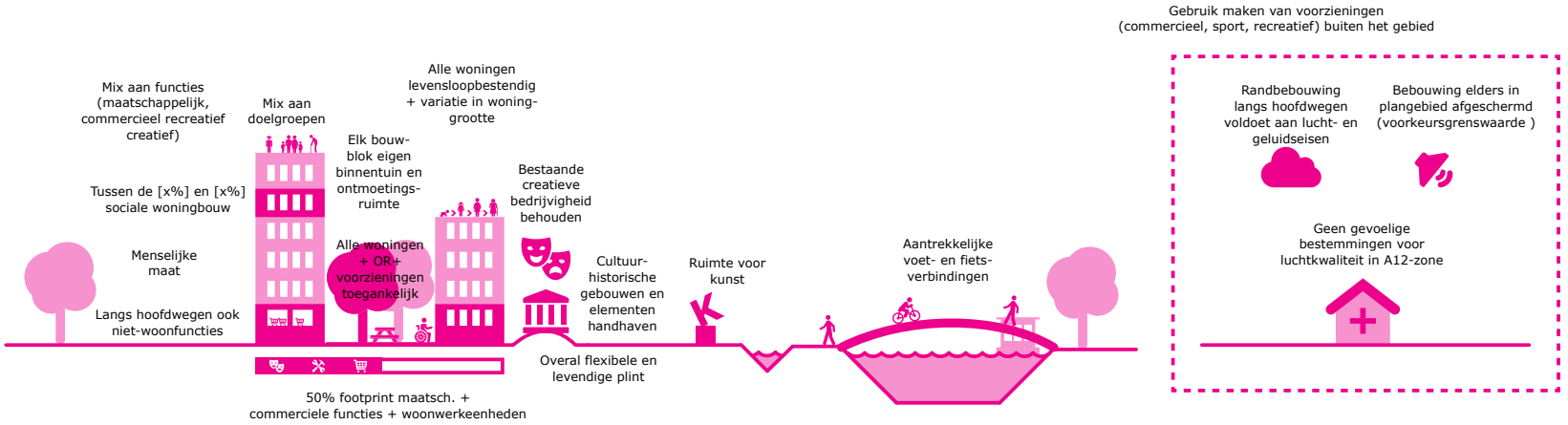
Utrecht werkt aan een gezond stedelijk leven. De Merwedekanaalzone wordt een levendig stadsdeel. Een stadswijk, die andere delen van de stad letterlijk en figuurlijk met elkaar verbindt en waar iedereen mee kan doen. Er is plek voor iedereen. De openbare ruimte wordt speels ingericht en is voor iedereen 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. We mikken op betrokken mensen, die bewust kiezen voor deze vernieuwende stedelijke manier van leven. We zorgen voor levensloopbestendig woningen. Verschillende doelgroepen vestigen zich graag in dit nieuwe stadsdeel.

Dit vraagt om een veilige en een aantrekkelijke omgeving o.a. door variatie in programma, aandacht voor de menselijke maat en levendige plinten. Detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen krijgen hier een plek. De industriële gebouwen vormen dragers voor de identiteit. De ambitie is om bestaande (creatieve/innovatieve en startende) bedrijven en voorzieningen voor het gebied te behouden.

Ook bieden we ruimte aan nieuwe creatieve en maatschappelijke bedrijfsverzamelgebouwen gezien de mismatch op de markt voor ondernemers in de creatieve sector en de meerwaarde die een dergelijke functie oplevert voor een gebied. Dit is niet alleen van belang voor het gebied zelf, maar ook voor de stad zelf. Zo werkt 50% van de bedrijfjes van de Alchemist aan de Gezondheidsagenda van Kanaleneiland.

Langs doorgaande wegen worden eisen gesteld aan leefbaarheid en gezondheid. Gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit blijven op afstand van de A12 (min. 300 meter) en doorgaande wegen. Langs de Europalaan wordt de eerstelijns bebouwing zo gepositioneerd dat op de gevel een geluidniveau van maximaal 58 dB inclusief aftrek wordt gerealiseerd. Daarmee wordt de situatie ook toekomstbestendig omdat de schaalsprong van het openbaar vervoer (mogelijk vertramming) dan kan worden gerealiseerd zonder dat er direct geluidknelpunten ontstaan. De eerstelijnsbebouwing heeft een afschermende werking, zodat er verder in het gebied een prettige akoestische situatie ontstaat.

▶ Figuur:
Themaprofiel gezonde leefomgeving



Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- is van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone:
  - 30% sociale huurwoningen, tenzij onderbouwd kan worden dat dit financieel niet haalbaar is (met een minimaal percentage van 20%) (excl. MAX en Twogether).
  - Minimaal 15% middeldure huur, waarbij de verhouding tussen middeldure huurwoningen en andere woningtypen afgestemd wordt op de feitelijke vraag uit het gebied.
  - Minimaal 45% koopwoningen.
- Er wordt een functionele mix voorgestaan, waarbij hoogstedelijk wonen in een autovrije omgeving (wel toegankelijk voor nood- en hulpdiensten) wordt gecombineerd met stedelijke functies (met een FSI van +/- 2,5 tot ruim 3, zie paragraaf 3.4). Randvoorwaarden voor het toelaten van stedelijke functies zijn:
  - maximale milieucategorie 3.1 (cat. A-C bedrijvenlijstfunctiemenging), mits:
  - De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking.
  - Inpasbare verkeersaantrekkende werking;
  - Schaal en maat passend bij de opzet van een samengesteld bouwblok;
  - Geluidrichtwaarde passen bij omgeving (rustig/druk).
- Minimaal 15% van de bebouwing is niet-wonen.
- De uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400m² voor winkels in de dagelijkse behoefte wordt minimaal gerealiseerd.
- In de Merwedekanaalzone wordt ruimte gereserveerd voor basisonderwijs (minimaal 3.000 m²), een binnensportaccommodatie (minimaal 2.550 m²), een school voor voortgezet onderwijs (17.200 m²), een buurtaccommodatie (minimaal 400 m²), zorgfuncties (minimaal 900 m²) en openbare buitenspeelplaatsen (minimaal 18.000 m²).
- Bestaande (creatieve en maatschappelijke) bedrijven worden zoveel mogelijk gefaciliteerd in het plangebied. Het gaat daarbij om circa 7.000 m² bvo. Daarnaast wordt rekening gehouden met 3000 tot 5000 m² nieuwe creatieve- en maatschappelijke bedrijven.
- De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking".
- De bouwblokken langs de Europalaan staan op een zodanige afstand van de as van de weg dat op de naar de weg toe gekeerde gevel op 5 meter hoogte een geluidniveau van maximaal 58 dB inclusief aftrek (ofwel 63 dB exclusief aftrek) wordt gerealiseerd.
- In een zone van 300m van de A12 komen geen gevoelige bestemmingen zoals kinderopvang, scholen en verzorgingstehuizen op basis van afstanden voor luchtkwaliteit. Om zo kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen te beschermen.
- Er worden extra eisen gesteld aan de bouw van woningen in een zone van 300 m van de A12 of een zone van 50 m van drukke binnenstedelijke wegen met het oog op geluidsbelasting en luchtkwaliteit.
- Woonplannen blijven buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.
- De Omgevingsvisie biedt een robuust raamwerk en flexibele bouwvelden. Daarmee maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we dat de Omgevingsvisie op korte termijn achterhaald is (zie 4.2).

► Foto's:
Referentiebeelden gezonde leefomgeving









Advies MER

Werk in een aanvulling op het MER varianten uit met verschillende ruimtelijke indelingen, en kijk welke effecten dezen hebben. Denk hierbij naast geluid en luchtkwaliteit aan beschadu-wing, wind(hinder), sociale samenstelling, mogelijkheden tot bewegen en recreatie, nabijheid van voorzieningen. Onderzoek welke invloed het aantal woningen heeft en het concentreren of juist spreiden van de woningen op deze aspecten.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- De verdeling van sociale woningbouw per deelgebied wordt nader onderbouwd.
- Samen met de stad en de markt wordt onderzoek gedaan naar de doelgroepen die in de MWKZ willen wonen (met als uitgangspunt een gemixte wijk). Dit onderzoek op gebiedsniveau wordt aangevuld met onderzoek voor welke doelgroepen op stedelijk niveau extra woningen gerealiseerd kunnen / moeten worden.
- Onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied.
- Onderzocht wordt hoe er voldoende buitensportaccommodaties (voetbal, hockey en tennis) op acceptabele afstand van het plangebied kan worden gerealiseerd om aan de behoefte uit het plangebied te voldoen.
- Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk.
- Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd.
- Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (onder meer woonboten en roeiers).
- Onderzocht wordt hoe de verbindingen over het Merwedekanaal zodanig ontworpen kunnen worden dat deze geen conflict oplevert met de doorfietsroute langs het kanaal en nieuwe obstakels vormen voor het roeien en coachpad en de overige scheepvaart op het Merwedekanaal.
- Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) bedrijven kunnen worden gefaciliteerd.
- Onderzocht wordt hoe alle lagen van de bevolking kunnen profiteren van de herontwikkeling van de MWKZ.
- De onderhandelingen over de omschakeling van de hulpwarmtecentrale (beperking laagfrequent geluid) en de verwijdering van LPG-verkoop bij tankstations worden doorgezet. Als de onderhandelingen niet het gewenste resultaat hebben, worden de bestaande rechten geborgd. Dit heeft beperkt impact op de mogelijkheid gevoelige functies te realiseren.

2.2 Mobiliteit: Fiets, voetganger, OV en nieuwe vervoersconcepten

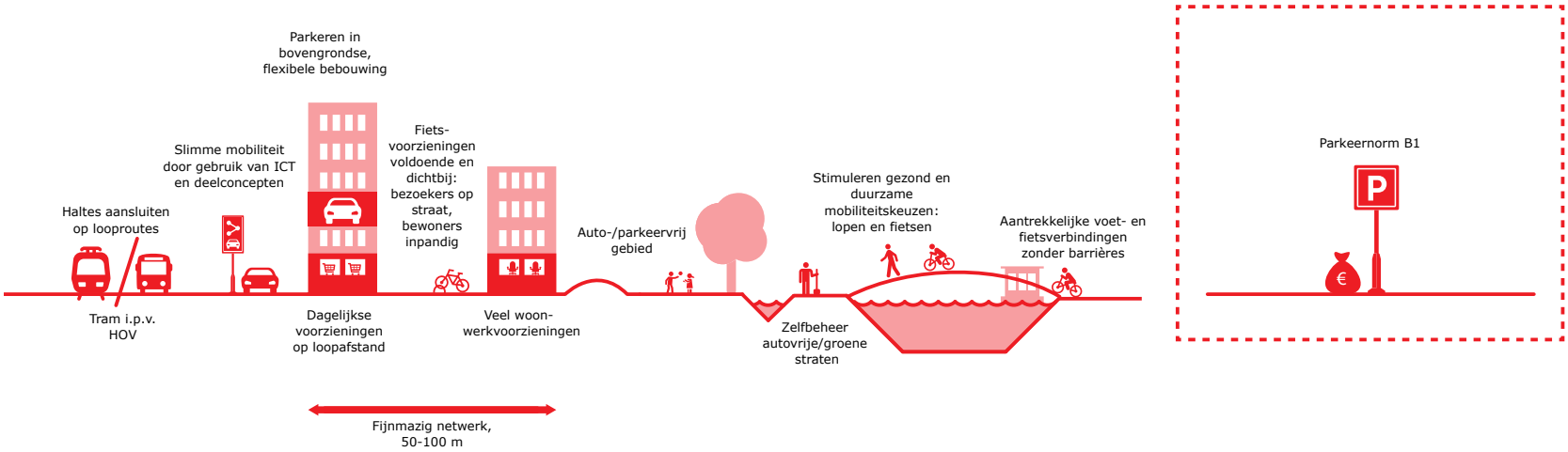
Mobiliteit richt zich op een leefbare en gezonde wijk. Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot mobiliteit. Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig. Er is een balans nodig tussen toenemende verkeersstromen en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de Merwedekanaalzone wordt primair ingezet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. Het parkeren van privé-voertuigen is - mogelijk op afstand - binnen het (plan)gebied. Fietsparkeren wordt op maaiveldniveau in de gebouwen gerealiseerd, deelauto's zijn beschikbaar op loopafstand binnen het (plan)gebied. Om dit te kunnen bereiken wordt ingezet op een snelle fietsverbindingen (naar onder andere NS stations, de binnenstad en het Science Park), voorzieningen op loop- en fietsafstand en wordt geïnvesteerd in een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk. Daarnaast wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer. Ook voor de bevoorrading en pakketbezorging zoeken we naar oplossingen die weinig verkeersbewegingen in het gebied opleveren.
De marktpartijen worden uitgedaagd om de gebouwen zo in te richten dat bewoners worden gefaciliteerd in gezonde mobiliteit. Via een aantal multimodale mobiliteitshubs kunnen bewoners kiezen voor de modaliteit die op dat moment het beste past (bijvoorbeeld een autohub om over te stappen op de fiets of openbaar vervoer).

Bestaande barrières zoals de Europalaan en het Merwedekanaal moeten goed gepasseerd kunnen worden. Daarom wordt gezorgd voor een goede oversteekbaarheid van de Europalaan op maaiveldniveau en worden er langzaamverkeersbruggen over het kanaal toegevoegd. Daarmee wordt de Merwedekanaalzone onderdeel van de stad.

Om de ambitie voor 9000 woningen binnen handbereik te houden is het noodzakelijk dat de bewoners vanaf de start van de bouw optimaal worden gefaciliteerd in andere vormen van vervoer dan de individuele auto. Een doorgroeimodel van 6000 naar 9000 woningen is niet mogelijk wanneer bewoners eenmaal een mobiliteitsgedrag hebben aangewend die past bij lagere dichtheden omdat daarmee de capaciteit van het omliggend wegennet beperkend is.

Juridisch/planologisch is het noodzakelijk om uit te gaan van vigerend beleid om de milieueffectrapportage vast te stellen. Maar onze ambities voor duurzame verstedelijking en innovatieve mobiliteitsoplossingen gaan verder (zie uitwerkingsvragen p. 19).

▶ Figuur:
Themaprofiel mobiliteit



16 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

Smart mobility
Smart mobility is de inzet van innovatieve ICT- en datagedreven technologieën om steeds comfortabeler, veiliger, schoner en efficiënter te reizen. De transitie naar smart mobility gaat over nieuwe technologie, over veranderend gedrag van de eindgebruiker en over nieuwe organisatieopgaven. Het maakt binnenstedelijke verdichting in hoge dichtheden mogelijk, maar het past ook goed bij de Utrechtse ambitie om een hoge leefkwaliteit te bieden. Bij de toepassing van smart mobility in de Merwedekanaalzone zetten we in op multimodale hubs met deelmobiliteit, aan slimme stadslogistiek en optimale afwikkeling van verkeer door slimme verkeersregelinstallaties en realtime informatievoorziening. Verder oriënteren we ons op de mogelijkheden van zelfrijdende CityPods (bijv. voor kwetsbare doelgroepen en de verbinding met P+R's).
Door middel van het creëren van mobiliteitshubs - waar bewoners gebruik kunnen maken van alle deelmodaliteiten - werken we toe naar het eindbeeld van `Mobility as a Service' (MaaS). MaaS staat voor het inkopen van maatwerkvervoer per rit i.p.v. investeren in een eigen voertuig. Het gaat om efficiënt, ontzorgt, barrièrevrij van deur-tot-deur reizen, waarbij de persoonlijke voorkeuren van de gebruiker centraal staan. Alle modaliteiten zijn gekoppeld en plannen, reserveren, omboeken en betalen verloopt per mobiele app. Als het gaat om het reduceren van het aantal autobewegingen, hebben we hoge verwachting van MaaS.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Geldt conform de maatwerkoplossing in de Nota Stallen en Parkeren de norm B1, waarbij de minimale norm tevens de maximale norm is en wordt ingezet op een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen en deelauto's én de volgende aanvullende maatregelen worden ingezet:
  - De deelgebieden zijn autoluw en de bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.
  - In, van en naar het plangebied zijn goede voorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) met mogelijkheden qua oversteekbaarheid van de Europalaan en het Merwedekanaal, fietsparkeervoorzieningen inpandig op maaiveld en gemakkelijk te bereiken.
  - De looproutes naar de bestaande bushaltes voor openbaar vervoer zijn logisch ingepast in de omgeving.
  - De capaciteit van het openbaar vervoer groeit mee met de vervoersvraag en de betrouwbaarheid en doorstroming wordt geoptimaliseerd.

- De Nota Stallen en Parkeren geeft mogelijkheden om automobiliteit en auto parkeren te reduceren. De vraag is tot welke dichtheid ontwikkeld kan worden waarbij het huidige beleidskader nog voldoende handvatten biedt of dat een aanscherping nodig is. Bovendien moeten naast een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen en deelauto's de volgende aanvullende maatregelen worden ingezet:
  - De deelgebieden zijn in principe autovrij. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.
  - Dagelijkse voorzieningen liggen op loopafstand.
  - Er is een fijnmazig voetgangersnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter.
  - Er wordt veel gebruik gemaakt van mobiliteitsdiensten (mobility as a service - MaaS)
  - Er worden centrale ophaalpunten voor bezorgdiensten gerealiseerd.
  - Er worden minimaal 1 doorlopende langzaamverkeers-verbinding in deelgebied 4 en 6 en minimaal 2 doorlopende langzaamverkeers-verbindingen in deelgebied 5 in oost-westrichting (bij de Europalaan en over het Merwedekanaal) gerealiseerd.
  - Er wordt minimaal 1 doorlopende langzaamverkeers-verbinding in noord-zuidrichting door het gehele plangebied gerealiseerd die goed aansluit op de OV halte en goed oversteekbaar is bij de Tellegenlaan en de Wilhelminalaan.
  - Voor in ieder geval deelgebied 5 wordt de Europalaan ingericht zonder parallelweg, met HOV baan en middenberm.

▶ Foto's:
Referentiebeelden
mobiliteit













Advies MER

Geef in een aanvulling op het MER aan welke knelpunten er zijn qua mobiliteit en parkeren, met de huidige stand der techniek. Geef ook aan welke ruimtelijke voorwaarden kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld fietsroutes, fiets-parkeren en het OV of aan programmering en bouwwijze en aan het moment van realiseren hiervan.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Uitwerkingsvragen (strategisch)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt welke bestaande beleidskaders aangepast moeten worden.
- Voor de Merwedekanaalzone wordt onderzocht welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen?
- Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is

een een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned.

- De kwaliteit van varianten voor het OV beoordeeld, de impact die dit heeft op de modal split in de Merwedekanaalzone en de stad, alsmede de maatregelen die daarbij nodig zijn.
- Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we:
  - de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak, aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc);
  - slimme oplossingen voor parkeren (bijv. door gebruik te maken van P+R);
  - slimme oplossingen voor mensen met een beperking;
  - slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk;

Uitwerkingsvragen (tactisch)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden welke financieringsmodellen beschikbaar zijn voor de financiering van (nieuwe) mobiliteit.
- Worden de mogelijkheden onderzocht om het verkeerssysteem tussen de A12 en Wilhelminalaan te verbeteren.
- Onderzocht worden de randvoorwaarden bij de inrichting v.d. Europalaan vanuit oversteekbaarheid en doorstroming (inpassing eventuele tram niet onmogelijk maken, oversteekkwaliteit, wijze van ontsluiting parkeervoorziening, ventweg ja/nee, VRI's, haltes, zijligging/middenligging etc).

Uitwerkingsvragen (operationeel/inrichting)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer.
- Voor deelgebied 6 wordt de gewenste interne verkeersstructuur in relatie tot de ontsluiting op de Europalaan onderzocht.
- Onderzocht wordt wat, in relatie tot deelgebied 4 en de huidige HOV plannen (Z80 en Z90), de gewenste uitstraling is van de Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan (thv Deelgebied 4) en Wilhelminalaan in combinatie met de functie van de verschillende wegen in het stedelijk netwerk.
- Onderzocht wordt wat de gewenste uitstraling in combinatie met de functie van de Overste Den Oudenlaan en Europalaan is in het stedelijk netwerk.
- Onderzocht worden de mogelijkheden en de dilemma's van het autoluw/ vrij maken van de route langs het kanaal alsmede de dubbelfunctie voor recreëren en doorfietsen.
- Onderzocht worden (mobiliteitsvriendelijke) oplossingen voor mensen met een beperking, de bevoorrading, pakketdienst en boodschappenbezorging.

Bij de uitwerking van de onderzoeksvragen zullen de relevante stakeholders worden betrokken.

Openbaar Vervoer
Een stedelijke schaalsprong vraagt om hoogwaardig openbaarvervoersconcepten die de stedelijke ontwikkelgebieden kunnen faciliteren. Een van de mogelijkheden hiervoor is een tram. Een mogelijk tracé in het zuiden van de stad loopt vanaf P+R Westraven via de Merwedekanaalzone en Vondellaan naar de onderdoorgang van het hoofdspoor bij de Bleekstraat en vervolgens via de Uithoflijn naar Utrecht Centraal Centrumzijde. Wanneer het hoogwaardig openbaar vervoer plaats blijft vinden aan de hand van bussen, wordt juist aangesloten op de busbaan Dichterswijk. Bij de Europalaan moet vooralsnog rekening worden gehouden met zowel het faciliteren van de busroute als de doorgroeimogelijkheden naar de tram.

Welke inpassing van de HOV infrastructuur binnen het profiel van de Europalaan de voorkeur heeft vraagt nadere uitwerking. Van belang is het faciliteren van een goede OV-doorstroming en betrouwbaarheid. In de huidige situatie is er op de Europalaan sprake van doorstromingsknelpunten voor het openbaar vervoer. De aansluiting van de Europalaan op het Anne Frankplein en het Europaplein zijn daarin bepalend.

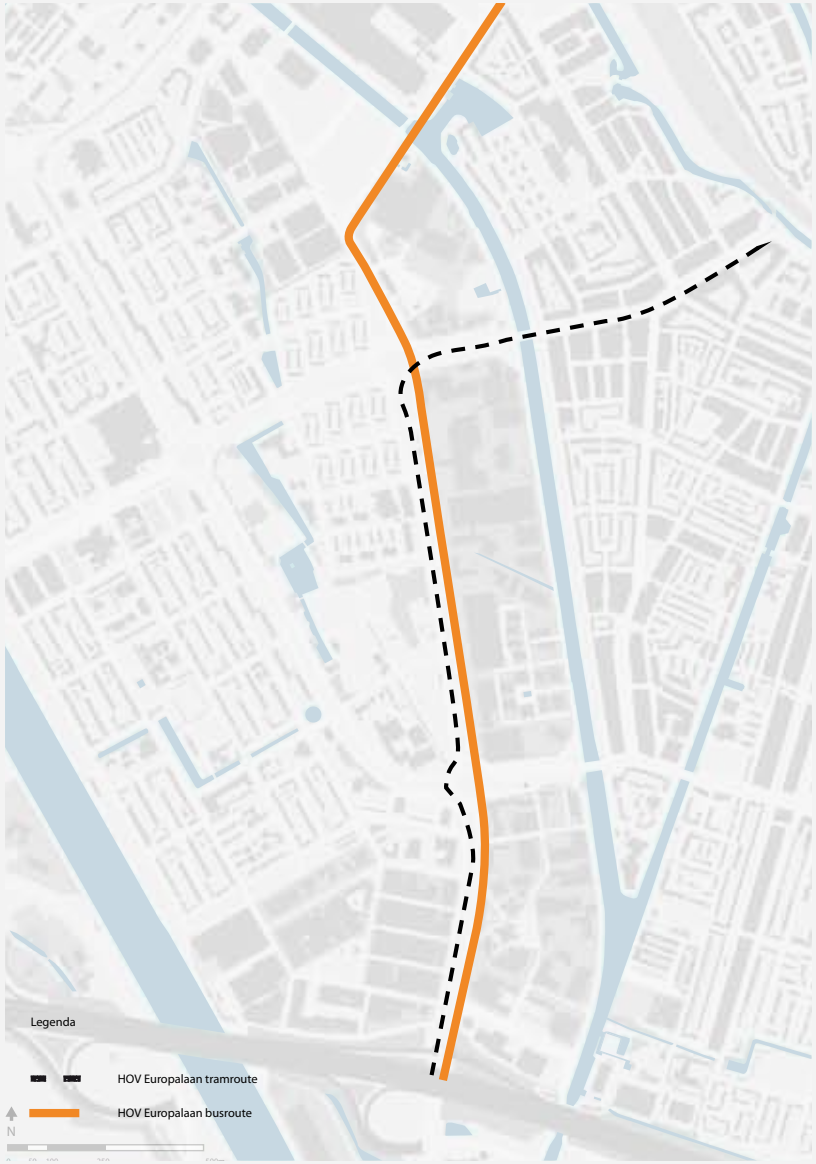
Huidige situatie goede uitgangspositie
De halteligging en lijnvoering van het huidig openbaar vervoer bieden een goede uitgangspositie voor het gebied. Belangrijke bestemmingen voor OV reizigers zijn Utrecht CS, het centrum (de binnenstad), USP, andere economische kerngebieden en OV knooppunten (NS stations en Westraven) in de omgeving. De volgende openbaarvervoerlijnen verbinden nu het zuidelijk deel van de stad met deze bestemmingen:

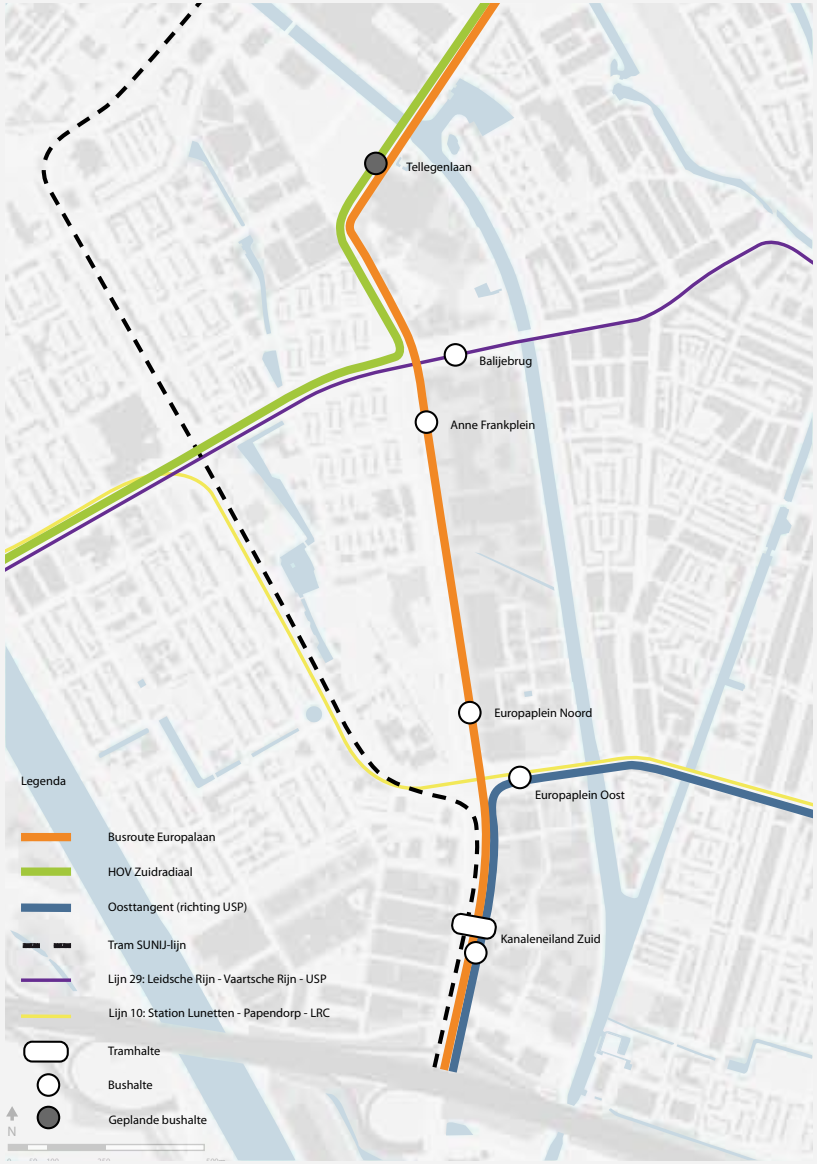
- de HOV Zuidradiaal
- de buslijnen over de Europalaan
- de bestaande tramlijn richting Nieuwegein
- de buscorridor vanuit het zuidelijk deel van de regio naar USP
- de buslijnen 10 en 29 die dwarsrelaties bedienen

De huidige haltes hiervan sluiten nu al goed aan op de ambities voor de OV ontsluiting van de Merwedekanaalzone.
De huidige haltes (inclusief de nieuwe halte Tellegenlaan) sluiten aan op de lijnvoering in het gebied en bieden een haltedekking waarbij loopafstanden niet boven de 400 meter uitkomen.

► Kaart:
Keuze HOV en/of tram

► Kaart:
Huidige situatie





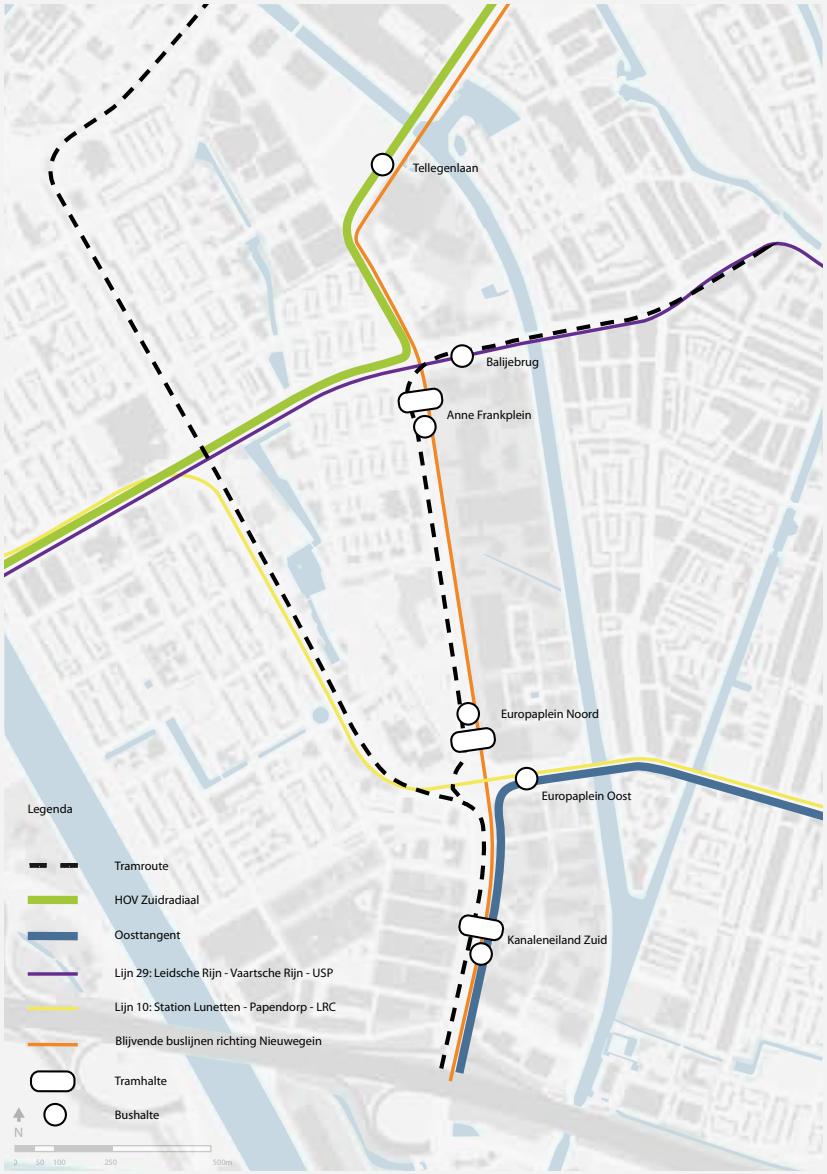
21 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

Toekomstige situatie
De stedelijke schaalsprong leidt tot verschillende keuzes. Bij een keuze voor een tram moet de meest strategische ligging van de haltes langs het tracé worden onderzocht. Het gaat dan om de meest optimale locaties en het aantal tramhaltes gezien vanuit de regionale bereikbaarheidsopgave. Daaruit moet blijken of het de voorkeur heeft ter hoogte van deelgebied vijf één of twee haltes aan te brengen. Wanneer zowel trams als bussen de Europalaan bedienen, is de inpassing van zowel bushaltes als tramhaltes noodzakelijk in verband met verschillende perronhoogtes. Het zal daarnaast noodzakelijk zijn dat er bussen over het tracé blijven rijden richting de busstalling.

Ook een keuze, is of een deel van de bestaande buslijnen met een regionale functie over het tramtracé mee blijft rijden. De huidige buscorridor over de Europalaan heeft namelijk een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. Het niet mee laten rijden hiervan vraagt om investeringen bij knooppunt Westraven en heeft gevolgen voor de lijnvoering in de regio.

► Kaart:
Toekomstige situatie.
Variant bus én tram.

► Kaart:
Toekomstige situatie.
Variant tram.





23 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

2.3 Natuur en groen: Groene leefomgeving voor mens en dier

Groen heeft waarde in zichzelf en nodigt uit tot bewegen, ontmoeten en recreëren. Maar groen vervult nog veel meer functies. Zo zorgt het groen hier voor biodiversiteit, draagt groen bij aan temperatuurregulering van de leefomgeving, wordt fijnstof afgevangen en wordt CO2 door groen opgenomen. Ook draagt groen bij aan ons welbevinden en gaat het hittestress tegen door de verkoelende werking van bomen en struiken. In de Merwedekanaalzone krijgen al deze facetten van groen zoveel mogelijk een plek, zodat mensen hier gezond kunnen leven.

De basis vormt de groene zone langs het Merwedekanaal (Merwedepark). Deze zone kent groene vingers het gebied in, gekoppeld aan langzaam verkeersverbindingen, onder meer naar Park Transwijk. Het groen in de Merwedekanaalzone maken we zo aantrekkelijk mogelijk voor allerlei gebruik. Verblijfsplekken liggen goed op de zon maar bieden ook schaduw bij zomerse temperaturen. Wonen in een hoge dichtheid stelt extra eisen aan de kwaliteit van de (semi)openbare ruimte. De hoge dichtheid is een extra reden om groen ook in te zetten in de binnenterreinen, aan gevels en op daken (met name op zichtdaken). Bovendien krijgt het groen een hoge biodiversiteit.

Ook bouwen we natuurinclusief: we maken ruimte voor plant en dier aan gebouwen, bouwwerken en verlichting. Om hier veel woningen te kunnen maken is het nodig om in de omgeving de recreatiemogelijkheden te vergroten, zoals het Rondje Stadseiland en aanvullende voorzieningen in Park Transwijk. Wanneer de Merwedekanaalzone goed verbonden wordt met Park Transwijk en de Europalaan geen barrière meer is, wordt het park intensiever gebruikt. Het park moet mee ontwikkelen met de nieuwe stadswijk.

► Figuur:
Themaprofiel natuur
en groen



▶ Foto's:
Referentiebeelden natuur en groen





Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- De zone langs het Merwedekanaal maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente. Deze zone heeft een minimale breedte van 29 meter (omdat dit de cultuurhistorische wetering niet onmogelijk maakt) en heeft op meerdere plekken een fors bredere maat.
- De openbare ruimte is een grotendeels autovrije verblijfsruimte met een groene inrichting.
- Op bouwblokniveau wordt minimaal 25% van de oppervlakte van het bouwblok groen ingevuld (met behulp van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels).
- Voor elk bouwblok geldt dat aantoonbaar natuurinclusief wordt gebouwd. In ieder geval voor vleermuizen, gierzwaluw en huismus. De wijze waarop is aan de ontwikkelende partij.
- Zetten we voor hittestress in op een maximale temperatuurstijging van 3 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied. Grote bomen en cool spots zijn hierbij van belang.

Advies MER

Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Geef ook aan op welke manieren hitte-stress kan worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

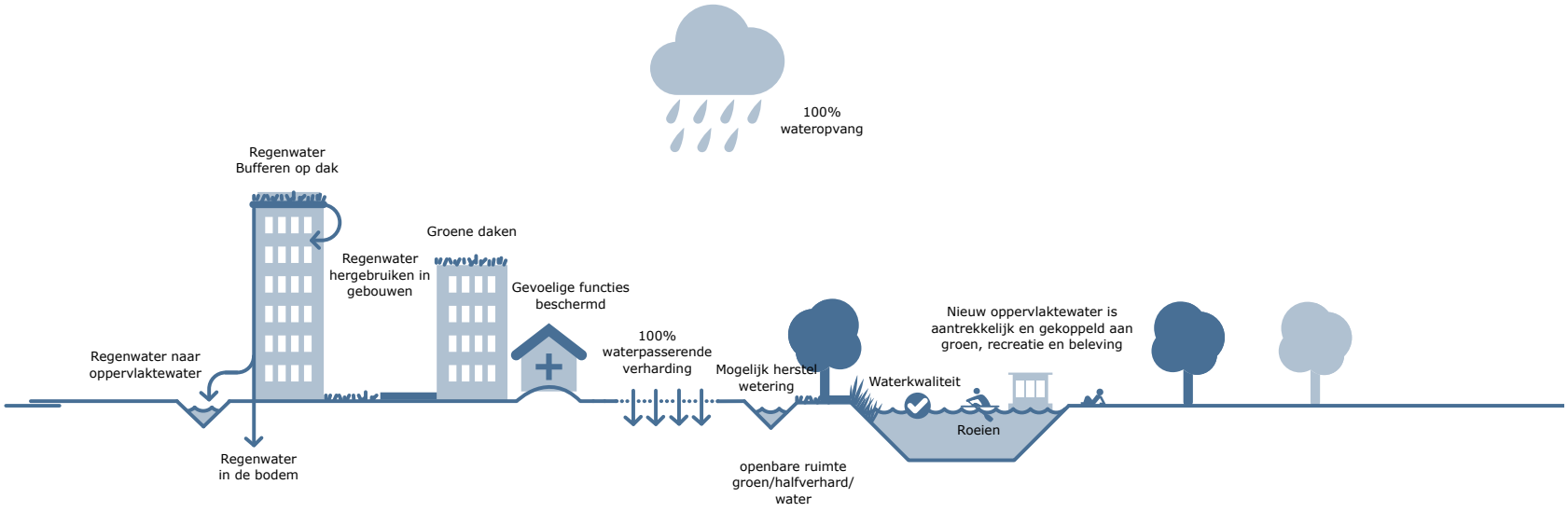
- Onderzocht wordt wat nodig is om een Merwedepark als park van formaat veilig te stellen.
- Onderzocht worden de mogelijkheden voor openbaar groen op daken, hoe de daken een bijdrage kunnen leveren aan de waterberging en welke consequenties dit heeft voor de constructie.
- Onderzocht wordt hoe groene en blauwe netwerken kunnen worden versterkt (bijv. tussen het Merwedekanaal en Park Transwijk).
- Onderzocht wordt wat nodig is om aan de temperatuurstijgings doelstelling te voldoen.

2.4 Water: waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie

Het veranderende klimaat zorgt voor nattere winters en toename van extreme neerslag in de zomer. De Merwedekanaalzone moet dus zo ontwikkeld worden dat wateroverlast door extreme neerslag of hoge grondwaterstanden in de winter wordt voorkomen. We willen hemelwater (regen e.d.) daarom niet meer afvoeren via het riool naar de rioolwaterzuivering, maar het regenwater – ook op eigen terrein – vasthouden in de openbare ruimte, in de bodem of het oppervlaktewater. Uitgangspunt is dat we het regenwater vasthouden in het gebied en alleen in zeer extreme situaties (eenmaal per 10 jaar) het regenwater afwentelen naar het Merwedekanaal. Verder is het uitgangspunt dat we zoveel buffercapaciteit aanbrengen dat zelfs bij een zeer extreme bui er geen schade optreedt in gebouwen of er onveilige situaties ontstaan. Daarbij maken we interessante combinaties met groen en beleving. Ook nemen we maatregelen om de kwaliteit van het water te verbeteren, zoals het waar mogelijk vergroenen van de oevers. De warme zomers in de toekomst maken dit nodig.

Het Merwedekanaal – als onderdeel van het Rondje stadseiland - is niet alleen de blikvanger van de Merwedekanaalzone, maar vervult een belangrijke rol voor recreatie, natuur, de klimaatopgave en mogelijk ook energiewinning. Het kanaal blijft ook een functie vervullen voor woonboten en de roeiers als oefenwater. De oevers en eventuele havens, inhammen en steigers worden zodanig vorm gegeven dat ze voor de roeiers geen nieuwe belemmeringen vormen.

► Figuur:
Themaprofiel water



► Foto's:
Referentiebeelden water







Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Zetten we in om 100% van het regenwater tot een bui T= 100 in het gebied te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal.
- Richten we het gebied zo in dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt aan gebouwen en Nutsvoorzieningen en veiligheidsrisico's worden voorkomen.

Advies MER

Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Ga in op de randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water waaraan moet worden voldaan.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Uitwerkingsvragen

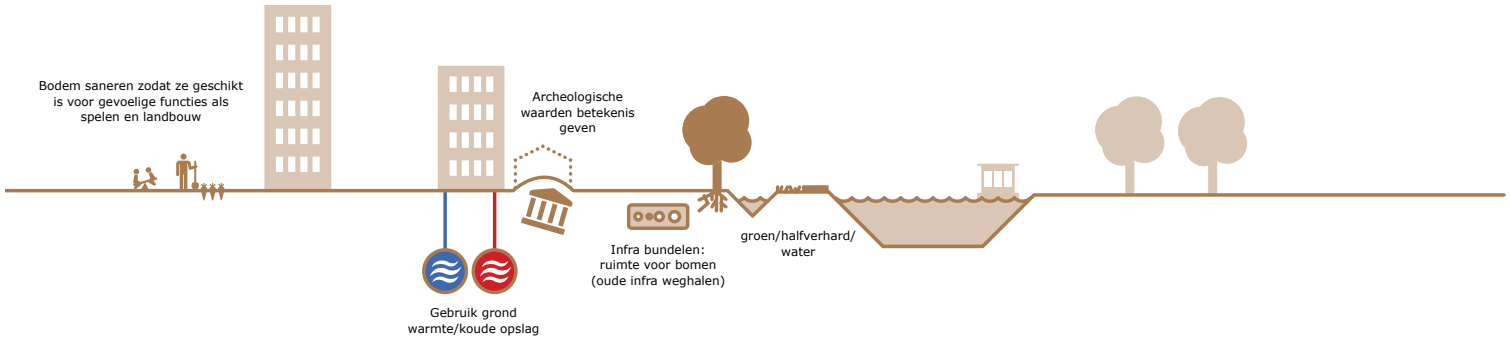
Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt op welke wijze waterberging plaats vindt (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratie-voorzieningen, en oppervlaktewater). De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden. Biedt dit mogelijkheden voor het terugbrengen van een historische wetering langs het Merwedekanaal of de aanleg van een inham met zwemfunctie? We maken hierbij gebruik van de studies van de provincie.
- Onderzocht wordt de toepassings-mogelijkheden van het koelend effect van water in de openbare ruimte, zoals waterspeelplekken.
- Onderzocht wordt of de mogelijke inzet van het Merwedekanaalzone voor opwekking en opslag van energie van invloed is op het verdere gebruik van het Merwedekanaal voor bijvoorbeeld recreatie.

2.5 Bodem: voor klimaatopgave en energiewinning

De bodem is essentieel voor goed functionerende kringlopen. De bodem herbergt en reinigt water en slaat grote hoeveelheden CO2 op. De bodem is letterlijk de voedingsbodem voor groen. De bodem is daar waar nodig geschikt voor gevoelige functies als spelen. We benutten de bodem optimaal door de productie en opslag van energie over de seizoenen heen. In de bodem is ruimte voor kabels en leidingen en ondergrondse afvalcontainers. We gaan hier slim mee om en zorgen dat er voldoende ruimte is voor bomen, groen en water. In het bijzonder ter plaatse van het Merwedepark. Bij het bouwen werken we met een neutrale grondbalans. Archeologische waarden, zoals de grens van het Romeinse Rijk de Limes, geven we betekenis in het gebied.

► Figuur:
Themaprofiel bodem

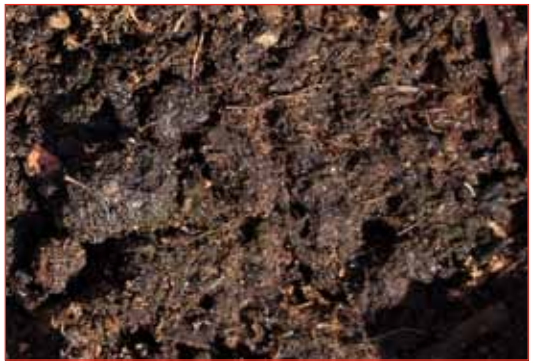


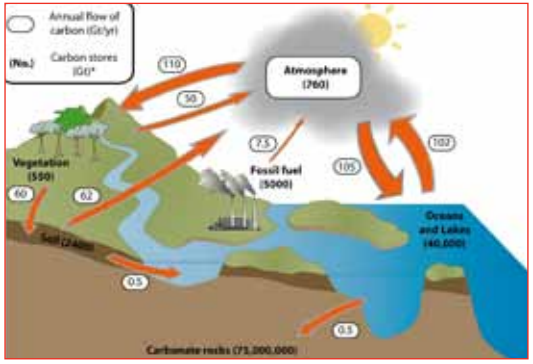
► Foto's:
Referentiebeelden bodem













Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Alle functies in de ondergrond (kabels en leidingen, energiesystemen, afvalsystemen, boomwortels, archeologische waarden) krijgen voldoende ruimte.
- De bodem is tenminste functioneel geschikt voor het gebruik dat erop plaatsvindt.
- De gemeente neemt de regie om de claim op de bodem voor ondergrondse en bovengrondse functies optimaal te benutten.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden implicaties van de mogelijke functies in de ondergrond met een project overstijgende betekenis.
- Onderzocht wordt welke organisatievorm nodig is bij de regie op de ondergrond voor een optimale inzet van deze ondergrond.

2.6 Energie: Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen

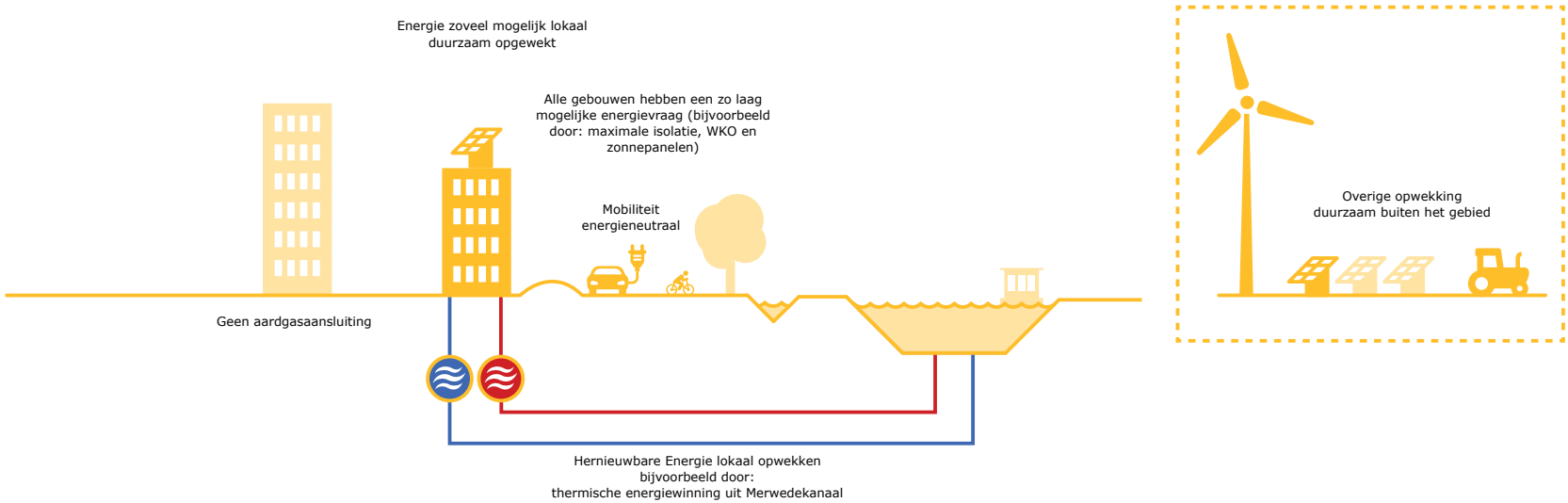
Utrecht heeft als ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. In de Merwedekanaalzone realiseren we daarom de energievoorziening voor de gebouwde omgeving en de openbare ruimte, fossielvrij.

Voor de gebouwde omgeving is ons uitgangspunt minimaal BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen), we streven naar energieneutraal. Gebouwen en woningen zijn zo gebouwd, dat de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt.

De hoge dichtheden vragen om gebiedsgerichte oplossingen voor de energievoorziening van de Merwedekanaalzone. Daarin maken we zorgvuldige afwegingen bij de inzet van dak- en andere oppervlak voor o.a. gebruik voor zonne-energie om in de totale energiebehoefte te voorzien. Opslag wordt gerealiseerd om overschot van opgewekte duurzame energie op een later moment te kunnen gebruiken. De benodigde energie die echt niet direct in het gebied kan worden opgewekt, wordt elders in de gemeente, duurzaam, opgewekt.

De bodem kan worden ingezet in de warmtevoorziening van het gebied. Ook kijken we voor de warmtevoorziening naar de mogelijkheden van het Merwedekanaal. Gezien de drukte in de ondergrond, is regie op het totale gebruik van de ondergrond een randvoorwaarde. Deze regie wordt integraal voor het gebied georganiseerd.

► Figuur:
Themaprofiel energie



► Foto's:
Referentiebeelden energie





Advies MER

Onderzoek in de aanvulling op het MER of het daarvoor nodig is bepaalde ruimtelijke uit-gangspunten over de energieinfrastructuur (gas, elektriciteit, warmte) op te nemen en ruimte vrij te houden bijvoorbeeld voor het warmtenet en/of voor ondergrondse warmteopslag. Maak duidelijk of energieneutraal is bedoeld of klimaatneutraal, en geef ook aan bij welk 35 aantal woningen de wijk energieneutraal kan functioneren met en zonder deze extra rand-voorwaarden.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- De energievoorziening in de Merwedekanaalzone is volledig fossielvrij en draagt niet meer bij aan klimaatemissies.
- Het verwarmen en koelen van gebouwen vindt energieneutraal plaats. De Merwedekanaalzone is aardgasvrij.
- Gebouwen en woningen zijn zo gebouwd, dat de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt.
- Alle nieuw te realiseren gebouwen voldoen minimaal aan BENG.
- Benodigde energie voor de gebouwde omgeving wordt zoveel mogelijk lokaal, in het gebied, opgewekt.

Uitwerkingsvragen

In de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de mogelijkheden om de energievraag voor woningen en gebouwen nog verder te beperken.
- Onderzocht worden de opwekmogelijkheden voor hernieuwbare energie naast gebruik van zonnepanelen (denk aan o.a. biomassa, geothermie, energie uit water van het Merwedekanaal, hernieuwbare energie in omgeving).
- Onderzocht worden hoe nieuwe en innovatieve gebiedsgerichte oplossingen kunnen bijdragen aan de energievoorziening in het gebied.
- Onderzocht wordt hoe een eventueel overschot aan duurzaam opgewekte energie in het gebied kan worden opgeslagen.
- Onderzocht wordt in een vroeg stadium welke energie-infrastructuur past bij de beoogde energieprestaties (o.a. door gebruik van warmte- en koudeopslag en warmtenet(ten)). Dit doen we samen met huidige en potentiele netbeheerders.
- Onderzocht wordem de mogelijkheden om alle gebouwen direct geschikt te maken voor lage temperatuur warmte. Dit wordt direct meegenomen in het onderzoek naar de meest geschikte energie-infrastructuur.
- Onderzocht wordt wat nodig is om een efficiënte, betaalbare, betrouwbare en slimmere elektriciteitsvoorziening te realiseren. Hierbij onderzoeken we bijvoorbeeld de consequenties van grootschalig gebruik van elektrische auto's, utiliteit en de openbare ruimte en gedrag in gebruik van elektriciteit in woningen.

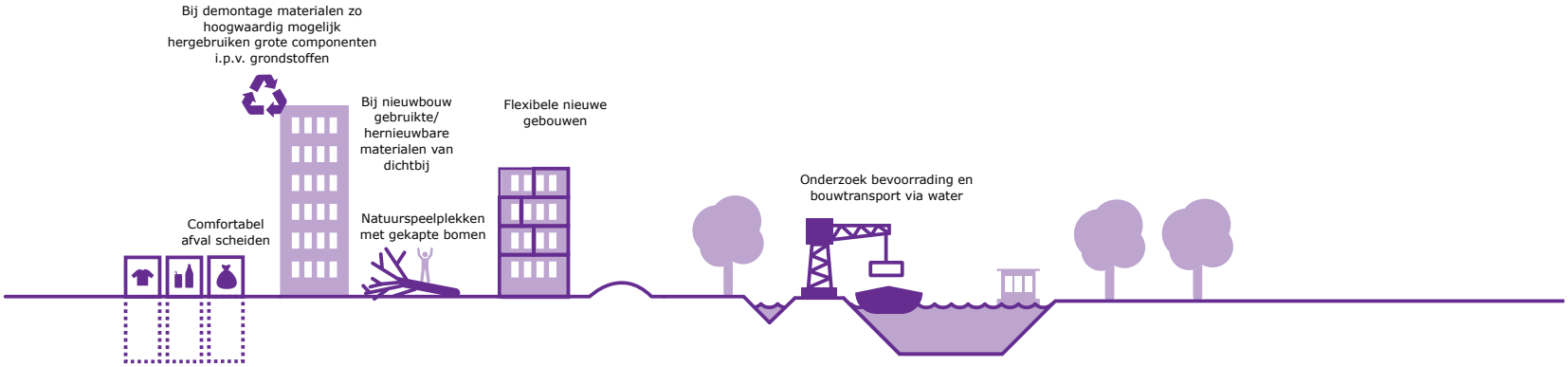
2.7 Materialen en hergebruik: circulair bouwen is de norm

Materialen en grondstoffen zijn nodig om te bouwen. Deze kunnen van ver weg komen, maar ook van dichtbij. We moeten bewust omgaan met de beschikbare materialen en grondstoffen om de milieubelasting zo laag mogelijk te houden. De voorkeur gaat daarbij uit naar de toepassing van biobased materialen. Hieronder valt het zoveel mogelijk werken met een gesloten grondbalans, maar ook het hergebruik van bestaande gebouwen en materialen. Dit geldt ook voor de materialen in de openbare ruimte. Nieuwe gebouwen zijn flexibel voor andere functies te gebruiken en te demonteren in losse - en zo groot mogelijke - onderdelen. Vanzelfsprekend bestaan die uit duurzame en herwinbare grondstoffen en zoveel mogelijk in de omgeving betrokken. Circulair bouwen is de norm. We streven ernaar dat nieuwe gebouwen een materialenpaspoort krijgen. Afval wordt zoveel mogelijk voorkomen en gescheiden in herbruikbare grondstoffen. Ook zoeken we naar innovatieve oplossingen voor het inzamelen en hergebruiken van de afval- en grondstoffen die bij huishoudens en bedrijven vrijkomen, zoals in het gebied hergebruiken, een ondergronds buizensysteem en het over water afvoeren. 'I did slow fashion' in het huidige fietsdepot is met hergebruik van kleding een voorbeeld van deeleconomie in de Merwedekanaalzone.

City deal circulaire stad

De gemeente Utrecht heeft de city deal circulaire stad gesloten. De ambitie van deze city deal is om in 2050 volledig circulair te zijn. De motie "Circulair bouwen in Utrecht moet de norm zijn" onderschrijft en ondersteunt deze ambitie. Deze nieuwe manier van bouwen betekent dat vanaf het begin wordt nagedacht hoe je onderdelen van een gebouw in elkaar zet en aan het einde van de technische of economische levensduur weer uit elkaar kunt halen om ze te hergebruiken of terug te geven aan de natuur. Dat betekent nadenken over de optimalisatie van het ontwerp en het bouwproces en de financieringsvorm (ofwel re-think; re-design; re-engineer en re-fund). De informatievoorziening over materialen en hun eigenschappen is hierbij cruciaal. Door details vast te leggen in een materialenpaspoort kunnen op verantwoorde wijze beslissingen worden genomen over hergebruik van materialen en componenten.

► Figuur:
Themaprofiel materialen en hergebruik



▶ Foto's:
Referentiebeelden
materialen en hergebruik







Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Voor nieuwe woningen wordt een milieuprestatie van ten hoogste 0,5 per m2 bvo en voor kantoren 1,0 per m2 bvo volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven.
- Op projectniveau wordt een GPR stedenbouw score van minimaal 7 voorgeschreven. Op gebouwniveau wordt voor woningen een score van (gemiddeld) minimaal 8 voorgeschreven.
- Circulair bouwen is de norm. Afwijken van deze norm vraag moet onderbouwd worden.
- Voor gemeentelijk aandeel is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI)de norm. Dit betekent dat er, naast de prijs van de producten, diensten of werken er ook gelet wordt op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. De gemeente appelleert aan de ontwikkelaars om hier in te volgen.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt wat de GPR score moet zijn voor stedenbouw en voor andere dan woonfuncties, zoals kantoren. De GPR en milieuprestatie-scores worden geregeld geactualiseerd aan de ontwikkelingen in de bouw.
- Onderzocht wordt de mogelijkheden van bevoorrading en bouwtransport via het water.
- Onderzocht worden de mogelijkheden om het afval- en grondstoffen slimmer te hergebruiken in het gebied en af te voeren.
- Onderzocht worden de verschillende mogelijkheden van deeleconomie vanuit de beoogde doelgroepen en de gevolgen daarvan (stimuleren van faciliteiten die niet door elk individueel huishouden hoeven te worden aangeschaft).
- Onderzocht wordt de mogelijkheden voor circulair ontwikkelen in de MWKZ via pilotprojecten in het gebied. Daarbij gaat het om hoe de materialen, de ontwerp principes, het bouwproces en de financieringsvorm worden ingezet bij aanleg van de gebouwen en de openbare ruimte en hoe deze voor de gebouwen worden vastgelegd in een materialenpaspoort.

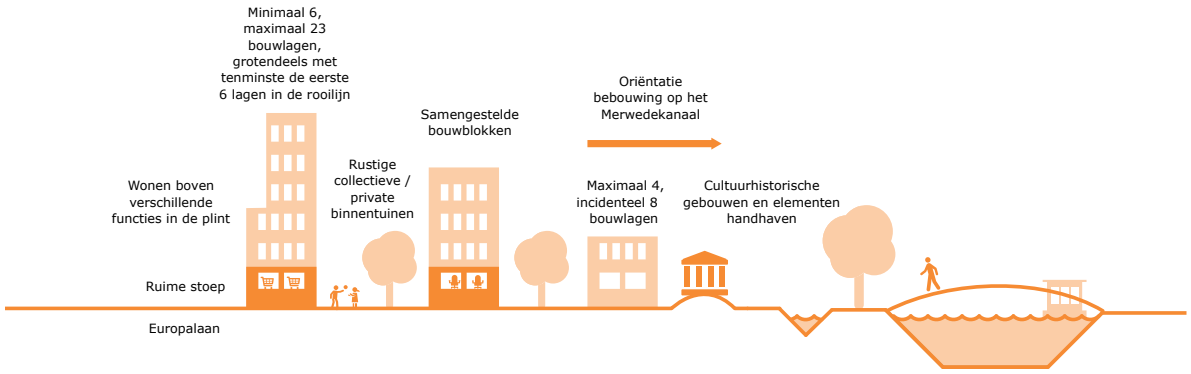
2.8 Waarden: Ruimtelijke kwaliteit

Of je in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven wordt mede bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit gaat over de beleving, het gebruik voor bewoners en bezoekers en de betekenis van een gebied of plek. Dit heeft alles te maken met de waardering van een ruimte.

In de Merwedekanaalzone geven cultuurhistorische elementen het gebied karakter. De middeleeuwse ontginning is nog zichtbaar in diverse lijnen en kavels. Verschillende gebouwen (zoals Mobach en Jongerius) komen nog voort uit het industriële verleden van deze zone. Deze gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden.

In de Merwedekanaalzone kiezen we voor gezonde verstedelijking in hoge dichtheid. Aantrekkelijke openbare stedelijke ruimten en rustige collectieve/ private binnentuinen wisselen elkaar af. We kiezen hierbij voor bebouwing in de vorm van samengestelde bouwblokken. Aan de zijde van Europalaan een hoge en gedifferentieerde wand en aan het Merwedepark een wat lager en meer open bebouwing. In de plint van nieuwe bebouwing worden zoveel mogelijk verschillende functies mogelijk gemaakt voor de levendigheid en veiligheid. De korrelgrootte, de diversiteit en variatie in de bouwblokken zorgen, ondanks de hoge dichtheid, voor een menselijke maat.

▶ Figuur:
Themaprofiel waarden ruimtelijke kwaliteit



Cultuurhistorische gebouwen:

- Villa Jongerius (Kanaalweg 64)
- Eneco hulpwarmtecentrale (Kanaalweg 60a)
- OPG-terrein (Europalaan 2, 2a, 2b en Koningin Wilhelminalaan 6, 8)
- Fietsendepot, onderdeel OPG (Kanaalweg 50)
- Mobach pottenbakkerij (Kanaalweg 24)
- Voormalig Roto-grafiservice (Kanaalweg 30)
- Voormalig Regionaal Ziekenfonds Midden Nederland (Vliegend Hertlaan 101-103)

Cultuurhistorische structuren:

- Limes
- Merwedekanaal en Kanaaldijk profiel
- Restanten strokenverkaveling
- Kanaleneiland profiel infrastructuur
- Park Transwijk

Advies MER

Geef aan wat dit betekent voor de stedenbouwkundige kwaliteit (waaronder beschaduwing) en de ontsluiting, en of er mogelijkheden zijn eventuele negatieve effecten hiervan te ver-minderen.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden.
- Het raamwerk is het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling.
- Nieuwe bebouwing wordt in de vorm van samengestelde bouwblokken gerealiseerd.
- Nieuwe bebouwing aan de Europalaan bestaat uit een wand van minimaal 6 en maximaal 23 bouwlagen.
- De rooilijn langs de hoofdinfrastructuur is vastgelegd op grond van het toekomstig wensprofiel.
- Nieuwe bebouwing aan de Europalaan staat grotendeels met tenminste de eerste zes bouwlagen in de rooilijn.
- In de plint van de nieuwe bebouwing aan de Europalaan zijn verschillende functies te vinden met daarboven in ieder geval wonen.
- Nieuwe bebouwing georienteerd op het Merwedekanaal bestaat uit maximaal 4 lagen met incidenteel accenten van 8 lagen. Accenten zijn gekoppeld aan bijzonder plekken. Daarbij wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- De eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht.
- De eisen om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te bereiken worden in beeld gebracht in samenhang met het hiervoor benodigde beheer.
- Onderzocht worden de eisen om de levendige mix in het gebied te waarborgen.
- Onderzocht wordt welke voorwaarden worden gesteld aan de beeldkwaliteit en hoe die wordt geborgd. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de uitstraling van de plint en de menselijke maat daarvan.
- Onderzocht wordt welke voorwaarden vanuit sociale veiligheid worden gesteld aan de publieke buitenruimte.

3. Visie

3.1 Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een stadswijk waar stedelijk leven en een mix van functies hand in hand gaan met duurzaamheid en gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving. Een uitgesproken stadswijk waar de bestaande ongepolijste karakteristiek samen met nieuwe gebouwen en nieuw gebruik uniciteit, wrijving en verrassing brengt. Het gebied kent verschillen- de typen gebruikers en biedt een leefmilieu met woningen in verschillende prijsklassen voor jong en oud, gezinnen, studenten, starters en alleenstaanden. Een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor iedereen die bewust kiest om op een vernieuwende stedelijke manier te leven.

Ook op grotere schaal draagt de Merwedekanaalzone bij aan een inclusieve stad. De Merwedekanaalzone legt met nieuwe veilige langzaam verkeers-routes fysieke en sociale verbindingen tussen de historische binnenstad, het Beurskwartier, Dichterswijk/Rivierwijk en Kanaleneiland/Transwijk. Bewoners uit diverse wijken komen elkaar hier tegen in de aantrekkelijke openbare ruimte, in het Merwedepark en in allerlei andere functies en voorzieningen.

► Impressie: Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone is vertaald in een viertal kernwaarden:

Kwaliteit van leven

Comfortabel en gezond leven staat voorop bij het ontwikkelen van de Merwedekanaalzone. Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. We zetten in op hoogwaardig openbaar vervoer, een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers en smart mobility om de Merwedekanaalzone bereikbaar te houden Voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand. Hierdoor kunnen we de openbare ruimte in relatie tot de bebouwing aantrekkelijk, comfortabel, groen en met een menselijke maat inrichten.

Bedrijvige mix

De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengd stuk stad met functies die je op weinig plekken in Utrecht tegenkomt. Oude industriële en bedrijfsgebouwen en bestaande kantoren en bedrijven gaan het karakter van het gebied mede bepalen. Veel (tijdelijke) functies in de vorm van (creatieve) broedplaatsen (Vechtclub XL, Stadstuin en Alchemist), bijzondere stedelijke activiteiten (skate-en boulderhal), horeca en verrassende functies (viskwekerij en naaiatelier) hebben het gebied identiteit gegeven en zorgen nu al voor levendigheid en ontmoeting. Dergelijke functies willen we graag houden en zo mogelijk versterken. In de mix met een diversiteit aan woningtypen ontstaat een verrassende omgeving.

Duurzaam en slim

De Merwedekanaalzone is als stadswijk klaar voor de toekomst. We beperken het gebruik van energie door zo energiezuinig mogelijk te bouwen, een klimaatneutraal gebied is ons uitgangspunt. Het gebied is klimaatrobuust en benut dit als kans om de openbare ruimtes aantrekkelijk te maken. We streven zoveel mogelijk naar dubbel gebruik van groen en water (bijvoorbeeld waterberging in combinatie met waterrecreatie) zodat duurzaamheid en kwaliteit van leven in elkaars verlengde liggen.



► Kaart:
Visie

Robuust en flexibel raamwerk

Kenmerkend voor de Merwedekanaalzone is de omvang van het gebied en de tijdspanne waarin het gebied tot ontwikkeling wordt gebracht. De ontwikkelingen verschillen in plaats, tijd en snelheid. Ook het programma is dynamisch en kan door veranderende omstandigheden wijzigen. Dit is de charme en kracht van dit gebied. Het vraagt om een aantal randvoorwaardelijke ingrepen en gebiedskwaliteiten waar in (voor) geïnvesteerd moet worden, waaronder maatschappelijke voorzieningen, verbindingen met de omliggende wijken en groenstructuur. De gewenste flexibele manier van ontwikkelen kan niet zonder een helder robuust raamwerk van voldoende omvang, dat afhankelijk van de tijdsperiode, anders is te gebruiken en in te vullen. Het raamwerk is nodig om een aantrekkelijke wijk te worden en te blijven voor verschillende doelgroepen gedurende de tijd.



3.2 Stedelijke context

Utrecht groeit naar verwachting van 330.000 naar 410.000 inwoners in 2030. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is doelstelling om niet meer uit te breiden in de buitengebieden maar vrijgekomen binnenstedelijke terreinen te gebruiken om de woningbouw- opgave voor (de regio) Utrecht op te vangen. Om deze stedelijke groei op duurzame wijze mogelijk te maken wordt ingezet op drie sporen:

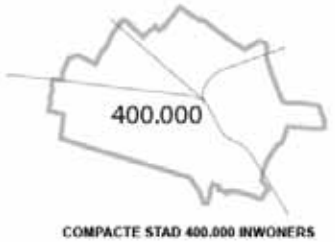
1. Het centrumgebied wordt vergroot ten westen van Utrecht Centraal;
2. Waardevolle (landschappelijke) buitengebieden worden beter bereikbaar gemaakt (voor langzaam verkeer) vanuit de stad;
3. De openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht, waarbij de verblijfs-functie meer in evenwicht wordt gebracht met de verbindingsfunctie.

Vergroot centrumgebied

De westzijde van Utrecht Centraal ontwikkelt zich steeds meer als het nieuwe centrumgebied van Utrecht. Het nieuwe stadskantoor, het centraal station (met de trappen), het hoofdkantoor van de Rabobank, de megabioscoop en de stadswijk Parkhaven zijn al gerealiseerd. Het nieuwe WTC en de upgrading van de openbare ruimte, waaronder de herinrichting van het Jaarbeursplein, de Croeselaan en het herstel van de Leidsche Rijn en de Catharijnesingel (waardoor het Merwedekanaal direct wordt verbonden met de Utrechtse singels en de Oude Gracht) is in voorbereiding. Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijke locatie.

Bereikbaarheid stedelijke voorzieningen, werk- en recreatiegebieden

Als voormalig industrie- en kantoorgebied is er geen apart langzaam verkeersnetwerk, maar zijn fietsroutes nu vooral gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer. Om stedelijke voorzieningen zoals Utrecht Centraal, station Vaartsche Rijn, de binnenstad, de Uithof, de werkgebieden, en de recreatiegebieden en landgoederen buiten de stad , maar ook het centrum van Nieuwegein te bereiken komt in de toekomst een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer die deze voorzieningen vanuit de Merwedekanaalzone snel en comfortabel bereikbaar maken, als gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.



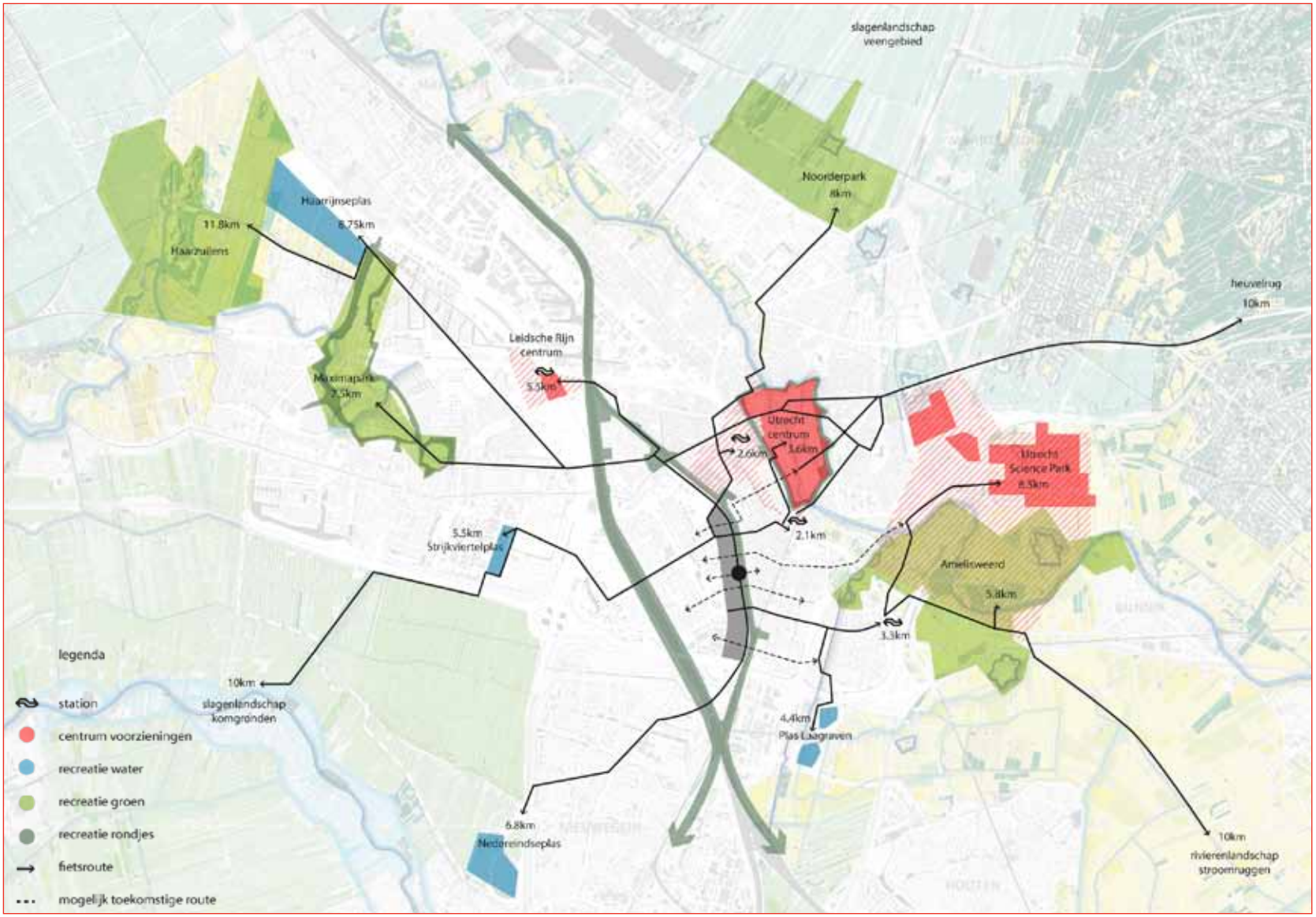
COMPACTE STAD 400.000 INWONERS


HET CENTRUM WORDT GROTER


BUITENGEBIED VOOR IEDEREEN GOED BEREIKBAAR


INBREIDEN/ HOGE KWALITEIT OPENBARE RUIMTE

► Kaart:
Stedelijke verbindingen
voor langzaam verkeer.



39 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

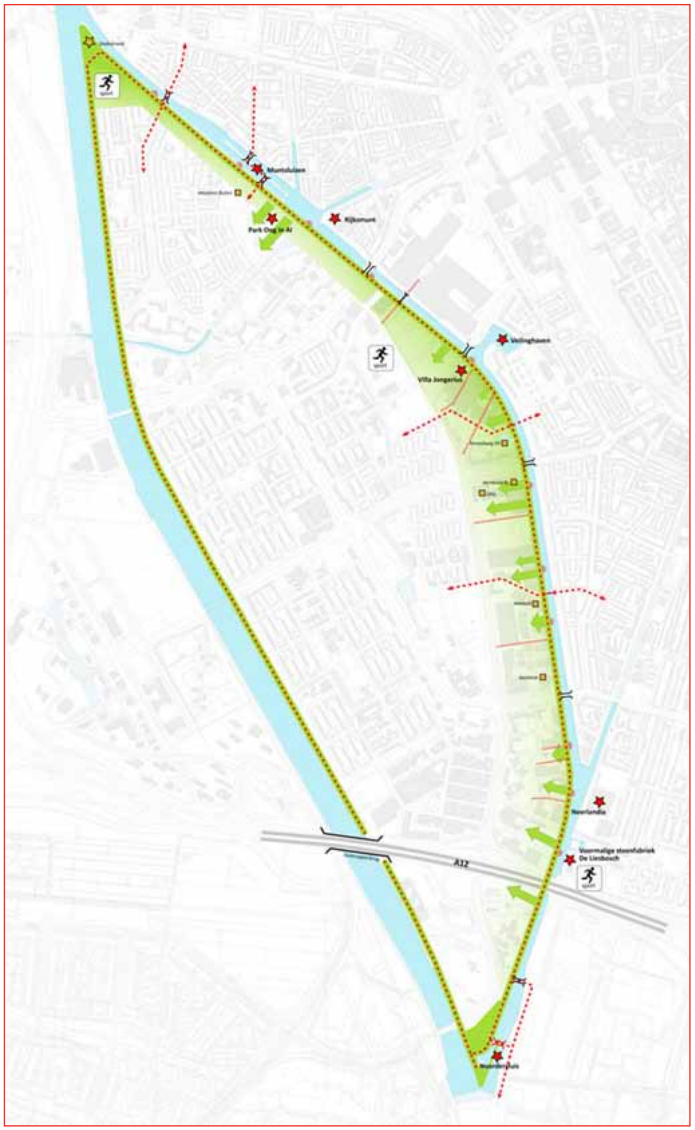
► Kaart:
Rondje stadseiland.

Rondje Stadseiland

Het project Rondje Stadseiland bestaat uit de hele westelijke oever van het Merwedekanaal en de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal van de noordpunt bij Oog in Al tot de zuidpunt bij Westraven. Het rondje is zo'n 11km lang. Het Rondje Stadseiland verbindt aanliggende wijken, waarbij wordt ingezet op het verder ontwikkelen van recreatieve en natuurlijk gebruik. Met het Rondje Stadseiland krijgt Utrecht een parkzone van formaat – te vergelijken met het Lint in Leidsche Rijn - er bij.

► Kaart:
Groene rondjes in Utrecht

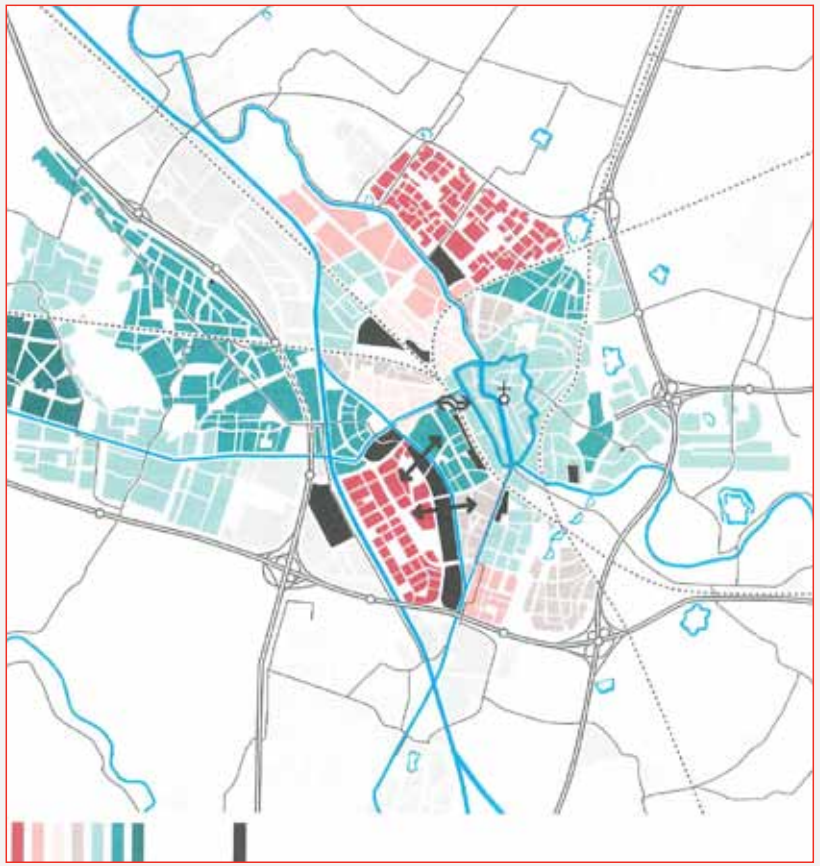




▶ Kaart: inclusieve stad. De gemiddelde gezondheidservaring per buurt en de binnenstedelijke locaties in Utrecht die voor verdichting in aanmerking komen.
Bron: “Van cure naar care” IABR - atelier Utrecht: de gezonde stad

Gezondheid Utrecht

“De bevolking van Utrecht behoort tot de gezondste van Nederland. Binnen de stad zijn de contrasten echter groot. Uitgerekend de Merwedekanaalzone ligt op dit moment op de scheidslijn tussen gezond en ongezond Utrecht, helder van elkaar gescheiden door het moeilijk oversteekbare kanaal en de naastgelegen industrieterreinen. de verdichting van deze zone biedt dus ook grote kansen om de historische barrière van de kanaalzone te slechten en de wijken met een gezondheidsachterstand uit hun isolement te halen.”
Bron: “Van cure naar care” IABR - Atelier Utrecht: de gezonde stad



3.3 Raamwerk

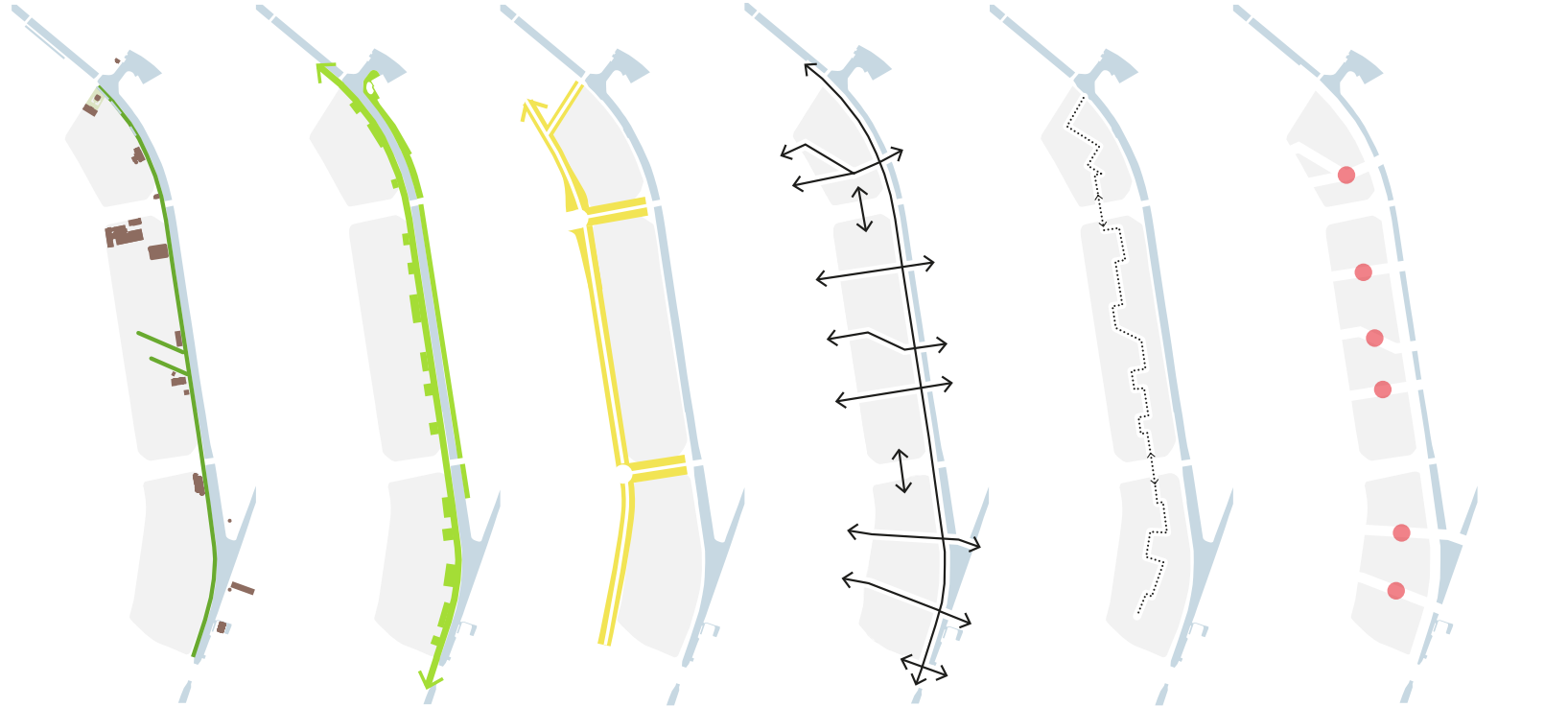
Het raamwerk legt de hoofdstructuur van de Merwedekanaalzone vast, het zorgt voor de samenhang tussen de stad en de deelgebieden en is de ruimtelijke weerslag van de ambities en de koers.

Het raamwerk wordt hierna beschreven in de volgende onderdelen:

- Historische kwaliteiten
- Het Merwedepark
- De Europalaan e.a.
- Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer
- Voorzieningen

Historische kwaliteiten

In de loop van de tijd heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander aanzien gekregen. Aan het begin van de jaartelling was het stroomgebied van de oude Rijn die dan nog onbedijkt door het landschap stroomt. De Romeinen gebruiken de hoger gelegen oeverwallen in de eerste eeuw voor de aanleg van de Limes (de rijksgrens). In de twaalfde eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht en ontstaat de karakteristieke strokenverkaveling met agrarisch gebruik. Met name hoveniers (kwekers van groente en fruit) zullen tot ver in de twintigste eeuw aanwezig blijven. In de tweede helft van de negentiende eeuw zorgt de aanleg van het Merwedekanaal (1892) voor een nieuwe fase. Aan het kanaal vestigt zich industriële bedrijvigheid.

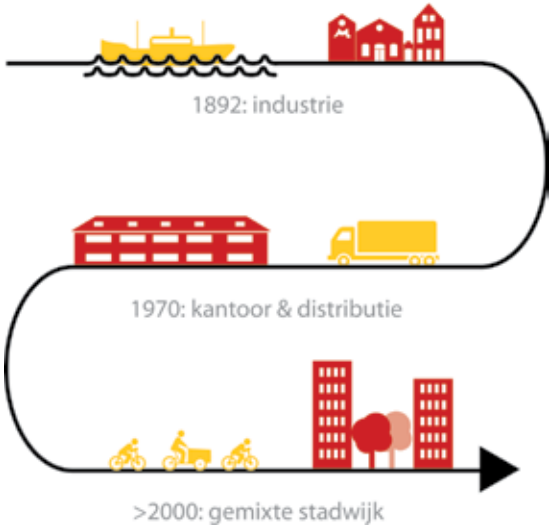


▲ Historische kwaliteiten ▲ Het Merwedepark ▲ De Europalaan e.a. ▲ Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer ▲ Interne verbinding voor langzaam verkeer ▲ Concentratiepunt bijzonder programma

De industriële bebouwing volgt de nog middeleeuwse kavelstructuur en is tegelijkertijd functioneel georiënteerd op het kanaal. Het achterland blijft vooral in gebruik als weide- en tuindersgebied. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw met de bouw van Kanaleneiland wordt het gebied opgespoten en volgens een orthogonaal stedenbouwkundig plan ingevuld. De strook langs het Merwedekanaal wordt geïntegreerd als bedrijventerrein waar nieuwe bedrijven zich vestigen. Op plekken waar bestaande bedrijven nog aanwezig zijn vindt geen ophoging plaats en blijft de oude verkavelingsstructuur gehandhaafd. Vanaf de jaren zeventig/ tachtig maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, met name in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan. De meest recente transformatie begint rond de millenniumwisseling met de verschuiving van kantorenlocatie naar woningbouw, zoals Parkhaven, MAX en Pax en Lux.

Van alle tijdlagen zijn sporen in het gebied tot op vandaag aanwezig. Die rijke gelaagdheid is een belangrijke karakteristiek. Er is namelijk niet één exclusieve tijdlaag die het gebied domineert, maar er ligt een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De Romeinse Limes is ondergronds aanwezig.

▶ Figuur:
Tijdlijn historie Merwedekanaalzone



▶ Kaart:
Cultuurhistorische
gebouwen en structuren



▲ 1. Veilinghaven als ensemble



▲ 2. Oude hovenierswoning



▲ 3. Jongeriuscomplex



▲ 4. Profiel Merwedekanaal met Wetering



▲ 5. Restant oorspronkelijke strokenverkaveling



▲ 6. Warmtecentrale



▲ 7. Schoorstenen



▲ 8. Woningen Kanaalweg 57-58



▲ 9. Profiel Europalaan



▲ 10. OPG-terrein



▲ 11. Fietsendepot



▲ 12. Park Transwijk



▲ 13. Roto Smeets



▲ 14. Merwedeplantsoen



▲ 15. Parkje Kanaalweg 26



▲ 16. Mobach



▲ 17. Woningen Kanaalweg 20-21



▲ 18. Parkje Kanaalweg 16



▲ 19. MAX



▲ 20. PAX en LUX



▲ 21. Le Mirage



▲ 22. Kantoor Vliegend Hertlaan



▲ 23. Schoorsteen Jutfaseweg



▲ 24. Equens



▲ 25. Parkje Eendrachtlaan



▲ 26. Neerlandia



▲ 27. Schoorsteen Draadnagelweg



▲ 28. Water door Hoog-raven



▲ 29. Steenoven Hoograven



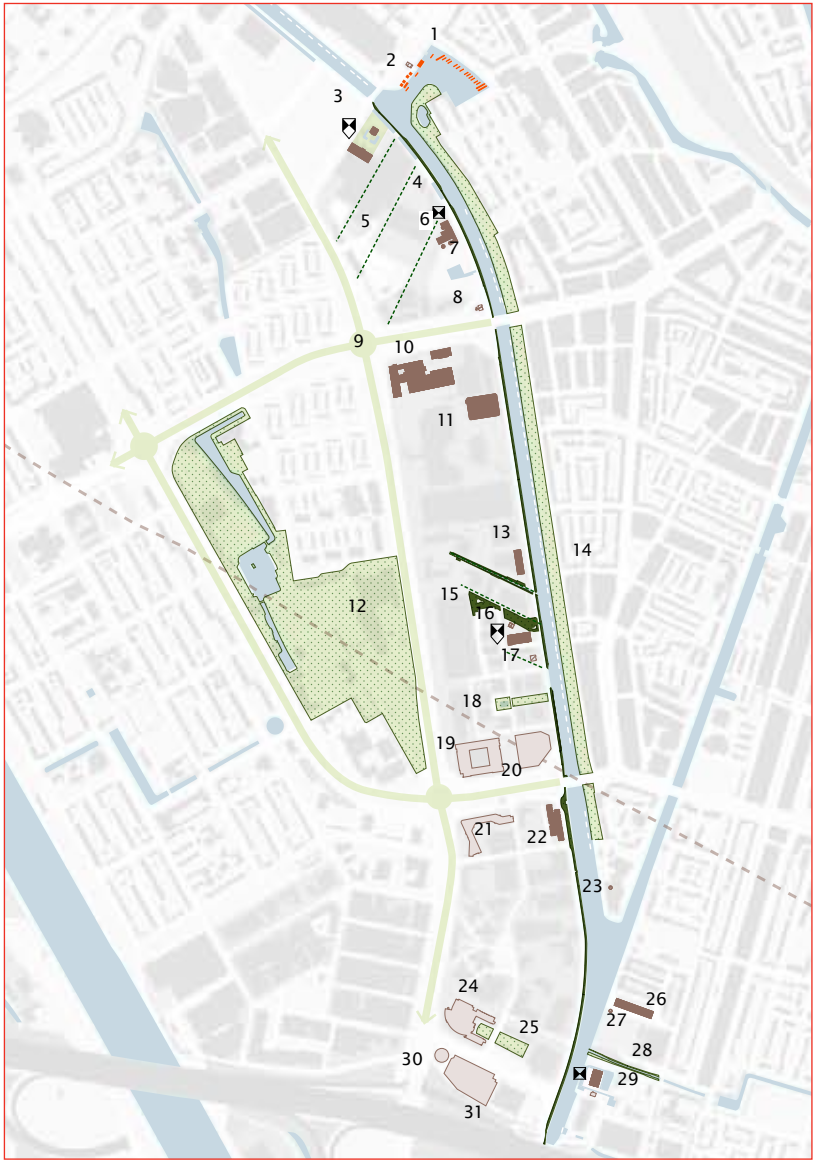
▲ 30. BDO



▲ 31. Van der Valk

Legenda

- markante bebouwing
- bebouwing met cultuurhistorische waarde
- markante bebouwing met cultuurhistorische waarde
- gemeentelijk monument
- rijksmonument
- identiteitsbepalend groen (infrastructuur)
- groen met identiteitsbepalende verschijningsvorm
- groen met cultuurhistorische waarde en met identiteitsbepalende verschijningsvorm
- restant wetering
- restant strokenverkaveling met cultuurhistorische waarde
- ensemble Veilinghavenkade met cultuurhistorische waarde
- tracé Romeinse weg (limes)
- water



▶ Kaart:
Bestaande situatie Kanaal-weg / Merwedekanaal

▶ Kaart:
Gewenste situatie Kanaal-weg / Merwedekanaal

Het Merwedepark

Het Merwedekanaal is 6 km lang en ligt midden in de stad. Het Merwedekanaal grenst over een afstand van 2,5 km aan de Merwedekanaalzone en is daarmee één van de belangrijkste identiteitsdragers. Dit deel zal worden ingericht als een robuust park: het Merwedepark. Langs het Merwedekanaal liggen bijzondere functies en historische relicten als de Villa Jongerius, Mobach en restanten van de wetering. Het heeft nu al een belangrijke functie voor de roeiers, de zeeverkenners, woonboten en in beperkte mate voor recreatievaart, zwemmen, vissen, fietsen en hardlopen. De doorgaande fietsroute verbindt de verschillende wijken aan de westzijde. Tegelijkertijd is de route langs het kanaal een belangrijke regionale fietsroute. De recreatieve functie van het Merwedepark en het doorgaande karakter van de fietsroute moet met elkaar in evenwicht worden gebracht. Het Merwedekanaal vormt door het beperkt aantal bruggen een barrière in dit deel van de stad.

In de toekomst is het Merwedekanaal – als onderdeel van het Rondje Stadseiland - de groene ruggengraat, die verschillende stadsdelen aan weerszijden van het kanaal met elkaar verbindt. In dit deel van de stad heeft het Merwedekanaal een robuuste groene oever met verschillende grote groenruimten. De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. Het Merwedepark is daardoor soms wat breder en dan weer wat smaller. Het Merwedepark is in ieder geval 29 meter breed, omdat dit de cultuurhistorische wetering niet onmogelijk maakt. Het al dan niet weer terugbrengen van deze wetering is een van de onderzoeksvragen. Het park is uitloopgebied voor de bewoners en is door het autovrij maken geschikt om te fietsen, skaten, wandelen en joggen voor alle mensen in de stad. Ook wordt in het park ingezet op natuurontwikkeling (zoals natuurvriendelijke oevers) en waar mogelijk op waterkwaliteitsverbetering en energieopwekking.



Legenda bestaande situatie

= Deelgebied 3 Het Nieuwe Centrum/Jaarbeurs (wetering deels aanwezig)

= Deelgebied 4 Defensieterrein, SPvE (wetering deels aanwezig)

= Deelgebied 5

= Deelgebied 6

= Deelgebied 6 Stedelijke verbindingsweg voor verkeer van en naar de snelweg

Legenda wenselijke situatie

= Merwedepark

► Impressie:
Kanaalweg



► Foto:
Referentie Kanaalweg



▶ Kaart:
Bestaande situatie Euro-palaan

▶ Kaart:
Gewenste situatie Euro-palaan

De Europalaan e.a.

In de toekomst is de Europalaan een stedelijke verbindingsweg, waar voetganger, fietser en OV-reiziger maximaal gefaciliteerd worden. De uitstraling ondersteunt de gewenste functie van de weg.

De Europalaan is goed oversteekbaar, er is voldoende ruimte voor de fietser en voetganger en aan weerszijden aantrekkelijke verblijfsruimten. De Europalaan wordt begeleid door hoge stedelijke bebouwing van de Merwedekanaalzone als stevige wand in overwegend één lijn. Uiteenlopende functies in de plint zorgen voor een levendige, brede stoep met ruimte voor allerlei activiteiten. Op de gevels wordt rekening gehouden met een geluidsbelasting van maximaal 58 dB. Aan de zijde van Park Transwijk zorgt een recreatieve zone om het park voor levendigheid. De bestaande bomen in het profiel van de Europalaan worden zoveel mogelijk behouden.
De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De huidige OV-functie van de Europalaan is qua busintensiteiten te vergelijken met die van de Vleutenseweg. De mr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding.
Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik. Het goed faciliteren en inpassen van het OV in combinatie met het langzaam verkeer is dan ook essentieel. Dit vraagt dan zeker om een vrijliggende HOV-baan, geschikt voor hoogwaardig openbaar vervoer per light rail en/of bus, maar ook de huidige situatie rechtvaardigt om van de Europlaan een busbaan te maken met HOV-kwaliteit. Op plekken elders in de stad met vergelijkbare businstensiteiten is een vrije busbaan toegepast.
De Merwedekanaalzone wordt vanaf de Europalaan (bij deelgebied 4 heet deze weg de Overste den Oudenlaan) ontsloten voor de auto. Ze worden zodanig ingericht dat het de gewenste functie ondersteunt, maar wel herkenbaar is als één stedelijke lijn. De verbindingen verder de stad in zijn de Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Dit zijn stedelijke verbindingswegen die het verkeer van de snelweg naar een bestemming in de stad leiden.



Legenda bestaande situatie

= Busbaan HOV Zuidradiaal Dichterswijk, lopend project
= Busbaan HOV Zuidradiaal Transwijk, lopend project
= Mogelijke vertramming, beleid SRSR
= Stadsboulevard, beleid SRSR en mogelijk project
= Stedelijke verbindingsweg, huidig
= Stedelijke verbindingsweg voor verkeer van en naar de snelweg deelgebied 6 huidig

Legenda wenselijke situatie

= Stedelijke verbindingsweg
= Stadsboulevard
= Stedelijke verbindingsweg
= Stedelijke verbindingsweg

▶ Foto:
Huidig beeld Europalaan ter plaatse van deelgebied 5



▶ Impressie:
Europalaan



Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer

De Merwedekanaalzone vormt een enclave in de stad, die samen met het Merwedekanaal een barrière vormt tussen vooroorlogse en naoorlogse wijken. Als voormalig industrie- en kantoorgebied kent het nauwelijks een netwerk voor langzaam verkeer. De Merwedekanaalzone is dan ook slecht aangesloten op routes naar voorzieningen, die juist voor wonen zo belangrijk zijn. Denk aan stedelijke voorzieningen als de stations, de binnenstad, de Uithof, de landgoederen en recreatiegebieden, maar ook aan voorzieningen in Kanaleneiland en Rivierenwijk/Dichterswijk, zoals scholen, winkels, sport- en zorg.

In de toekomst zorgt een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer dat deze voorzieningen vanuit de Merwedekanaalzone snel en comfortabel bereikbaar zijn. Ook voor de aanliggende wijken worden nieuwe en bestaande voorzieningen in en om de Merwedekanaalzone beter bereikbaar en beter gebruikt. Zo ligt Park Transwijk straks op loopafstand van Rivierenwijk. In plaats van een ondoordringbaar bedrijventerrein, wordt de Merwedekanaalzone een verbindende schakel in de stad.

Het gaat om een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk voor langzaam verkeer als aanvulling op de bestaande routes en bruggen zowel in de Merwedekanaalzone als in de omliggende wijken. De nieuwe routes zijn voorbehouden aan langzaam verkeer, ze zijn veilig voor kinderen en er staan bomen en groen. Daarmee zijn ze een gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

► Kaart:
Netwerk in relatie tot
voorzieningen



51 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

Voorzieningen

Een stadswijk van 10.000 woningen is te vergelijken met tweederde van de wijk Overvecht of eenderde van Leidsche Rijn. Straks wonen en werken er 20.000 mensen in de Merwedekanaalzone. Bewoners doen hun dagelijkse boodschappen, vullen er hun vrije tijd in en gaan soms naar de dokter. Werknemers doen hun lunch en maken hun ommetje. Voor een deel kunnen de omliggende wijken in deze behoefte voorzien. Tegelijkertijd is de Merwedekanaalzone een wijk waar we willen dat mensen zoveel mogelijk fietsen en lopen. Voorzieningen moeten in de buurt en goed bereikbaar zijn. Dat geldt zeker voor dagelijkse voorzieningen als boodschappen doen, naar school gaan, recreëren en sporten.

Daarbij is de inzet dat de Merwedekanaalzone een uitgesproken en gemengd stuk stad is met een diversiteit aan functies. Het gaat om zowel stedelijke als wijkfuncties. Het accent ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid. Er is geen ruimte voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Alle andere functies zijn wel mogelijk en deze zijn divers en verrassend.

Als grootste binnenstedelijke ontwikkeling, waar gezonde verstedelijking centraal staat, geven we bovendien alle ruimte aan innovatieve ondernemers en instellingen die zich bezig houden met gezondheid en gedrag alsmede scale ups. Ook voorzieningen, die er voor kunnen zorgen, dat er meer uitwisseling ontstaat tussen de aanliggende wijken en bijdragen aan de inclusieve stad vallen hier onder. De nieuwe functies komen langs de Europalaan of de knooppunten van de stedelijke fietsverbindingen, zodat ze in het zicht en makkelijk bereikbaar zijn, ook vanuit de omliggende wijken.

Creatieve en bijzondere functies

In veel leegstaande gebouwen zijn tijdelijk creatieve en bijzondere functies gehuisvest. Ze hebben in de loop der tijd een prominente plek in de stad weten te verwerven. De Merwedekanaalzone is er mede door op de kaart gezet en deze functies passen goed bij de beoogde levendigheid in het gebied. Sterker, de initiatiefnemers en gebruikers behoren tot de doelgroepen van de Merwedekanaalzone. In deelgebied 5 op gemeentegrond gaat het al om circa 200 creatieve ondernemers en ongeveer 10.000 m ². Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Maar ook de boulderhal en de skatehal, die in een grote behoefte voorzien op indoor gebied. We zetten in om deze activiteiten zoveel mogelijk te behouden en mogelijk (tijdelijk) uit te breiden. Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied. De Merwedekanaalzone wordt zo interessant om te wonen en krijgt een stedelijke uitstraling.

Scholen

Voor de Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.

▶ Foto's en kaart:
Bestaande creatieve en bijzondere functies


▲ 1. Villa Jongerius


▲ 2. Alchemist


▲ 3. Circus Diedom


▲ 4. Boulderhal


▲ 5. Vechtclub XL


▲ 6. Skatepark Utrecht


▲ 7. Blue Linked


▲ 8. I did slow fashion



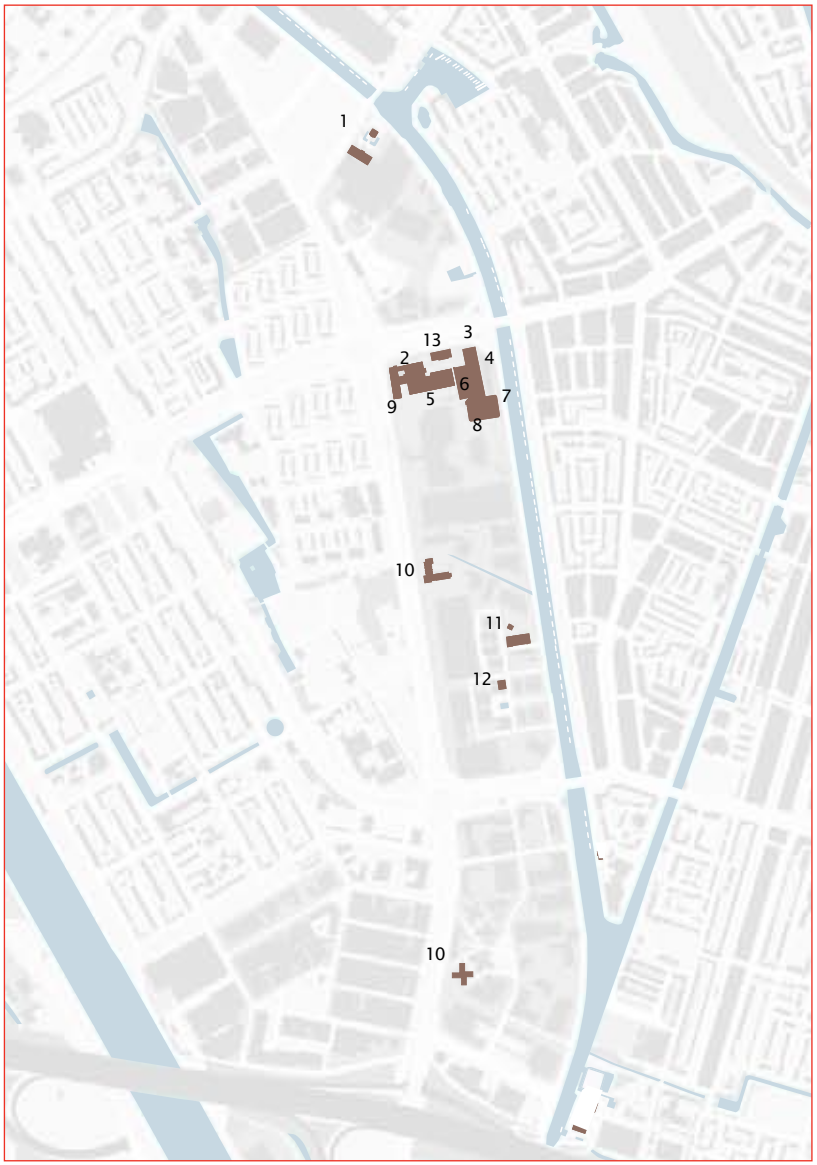
▲ 9. Harten voor sport


▲ 10. De stadstuin


▲ 11. Mobach


▲ 12. LaLotta Cantina


▲ 13 De Stadsring



▶ Kaart:
Bestaande scholen en zoek-gebied nieuwe basisschool

Sport en bewegen

De roeiers, zeeverkenners, fietsers, hardlopers, skaters en vissers gebruiken intensief het Merwedekanaal en de oevers. Voor de roeisport is het Merwedekanaal zelfs het enige beschikbare roeiwater in Utrecht. Door de nieuwe stadswijk wordt het nog drukker in deze zone. Of al het gebruik goed te combineren is, moet worden onderzocht. Een gezonde woonomgeving nodigt uit om te bewegen. We maken aantrekkelijke rondjes met plekken voor wandelen, hardlopen, skaten, urban sports enz. We maken de rondjes Transwijk en Merwedepark en maken ‘’groene” verbindingen met het rondje Stadseiland, het Ringpark en de omliggende buurten. Met het groeien van de stad moet in dit deel van de stad rekening worden gehouden met 3 wedstrijdvoetbalvelden, 1 trainingsvoetbalveld, 2 hockeyvelden, 1 voetbalveld, 2-5 tennisvelden en een sporthal. Voor de sportvelden moet een passende oplossing gevonden worden buiten het gebied. Naast sportpark Welgelegen lijkt vooral dubbelgebruik met het parkeerterrein van de Jaarbeurs een interessante optie. De sporthal moet een plek krijgen in de Merwedekanaalzone. Hiervoor zoeken we slimme combinaties met andere functies zoals scholen. In een hoogstedelijke omgeving als de Merwedekanaalzone leent zich bij uitstek voor informele sporten in de openbare ruimte en bijzondere sporten zoals boulderen, circus en skaten zijn. Initiatieven op dit gebied worden zoveel mogelijk ondersteund.

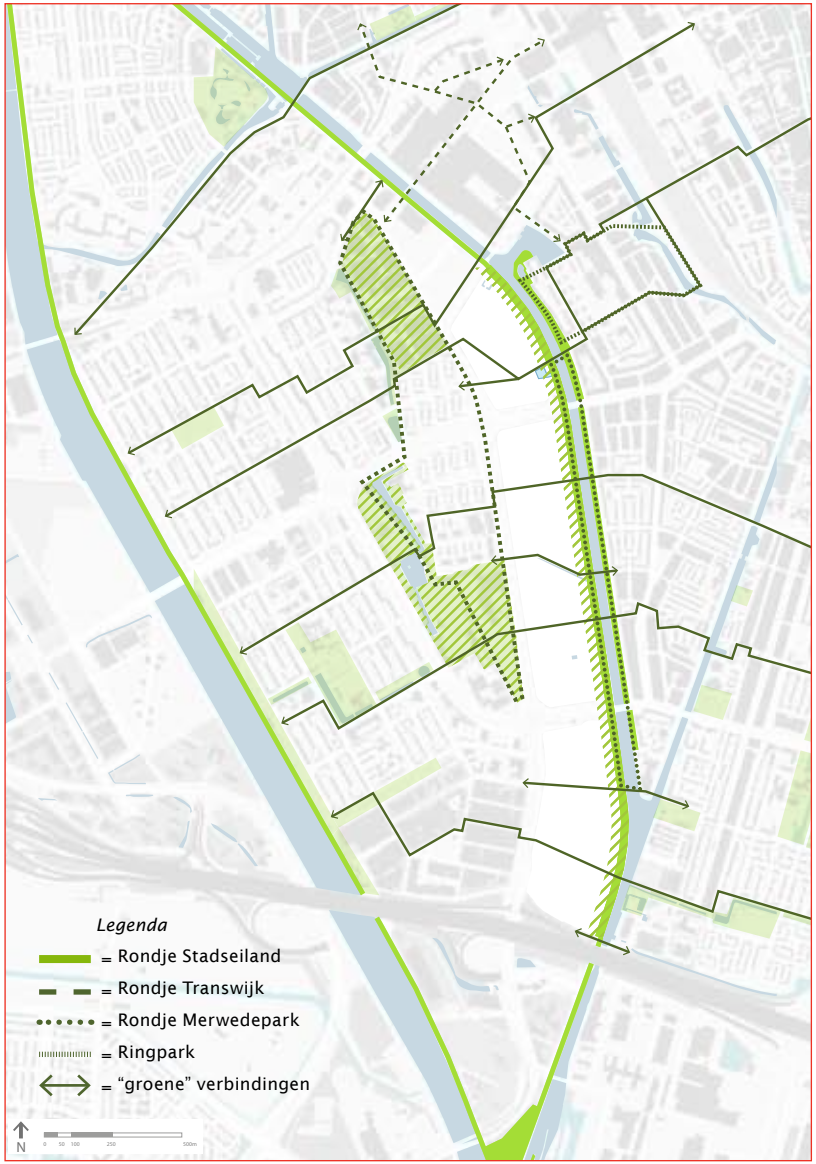
Een gezonde woonomgeving vraagt om een aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen en plekken voor ontmoeten en verblijf. Kinderen spelen overal. Naast de formele plekken – waarvoor de Jantje Betonnorm geldt – moeten ook informele plekken veilig en aantrekkelijk zijn om te spelen.



De *Jantje Betonnorm* houdt in dat minimaal 3% van de bebouwde oppervlakte (dit is het totale oppervlakte dat door gebouwen, tuinen, infrastructuur e.d.wordt ingenomen) wordt bestemd voor buitenspeel- en verblijfsruimte (formele speel- en verblijfsruimte). (Bron: Nota Speelruimte Utrecht 2009: Geef jeugd de ruimte!

► Kaart:
Groene routes

► Kaart:
Sport en bewegen:





55 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

► Foto's:
Referentiebeelden zorg en welzijn

Zorg en welzijn

Hoe ziet gezond leven er in de toekomst uit, waar willen bewoners gebruik van maken? Met het initiatief Health Hub Utrecht voor een Living Lab voor het gezondheidscentrum van de toekomst in de Merwedekanaalzone liggen er kansen om hier samen met de stad achter te komen. Innovatieve ondernemers en instellingen op dit gebied geven we de ruimte. Daarnaast houden we rekening met een buurtruimte in de Merwedekanaalzone. Voor het zoekgebied van de buurtruimte ligt de omgeving van de Balijebrug voor de hand, omdat Transwijk en Dichterswijk geen buurtruimte hebben.



Winkels

In een gezonde stadswijk kan je eenvoudig op de fiets of lopend je dagelijkse boodschappen doen. Het gaat om meer dan alleen een supermarkt. Ook kan je denken aan een versmarkt of landmarkt. Met de stad willen we verkennen wat gezond leven aan winkels vraagt en of er meer nodig is dan de m² op basis van het marktruimteonderzoek in de Merwedekanaalzone uit 2015 (2400 m²). Het zuidelijk deel van deelgebied 5 en het noordelijk deel van deelgbied 6 lijken vanwege de centrale ligging een voor de hand liggend zoekgebied maar ook kan gedacht worden aan de Europalaan.



Overige functies

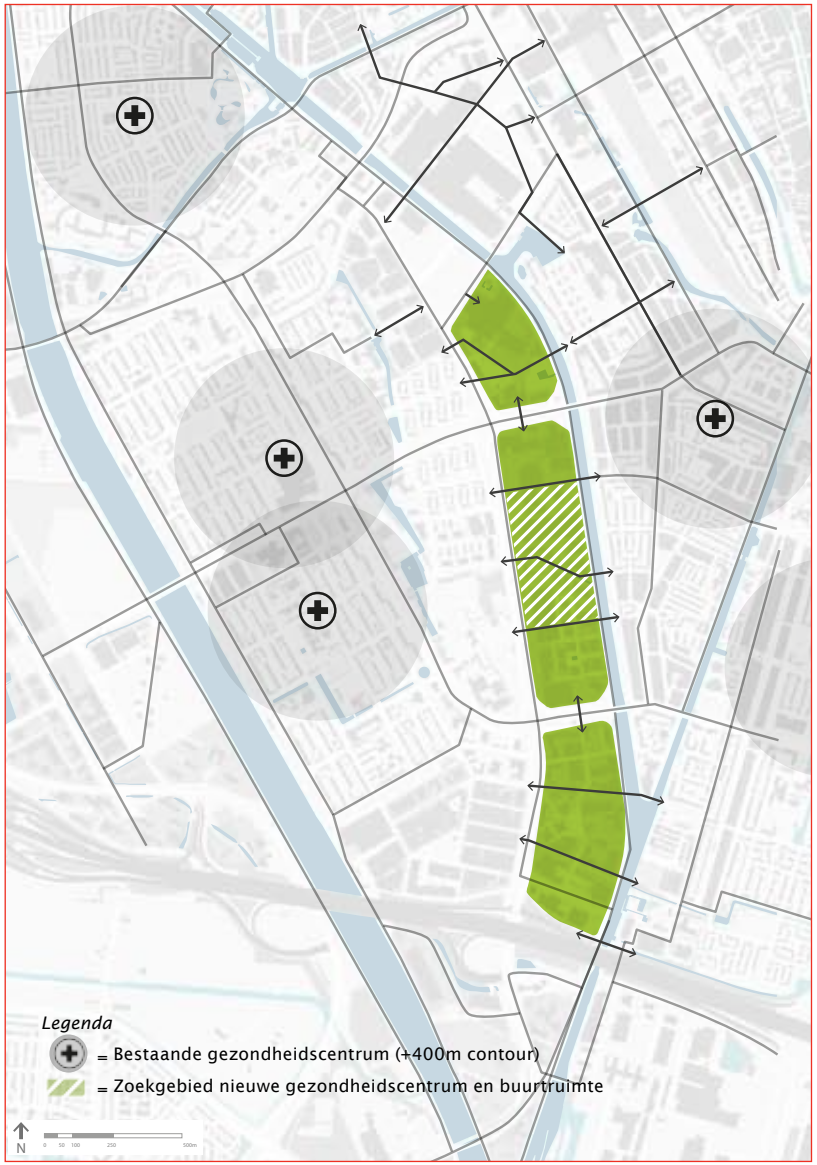
► Foto:
Referentiebeeld winkels

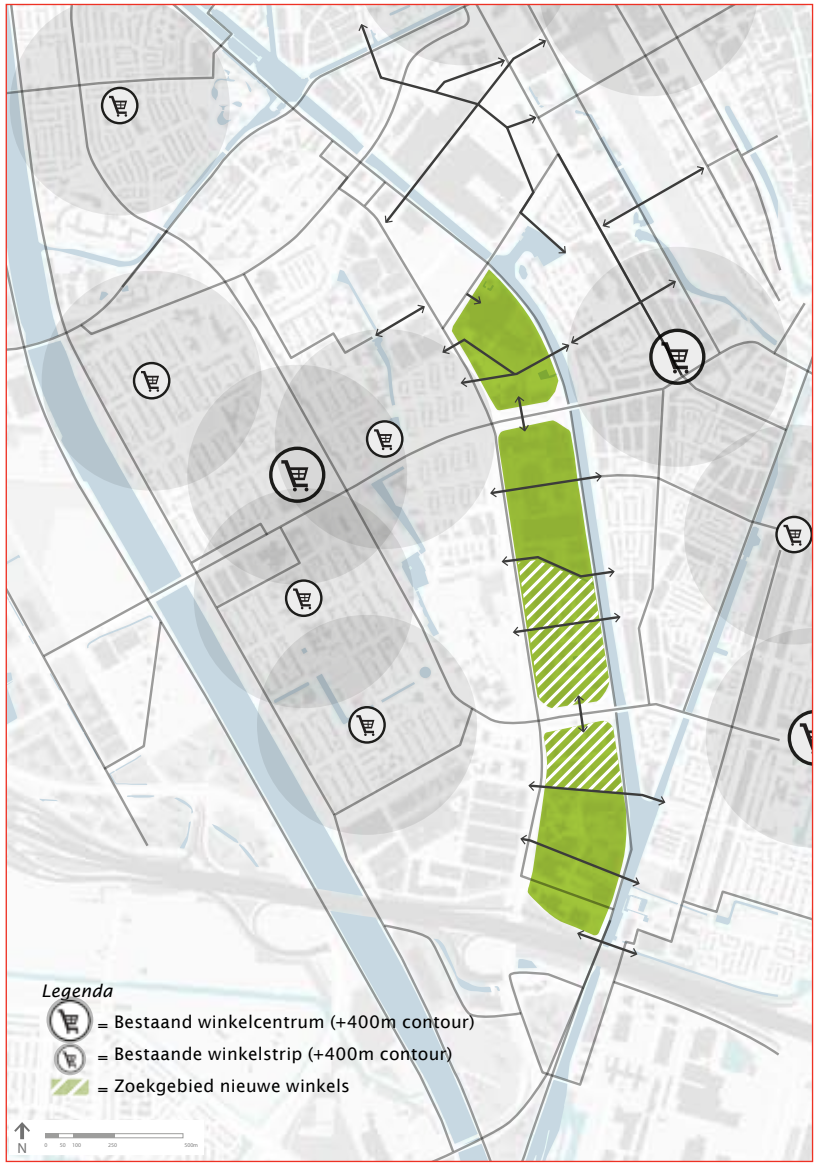
In de Merwedekanaalzone reserveren we ruimte om in te kunnen spelen op veranderde behoeften en voor specials, die een meerwaarde geven aan de Merwedekanaalzone, zoals een design hotel, horeca en kinderopvang.



► Kaart:
Zorg en welzijn

► Kaart:
Winkels





57 - Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, concept, november 2017

► Figuur:
Bouwvelden

3.4 Bouwvelden

Openbare stedelijke ruimte

Het Merwedekanaal, de Europalaan en de stedelijke fietsverbindingen vormen de hoofdstructuur van de MWKZ. In de ontwikkelgebieden bestaat de openbare ruimte uit een fijnmazig stelsel (50 – 100 m) van straten en paden met één centrale route in het gebied, die goeddeels autovrij zijn. Ze zijn aantrekkelijk groen ingericht en nodigen daarmee uit om lopend of fietsend op pad te gaan. Ook al omdat de dagelijkse voorzieningen dichtbij zijn en een auto niet nodig is. Kinderen kunnen veilig zelfstandig naar school.

Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. De groene inrichting met zoveel mogelijk open en/of halfverharding is niet alleen aantrekkelijk, maar maakt de wijk ook klimaatadaptief. Het hemelwater laten we niet het riool in, maar vangen we af in het gebied zelf en we maken dit zichtbaar in de openbare ruimte. Hierdoor worden de bewoners zich beter bewust van het de natuurlijke kringlopen die ook in hun stadswijk onmisbaar zijn. Een mogelijke water- buffer is het herstellen van de oude wetering langs het Merwedekanaal of het creëren van een inham met zwemfunctielangs. We willen regenwater vasthouden en door toepassing van water, groen en voldoende grote bomen gaan we hittestress tegen.

In de Merwedekanaalzone zijn veel prettige plekken voor bewoners en bezoekers, waar je kunt luieren in het gras, ruimte is voor sport en spel, zitten, picknicken enz. Voor alle doelgroepen zoals kinderen, jongeren, studenten en ouderen. De plekken liggen op knooppunten van routes, waar ook de bijzondere functies komen te liggen. Deze plekken zijn windluw en hebben een goede bezonning maar bieden ook op hete dagen mogelijkheden om in de schaduw te verpozen.

Er is ruimte voor eigenaarschap in de vorm van gezamenlijk beheer en ruimte voor (tijdelijke) initiatieven in de openbare ruimte. Dit zorgt ervoor dat bewoners betrokken zijn bij de openbare ruimte, elkaar makkelijker ontmoeten en leren kennen. En daardoor bijdraagt aan een gezonde (sociale) leefomgeving.





▲ Impressie:
Klimaatadaptieve straat

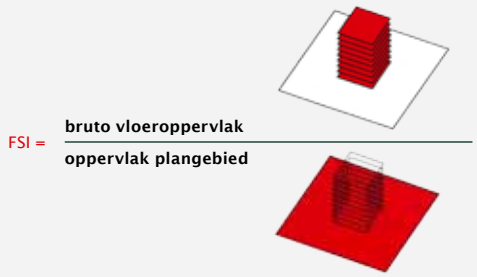


▲ Referentie:
Waterplein

Bouwen in hoge dichtheden

Voor de Merwedekanaalzone gaan we uit van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken we om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking, zoals vermeld in hoofdstuk 2.

Floor Space Index (FSI).
De FSI is een methode om de bebouwingsdichtheid te meten. De FSI drukt de dichtheid van een gebied uit. De vloeroppervlakten van alle functies worden daarbij opgeteld en gedeeld door de oppervlakte van het plangebied. In de plannen van de eigenaren van deelgebied 5 wordt gewerkt met verschillende scenario's van dichtheden, variërend van een FSI van 2,5 tot ruim 3. De komende periode wordt gebruikt om de wenselijkheid van de verschillende FSI's onderbouwd in beeld te brengen.



▶ Figuur:
FSI, floor space index
Bron: Spacemate

▶ Foto's:
Referentiebeelden
dichtheid







Bouwblokken

In de Merwedekanaalzone willen we én aantrekkelijke openbare stedelijke ruimten maken én bebouwing met rustige collectieve/ private binnentuinen. In de bouwblokken vormen de binnentuinen een rustige oase in de stedelijk omgeving, waar ook kleine kinderen veilig kunnen spelen. Er is een helder onderscheid tussen openbaar en privé. Diversiteit en variatie in de bouwblokken moeten ondanks de hoge dichtheid zorgen voor een menselijke maat. De bouwblokken bestaan uit afzonderlijke gebouwen die in grootte, hoogte, typologie en architectuur van elkaar verschillen. De collectieve binnentuin en een gebouwde ruimte zijn de plekken, waar bewoners elkaar ontmoeten en activiteiten hebben. De binnentuin is groen, openbaar toegankelijk en ligt goed op de zon. Bij de plaatsing hoge gebouwen wordt ook gekeken naar het leefbaarheidsaspect van windhinder.
Voor de levendigheid en veiligheid zijn goede plinten nodig. Dat betekent dat er allerlei functies in de plint worden gepland, die ogen op straat garanderen, en zorgen voor veel voordeuren direct aan de straat.

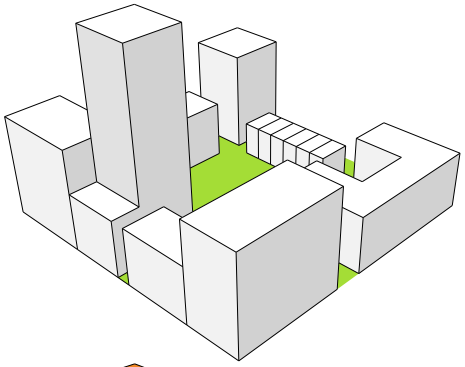
In de Merwedekanaalzone hebben de voetganger en de fietser het primaat. Er zijn voldoende fietsstallingen op een logische plek. Het parkeren van privévoertuigen is - mogelijk op afstand - binnen het (plan)gebied. Ontwikkelaars bouwen niet alleen stallingen voor fiets en auto, maar bieden mobiliteitsconcepten, zodat de mensen de meest geschikte vervoersvorm kunnen kiezen.

Functionele mix

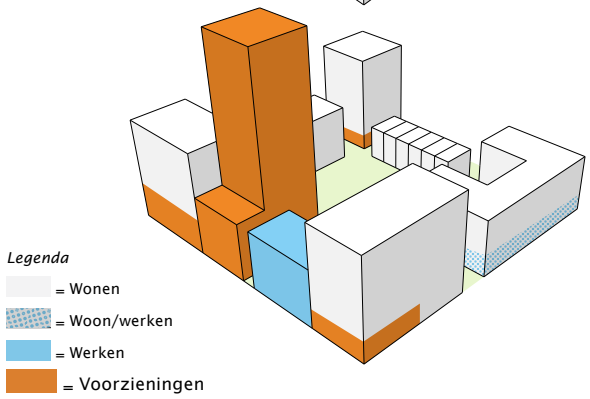
Als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook – in beperkte mate – stadswoningen. Het opdrachtgeverschap bestaat ook uit een mix: de ontwikkelaar of corporatie en nieuwe vormen als particulier en collectief opdrachtgeverschap. De mix organiseren we tot op het niveau van het bouwblok om zo de menselijke maat in de Merwedekanaalzone vorm te geven.

De mix zetten we door in menging met veel andere functies. Het accent ligt daarbij op de begane grond maar andere functies zijn overal denkbaar afhankelijk van de functie en ligging in het gebied. Evenals bij voorzieningen kan het hier gaan om zowel stedelijke als wijkfuncties met als randvoorwaarde dat er geen ruimte is voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Bijzondere niet-woonfuncties passen goed in de zone langs de A12 vanwege de beperkende maatregelen vanuit gezondheid voor wonen. Het hotel van de Valk, maar ook het beoogde casino (10.500 m2 m2) zijn hiervoor geschikte functies.
Naast voorzieningen gaat het om kleinschalige bedrijven die moeten zorgen dat mensen kunnen werken waar ze wonen.

► Figuur: Ruimtelijke mix op blokniveau



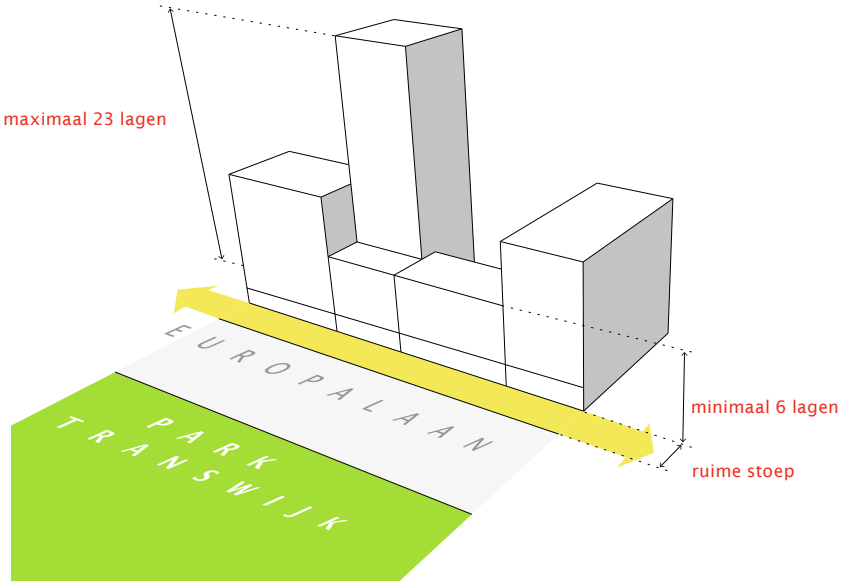
► Figuur: Functionele mix op blokniveau



► Figuur:
Bebouwing Europalaan

Bebouwing Europalaan e.o

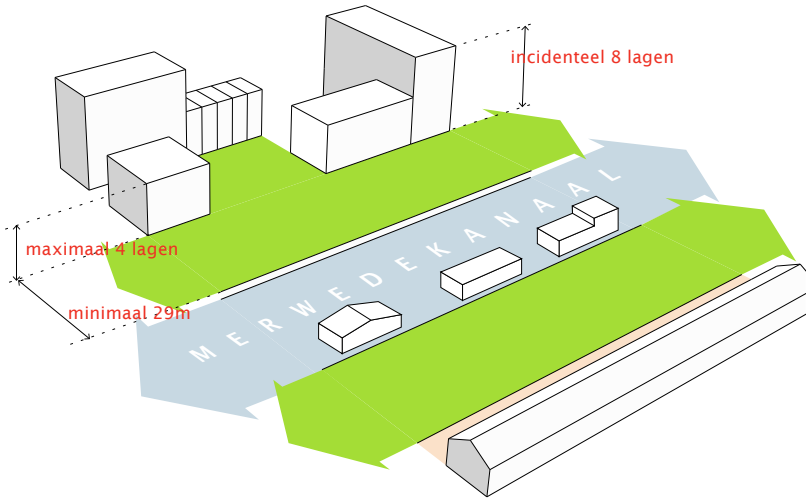
Langs de belangrijkste weg is het hoogstedelijke karakter van het gebied goed zichtbaar. De bebouwing vormt hier een stedelijke straatwand. De bouwblokken in de zone aan de Europalaan staan grotendeels met ten minste de eerste bouwlagen in de rooilijn. In de plint van de bebouwing zijn verschillende functies te vinden met daarboven wonen. De plint is flexibel in te delen. De stoep aan de Europalaan is ruim genoeg voor wandelen, verblijf en activiteiten vanuit de plint. De minimale en maximale hoogte van de bebouwing is vooralsnog 6 resp. 23 lagen (MAX). Voor de hoogtebepaling zijn voldoende bezonning en weinig windhinder maatgevend. De bebouwing speelt ook een rol bij de geluidsbelasting en leefkwaliteit van het gebied.



► Figuur:
Bebouwing Merwedekanaal e.o.

Bebouwing Merwedepark

Aan de kanaalzijde ligt de nadruk op recreëren en groen. Hier verspringen de bouwblokken ten opzichte van elkaar, waardoor het groen van het kanaal verder tussen de bouwblokken door gaat. Dit zorgt voor openheid richting het kanaal en het geeft een speels beeld in vergelijking met een meer formeel karakter van de bebouwing aan de Europalaan. Er wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Daarbij wordt gekeken naar de effecten op de bezonning en windhinder voor de omliggende bebouwing en de omgeving.



4. Ontwikkelstrategie

4.1 Functies van de Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie beschrijft de mate van sturing en flexibiliteit, gaat over publieke en private samenwerking alsmede over de juridisch-planologische en financiële uitvoerbaarheid.

De Omgevingsvisie werkt als intern afwegingskader en als een instrument voor samenwerking met private partijen:

1 Intern afwegingskader:

- De omgevingsvisie dient om de financiële haalbaarheid van de visie te onderbouwen en toekomstige investeringen, projecten en initiatieven te kunnen toetsen op ambities van de stad en waar nodig richting te geven;
- Om voor de korte en (middel)lange termijn prioriteiten te stellen.

2 Extern samenwerkings- en verleidingsinstrument:

- Om vanuit gezamenlijke publiek-private kennis en belangen investeringen mogelijk te maken;
- Om richting eigenaren en potentiële investeerders in het gebied een verleidelijk perspectief te bieden waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om helderheid te geven over wat private partijen van de gemeente kunnen verwachten.

4.2 Robuust raamwerk en flexibele bouwvelden

De omgevingsvisie is geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan, maar legt enkel de kernwaarden en essentiële randvoorwaarden vast in kaderstellende punten en een robuust raamwerk richting het jaar 2030.

Tegelijkertijd moet de omgevingsvisie flexibel genoeg zijn om het gebied organisch te ontwikkelen.
Organische ontwikkeling gaat over stapsgewijze transformatie, die ruimte biedt aan individuele partijen om (nu en in de toekomst) keuzes te maken.

Dit kan betekenen dat bestaande functies blijven bestaan, tijdelijke initiatieven in leegstaande gebouwen een plek krijgen of dat kavels al ontwikkeld worden. Het gebied blijft daarmee in ontwikkeling waardoor op de korte termijn al bekendheid en levendigheid ontstaat. Organische ontwikkeling gaat ook over toekomstige flexibiliteit ten aanzien van doelgroepen, woningtypologieën, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De markt verandert en technologische ontwikkelingen bieden nieuwe kansen. Oplossingen van nu zijn niet de oplossingen van straks. De gewenste flexibele manier van ontwikkelen kan niet zonder een helder robuust raamwerk.

Met deze strategie maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we dat de omgevingsvisie op korte termijn achterhaald is. Dichtheden moeten passen binnen het raamwerk en de kaderstellende punten.

Uit het MER blijkt dat er met bestaand verkeersarm verkeers- en parkeerbeleid in ieder geval plaats is voor 6.000 nieuwe woningen in het gehele gebied. De ambitie is erop gericht om 9.000 nieuwe woningen mogelijk te maken. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig boven de in huidige mer-aanpak gangbare maatregelen. Gedacht moet worden aan een schaalsprong OV en een oplossing voor de verkeersafwikkeling rond de A12. Inzicht in de effecten van smart mobility en slim verkeersgedrag is daarbij nodig. Het is onduidelijk wanneer er zicht is op de realisatie van deze aanvullende maatregelen. Tot die tijd moet uitgegaan worden van maximaal 6.000 nieuwe woningen. Dit heeft consequenties voor de mogelijkheden tot fasering van de ontwikkeling. Het lijkt logisch om vooralsnog in te zetten op een stevige dichtheid in deelgebied 5 en ruimte te laten voor een verdere stedelijke herontwikkeling in deelgebied 6.
De toedeling van de woningaantallen en andere functies aan de deelgebieden en bouwblokken wordt nog nader uitgewerkt

4.3 Relatie met lopende projecten en huidig gebruik

De Merwedekanaalzone is geen onbeschreven blad. Het gebied ontwikkelt zich al eeuwen. Met de Ontwikkelingsvisie is een nieuw moment om de koers voor de komende generaties uit te zetten. Die koers is soms strijdig met het huidig gebruik of gaat voor een deel ten koste van het huidige gebruik.

- Voor het LPG-terrein en de busstalling is de inzet om deze naar elders te verplaatsen. Hier lopen al trajecten;
- voor de tippelzone wordt in kaart gebracht of afbouw of tijdelijke inpassing (binnen de Merwedekanaalzone) mogelijk is en op welke termijn;
- voor de warmtekrachtcentrale wordt ingezet om de negatieve effecten voor woningbouw weg te nemen. Hier loopt al een traject;
- voor de bestaande bedrijven met milieuhinder zal per geval naar een oplossing gezocht moeten worden. Uitgangspunt is dat de activiteiten van Mobach gehandhaafd blijven;
- Alhoewel eerder genoemd: roei- activiteiten, de activiteiten van de zeeverkenners en de woonboten komen onder druk te staan met een intensiever gebruik van de Merwedekanaalzone. We onderzoeken hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidig gebruik van het kanaal;
- Voor het Defensieterrein is een vastgesteld Stedenbouwkundig Programma van Eisen, waarvoor een traject loopt;
- Tijdelijk gebruik van bestaande panden voor bijv crea sector / organische ontwikkeling.

Naast het huidig gebruik zijn er al initiatieven in een vergevorderd stadium. Projecten in het gebied waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn in het MER als autonome ontwikkeling opgenomen. Dat wil zeggen dat die niet meer ter discussie staan. Het gaat daarbij om de Wilhelminawerf. De ontwikkeling van het Defensieterrein is geen autonome ontwikkeling, maar wordt wel als randvoorwaarde meegenomen. Het casino wordt met de Omgevingsvisie - Ruimtelijke agenda mogelijk gemaakt. Tijdelijke initiatieven kunnen in het gebied een plek vinden op basis van bestaand ruimtelijk beleid en vallen daarmee buiten de transitie-opgave.

Discussiepunten

- De kaders zijn door de gemeente gesteld in deze Omgevingsvisie en worden zoveel mogelijk publiekrechtelijk geborgd. Binnen de kaders wordt zoveel mogelijk flexbiliteit geboden.

Onderzoek

In de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de mogelijkheden om lopende plannen beter aan te laten sluiten bij de kaders zoals die zijn gesteld in deze Omgevingsvisie.
- Onderzocht worden de fasering en de verdeling van de dichtheden en het programma (bijvoorbeeld voorzieningen en sociale woningbouw) over de deelgebieden en ontwikkellocaties, ook in relatie tot de ontwikkel ambitie van 9.000 woningen. Daarbij speelt ook de vraag of de Merwedekanaalzone één samenhangende ontwikkeling is of het drie aparte deelontwikkelingen zijn.
- Voor de verschillende thema's worden de financiële haalbaarheid en maatschappelijke waarden in beeld gebracht. Waar ambities elkaar bijten maken we een afweging.

4.4 Publieke en private samenwerking

Een belangrijk aspect van de ontwikkelstrategie is de rolverdeling tussen gemeente, andere overheden, marktpartijen en bewoners. De aanpak van de gemeente is er in de basis op gericht om samen met deze partijen de transformatie tot stand te brengen. Er zal echter ook een regierol van de gemeente nodig zijn omdat er vraagstukken zijn die het gebiedsbelang overstijgen of die erg ingewikkeld zijn voor partijen om onderling te regelen (en waar wij als gemeente wel hoge ambitie op hebben): bijv energieafspraken.

4.5 Juridisch-planologische uitvoerbaarheid

De Omgevingsvisie beschrijft de ambities en hoofdlijnen van de gewenste ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op de lange termijn. De visie doet uitspraken over de ruimtelijke en programmatische kaders voor de ontwikkeling. Er is een m.e.r. uitgevoerd om de milieukundige haalbaarheid van deze ruimtelijk-programmatische kaders te toetsen en onderbouwen.

Het toekomstige juridisch-planologisch kader moet invulling geven aan de kaderstellende punten zoals geformuleerd in H2 en het robuuste raamwerk van H3 vastleggen. Het juridisch-planologische kader moet daarnaast voldoende flexibiliteit bieden voor ondernemerschap, innovatie en ontwikkelingen in de markt.

Afhankelijk van eigendoms- en/of gebruikssituatie van de deelgebieden zullen één of meer ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen worden gemaakt. Dit kunnen plannen zijn met een globale of een gedetailleerde eindbestemming of plannen waarin uitwerkingsverplichtingen zijn opgenomen. Omdat Utrecht in de Crisis en herstelwet (Chw) is aangewezen als experimenteer-gemeente kunnen op basis van artikel 7c van het Besluit Chw ook bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte worden gemaakt. In dergelijke bestemmingsplannen mogen, binnen bepaalde kaders, innovatieve regelingen op het raakvlak van milieu en ruimtelijke ordening worden opgenomen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan milieukwaliteitseisen die kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Onderzoeken

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt op welke wijze de gemeente gaat samenwerken met andere partijen (eigenaren, bedrijven, ontwikkelaars, omwonenden, bewoners, etc.) om de ambitie te realiseren.

Monitoring- en evaluatieprogramma

De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeerroutes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte;
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak ;
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit ;
- energie: energieprestatie gebouw en gebied;
- water: waterberging, verhard oppervlak;
- materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken.
Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.
De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Discussiepunten

- We benutten zoveel mogelijk de kennis en expertise van bewoners, ondernemers en initiatiefnemers in het gebied.

MER advies

De Commissie vindt het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma belangrijk waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijstu-ring van beleid nodig is. De Commissie adviseert een periodieke visitatie als kwaliteitsinstrument aan het monitorings- en evaluatieprogramma toe te voegen.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies bezien.

Monitoring- en evaluatieprogramma

De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeerroutes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte;
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak;
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit ;
- energie: energieprestatie gebouw en gebied;
- water: waterberging, verhard oppervlak ;
- materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken.
Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.
De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Onderzoek

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt welk juridisch-planologisch instrumentarium het best aansluit bij de verschillende vormen van transformatie.
- Onderzocht wordt de mogelijkheden om met de Crisis en Herstelwet te experimenteren.
- Onderzocht wordt op welke wijze in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te gestreefd kan worden. Daarmee kan een `dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

4.6 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn randvoorwaardelijke investeringen nodig, waar elke individuele ontwikkeling aan moet bijdragen. De bijdragen zullen per initiatief moeten worden verankerd in een anterieure overeenkomst of een exploitatieplan. Gelet op de vele al in voorbereiding zijnde initiatieven is het zaak op korte termijn de benodigde bijdragen te definiëren.

De uitvoering van de Omgevingsvisie vraagt om investeringen, ook van de gemeente. Marktpartijen zullen investeren als de investering ook gedekt wordt door opbrengsten, met een redelijk rendement. Het gebied zal rendabel en minder rendabel programma kennen. Rendabele en onrendabele investeringen zullen daarom op gebiedsniveau verevend worden.

De gemeente streeft in beginsel naar maximaal kostenverhaal, i.c. dekking van al haar kosten. Afspraken over kostenverhaal worden vastgelegd in een anterieure (exploitatie-) overeenkomst. In deze overeenkomst kunnen ook afspraken worden vastgelegd over inhoudelijke wensen, zoals duurzaamheid, kwaliteit openbare ruimte, etc. De anterieure overeenkomst wordt gesloten voordat een bestemmingsplan voor een nieuw bouwplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

De opbrengsten/dekking komt uit de grondwaarde van het te realiseren nieuwe bouwprogramma. Dit bouwprogramma bestaat grotendeels uit woningen, maar ook uit maatschappelijke en commerciële voorzieningen (mix van wonen, werken en recreëren). De grondwaarde kan op basis van kengetallen voor vastgoed worden bepaald. Bij de daadwerkelijke projectontwikkeling van het vastgoed wordt uiteindelijk ook de definitieve grondwaarde of kostenverhaal bepaald. De gemeentelijke ambities ten aanzien van gezondheid, duurzaamheid en stedenbouwkundige kwaliteit zijn hoog. Om dergelijke kwalitatieve ambities te realiseren bestaat de kans dat de grondwaarde lager zal uitvallen dan maximaal haalbaar is.

De kosten betreffen de (her)inrichting van bestaand en nieuw openbaar gebied, zoals aanleg wegen, kruisingen, bruggen, groenvoorzieningen, sport- en recreatievoorzieningen en water. Daarnaast ook de kosten van de planontwikkeling, en rentekosten door de lange doorlooptijd van het project. Hiervoor is het noodzakelijk een budget te ramen die met een verdeelsleutel bepalend is voor de bijdragen per individuele ontwikkeling.

Omdat niet bekend is hoe deze gebiedsontwikkeling de komende 15 a 20 jaar zal verlopen is het belangrijk de financiële haalbaarheid zo goed als mogelijk in te kunnen schatten (op basis van verwachte opbrengsten en kosten) en deze te monitoren en eventueel bij te sturen gedurende de ontwikkeling. Hierbij kan onderscheid gemaakt kan worden in harde randvoorwaarden en wensen (“must have’s” en “nice to have’s”).

► Figuur:
Mogelijke verdeling
dichtheden



Onderzoeken

In de Merwedekanaalzone:

- De kosten en opbrengsten en toedeling daarvan worden in beeld gebracht, passend bij de ambities van de Merwedekanaalzone en daarbij worden onderstaande vragen beantwoord.
  - Welke (randvoorwaardelijke) investerings-, beheers- en plankosten moeten voor het totale plangebied worden gemaakt?
  - Onderzocht worden de randvoorwaarden en de benodigde instrumenten waaronder de bestaande creatieve en maatschappelijke bedrijven kunnen worden gefaciliteerd.
  - Onderzocht worden welke afspraken met ontwikkelaars nodig zijn om creatieve en sociale bedrijven in het gebied mogelijk te maken.
  - Welke kosten kunnen worden toebedeeld en verrekend aan het totaal (bijvoorbeeld via een gebiedsfonds)?
  - Welke kosten kunnen worden toebedeeld en verrekend aan de verschillende deelgebieden en/of de individuele projecten?
  - Hoe verhoudt dit zich tot lopende afspraken en besluiten?
  - Hoe maken toekomstige initiatieven/ projecten onderdeel uit van de financiële afspraken?
  - Welke middelen en mensen kan de gemeente inzetten om de gebiedsopgave te realiseren; wat kunnen andere partijen doen en wat kan de gemeente dus loslaten?
  - Welke voorzieningen zijn randvoorwaardelijk, welke zijn must haves en welke zijn nice to haves?
  - Hoe worden voorinvesteringen gefinancierd en welke rol (en risico) kan en/of wil de gemeente daar in nemen?
  - Hoe verhouden ambities zich tot financiële mogelijkheden?
  - Hoe zorgen we dat er voldoende sociale huurwoningen worden gerealiseerd, en welke (integrale) strategie past daar het beste bij.
  - Onderzocht wordt hoe een investerings- en uitvoeringsstrategie voor een energieneutrale Merwedekanaalzone met publieke en private partijen ontwikkeld kan worden.
  - Onderzocht wordt welk juridisch-planologisch instrumentarium het beste aansluit bij de verschillende vormen van transformatie.

5. Samen Stad Maken

Samen Stad Maken

De komende 15 jaar zal de Merwedekanaalzone veranderen in een hoogstedelijke gezonde stadswijk. Utrecht wil samen met initiatiefnemers, belanghebbenden en belangstellendenwerken aan de opgaven en ambities voor dit gebied. De Omgevingsvisie is een belangrijke stap in dit proces. Ook bij uitwerking tot concrete plannen blijven we met de stad samenwerken om hier een stadswijk te maken, waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

Samenwerking en initiatief eigenaren

Voor deelgebied 5 is op initiatief van het samenwerkingsverband Meer Merwede de afgelopen jaren door grondeigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden intensief nagedacht over de toekomstige transformatie. Dit heeft geresulteerd in de ontwikkelambitie 'Merwede compact, gezond en gelukkig' (november 2015). Inmiddels hebben zij samen een stedenbouwkundige ingeschakeld en werken zij aan een gezamenlijk stedenbouwkundig plan voor dit deelgebied. De gemeente werkt hierin mee als een van de eigenaren.

Ook in deelgebied 6 zien we initiatief van individuele eigenaren die samen met gemeente en andere partijen in de omgeving zoeken naar (tijdelijke) oplossingen, zoals transformatie van kantoorfunctie naar wonen. Zodat steeds meer mensen het gebied ervaren en elke dag 'stad maken' in de Merwedekanaalzone.

In deelgebied 4, met het defensieterrein, de Wilhelminawerf en de kantorenstrook aan de Wilhelminalaan, hebben ontwikkelaar en gemeente de omwonenden en andere belanghebbenden eerder al intensief betrokken bij de planontwikkeling.

Samenwerking overheden en instellingen

Vanwege de hoge ambities van Utrecht om de Merwedekanaalzone op een gezonde wijze te bouwen trekt de grootste binnenstedelijke locatie ook alle aandacht van andere overheden en instellingen. Zo werkt Utrecht samen met onder meer RWS, provincie, Hoogheemraadschap en RIVM aan het Corporate Innovatieprogramma Merwedekanaal, de klimaatadaptieve openbare ruimte in de Merwedekanaalzone en de Atlas Natuurlijk Kapitaal. Deze zullen bij de uitwerking van de Omgevingsvisie worden gebruikt.

Stadsgesprekken

De gemeente is in de periode van januari tot en met mei 2017 meerdere malen met de stad in gesprek gegaan over een aantal belangrijke thema's voor de Merwedekanaalzone. In de vorm van Stadsgesprekken onderzoekt de gemeente samen met belanghebbenden, deskundigen en iedereen die zich betrokken voelt, hoe er in dit gebied op gezonde en duurzame wijze een goede mix van functies gerealiseerd kan worden. De ambities zoals gesteld in het ambitieweb gezonde verstedelijking vormen hierbij het vertrekpunt.
In de aanloop naar elk stadsgesprek zijn werkateliers in het gebied gehouden om de gespreksthema's uit te diepen. Daarbij is ook kennis en expertise van buiten de gemeente binnen gehaald, bijvoorbeeld opgedaan bij gebiedsontwikkelingen elders. De inzichten uit deze sessies zijn ingebracht in de stadsgesprekken, ter verbreding en verdieping. Ook met de inzet van het bureau Site urban development, als externe procesbegeleider, en mensen van Meer Merwede als kenners van het gebied, is de blik op de thematiek verruimd.

Tijdens de inspiratieavond van 10 januari 2017 in De Alchemist zijn de ambities en wensen van de stad opgehaald. Ruim 170 belangstellenden hebben deze bijeenkomst bezocht om meningen en ideeën uit te wisselen over de nieuw te bouwen stadswijk. Van de deelnemers die de enquête hebben ingevuld wilde 80% verder meepraten over groen en het kanaal, de openbare ruimte, wat een gezonde leefomgeving is, welke functies er komen en hoe ze willen wonen in deze zone.





► Foto's:
Inspiratiebijeenkomst
Merwedekanaalzone

In vervolg op de inspiratieavond zijn twee stadsgesprekken georganiseerd waar al deze onderwerpen voor de Omgevingsvisie samen komen.

Bij het stadsgesprek van 21 maart in De Alchemist waren ruim 130 bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden. De centrale vraag was hier: wie zijn de toekomstige bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone? En hoe willen zij wonen, leven, recreëren en gebruik maken van voorzieningen?
Het stadsgesprek van 19 april in De Stadstuin trok ruim 70 belangstellenden en had als centrale vraag: wat is belangrijk voor de Merwedekanaalzone als het gaat om stedelijk wonen, mobiliteit en voorzieningen?

De uitkomsten van de inspiratieavond en de stadsgesprekken (zie bijlage) geven mede vorm aan de Omgevingsvisie. Om vroegtijdig kansen te verkennen en dilemma's te slechten, is en wordt ook de gemeenteraad gedurende actief betrokken. De opgaven en ambities van de stad en de inbreng vanuit belanghebbenden en belangstellenden komen op die manier samen in de Omgevingsvisie: Top down en bottom up komen samen. Zo bouwt de stad verder aan dit kansrijke stuk Utrecht. Het proces van Samen Stad Maken gaat door. De gemeente informeert en betrekt iedereen die dat wil, onder meer via de website www.utrecht.nl/merwedekanaalzone en de digitale nieuwsbrief. Aanmelden kan via merwedekanaalzone@utrecht.nl



▲ 1e Stadsgesprek Omgevingsvisie (De Alchemist)



▲ Als casus bij expertmeeting Smart Mobility (Stadskantoor)



▲HKU-studenten Spatial Design ontwerpen stadswijk (Stadskantoor)



▲ 2e Stadsgesprek Omgevingsvisie (De Stadstuin)



▲ Opening Pax en Lux (Europaplein)



▲ Inspiratieavond (De Alchemist



▲ Opening modelwoning Stadspoort Zuid (Europalaan 200)

Lessen werkateliers en stadsgesprekken

- Houd rekening met een groeiende behoefte aan grootstedelijk en gezond leven die aansluit op allerhande gezinssamenstellingen van vandaag de dag en meer vernieuwende woonconcepten ('living as a service');
- Maak van de Merwedekanaalzone een Healthy Urban Living bestemming voor Utrecht en directe omgeving;
- Sorteer nu al voor op alternatieve OV-oplossingen die de Merwedekanaalzone en andere delen van de regio nodig heeft om de groei van regio Utrecht te kunnen faciliteren;
- Zorg dat de Merwedekanaalzone naast wijkvoorzieningen ook diensten, voorzieningen en 'attracties' voor de stad en de wijken rondom biedt;
- Leg minder nadruk op doelgroepen, focus op een Healthy Urban Leefstijl. Een exclusief concept, met inclusieve principes, zoals:
  - Kleiner privébezit, groter beroep op collectieve voorzieningen
  - Slimme mobiliteit – weinig eigen auto/parkeerplaats
  - Bijdragen aan een sterke community (halen en brengen)
- Neem de openbare ruimte als dé drager van de kwaliteit van leven en hét toneel van Healthy Urban Living;
- Herken de voedingsbodem die er is voor een unieke gebiedsoplossing voor mobiliteit (o.a. parkeren op afstand, slimmer benutten, deelconcepten, mobility as a service);
- Geef een nieuwe invulling aan het voorzieningenaanbod: geen winkelcentrum maar een organisch groeiende voorzieningenstructuur met betekenisvolle plekken en plinten;
- Erken dat er een overkoepelende gebiedsgerichte organisatie nodig is, die als collectieve gebiedsbeheerder/verhuurder stuurt op de gewenste kwaliteit van het voorzieningenniveau en de exploitatie van het vastgoed;
- Erken dat bij grote ambities grote investeringen horen: kies als publieke-private partijen met trots voor een bijzonder gebiedsconcept en toon lef;
- Zorg voor vroegtijdig 'laden' van het gebied met plekken die bijdragen aan de Healthy Urban Living propositie of zorg voor tijdelijke programmering om het gebied nóg beter op de kaart te zetten;
- Zie alscruciale ingrediënten en behoeften voor de Merwedekanaalzone: ontmoeten, verrassing, groen, comfortabel leven, gemeenschapszin.

Welke onderzoeksvragen komen uit de sessies van Samen Stad Maken en verdienen uitwerking?

- Hoe kan de gebiedsoplossing voor mobiliteit in de vorm van een concessie worden uitgezet in de markt?
- Welke financiële middelen/strategieën kunnen er voor zorgen dat vroegtijdige (voorwaardelijke) publieke investeringen worden gedaan?
- Welke bestaande voorzieningen in en rondom de MWKZ sluiten aan bij de (healthy urban living) behoefte van de toekomstige gebruikers/ bewoners (kwalitatieve inventarisatie)?
- Welke kansen biedt een gebiedsgerichte organisatie (bijvoorbeeld gebiedsfonds) tijdens ontwikkeling en beheer van het gebied?
- Hoe werken woondiensten op blokniveau?

Bijlage: lijst cultuurhistorische gebouwen en structuren

Cultuurhistorische gebouwen

- Kanaalweg 64: Villa Jongerius, met kantoor en tuin, inclusief bruggen over de parallelvaart (rijksmonument);
- Kanaalweg 60a: Eneco hulpwarmtecentrale met schoorstenen (gemeentelijk monument) en industrieel erf;
- Europalaan 2, 2a, 2b: OPG-terrein – diverse gebouwen, waaronder de tot de oorspronkelijke opzet (1964) behorende karakteristieke hallen en de kantoren/ productieruimten;
- Koningin Wilhelminalaan 6,8: Onderdeel van oorspronkelijke OPG-complex (1964).;
- Kanaalweg 50: Onderdeel van OPG-terrein, stoer en karakteristiek distributiecentrum uit latere periode (jaren tachtig).
- Kanaalweg 24: Mobach pottenbakkerij, inclusief erf en woonhuizen (rijksmonument);
- Kanaalweg 30: Voormalig Roto-grafiservice – karakteristieke architectonische vormgeving van het voorgebouw. (In 2003 genomineerd voor de Rietveldprijs);
- Vliegend Hertlaan 101-103: Voormalig Regionaal Ziekenfonds Midden Nederland. Karakteristieke architectuur, midden jaren tachtig.

Cultuurhistorische structuren

- Limes: De Romeinse rijksgrens was een stelsel van forten en wegen. In dit gebied ligt ondergronds een deel van de verbindende Limesweg;
- Merwedekanaal en Kanaaldijk – profiel: Het negentiende-eeuwse Merwedekanaal is een bijzonder cultuurhistorisch fenomeen als waterstaatkundig werk met alle bijbehorende kunstwerken (bruggen, sluizen en dienstwoningen). Onderdeel van de aanleg is de kanaaldijk (Kanaalweg) en de parallel gegraven wetering. Deze Vleutense Wetering (zo genoemd vanwege de verbinding met de bestaande Vleutense Wetering) was bestemd voor de lokale vaart (de puntertjes van de hoveniers). Op sommige plaatsen zijn de bruggen over de wetering nog aanwezig;
- Restanten strokenverkaveling: De in het gebied nog aanwezige restanten van de middeleeuwse verkaveling is herkenbaar in de kavelrichting en soms ook in nog aanwezige restanten van het slotenpatroon of in een groenstructuur;
- Kanaleneiland: profiel infrastructuur: De wegen die het gebied omringen, zoals de Europalaan en Koningin Wilhelminalaan zijn ontworpen als onderdeel van het stedenbouwkundige plan Kanaleneiland; Karakteristiek is het samenhangend stelsel van wegen en rotondes met een ruim en nadrukkelijk groen profiel. De wegen zijn ontworpen met een groene middenberm en met vrijliggende voet- en fietspaden, telkens gescheiden door groen;
- Park Transwijk: Het park is midden jaren vijftig ontworpen als groot centraal park in de naoorlogse wijk Kanaleneiland met voor die tijd enorme diversiteit aan functies, variërend van proeftuinen voor bewoners tot een verkeerstuin.

Bijlage: Voorzieningen

Voorzieningen Merwedekanaalzone (bekend)	Bestaand programma m2 bvo	Nieuw programma m2 bvo	Nieuw programma m2 onbebouwd
Creatieve en bijzonder functies (nog te bepalen)			
Alchemist	1139		
Blue Linked B.V.	120		
Boulderhal Sterk V.O.F.	1207		
Harten voor Sport	-		
I-did slow fashion	-		
La lotta cantina	-		
Mobach	-		
Stadsbrug	-		
Stadstuinen	-		
Stichting Circus Diedom	553		
Stichting Skatepark Utrecht	1500		
Vechtclub XL	2396		
Villa Jongerius	-		
Scholen			
Basisonderwijs		3000-3500	
Voortgezet onderwijs		15.000m2	2200
Sport en spel			
Hockey			7800*
Openbare speelplaatsen			18.000
Roeiverenigingen (Triton, Viking en Orca)	nvt		
Sporthal		2550	
Tennis			4000*
Voetbal			23400*
Zeeverkenners (Wilhelminagroep, Baracuda en JP Coengroep)	nvt		
Zorg en welzijn			
Buurtaccomodaties/buurtcentra		400-1100	
Huisartsenpraktijk		140	
Kinderopvang		-	
Zorg - overige		750	
Health Hub Utrecht			
Buurtteam		-	
Winkels			
dagelijks		700-1300	
niet-dagelijks		0 - 1100	
Totaal BVO			
* buiten Merwedekanaalzone			

Bijlage: Terugblik Inspiratieavond en Stadsgesprekken

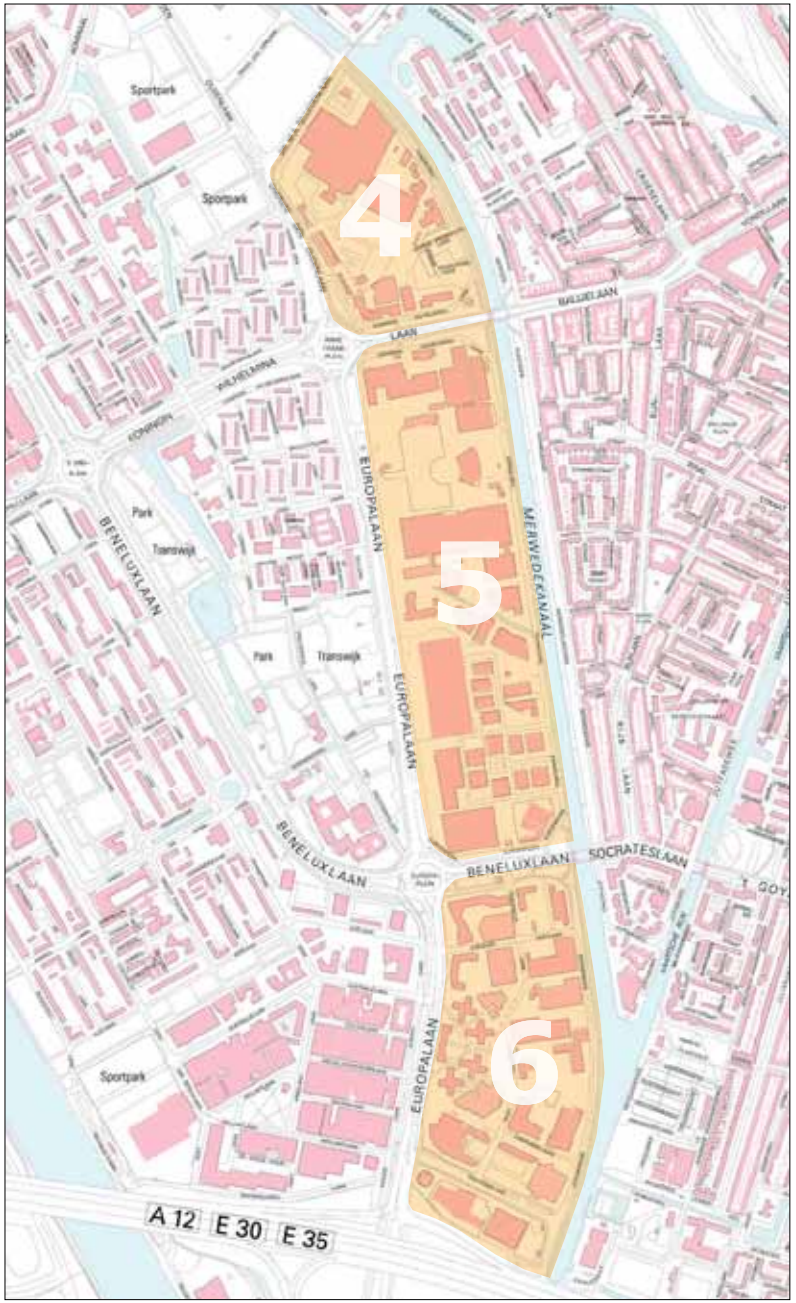
Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht



Terugblik op de inspiratieavond
10 januari 2017

Gemeente Utrecht

Afbeelding:
Merwedekanaalzone: begrenzing deelgebied 4, 5 en 6.



Inhoud

Sfeerimpressie avond

Droombeeld Merwedekanaalzone

Uitkomsten tafels

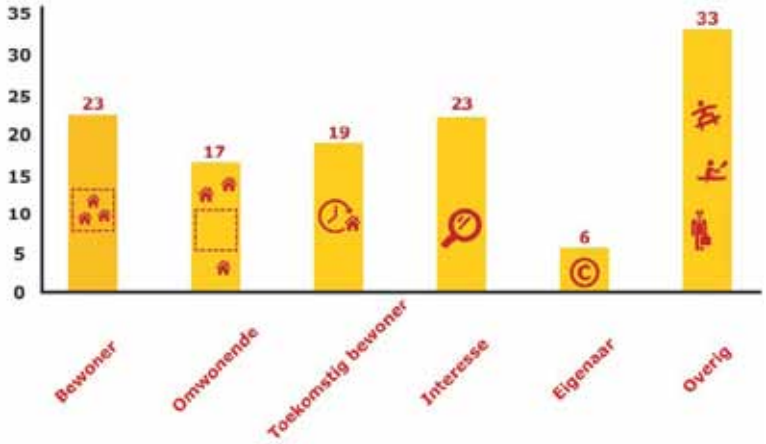
1. Merwedekanaal als kwaliteit
2. Verbinding met omliggende wijken
3. Bouwen aan openbare ruimte
4. Mobiliteit en bereikbaarheid
5. Goed wonen voor iedereen
6. Werken waar je woont en alles in de buurt
7. Duurzaamheid is bewuste keuze
8. Samen durven kiezen

Sfeerimpressie avond

Afbeelding:
Woordenwolk



Grafiek:
Reden komst: achtergrond bezoekers inspiratieavond in aantallen (gebaseerd op ingeleverde enquête-formulieren).



Ruim 170 belangstellenden kwamen dinsdag 10 januari 2017 af op de inspiratieavond over de Merdekanaalzone. In De Alchemist kwamen bewoners, ondernemers, eigenaren, belanghebbenden en andere geïnteresseerden samen om meningen en ideeën uit te wisselen over de nieuw te bouwen stadswijk. Op de informatiemarkt stonden vertegenwoordigers van onder meer ondernemers, eigenaren en organisaties in het gebied; Vechtclub, Alchemist, Villa Jongerius, WIJ 3.0, Skatepark, Meer Merwede, Business Eiland Utrecht, Rijkswaterstaat, provincie en gemeente. Na een welkomstwoord van wethouder Paulus Jansen deelden de bezoekers aan de diverse gesprekstafels hun wensen en zorgen voor de nieuwe stadswijk. Deze wensen en zorgen zijn samen gekomen in dit verslag. De komende tijd gaan we de gesprekken voortzetten en verdiepen we ons, met wie dat wil, in verschillende thema's.

Op 31 januari 2017 was er nog een extra avond voor wie 10 januari had gemist; hier kwamen zo'n 25 belangstellenden op af. Veel van de punten die naar voren kwamen tijdens de eerste avond, kwamen op de tweede avond terug.

Op de hoogte blijven

De ontwikkelingen zijn ook te volgen via de site *www.meermerwede.nl.*
Inschrijven voor de toekomstige nieuwsbrief kan via *merwedekanaalzone@utrecht.nl.*

Foto's en voorkantfoto:
Sfeerimpressie inspiratieavond
fotograaf Ebru Aydin







Droombeeld Merwedekanaalzone

Merwedekanaalzone wordt een stoere en speelse Utrechtse stadswijk. Een wijk met contrasten: geborgen als een Utrechts hofje en bruisend als een Europese stadsboulevard.

Foto's:
Impressie deelgbied 5
Bron:
bureau marco.broekman



De Merwedekanaalzone wordt een Utrechtse stadswijk die:

... onderscheidend is tot op de stoeptegels.
De herontwikkeling geeft de kans om een Utrechtse, maar unieke wijk te vormen.
De architectuur en openbare ruimte moeten van hoge kwaliteit zijn, voor iedereen die er leeft.
De openbare ruimte een ontmoetingsplaats, ook tijdens de herontwikkeling. De historie en bestaande architectuur van overgebleven of achtergelaten industrie en de (nieuwe) sport en bedrijvigheid in deze gebouwen geven het gebied een eigen karakter. Belangrijk is dat naast deze architectuur, ook het gebruik meegenomen moet worden in de herontwikkeling.

Genoemde voorbeelden
Mobach: monumentaal gebouw en leuke bedrijvigheid
Vechtclub XL: sheddaken en bruisende broedplaats, horeca en markt
De Alchemist: huiskamer van de wijk
Skatepark & Boulderhal: sociaal netwerk in de wijk en regio - urban sports

De mix tussen oud en nieuw, doelgroepen en functies maakt de wijk uniek. Het verbindt sociale groepen en gebruik van ruimte. De openbare ruimte zou ook zo vormgegeven moeten worden, dat het de sociale netwerken fysiek verbindt. Zodat ook buiten de ontmoeting plaats heeft en de bewoners van de Merwedekanaalzone toegang hebben tot elkaars sociale netwerk.

Wel moet goed gekeken worden naar de frictie tussen de diverse doelgroepen en gebruik: in leefstijl, geluidsoverlast et cetera. Diversiteit vraagt om goed faciliteren en coördineren. Elke wijk (elk deelgebied) mag hierin zijn eigen sfeer hebben.

... niet te hip is, maar ook niet aangeharkt.

Deze unieke, eigen, Utrechtse wijk wordt op tien januari in (on)mogelijkheden omschreven. Als stoer: niet rauw, maar ook niet steriel. En speels: geen Manhattan, maar wel stads.

... geborgen en stads is.

Deze stadswijk is er voor de hele stad en voor haar bewoners. Er wordt gesproken over een stadswijk met twee gezichten: bruisend als een boulevard, maar ook geborgen als een Utrechts hofje. De wijk moet zo ontwikkeld worden dat gezinnen er ook in hoogbouw willen wonen. Dat kinderen er zelfstandig kunnen rondlopen en waar je het gevoel hebt dat je je speelgoed achter kunt laten voor een volgend moment. Een veilige wijk met veel sociale controle. Ogen op straat door de voorzieningen in de plinten, binnentuinen en openbare ruimte. Gekoppelde plekken waar ontmoeting plaats heeft. Fysiek, maar ook in gebruik wordt deze stadswijk liefst geborgen. Zo kan een buurtconciërge of sociaal werker aanwezig zijn en beheren organisaties in de buurt huiskamers voor ontmoetingen die het netwerk in de wijk en met omliggende wijken versterken.

Foto:
Sfeerimpressie inspiratieavond persoonlijke dromen



1. Merwedekanaal als kwaliteit

De grote drager van het gebied is het Merwedekanaal. Het kanaal wordt niet gezien als obstakel, maar als kans. Identiteitsdrager, als plek voor sport en recreatie en als groene, autovrije verbindingszone van het gebied. Een brede groenzone langs het water kan ook doorgetrokken worden het gebied in, naar de verschillende (semi)openbare plekken in het gebied. Langs de Kanaalweg geen auto's.

Activiteiten op, in en aan het water

We willen zwemmen in het kanaal, een biertje drinken aan de kade, wonen op het water, wandelen, spelen en sporten langs de oever en ook zeker blijven roeien. Of dit alles goed te combineren, moet onderzocht worden. Het kanaal wordt nu al steeds intensiever gebruikt. Ook moet hierbij rekening gehouden worden met de bevaarbaarheid van het kanaal met de bruggen die er mogelijk komen. Het is wenselijk om het water ook het gebied in te trekken op sommige plekken. Dan kan er bijvoorbeeld gezwommen worden. Strandje erbij, zoals ook bij Oog in Al en er ontstaat een gezellige plek.

Boulevard of recreatieroute?

Er gaan geluiden op voor een boulevard langs het water: met veel horeca en gezelligheid. Dit past enerzijds goed bij de gewenste activiteiten, maar kan ook te druk worden voor deze kleine Utrechtse wereldstad in wording. De balans is nog niet gevonden en vraagt om meer aandacht.

Denk aan bezonning, geluid en wind

Wanneer er veel hoogbouw komt, kan dit ten koste gaan van de zon op en aan het Merwede-kanaal (de Oostkant van het gebied). Naast zon, zijn wind en geluid te onderzoeken onder-werpen voor de hele Merwedekanaalzone.

2. Verbinding met omliggende wijken

Illustratie:
Sfeerimpressie deelgebied 5
Bron:
studie Bureau Lint



In de toekomstplannen tot nu toe wordt veel verbinding gezocht met Rivierenwijk, het station en het centrum. Bij veel gesprekstafels kwamen juist de wijk en het Park Transwijk, met onder andere Nieuw Welgelegen, en Kanaleneiland langs als wijken om ook mee te verbinden. Qua recreatie, functies en voorzieningen, maar ook fysiek zullen de wegen in deze wijken meer ingericht moeten worden voor langzaam verkeer.

Rondje stadseiland: ook kleinere verbindingen

Rondje stadseiland geeft een mooie kans om de Merwedekanaalzone te verbinden met Transwijk en Kanaleneiland. Een recreatieroute voor je deur, rondom de wijken en in de stad, spreekt veel mensen aan. Er wordt verwezen naar het succes van het Lindt in Leidsche Rijn. Voor veel recreanten en beginnende sporters is het rondje wel te groot. Geopperd wordt door verschillende aanwezigen om meer doorsteken door het gebied en de wijken te creëren. Deze geven de recreant en sporter meer variatie en maken kleinere rondjes mogelijk. Deze verbindingen moeten niet langs grote wegen leiden.

Investeren in (verbindingen naar) Park Transwijk

De ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone biedt ook kansen voor een opwaardering van Park Transwijk. Wanneer de Merwedekanaalzone goed verbonden wordt met het park, de Europalaan is een barrière, wordt het park intensiever gebruikt. Het park moet mee ontwikkelen met de nieuwe stadswijk.

Maar natuurlijk ook Rivierenwijk en Dichterswijk

Is de wijk er straks ook nog voor Rivierenwijk en Dichterswijk? Komt er, net als bij het kanaal, niet te veel druk op de Merwedekanaalzone? Denk aan de leuke functies: het skaten, sporten voor kinderen et cetera. Qua infrastructuur worden er wel vraagtekens gezet bij de hoeveelheid bruggen over het kanaal. Is dit echt nodig?

Bruggen over het water en/of verbinding met Park Transwijk?

Er staan voor de toekomst nog twee of drie bruggen getekend over het Merwedekanaal. Is dit noodzakelijk voor de verbindingen met Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven? Een verbinding met het park aan de andere kant, lijkt meer gewenst dan nog een brug over het kanaal.

3. Bouwen aan openbare ruimte

De beelden van de presentatie van Marco Broekman werden positief besproken aan de tafels: een mooie ambitie!. Marco Broekman werkt in opdracht van de zes grondeigenaren aan het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5. De zorg hierbij is, of de ambitie wel gehaald wordt. Men wenst veel diversiteit in architectuur en hoogtes. Het moet niet massaal worden.

De openbare ruimte moet van hoge kwaliteit zijn, voor ontmoeting zorgen en een herkenbare verbinding vormen tussen de meer anonieme torens. Of andersom: dat alle nieuwe ontwikkelingen aan de bestaande en vooraf door te ontwikkelen openbare ruimte worden gebouwd. De torens variërend in hoogte en stijl, bij het kanaal lager en oplopend naar de Europalaan. Niet nog een Parkhaven, wel nog een Vondelparc (Utrecht). Deelgebied zes mag hoger dan deelgebied vijf, waar niet iedereen hoogbouw wil. Behoud in de openbare ruimte de historische lijnen en niet alleen parallel aan kanaal bouwen.

Illustratie:
Impressie deelgbied 5
Bron:
bureau marco.broekman



Bebouwing te massaal en eenzijdig?

Ondanks de mooie ambitie die geschetst werd door Marco Broekman en in de gesprekken veel geprezen werd, vrezen deelnemers voor een te massaal gebied met eenzijdige bebouwing en vooral woningen.

4. Mobiliteit en bereikbaarheid

Eén van de belangrijkste onderwerpen op 10 januari was mobiliteit. Dit gebied krijgt zo'n hoge dichtheid en we wensen zo'n kwalitatieve openbare ruimte, dat er weinig ruimte is voor auto's. Autovrije straten bieden in deze stadswijk straks ruimte voor fietsers en voetgangers en zijn tegelijkertijd goed voor meer sociale controle.



Zorgen en kansen

Ondanks dat er veel zorgen zijn over de haalbaarheid van weinig auto's en veel fietsers, wandelaars en OV, willen veel aanwezigen dit zelf wel. Maar wil de ander het ook?
En gezinnen, kunnen zij dit écht? En wat is de invloed van en op de rest van de stad?
En hoe houd je de wijk bereikbaar en begaanbaar voor mensen die slecht ter been zijn?

Verkeer uit en naar de rest van de stad

Jaarbeursbezoekers komen veel met de auto en de Jaarbeurs faciliteert deze auto's ook met veel parkeerplaatsen. Deze moeten wel allemaal door het gebied heen. Gaat dat nog goed als er hier straks minder auto's komen? En als men hier zijn of haar auto niet kwijt kan, wordt deze dan niet in omliggende wijken geparkeerd? Hier moet wel een oplossing voor komen.

Samenwerken aan nieuwe mobiliteitsconcepten

De gemeente moet samenwerken met ontwikkelaars aan nieuwe concepten voor mobiliteit. Zo kunnen collectieve parkeerlocaties worden gerealiseerd, zodat dit zich concentreert op een paar plekken in het gebied. Dit kan ook bij bestaande parkeerlocaties: Jaarbeurs en P+R Westraven. Voor deelauto's is LomboxNet in Lombok al een goed voorbeeld. Voor de fiets is Kopenhagen een goed voorbeeld, daar zijn gebouwen zo ontworpen dat je met de fiets gemakkelijk omhoog kunt.

Iedere minuut een dolmus, deelauto's, een tram en voldoende ruimte voor de fiets

Wanneer men geen eigen auto heeft, moeten deelauto's makkelijk beschikbaar en dichtbij zijn. Ook moet er alternatief vervoer zijn: voldoende fietsparkeergelegenheid, een ov-stalling met huurfietsen, een tram en een dolmus. Dat is een elektrisch personenbusje voor korte afstanden. Misschien wel gratis openbaar vervoer en parkeren buiten de stad. Een tram is een meerwaarde voor het gebied, maar mogelijk ook voor omliggende wijken. Bevoorrading voorzieningen detaihandel aan de rand?

5. Goed wonen voor iedereen

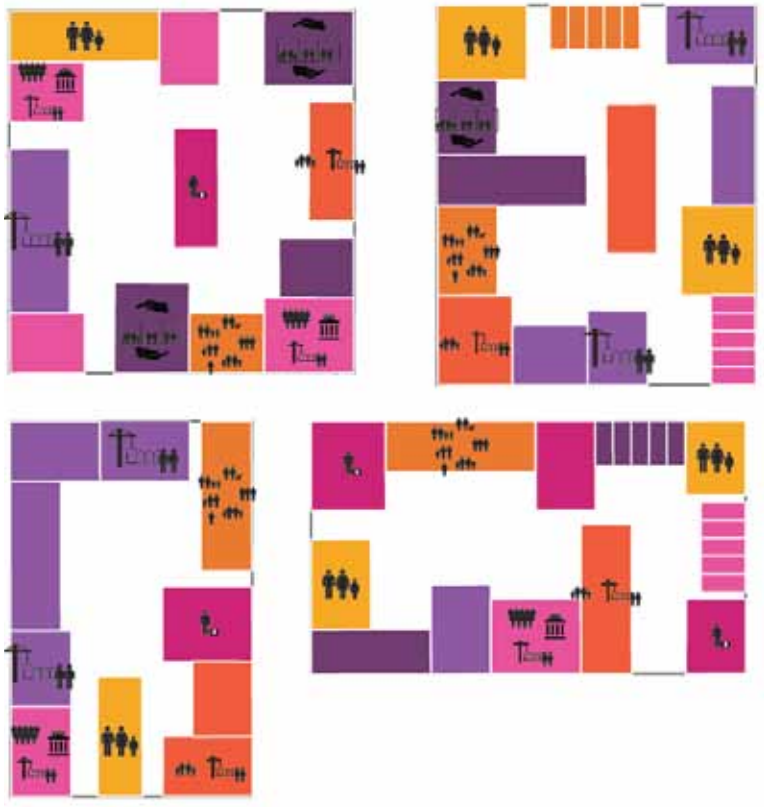
Wat wonen betreft wordt de Merwedekanaalzone een gemixte wijk. In type woningen, koop en huur, in ontwikkelproces, in doelgroepen en in architectuur. Géén vijf MAX-torens wordt er gezegd.

Illustratie:
Programmamix opdrachtgeverschap

Legenda:



Bron:
bureau marco.broekman



Diversiteit

Diversiteit in grootte, prijsklasse en sociale huur. Dure woningen zijn welkom, maar ook betaalbare woningen moeten hier komen. En de kwaliteit daarvan moet óók goed zijn.
Om een gewenst percentage in de sociale huur te bereiken, moeten ontwikkelaars gecompenseerd worden: iedereen moet meewerken aan dit doel. Dit wordt een stadswijk en dus is die er, net als de stad, voor iedereen. Wat hoogbouw en grondgebonden woningen betreft zijn de meningen verdeeld: de één zegt meer grondgebonden woningen, de ander zegt niet alleen grondgebonden en weer een ander meent dat als je hier komt wonen, je bewust kiest voor gestapeld wonen.

Ook zelfbouw komt vaak voorbij: er zijn een hoop collectieven in Utrecht die een plek zoeken voor zelfbouw. Zij zouden hier het initiatief moeten kunnen nemen. Veemarkt wordt als voorbeeld gebruikt: het kan georganiseerde CPO (collectief particulier opdrachtgeverschap) zijn, maar ook ongeorganiseerd waarbij de gebruiker het initiatief neemt.

Toekomstbestendig bouwen

Wonen moet ook een andere functie kunnen worden als dat wenselijk of nodig is. Of één woning moet opgedeeld kunnen worden en andersom; twee moeten er één kunnen worden. Bijvoorbeeld voor inwonende ouders in de toekomst. Ook de woonvoorzieningen moeten flexibel zijn.

Doelgroepen

Gezinnen kunnen in Utrecht moeilijk doorgroeien binnen de wijk. Ze zijn bijna gedwongen om naar Leidsche Rijn of Houten te verhuizen. Vooral gezinnen in Rivierenwijk en Dichterswijk geven aan hun huis uit te groeien. Onderzocht moet worden, wat definieert een gezinswoning in deze stadswijk? Naast de grondgebonden woningen die er ook moeten komen. Ook veel Vijftig plussers zoeken een woning die hier goed gerealiseerd kan worden.

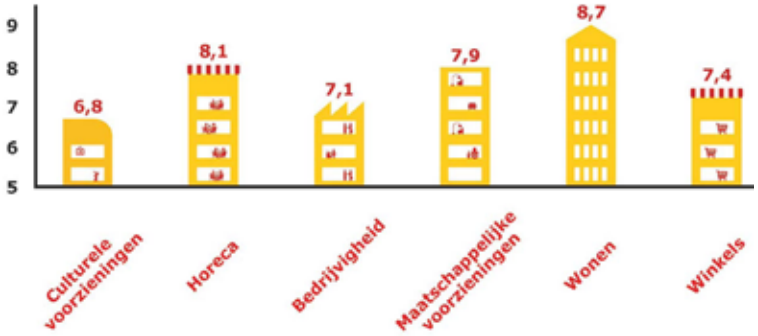
Geen eenzijdig woningaanbod

De grootste zorg is een eenzijdig woningaanbod. Daarbij wordt Rotsoord als slecht voorbeeld gegeven.

6. Werken waar je woont en alles in de buurt

Een stadswijk is geen stadswijk zonder werkplekken en voorzieningen. Uit de enquête blijkt dat alle genoemde type voorzieningen hoger dan een zes scoren. Wonen is het belangrijkst, met maatschappelijke voorzieningen en horeca op de tweede en derde plaats.

Grafiek:
Resultaten op de vraag: "Hoe belangrijk vindt u deze voorziening voor de Merwedekanaalzone?"



Werken waar je woont

En mix van wonen en werken is een kans voor mobiliteit: als je werkt waar je woont, hoef je ook niet met de auto te reizen. Er is veel behoefte aan kleine werkeenheden, merken de aanbieders daarvan die een wachtlijst hebben voor kleine organisaties die een werkruimte zoeken.

Bestaande en nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen zijn ook in de toekomst belangrijk: ze hebben een netwerk in de wijk en zorgen voor levendigheid.

Alles in de buurt

Een stadswijk biedt alles: sport, winkels, zorg, een markt culturele voorzieningen enzovoorts. Belangrijke conclusie van de avond is dat nieuwe voorzieningen geïntegreerd dienen te worden met de bestaande. Denk aan een foodmarket bij de bakker en koffiebrander in Vechtclub XL en urban sports in de openbare ruimte, rondom de boulderhal, het circus en de skatehal. Dit laatste heeft nog een reden: je laat buiten zien wat er binnen is en zorgt dat de openbare ruimte meer gebruikt wordt. De bestaande voorzieningen zijn al heel bijzonder in de stad en geven een karakter dat uit te bouwen is. Alle organisaties in het gebied hebben een sociaal netwerk dat behouden moet worden, maar ook in te zetten is. Voorzieningen zijn uit te bouwen met bijvoorbeeld lokale, kleine winkels. Een bijzondere cadeauwinkel, maar ook Lombok wordt als voorbeeld genoemd.

De verankering van zorg in de wijk met een gezondheidscentrum van de toekomst waarbij zorg wordt gekoppeld aan bewegen en sport, toneel, gezond eten enzovoorts. En een klein winkelcentrum met onder andere een supermarkt, zodat vooral ouderen alles wat zij nodig hebben in de buurt hebben. Maar buiten een supermarkt geen grote winkelketens.

Ook onderwijs is nodig in een wijk waar zoveel mensen bij komen. Lager en middelbaar onderwijs.

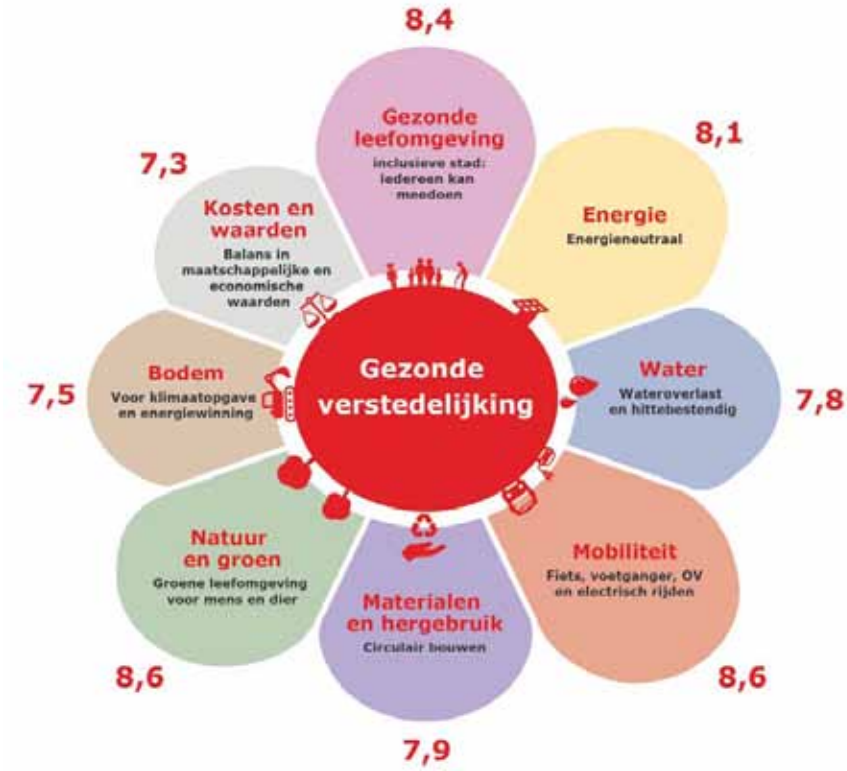
Begane grondlaag (plint)
Op de begane grond moet levendigheid zijn. Het zijn de ogen op straat. Ook betaalbare plinten zijn hierbij gewenst, zodat bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen hierin een plek kunnen krijgen. De plinten moeten flexibel zijn, net als de parkeergarages daaronder: in de toekomst moeten er ook andere functies kunnen komen voor het behoud van een levendige wijk.

Verder
- Meervoudig ruimtegebruik stimuleren bijvoorbeeld school en avondcursus;
- Festival in openbare ruimte moet ook kunnen, het is een stadswijk.

7. Duurzaamheid is bewuste keuze

Al hoewel duurzaamheid maar bij vier van de twaalf tafels aan de orde is gekomen, blijkt uit de enquête die 10 januari is afgenomen bij meer dan 90 deelnemers, dat met een zeven of hoger per onderdeel, we heel veel waarde hechten aan een duurzame stadswijk. Mensen kiezen bewust om hier te wonen. Wel zijn er nog doelen nodig per onderwerp: wat willen we bereiken?

Grafiek:
Resultaten op de vraag: "Hoe belangrijk vindt u deze onderwerpen voor de Merwedekanaalzone?"



Zelfvoorzienend
De wens aan de gesprekstafels is een zelfvoorzienend gebied als het om energie gaat. Wel willen we kunnen kiezen voor een aanbieder van de energie, als het niet een eigen systeem is. Hierbij wordt de stadsverwarming van Eneco genoemd als slecht voorbeeld. Liefst met een iconisch, state of the art, project voor nul op de meter en energie en grondstoffen volledig hergebruiken op grote schaal. Bewoners willen best meer betalen voor een nul op de meter woning. Benut daken en gevels voor groen en energie, het water voor warmte en koeling en zoek innovatieve manieren om energie op te slaan.

Ecologie en biodiversiteit
Ecologie en biodiversiteit mens en dier. Het water geeft hiertoe mogelijkheden, maar ook de groenstructuur en meer tuinen zijn kansen voor meer biodiversiteit.

8. Samen durven kiezen

Ruim 80% van de respondenten van de enquête wil meepraten, over de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Met name over groen en het kanaal, openbare ruimte, over wat een gezonde leefomgeving is, welke functies er komen en hoe we willen wonen.
Ook de hoogte, energie, architectuur en kwaliteit zijn onderwerpen waarover de deelnemers mee willen denken. Ditzelfde bleek aan de gesprekstafels. Daar werd onder andere geopperd dat hiervoor bijvoorbeeld een klankbordgroep kan worden opgezet.



illustratie:
Onderwerpen waarover deelnemers graag meedenken en meepraten.

Toon lef: durf te kiezen

Er moeten keuzes gemaakt worden in aanloop tot de ontwikkelingen. Over mobiliteit en duurzaamheid, over hoogtes en over behoud van bestaande bebouwing en gebruikers. Hierover zal niet iedereen het eens zijn, maar in deze resultaten van de gesprekken wordt op veel vlakken al wel aangegeven welke keuzes wenselijk zijn. De gemeente moet hierin ook een uiteindelijk besluit durven nemen zodat er zekerheid komt. In vervolgstappen, bijvoorbeeld bij de keuze voor voorzieningen en in volgende ontwikkelingen, kan eenzelfde proces worden ingezet zodat (toekomstige) bewoners en omwonenden ook daar hun inbreng hebben.

Organische gebiedsontwikkeling

Ook over het proces van de ontwikkelingen is veel gezegd. Zoals het ontwikkelen van restruimte voor onvoorziene voorzieningen. Het stapsgewijs ontwikkelen, niet alles in één keer volbouwen en (ook) kleine kavels voor kleinere ontwikkelingen faciliteren. Stuur op kleinschaligheid.

Programmatisch kunnen toekomstige voorzieningen nu al een plek krijgen in de vorm van placemaking en tijdelijk programma. Zoals Harten voor sport nu al werkt aan een programma en netwerk waarin zorg en beweging samenkomen. En de functies en voorzieningen moeten over het gebied verspreid worden om monofunctionele plekken te voorkomen.

Openbare ruimte moet geen sluitpost zijn, maar juist het uitgangspunt. Nu al de openbare ruimte aanpakken en daaraan, stapsgewijs, alle ontwikkelingen plaats laten hebben. Dit zorgt ervoor dat je als je hier komt wonen als één van de eerste, meteen al een fijne omgeving hebt. Ook al wordt er nog veel gebouwd.

De samenwerking met en tussen marktpartijen is heel innovatief en kansrijk. Ook mobiliteit kan met hen opgepakt worden, maar vooral ook met andere partijen. Niet alleen met de markt. De samenwerking is kansrijk.

Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld)**:**
Gemeente Utrecht in samenwerking met Meer Merwede

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Dienst Ruimte

Publicatiedatum:
28 februari 2017

Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht



Terugblik op Stadsgesprek
21 maart 2017

Gemeente Utrecht

‘Merwedekanaalzone: wie gaan er wonen, werken en recreëren?’

Wie zijn de toekomstige bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone? Hoe willen zij wonen, leven, recreëren en gebruik maken van voorzieningen? Dat was de centrale vraag tijdens het drukbezochte eerste stadsgesprek over de Merwedekanaalzone.
Op 19 april en 16 mei volgen nog twee stadsgesprekken.

Na de succesvolle inspiratiebijeenkomst van 10 januari was het op 21 maart tijd voor een verdiepingsslag. Wethouder Paulus Jansen heette de ruim 130 bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden welkom in De Alchemist. In de zaal werd iedereen bijgepraat over de kennis die intussen verder was uitgediept.

Vervolgens was het tijd om ‘de stemming’ in de zaal te peilen. Om daarna verder in groepjes met elkaar in gesprek te gaan over thema’s en vragen die actueel zijn in deze ambitieuze gebiedsontwikkeling. Met als beeldend resultaat een indrukwekkende “wordcloud” met verworven inzichten.

Hieronder geven wij een samenvatting van de kennis, vragen, wensen en inzichten die zijn gedeeld.

Kennis delen: waar staan we inmiddels?

Voortgang deelgebied 5

Marco Broekman, stedenbouwkundig architect namens de ontwikkelaars in deelgebied 5, ging kort in op de plannen voor dit deelgebied van de Merwedekanaalzone. Uitgangspunt is dat hier op 24 hectare 4.000 tot 6.000 woningen en voorzieningen komen voor verschillende doelgroepen (sociale huurwoningen, vrije sector huur, koop, voor starters, gezinnen, ouderen enz.).

Er zijn hoge ambities die hier samenkomen in hoogstedelijk wonen. Wat voor woningtypes passen hierbij? Bij hoge dichtheden heb je bijvoorbeeld wel goede buitenruimtes nodig.
En hoe zit het met de inpassing van bestaande gebouwen en gebruik?

Op dit moment worden de plannen op verschillend vlak verder uitgewerkt. Zo wordt bijvoorbeeld gekeken naar de openbare ruimte. Als er bij de volgende stadsgesprekken weer voorgang te melden is, gaan we dat zeker doen.

Foto’s en
Sfeerim
Stadsge
fotograaf
Susanne

voorkantfoto:
pressie
sprek

Sterkenburg





Inzichten uit het werkatelier

In de aanloop naar dit eerste stadsgesprek is op 21 en 22 februari een werkatelier gehouden met mensen van de gemeente en een aantal betrokken partijen, over het thema van deze avond.

Oedsen Boersma van bureau Site urban delopment, dat de gemeente in dit traject faciliteert, nam de aanwezigen mee in de oogst van het werkatelier. De belangrijkste inzichten laten zich als volgt samenvatten:

- Groeiende behoefte aan grootstedelijk en gezond leven: herdefiniëren van ‘het gezin’
- Maak van de Merwedekanaalzone een Healthy Urban Living bestemming voor Utrecht en directe omgeving: gebiedsvoorzieningen in plaats van wijkvoorzieningen, goede routes en top attracties
- Wees trots op een bijzonder gebiedsconcept, kies en toon lef
- Cruciale ingrediënten en behoeften voor de Merwedekanaalzone: Ontmoeten, verrassing, groen, comfortabel leven, gemeenschapszin

De stemming peilen, een opwarmronde

Tijdens een stemronde werd de stemming in de zaal gepeild, met blauwe en gele blaadjes. Steeds was de keuze uit twee mogelijke toekomstbeelden. De ‘uitslag was’:

- Hoogbouw versus laagbouw:
  de stemming is gelijk verdeeld, misschien is het hier ook juist de mix?
- Wonen met terras versus stadswoning met tuin:
  een grote meerderheid is voor gestapelde bouw met een uniek terras en uitzicht.
- Groene openbare ruimte zonder verkeer versus auto’s in straatbeeld:
  men lijkt unaniem voor de groene verkeersluwe omgeving.
- Merwedekanaal als horecaboulevard versus recreatiezone:
  dit geeft een gemixt beeld, en kan het ook letterlijk een mix worden?
- Planmatig winkelcentrum versus stadsstraat:
  men lijkt unaniem voor een stadsstraat milieu.
- Eigen (zonne)energie versus wijkenergie:
  een grote meerderheid voor wijkgerichte aanpak, maar wel kritische noten bij betaalbaarheid van collectieve energievoorzieningen.

Foto's en voorkantfoto:
Sfeerimpressie
Stadsgesprek
fotograaf
Susanne Sterkenburg





Oogst van de thematafels, de belangrijkste inzichten en wensen

1. Type stedelijkheid en functiemix (2 tafels)

- Geen Chinese muur aan Europalaan tegen Kanaaleiland.
- 'Bankje-voor-de-deur', ook bij appartementen.
- Variatie in bebouwing; hoogte, architectuur, eenheid.
- Autoparkeren op afstand is een goed idee, fiets dichtbij.
- Goed alternatief voor autobezit.
- Gebouwen op hoogte creatief verbinden.
- Park Transwijk de wijk intrekken.

2. Woonproduct en community (2 tafels)

- Gevoel van eigenaarschap door:
  - Anders ontwikkelen, namelijk door bewoners.
  - Community vooraf beginnen te bouwen (buurtschuur, openbare ruimte enz.)
  - Meedenken bewoners over openbare ruimte.
  - Type woningen (bijv. appartementen boven grondgebonden woningen en horeca).
  - Horeca en water.
- Flexibel wonen (CPO; flexibel)
- Leefbaar = mix van doelgroepen (gezin, starter, jongeren, ouderen).
- Buitenruimte met kwaliteit (privé en openbaar); kanaal = kwaliteit.

3. Mobiliteit en duurzaamheid (2 tafels)

- Auto op afstand belonen.
- Wijk voor drie of vier generaties, levensloopbestendig.
- Rondje Stadseiland.
- Auto parkeren op maximaal 10 minuten lopen; fietsvoorziening onder/in/achter woning.
- Zonering binnen het gebied naar autogebruik.
- Verbinding Merwedekanaalzone naar station verbeteren voor voetganger en fiets.

4. Recreatie, horeca en sport

- Kwaliteit van water beter benutten én de wijk intrekken.
- Meer en goede verbindingen met bestaand groen, recreatie en sportvoorzieningen (bijv. park Transwijk).
- Horeca én gratis recreatieve ontmoetingsplekken om optimaal van het water te genieten.

5. Voorzieningen en werken/economie (2 tafels)

- Gedeelde voorzieningen: school(plein), auto's, woonvoorzieningen (wasserette).
- Fiets- en autovoorzieningen: toegankelijk, onder de grond, openbaar vervoer.
- Verbindingen naar bestaande voorzieningen in andere wijken (park, sport en winkels).
- Optelsom van veel kleine voorzieningen-mix (werk, retail, cultuur enz.) is dé 'attractie' voor wijk en stad.
- Water(rand) en de wijk: leuk, functies; water de wijk intrekken.
- Buurtprojecten, community, vrijheid in ondernemerschap, deeleconomie, 'Kopenhagen' (dubbelgebruik)
- Van eigen m2 GBO naar collectieve voorzieningen (tuin, klussen, bergingen). 'Living as a service'.
- Denk in meerdere 'boulevards': Europalaan, verbindingen Kanaleneiland/Papendorp, Rivierenwijk, Transwijk.
- Paradox 'XL' en 'S', menselijke maat, focus op ooghoogte.

6. Energie en duurzaamheid

- Groen/biodiversiteit en water in woonomgeving
  - Regenwater bufferen / infiltratie
  - Merwedekanaalzone waterpark
- Aardgas loos
- Logisch duurzaam
  - Geen iconische gebouwen waar alleen happy few kan wonen
  - Efficiënte bereikbaarheid / uitvalsroutes naar buiten, ook voor fiets, voet (niet alleen auto)
- Duurzame mobiliteit (delen)
  - Elektrische fietsen
  - Deelauto's
  - WarmteTerugWin - unit

Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld)**:**
Gemeente Utrecht in samenwerking met Meer Merwede

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Publicatiedatum:
3 april 2017

Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht



Terugblik op Stadsgesprek
19 april 2017

Gemeente Utrecht

Merwedekanaalzone: aan het werk met stedelijkheid, mobiliteit en voorzieningen

Wat is belangrijk voor de Merwedekanaalzone als het gaat om thema's als wonen (stedelijkheid), mobiliteit en voorzieningen? Dat was de centrale vraag tijdens het tweede stadsgesprek over de Merwedekanaalzone.

Na de succesvolle inspiratiebijeenkomst van 10 januari en het eerste stadsgesprek op 21 maart was deze avond bedoeld om enkele grote vraagstukken verder uit te diepen. Deze keer kwamen ruim 70 bewoners, gebruikers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden bijeen in de Stadstuin. In de zaal werd iedereen bijgepraat over de kennis die intussen verder was uitgediept.

Het plenaire deel was maar kort deze keer. Er was veel tijd gemaakt voor interactie en creativiteit in twee rondes aan de vier gesprekstafels. Om de avond af te sluiten met een creatieve beamerpresentatie van de oogst uit de eerste ronde.
Hieronder geven wij een samenvatting van de gedeelde kennis en de bevindingen aan de thematafels.

Kennis delen: waar staan we inmiddels?

Voortgang deelgebied 5

Marco Broekman, stedenbouwkundig architect namens de marktpartijen in deelgebied 5, schetste net als op 21 maart de plannen voor dit deelgebied van de Merwedekanaalzone. Uitgangspunt is dat hier op 24 hectare 4.000 tot 6.000 woningen en voorzieningen komen voor verschillende doelgroepen (sociaal, koop, huur, starters, gezinnen enz.).

Er zijn hoge ambities die hier samenkomen in hoogstedelijk wonen. Wat voor woningtypes passen hierbij? Bij hoge dichtheden heb je bijvoorbeeld wel goede buitenruimtes nodig. En hoe zit het met de inpassing van bestaande gebouwen en gebruik?

De plannen voor de openbare ruimte zijn intussen wat verder uitgedacht. Vanuit OKRA Landbouwarchitecten nam Martin Knuijt de aanwezigen hierin mee. In de openbare ruimte is aandacht voor 'groen' heel belangrijk. Hoe werk je bijvoorbeeld met seizoen effecten zodat mensen groen gaan ervaren? Hij ziet veel kansen door groen in de omgeving te benutten. Een van de kwaliteiten is bijvoorbeeld dat je er kan komen. Denk aan Park Transwijk. Tenslotte zoemde Robert Winkel van Mei Architecten nog even in op de omgeving OPG-terrein, gemeentelijke sociale werkplaats en busstalling. Gekeken wordt waar je daar allemaal rekening mee moet houden. En hoe kun je bijvoorbeeld gebruik maken van wat er al is en daarbij aansluiten?





Oogst van de thematafels, de highlights in woord en beeld

1. Wonen (stedelijkheid en dichtheid)

1e ronde:

Pluspunten:

- Mix, variatie
- Groene, hoogwaardige buitenruimte
- Autovrij / autoluw / OV
- Voorzieningen (o.a. zorg, horeca)
- Let op:
  - dichtheid (wind, zon)
  - divers (sociaal, vorm)
  - menselijke maat

2e ronde:

Pluspunten:

- Ruimte voor initiatieven; CPO, pionieren, co-creatie, betrokkenheid
- Dichtbij centrum, groen, water, OV
- Blokopbouw, mix, slim omgaan met hoogte, binnenterreinen
- Let op:
  - Klimaat (zon, wind, geluid)
  - Mix, dus ook sociaal
  - Europalaan + Balijelaan + Beneluxlaan
  - (Beeld)kwaliteit in bebouwing en openbare ruimte





2. Wonen (Stedelijkheid en park)

1e ronde:

- Groene verbindingen: Park Transwijk met Merwedekanaal
- Fluctuerende oeverlijn Merwedekanaal en gebruik van het water daar
- Ecologie en hoogteverschillen
- Zon
- Beschutte plekjes

2e ronde:

- Fietsen en wandelen apart
- Wandelen en verblijf aan het water in combinatie met speelse oeverzone en glooiing
- Groen het gebied in en verbrede groenzones (zoals bij Parkhaven)
- Combi maken met groenzone Rivierenwijk
- Voorzieningen aan kanaalzijde:
    - Terrasjes, horeca, koffietentjes
    - Speelplekken: avontuurlijke wildernis ('stiekeme bosjes 10+')





3. Mobiliteit

1e ronde:

- Auto op afstand oké, niet weg
- Transferium als ventiel
- Snelle fietsverbinding met centraal station en stad
- Hoge fietsparkeernorm en aanvullende voorzieningen (bakfiets, deelfiets, fietsenmaker)
- Europalaan blijft grote verkeersader; zorg voor langzaam vervoerverbinding naar park

2e ronde:

- Fiets snel bij de hand en goede stalling
- Gebiedsoverstijgende verkeersstromen meenemen in gebiedsoplossing
- Gebruik maken van transferia mits shuttlebusjes
- Logistieke dropboxen en service tot aan de voordeur
- Zorg dat bestaande routes aantrekkelijker worden voor de fiets.





4. Voorzieningen

1e ronde:

- Kleinschaligheid
- Bestaande functies behouden
- Dubbelgebruik en stapelen van functies
- Functies mengen in tijd (’s avonds niet leeg)
- Loopjes naar voorzieningen

2e ronde:

- Goed gebruik van bestaande parken
- Kleinschaligheid: niet centraal maar verspreid (menselijke maat)
- Basisvoorzieningen op loopafstand (school, winkels enz.)
- Sportvoorzieningen in de openbare ruimte
- Wonen en werken combineren





Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld)**:**
Gemeente Utrecht

Fotografie:
Susanne Sterkenburg

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Publicatiedatum:
25 april 2017

Colofon

Projectgroep
Ellen de Boer, Regie Bouma, Leon Borlée, Maria Hoogendijk, Saskia Kluitmans, Jeroen Koning, Hans Kruse, René Leppink, Peter Meijer, Erwin Rebergen, Astrid Renne, Christien Rodenburg, Eric Rossen, Zanne Schors, Nico van Selm, Kees Verschoor, Helen Verouden en Emilie Vlieger.

Projectmanagement
Marcel Haak

Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone
Marcel Janssen

Opdrachtgever
Lennert Middelkoop

Grafische realisatie
Ontwerpstudio Ruimte

Versiedatum
8 november 2017

Beeldmateriaal

Afbeeldingen Gemeente Utrecht, met uitzondering van:

p. 9 Impressie Merwedekanaalzone, bron: Marco Broekman
p. 14 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: hammarbysjostad.se
p. 18 Smart Mobility, bron: ecf.com
p. 18 Auto delen, bron: abax
p. 25 Recreatie in park, bron: Body Balance Yoga Center
p. 27 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: Bessmert
p. 29 Bundel kabels en leidingen, bron: iewconstructiongroup.com
p. 29 Archeologie op de Trip, bron: DUIC
p. 29 Voedingsbodem, bron: eetbaarrotterdam.nl
p. 29 CO2-opslag, bron: onbekend
p. 29 WKO, bron: Provincie Drenthe
p. 31 Geveloplossing tegen hitte, bron: Studio Gong Architects
p. 31 Daklandschap zonnepanelen, bron: omniplan.org
p. 31 Schema duurzaam verwarmen, bron: onbekend
p. 33 Bouwtransport via water, bron: BakkerWaterwerken
p. 33 Ondergronds afvalsysteem, bron: Envac
p. 33 Hergebruik materialen, bron: circulairslopen.nl
p. 36 Impressie binnenterrein, bron: Marco Broekman
p. 44 Profiel Europalaan, bron: onbekend
p. 44 OPG-terrein, bron: onbekend
p. 44 Park Transwijk, bron: Carl030nl
p. 44 Roto Smeets, bron: printmedianieuws.nl
p. 44 Mobach, bron: usine-utrecht.nl
p. 44 Parkje Kanaalweg 16, bron: iLocate
p. 44 City MAX, bron: fundainbusiness.nl
p. 44 PAX en LUX, bron: Gevelmeesters
p. 44 Le Mirage, bron: lemirageutrecht.nl
p. 45 Neerlandia, bron: hureninneerlandia.nl
p. 45 Steenoven Hoograven, bron: destadutrecht.nl
p. 45 BDO, bron: Carl030nl
p. 45 Van der Valk, bron: Provise
p. 47 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: Bessmert
p. 53 Villa Jongerius, bron: architectuur.nl
p. 53 Alchemist, bron: 8uuroverwerkenutrecht.nl
p. 53 Circus Diedom, bron: Cultuur19
p. 53 Boulderhal, bron: boulderhalsterk.nl
p. 53 Vechtclub XL, bron: vechtclub.nl
p. 53 Skatepark Utrecht, bron: skateparkutrecht.nl
p. 53 Blue Linked, bron: bluelinked.nl
p. 53 I did slow fashion, bron: inside.ketchum.nl
p. 53 Harten voor sport, bron: hartenvoorsport.nl
p. 53 De Stadstuin, bron: Leervermaak
p. 53 Mobach, bron: Duic
p. 53 LaLotta Cantina, bron: smartbusinesspark.nl
p. 56 Fysiofabriek, bron: fysiofabriek.nl
p. 56 Daktuin, bron: milieucentrum.rotterdam.nl
p. 56 Winkel, bron: annicvw.com
p. 59 Klimaatadaptieve straat, bron: LINT
p. 59 Kopenhagen, Taasinge Square, bron: ghblandkab.dk
p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: orangecapitalpartners
p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: Paul de Vroom
p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: Paul de Vroom
p. 70/71 Stadsgesprekken, bron: Ebru Aydin of Susanne Sterkenburg

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Fax 030 286 0235
Mail stedenbouw@utrecht.nl

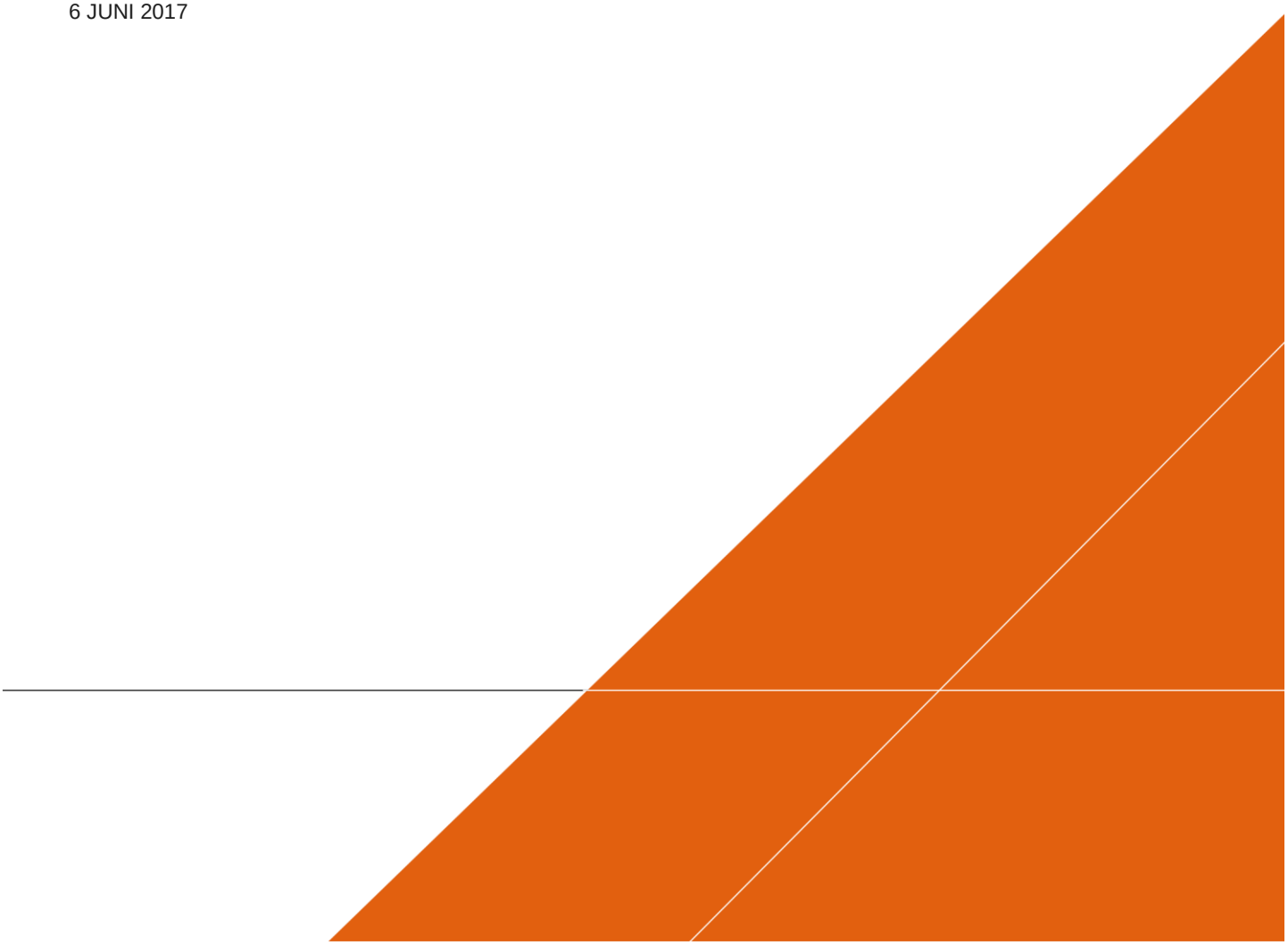
ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

PLANMER OMGEVINGSVISIE MERWEDEKANAALZONE

DEEL A

Gemeente Utrecht

6 JUNI 2017



Contactpersonen

NYIMA ZOUTENBIER
Redacteur MER

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 5

DEEL A: HOOFDLIJNEN 7

1 INLEIDING 8
1.1 Transformatie Merwedekanaalzone 8
1.2 Milieueffectrapportage 9
1.2.1 M.e.r.-plicht 9
1.2.2 M.e.r.-procedure 10
1.3 Benodigde en te nemen besluiten 12
1.4 Inspraak en afstemming met betrokken partijen 12
1.5 Leeswijzer 12

2 BELEID, OPGAVEN EN DOELSTELLING 14
2.1 Gemeentelijk beleid 14
2.2 Overig relevant beleidskader 16
2.3 Opgaven en doelstellingen 18

3 VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN 19
3.1 Omschrijving van het plangebied 19
3.1.1 Plangebied 19
3.1.2 Studiegebied 20
3.2 Referentiesituatie 21
3.2.1 Huidige situatie 21
3.2.2 Autonome ontwikkeling 23
3.3 Het voornemen 24
3.4 Te beschouwen alternatieven 25

4 SAMENVATTING MILIEUEFFECTEN 31
4.1 Beoordelingsmethodiek 31
4.2 Algemeen beeld milieueffecten 32
4.2.1 Verkeer en vervoer 36

4.2.2 Woon- en leefmilieu 37
4.2.3 Bodem en water 39
4.2.4 Duurzaamheid 40
4.2.5 Natuur 40
4.2.6 Ruimtelijke kwaliteit 41
4.2.7 Erfgoed 42
4.2.8 Veiligheid 42

5 MITIGERENDE MAATREGELEN 44

SAMENVATTING

Utrecht groeit

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 34 0.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt.



Nieuwe stadswijk Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. Om ambities van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen, stelt de gemeente een integrale omgevingsvisie op, waarmee de gemeente anticipeert op de nieuwe Omgevingswet. Gekoppeld aan deze omgevingsvisie wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Het voorliggende planMER is het planproduct dat bij deze procedure hoort en beschrijft, op hoofdlijnen en in de bandbreedte, de relevante milieueffecten van de omgevingsvisie

Plan- en studiegebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone dat ligt tussen de mr. M.A. Tellegenlaan bij Villa Jongerius en de rijksweg A12. Het gebied heeft een totaaloppervlak van circa 65 ha.

Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten kunnen optreden als gevolg van het voornemen. In deel B van het planMER is het relevante studiegebied per thema aangeduid en onderbouwd.

Milieueffecten

In de planMER de effectbeoordelingen van de milieuthema's weergegeven per programma-alternatief. De omvang van het programma wordt bepaald op basis van het type functie van de bebouwing en de mate van verdichting. Er zijn daarbij drie programma-alternatieven bepaald, die verband houden met de mate van verdichting in het gebied. Zie hiervoor onderstaande tabel. De drie alternatieven zijn telkens beschouwd met een regulier verkeersontwerp en met een situatie waarbij het gebied verkeersarm (bv. fietsparkeren ipv autoparkeren) wordt ontworpen.

	Minimaal	Tussen	Maximaal
Residentiële functies	50 woningen/ha (+/- 3.000)	100 woningen/ha (+/- 6000)	150 woningen/ha (+/- 9000)
Kantoorfuncties	Minimaal behoud aantal m^2 bvo in DG6	Behoud alle bestaande m^2 bvo	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties
Publieksfuncties	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties

Uit de planMER volgt dat de meeste positieve effecten worden onderscheiden in het tussenalternatief waarbij het gebied verkeersarm wordt ontworpen. Dit houdt in dat bij een verkeersluw ontwerp, het vooralsnog mogelijk is om 6.000 woningen en andere programma toe te voegen. In deze situatie wordt de bereikbaarheid van autoverkeer gegarandeerd, de verkeersveiligheid neem toe. Tevens neemt ook de kwaliteit van langzaam verkeer sterk toe. Tot slot geldt dit ook voor waterberging, energiebesparing en een duurzaam gebruik van materialen en grondstoffen. Het alternatief scoort wel, net als de overige alternatieven negatief voor het aspect geluid. Dat komt omdat er veel woningen (geluidsgevoelige bestemmingen) aan het gebied worden

‘toegevoegd’. Daardoor neemt per definitie het aantal geluidgehinderden toe. Echter, de bouwstenen voor dit alternatief zijn in de Visie verder uitgewerkt, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de afschermende eerstelijnsbebouwing.

Maximaal programma

De ambitie om een maximaal programma van 9.000 woningen in de toekomst mogelijk te maken geeft dilemma’s op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig die enerzijds de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone kunnen waarborgen en anderzijds voorzien in een gezonde stedelijke leefomgeving waar mensen graag willen wonen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en investeringen waar het huidige beleid nog niet of onvoldoende in voorziet. Bijvoorbeeld extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op rijksweg 12. Volgens het planMER treden daar de meeste knelpunten op. Hiervoor is ook gezamenlijk beleid nodig met belanghebbenden zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht. Om voor dat scenario de juiste mix van maatregelen te kunnen treffen is, onder andere, gedetailleerd verkeersonderzoek nodig op het gebied van alternatieve mobiliteitsconcepten en de kruispuntbelasting.

DEEL A: HOOFDLIJNEN

1 INLEIDING

Dit hoofdstuk presenteert de aanleiding voor het opstellen van voorliggend planMER. Allereerst wordt ingegaan op de voorgeschiedenis en de transformatie die voor de Merwedekanaalzone beoogd is. Hierna wordt ingegaan op de juridische grondslag van de milieueffectrapportage en de inspraakmogelijkheden.

1.1 Transformatie Merwedekanaalzone

De gemeente Utrecht werkt sinds 2000 aan een transformatie van de Merwedekanaalzone naar een hoog stedelijk woon- en werkgebied. Het gebied heeft veel potentie: de centrale ligging en de situering aan het Merwedekanaal kan veel beter worden benut. Daarnaast is sprake van een toenemende leegstand in dit werkgebied. De gemeente Utrecht kiest voor een groei naar 410.000 inwoners in 2030 door binnenstedelijk te verdichten. De transformatie van de Merwedekanaalzone draagt in de vorm van een gemengd stedelijk gebied voor een belangrijk deel bij aan deze binnenstedelijke woningbouwopgave met bijbehorende voorzieningen en uiteenlopende werkvormen. Deze ontwikkeling kan bovendien de huidige barrièrewerking van de Merwedekanaalzone tussen de historische binnenstad en het Nieuwe centrum en stadswijken zoals Dichterswijk, Rivierenwijk, Kanaleneiland en Transwijk slechten.



Afbeelding 1 Ligging van het plangebied

In 2004 is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente Utrecht. In deze visie is vastgelegd dat de gemeente de ambitie heeft om de voormalige stadsrand te transformeren tot een hoogwaardig onderdeel van de stedelijke regio. Er wordt binnenstedelijk verdicht door extensieve bedrijventerreinen te transformeren naar gemengde woonwijken en de barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken moet worden opgeheven. In deze visie is gekeken naar 7 deelgebieden, vanaf de Punt Oog in Al tot en met Westraven. In de structuurvisie Utrecht uit 2005 verschuift het accent naar stedelijk wonen. In de verschillende delen van de Merwedekanaalzone komen in toenemende mate ontwikkelinitiatieven op, waarvan enkele al zijn gerealiseerd of in uitvoering zijn. Naar het oordeel van de gemeente Utrecht is een samenhangende benadering nodig van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone om de individuele initiatieven in samenhang ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de stad verder te concretiseren. Daarnaast ontwikkeld de stad Utrecht zich razendsnel; Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland.

Met haar Ruimtelijke Strategie 2016 kiest Utrecht voor een gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting, waarbij Merwedekanaalzone één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen is die duurzame groei mogelijk maakt. Merwedekanaalzone dient daarom een hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijk gebied te worden waar kan worden gewoon, gewerkt en gerecreëerd. Om die hoofdambitie van gezonde en duurzame verstedelijking goed tot zin recht te laten komen, is een actualisatie van (een deel van) de Visie Merwedekanaalzone aan de orde. Dit gebeurt in de vorm van een integrale omgevingsvisie, waarmee de gemeente tegelijkertijd anticipeert op de nieuwe Omgevingswet. In deze visie wordt de concrete uitwerking via vervolgbesluiten (bestemmingsplannen) op deelgebied- en projectniveau

uitgewerkt. In de omgevingsvisie wordt op structuurniveau vastgelegd van welke opgave voor wonen en werken, verkeer, groen en water er wordt uitgegaan, waar deze in het plangebied zal plaatsvinden, en welke ambities en randvoorwaarden er zijn voor de verdere planvorming en uitwerking op bestemmingsplanniveau. Daarbij wordt mogelijk ook gebruik gemaakt van de Chw experimentstatus verbrede reikwijdte bestemmingsplannen, om noodzakelijke mitigerende of kwaliteit-bevorderende maatregelen te borgen. De Omgevingsvisie werkt zowel als intern afwegingskader – bijvoorbeeld voor het stellen van prioriteiten of toetsing van toekomstige investeringen, projecten en initiatieven – als een instrument voor samenwerking met private partijen. Gekoppeld aan deze omgevingsvisie wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen (zie paragraaf 1.2).

1.2 Milieueffectrapportage

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming mee te laten wegen. Het product, het milieueffectrapport (MER), is derhalve altijd gekoppeld aan een besluit; in dit geval de besluitvorming over de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone.

1.2.1 M.e.r.-plicht

Gekoppeld aan de omgevingsvisie wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Deze verplichting komt voort uit de Wet milieubeheer. De plan-m.e.r.-verplichting geldt voor een wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plan:

a. dat kaderstellend is voor toekomstige m.e.r.- of m.e.r. beoordelingsplichtige activiteiten, zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. (C- en D-lijsten in de bijlage bij het Besluit m.e.r., hierna ‘bijlage’);
b. waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

Ad a) Kaderstellend plan

De voorgenomen ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject, opgenomen in de D-lijst van de bijlage bij het Besluit m.e.r. onder categorie D11.2:

> *De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: (1) een oppervlakte van 100 hectare of meer, (2) een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of (3) een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.*

Het totale aaneengesloten gebied waarin de voorgenomen planontwikkeling plaatsvindt, heeft een oppervlakte van circa 60 hectare. Beoogd zijn circa 6.000 tot 10.000 woningen in circa 15 jaar (te ontwikkelen tot 2030). De voorgenomen planontwikkeling ligt in dit planMER in de marge van 3.000 - 9.000 woningen, omdat inmiddels voor circa 1.400 wooneenheden plancapaciteit is gerealiseerd of in uitvoering is. De voorgenomen ontwikkeling ligt daarmee boven de in het Besluit m.e.r. opgenomen drempelwaarde van 2.000 woningen. Volgens het Besluit m.e.r. geldt een planMER-plicht bij de voorbereiding van een kaderstellend plan, in dit geval een omgevingsvisie, en een m.e.r.-beoordelingsplicht bij het concrete ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan.

Ad b) Passende beoordeling

Omdat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand uit is te sluiten, is een passende beoordeling uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het toekomstig gebruik van de Merwedekanaalzone niet leidt significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en derhalve kunnen worden uitgesloten.

PlanMER op strategisch niveau

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone worden de ambities vertaald naar een ruimtelijk-programmatisch kader en ontwikkelstrategie. Hierin wordt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan vastgelegd, maar het legt enkel de noodzakelijke randvoorwaarden van de gewenste ontwikkeling vast. Gezien de samenhang tussen de voorgenomen planontwikkeling en de structuuropgaven van verkeer, water en groen in de Merwedekanaalzone en zijn omgeving is er behoefte aan strategische visievorming. Het op te stellen planMER richt zich dan ook primair op het strategische en kaderstellend niveau en heeft daarmee een

signalerende functie. Dat wil zeggen dat het planMER zich richt op de haalbaarheid van de ontwikkeling vanuit de optiek van omgeving en milieu, het signaleren van kansen en risico's en het formuleren van randvoorwaarden voor de verdere planvorming. De totstandkoming van Omgevingsvisie en MER vindt in wisselwerking plaats. De resultaten van het MER geven mede richting aan de uiteindelijk te volgen ontwikkelstrategie, inclusief te borgen kwaliteiten.

Er zijn binnen de onderscheiden deelgebieden (zie §3.2) verschillen in de stand van zaken en snelheid van de visie- en planvorming. Enkele ontwikkelinitiatieven zijn al vergaand concreet en er dienen zich steeds nieuwe initiatieven in het plangebied aan. Voor andere delen van het plangebied bestaat nog onduidelijkheid over aard, omvang en karakter van de transformatie1. Het spreekt voor zich dat deze en toekomstige plannen zullen moeten passen binnen de kaders van Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone. De hoeveelheid en type beschikbare informatie over de ontwikkeling van het plangebied verschilt per deelgebied, vanwege het verschil in de status van de initiatieven die al spelen. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van al bekende inzichten en milieu-informatie.

Dit planMER gaat in op de mogelijke milieueffecten (kansen en risico's in een worst-case benadering) van de keuzes die gemaakt worden in het kader van de omgevingsvisie. De exacte uitwerkingen en inpassing van planonderdelen in het gebied vindt plaats in het kader van latere planvorming op bestemmingsplanniveau. Het kan – afhankelijk van de omvang – nodig zijn om in een latere planfase een m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. Afhankelijk van de uitkomst of er al dan niet sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen kan er bij vervolgprocedures sprake zijn van de noodzaak een projectMER op te stellen. Voorliggend overkoepelend planMER, waarin de samenhangende effecten voor de totale ontwikkeling van het plangebied staan beschreven, kan daarbij voor de latere planprocedures behulpzaam zijn. Op bestemmingsplanniveau kan dan vervolgens, waar nodig, verdieping plaatsvinden voor de relevante milieuonderwerpen passend bij het besluitvormingsniveau dat dan voorligt. Op deze wijze worden de onderzoekslasten in de latere planfase zoveel mogelijk geminimaliseerd en gekoppeld aan dan te maken inpassingskeuzes.

Het planMER dient de vraag te beantwoorden of en wanneer er sprake is van ernstige nadelige gevolgen voor het milieu. Zodra deze worden gesignaleerd, worden passende mitigerende maatregelen geformuleerd en vervolgens geborgd. Wanneer de borging (nog) niet mogelijk blijkt, ontstaat er een voorlopige begrenzing van de ruimtelijke opgave. Deze dient door te werken in de visie om de ambities van de gemeente op het vlak van een gezonde en duurzame verstedelijking voldoende gestand te doen. Dit betekent niet dat een grotere ruimtelijke opgave niet mogelijk is. Daarvoor zal dan echter eerst – met alle betrokken partijen – naar passende maatregelen gezocht moeten worden.

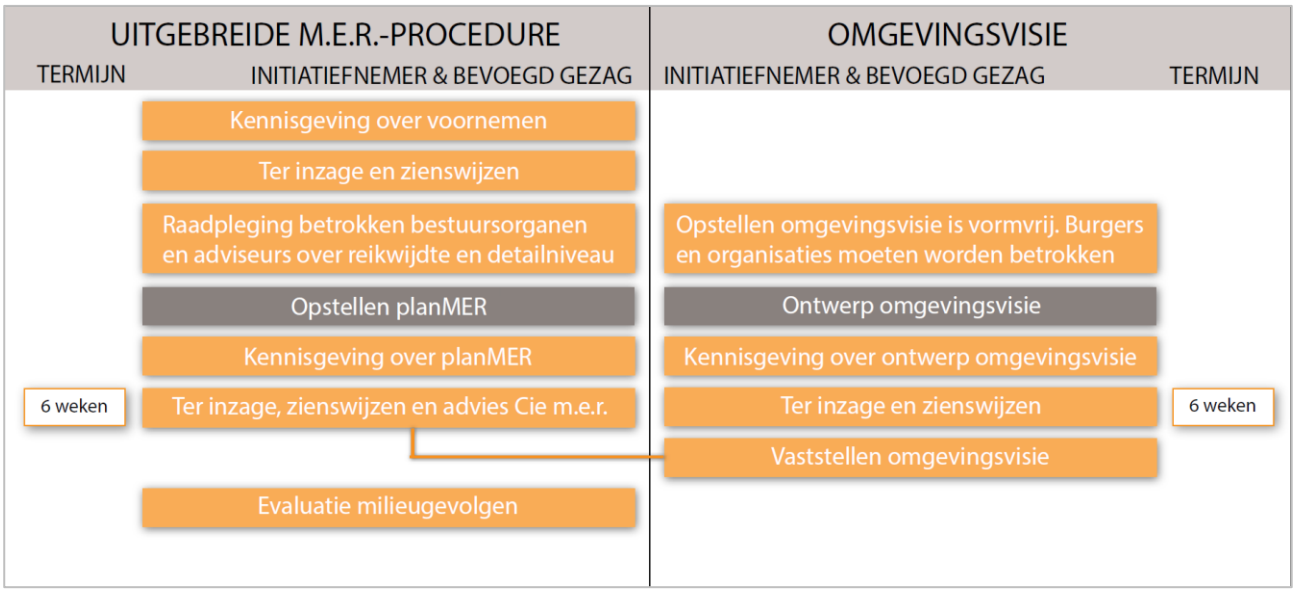
Crisis- en herstelwet

De Merwedekanaalzone is aangemeld als experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet (Chw), om vooruitlopend op de komst van de Omgevingswet (naar verwachting 2019), ervaring op te doen met de integrale, verbrede reikwijdte van de planvorming. De bedoeling is om op visieniveau zowel de mogelijke mitigerende maatregelen bij verslechteringen als de kansen voor verduurzaming te signaleren. De gemeente wenst deze als kaders mee te geven voor de verdere uitwerking. Het monitoringinstrument van de m.e.r. biedt daarbij grip op de inhoudelijke ontwikkelingen. Daarnaast worden ook de mogelijkheden tot borging van de maatregelen in de bestemmingsplannen verkend. Dit reikt verder dan de huidige bestemmingsplanpraktijk. De gemeente Utrecht wenst de mogelijkheden onder de Omgevingswet te verkennen én direct toe te passen. De experimentstatus onder de Chw lijkt de gemeente daarvoor de benodigde ruimte te geven.

1.2.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij het voorbereiden en het vaststellen van de besluitvorming, in dit geval over de Omgevingsvisie. Onderstaand is de m.e.r. -procedure gekoppeld aan die van de omgevingsvisie weergegeven. Na de afbeelding worden de stappen in de m.e.r.-procedure beknopt toegelicht.

[1] De Utrechtse structuurvisie en de visie Merwedekanaalzone uit 2004 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht spreken bijvoorbeeld voor deelgebied 6 nog niet over een transformatie-opgave.



Afbeelding 2 Verband m.e.r.-procedure en omgevingsvisie

Kennisgeving, raadpleging en zienswijzen over reikwijdte en detailniveau
De gemeente heeft het voornemen voor het opstellen van een omgevingsvisie en de hiervoor te doorlopen m.e.r.-procedure via een kennisgeving aangekondigd op 4 mei 2016. Met de kennisgeving is tevens de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd. In de NRD is inzicht gegeven in de scope en aanpak van het milieuonderzoek, waarvan de resultaten in voorliggend milieueffectrapport (planMER) zijn opgenomen. De NRD heeft ter inzage gelegen van 6 mei 2016 tot en met 7 juni 2016. Belanghebbenden hebben hierop kunnen reageren en aan kunnen geven wat onderzocht moet worden in het planMER en op welke manier. Gedurende de inzageperiode zijn twee reacties ontvangen van het Waterschap en de Boulderhal.

Opstellen planMER

Op basis van de NRD en de verkregen zienswijzen, is voorliggend planMER opgesteld. De zienswijzen hebben betrekking op de waterhuishouding en op het kunnen blijven voortbestaan van de in het gebied aanwezig Boulderhal. Op basis van deze zienswijzen zijn de volgende onderwerpen toegevoegd aan het planMER, in aanvulling op de in de NRD aangekondigde werkzaamheden:

- Beoordeling van het aspect waterkwaliteit. In het hoofdstuk Bodem en water (hoofdstuk 13, deel B) is de grondwaterkwaliteit beschreven. Aangenomen wordt dat er geen vervuilende bestemmingen aan het plangebied worden toegevoegd.
- Waterrecreatie is onderdeel van de beoordeling Gezondheid (Mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd).

Kennisgeving en terinzagelegging planMER en ontwerp omgevingsvisie
De gemeente legt het planMER en het ontwerp van de omgevingsvisie gelijktijdig gedurende 6 weken ter inzage. In deze periode kan eenieder zienswijzen op het planMER en de ontwerp omgevingsvisie indienen bij de gemeente.

Advies Commissie m.e.r.
De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. brengt in dezelfde periode advies uit over het planMER.

Vaststelling van het plan en bekendmaking
De gemeenteraad van Utrecht stelt de omgevingsvisie vast en geeft daarbij aan hoe rekening is gehouden met de mogelijke milieugevolgen, zoals beschreven in het planMER, beschouwde alternatieven, inspraakreacties en adviezen. De omgevingsvisie wordt vervolgens gepubliceerd.

Evaluatie
Ten slotte moeten te zijner tijd (na realisatie) de werkelijke optredende milieueffecten worden geëvalueerd.

1.3 Benodigde en te nemen besluiten

Het planMER dient ter vaststelling van de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone. Op basis van de omgevingsvisie kan worden begonnen met de verdere uitwerking en realisatie van de opgaven die in de omgevingsvisie zijn opgenomen. Hiertoe zullen verschillende bestemmingsplanprocedures moeten worden doorlopen. Zoals eerder al aangegeven, zal er gekoppeld aan de nog komende ruimtelijke procedures, één of meerdere m.e.r.-beoordelingen moeten worden uitgevoerd om te bepalen of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en of er sprake is van een projectMER-plicht (verplicht wanneer sprake is van op voorhand niet uit te sluiten significante nadelige gevolgen voor het milieu). Voor de overkoepelende milieueffecten kan in de vervolgprocedures gebruik worden gemaakt van voorliggend planMER.

1.4 Inspraak en afstemming met betrokken partijen

Initiatiefnemer en bevoegd gezag
Voor de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is de gemeente Utrecht zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. In de m.e.r.-procedure treedt het college van B&W van de gemeente Utrecht op als het voorbereidende orgaan (initiatiefnemer). De gemeenteraad van Utrecht is het bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure. De raad stelt het MER-plichtige besluit (omgevingsvisie) vast.

Betrokken partijen
De volgende partijen zijn betrokken in de voorbereiding en zijn en worden tevens geraadpleegd in het kader van de m.e.r.-procedure:

- Provincie Utrecht;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Rijkswaterstaat;
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
- Belangengroepen, waaronder MeerMerwede, ruimtemakers, (individuele) eigenaren en gebruikers, bewoners, omwonenden, woonbootbewoners, bestaande bedrijven, roeiers.

Inspraak
In de m.e.r.-procedure heeft eenieder recht op het indienen van zienswijzen. De gemeente informeert tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht. Voorliggend planMER ligt ter inzage van [datum] tot [datum]. Een digitale versie is te vinden op www.utrecht.nl/bestemmingsplannen. Een papieren versie is te vinden bij:

Balie Bouwen Wonen en Ondernemen, Stadskantoor, Stadsplateau 1
Open van maandag tot en met vrijdag (zonder afspraak) van 9.00 tot 17.00 uur

De zienswijze hierop kan schriftelijk worden ingediend bij de gemeenteraad van Utrecht, Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling. Voor het mondeling indienen van zienswijzen kunt u tijdens werkdagen telefonisch een afspraak maken tot drie werkdagen vóór de afloop van de terinzagelegging. U kunt een zienswijze niet via e-mail of anderszins digitaal indienen.

1.5 Leeswijzer

Het planMER Merwedekanaalzone heeft de volgende structuur:

- **Deel A** gaat over de hoofdlijnen van het planMER en is bedoeld voor de bestuurlijke lezer, de burger en andere belangstellenden/belanghebbenden;
- **Deel B** kan aanvullend worden gelezen voor een uitgebreide beschrijving per thema en een nadere onderbouwing van de effectbeoordeling.

Deel A
Dit deel begint met een beschrijving van het gemeentelijk beleid, de opgaven en doelstellingen van de voorgenomen planontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat in hoofdlijnen in op de achtergronden van de voorgenomen ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, de referentiesituatie en de alternatieven die in het planMER onderzocht worden. Hoofdstuk 4 presenteert de samenvatting van de milieueffecten die in deel B van het planMER beschreven staan.

Deel B

In deel B staat de effectbeoordeling van de voorgenomen planontwikkeling op de verschillende milieuthema's centraal. Ieder thema wordt ingekaderd met het beleids- en beoordelingskader. Vervolgens wordt de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het betreffende thema beschreven. Hierna volgt de effectbeoordeling. Ieder hoofdstuk sluit af met randvoorwaarden en /of mitigerende maatregelen, leemten in kennis en een aanzet voor een evaluatieprogramma. De hoofdstukken in deel B zijn als volgt:

- Hoofdstuk 5: Verkeer en vervoer
- Hoofdstuk 6: Geluid
- Hoofdstuk 7: Luchtkwaliteit
- Hoofdstuk 8: Gezondheid
- Hoofdstuk 9: Hittestress
- Hoofdstuk 10: Bodem & water
- Hoofdstuk 11: Duurzaamheid
- Hoofdstuk 12: Natuur
- Hoofdstuk 13: Ruimtelijke kwaliteit
- Hoofdstuk 14: Erfgoed
- Hoofdstuk 15: Veiligheid

2 BELEID, OPGAVEN EN DOELSTELLING

Dit hoofdstuk beschrijft in hoofdlijnen de koers voor de Merwedekanaalzone, zoals ingezet in het gemeentelijk beleid, en de opgaven en doelstellingen die daarbij spelen.

2.1 Gemeentelijk beleid

De beleidskaders die van toepassing zijn op de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone zijn gepresenteerd in Tabel 2-1. Na de tabel wordt nader ingegaan op de relevantie van het beleid voor de Merwedekanaalzone.

Tabel 2-1 Beleidskaders Merwedekanaalzone

Beleidsdocument	Inhoud
Visie Merwedekanaalzone (2004)	De visie Merwedekanaalzone heeft als doel om het ambitieniveau van de Merwedekanaalzone vast te stellen die passend is bij de positie in de stad. Tevens wordt hierin invulling gegeven aan de Nota Ruimte: binnenstedelijk bouwen (intensiveren, combineren en transformeren), met name naar wonen.
Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2004)	De structuurvisie Utrecht beschrijft de gewenste ruimtelijke invulling van de stad Utrecht op middellange en lange termijn. De structuurvisie is een middel om grip te krijgen op de stedelijke ontwikkeling. Lopende programma's en projecten worden daartoe met elkaar en met de gewenste stedelijke ontwikkeling in verband gebracht. Mede gebaseerd op de positie van de stad in regionaal en Randstedelijk verband vloeien hier de hoofdlijnen uit voor het stedelijk ruimtelijk beleid. Uitwerkingen daarvan voor wijk- en buurtniveau zijn vervolgens noodzakelijk voor nadere concretisering van deze hoofdlijnen.
Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) (2012)	Het ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' wil een samenhangende beleidskoers geven over de wijze waarop Utrecht de slag wil maken naar een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Hierbij zijn doelstelling geformuleerd ten aanzien van de thema's sociaal en gezond, duurzaam en leefbaar, ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling, financieel verantwoord en integraal bereikbaar.
Volksgezondheidsbeleid 2015-2018: bouwen aan een gezonde toekomst (2015)	In deze nota met het Volksgezondheidsbeleid wordt de verbinding gelegd tussen fysieke, sociale en economische vraagstukken die kansen bieden om bij te dragen aan een gezonde leven en gezonder wonen in Utrecht.
Gebiedsagenda Zuid/Zuidwest (2015)	De gebiedsagenda geeft voor het gebied zuid/zuidwest de belangrijkste ruimtelijke en mobiliteitsopgaven weer die het meest relevant zijn voor de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB, 2012). Aan de opgaven wordt een aantal projecten gekoppeld, die van belang zijn voor de realisatie van die ambities. Zo dient de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone bijvoorbeeld invulling te geven aan goede fiets- en loopverbindingen, verbeterde kwaliteit van de openbare ruimte en kwalitatief hoogwaardige inpassing van mobiliteit.
Actieplan Utrecht Fietst! 2015-2020 (2015)	In de visie UAB staat dat er in 2030 een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid moet zijn. De fiets wordt daarbij gezien als primair vervoermiddel. Om dit te bereiken, houdt het actieplan Utrecht fietst! steeds de volgende doelen voor ogen: fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten en de fietseconomie stimuleren. Het actieplan maakt deel uit van de ambities voor de Merwedekanaalzone ten aanzien van mobiliteit.
Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (2016)	In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan staat de visie van de gemeente Utrecht op de mobiliteit per auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen economisch belangrijke kerngebieden (die via een aantal verkeersassen optimaal bereikbaar moeten blijven) en verblijfsgebieden (waar leefbaarheid en verkeersveiligheid voorrang hebben). Ook gaat het plan in op de beheersing van verkeersstromen (verkeersmanagement) en de beïnvloeding van de route- en vervoerkeuze van de verkeersdeelnemers met behulp van mobiliteitsmanagement.

Ruimtelijke Strategie: Utrecht kiest voor gezonde groei (2016)	De ruimtelijke strategie geeft aan in welke richting de gemeente Utrecht de stad wil ontwikkelen. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting. Het kwalitatieve uitgangspunt van gezonde verstedelijking staat hierin centraal. De Merwedekanaalzone is hierin benoemd als belangrijke nieuwe woningbouwlocatie voor het opvangen van de groei van de stad door inbreiding (verdichtingslocatie), waarbij stedelijke kwaliteit en hoge dichtheden uitgangspunt is.
Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen; Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (2016)	Het mobiliteitsplan beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. In het mobiliteitsplan wordt onder andere aandacht besteed aan ruimte voor voetgangers en fietsers, mogelijke systeemsprongen voor het openbaar vervoer, goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid en het beter benutten van beschikbare openbare ruimte. Belangrijk hierbij is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen.
Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensieterrein MWKZ 4 (2016)	Voor het voormalige Defensieterrein (onderdeel van Merwedekanaalzone, deelgebied 4) ligt een vastgestelde grondexploitatie, een vastgesteld stedenbouwkundig programma en een concept-stedenbouwkundig plan. Er is al een bestemmingsplan in voorbereiding voor de ontwikkeling van het terrein tot een nieuwe stadswijk. Deze ontwikkeling maakt deel uit van het totale programma dat in voorliggend planMER wordt beschouwd. Het SPvE beschrijft de stedelijke duurzame ontwikkeling – ambities gerelateerd aan een gezonde en duurzame stad en aan de ruimere stedenbouwkundige context – en vertaalt dit naar concrete randvoorwaarden voor het Defensieterrein. De grootste ambitie voor het Defensieterrein zijn een gezonde leefomgeving en een goede balans tussen natuur en ruimte.

In 2004 is de Visie Merwedekanaal opgesteld. In deze visie is de hoge potentie van de Merwedekanaalzone onderkend, vanwege de steeds centralere ligging in de stad door de bouw van Leidsche Rijn. Ten tijde van de vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien de ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen de wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar een verbindingszone tussen wijken.

In de Visie Merwedekanaalzone is het gebied opgedeeld in deelgebieden. Deelgebied 4 heeft het ontwikkelingsperspectief ‘stedelijk wonen’. Deelgebied 5 transformeert naar meer ‘hoogwaardig werken’ in combinatie met wonen en deelgebied 6, ‘poort van de stad’, blijft werkgebied. In de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 is het accent voor deelgebied 5 als gevolg van de binnenstedelijke woningvraag verschoven naar hoog stedelijk wonen. Deelgebied 6 is ook in de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 aangeduid als werkgebied.

In de nota Bouwen aan een gezonde toekomst (2015) worden de ambities ten aanzien van gezondheid en ruimtelijke ontwikkeling gepresenteerd. Door te investeren in fietsvoorzieningen, energieopwekking en groene ruimte wordt door de gemeente Healthy Urban Living gestalte gegeven. Er wordt gewerkt aan de waarde om Utrecht een stad te maken waar inwoners gezond en veerkrachtig zijn. Deze waarde houdt in dat inwoners zich gezond voelen, gezond zijn en gezond blijven. Er wordt gewerkt op drie hoofdlijnen: een gezonde stad, een gezonde wijk en een gezonde start. Deze elementen worden meegenomen in de plannen voor de Merwedekanaalzone.

In de gebiedsagenda Zuid/Zuidwest van april 2015 staan de belangrijkste ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor het gebied vermeld, als uitwerking van het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar uit 2012. Van een min of meer geïsoleerd gebied moet het een volwaardig onderdeel van de wijk en de stad worden, wat vraagt om goede verbindingen met omliggende buurten. Ook kan het gebied profiteren van de aanwezige goede fietsvoorzieningen, busverbindingen en eventueel op lange termijn een tram, door met de invulling slim aan te sluiten op fietsstructuren en ov-haltes. In de UAB staat tevens dat er in 2030 een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid moet zijn. De fiets wordt daarbij gezien als primair vervoermiddel. In het Actieplan Utrecht Fietst! zijn hiervoor actiepunten geformuleerd, zoals de afronding en kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsennetwerk, fietsvriendelijker afstellen van

verkeerslichten, werkzaamheden en omleidingen veilig en duidelijk maken, verbeteren van de fietsveiligheid, en fietsparkeren.

Het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan geeft daarbij aan dat voor de gebiedsontwikkeling in de Merwedekanaalzone een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting nodig is. Met name genoemd wordt ook het rondje 'Stadseiland'. De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal bieden kansen voor sport en recreatie. Door het koppelen van recreatieve routes langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een route van 11 kilometer voor langzaam verkeer, met aandacht voor groen, ecologie en cultuurhistorie. De aansluiting op omliggende wijken en buitengebieden is cruciaal, zodat ook zij kunnen profiteren van deze voorzieningen, wat de gezondheid van de bewoners bevordert. Verbindingen, voornamelijk voor langzaam verkeer, over het Merwedekanaal zijn daarbij belangrijk.

In de Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei wordt aangeven dat de Merwedekanaalzone een locatie is waar de gemeente door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid wil realiseren die de gemeente in staat stelt elders in de stad andere kwalitatieve uitgangspunten te kiezen voor een verantwoorde groei. In alle stedelijke ontwikkelingen is gezonde verstedelijking het centrale, kwalitatieve uitgangspunt. Het gaat om een gebied van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, dat wordt ervaren als barrière in de stad en waar de huidige bedrijfsfunctie al onder druk staat. In het gebied is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Het ligt op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.

Voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht is een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit een belangrijke voorwaarde. De Merwedekanaalzone valt binnen het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 in de zone 'oude stad; binnen de Ring en oude kernen Vleuten-De Meern'. In deze zone is meer ruimte dan in de binnenstad, maar ruimte is nog steeds schaars. Doel is om in deze zone de balans tussen verkeersstromen en de ruimte te herstellen, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. *Slimme Routes* gaat over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Hierbij kan gedacht worden aan doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten. *Slim Regelen* gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Hierbij kan gedacht worden aan 'interactie' tussen verkeerslichten, persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets. *Slim Bestemmen* zorgt tot slot dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden. Deze inrichtingsoplossingen maken deel uit van de ontwerpprincipes van de Merwedekanaalzone voor de inrichting van woon- en bedrijfsfuncties en verkeer.

Voor enkele concrete initiatieven in het plangebied is de planontwikkeling al volop in gang. Voor het voormalig Defensieterrein in deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Beoogd wordt het terrein te ontwikkelen tot een duurzame en gezonde stadswijk waar energieopwekking eerder norm is dan uitzondering. Hierbij wordt invulling gegeven aan de ambities van een gezond woon- en leefklimaat met aandacht voor bewegen en spelen, natuur en ruimte, veel ruimte voor langzaam verkeer, duurzaam energieverbruik en -opwekking, duurzaam water- en bodemgebruik en hergebruik van materialen en grondstoffen. Het Rijk bereidt momenteel voor dit gebied de noodzakelijke bodemsanering voor. In deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone begeleidt Meer Merwede de betrokken particuliere eigenaren bij het opstellen van een concept Ontwikkelambitie, met daarin ruimtelijke en functionele spelregels om te komen tot transformatie naar een hoog stedelijke stadswijk.

2.2 Overig relevant beleidskader

Energieplan Utrecht

In 2015 is gestart met het opstellen van een Energieplan voor Utrecht, waarin de wensen van de bewoners van Utrecht kenbaar zijn gemaakt en door het college zijn vastgelegd in concrete afspraken die Utrecht klimaatneutraal moeten maken.

De afspraken zoals die in het Energieplan zijn vastgelegd, richten zich op beleidsmatig en/of financiële stimulering of beperking ten aanzien van duurzaam wonen, werken, vervoer en energieopwekking in de stad en op het bewerkstelligen van mogelijke aanpassingen van wet- en regelgeving op het gebied van duurzaamheid. Specifiek ten aanzien van de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone zijn de volgende ambities en afspraken vastgelegd:

Wonen
- De gemeente gebruikt bij eigen gronduitgifte een hogere waardering voor energieneutraal bouwen in de EMVI criteria;
- Voor woningen die niet worden gerealiseerd binnen de eigen grondexploitatie kunnen geen hogere eisen dan het landelijk bouwbesluit worden verplicht. De gemeente bespreekt daarom de experimenteerruimte voor het stellen van hogere eisen dan het landelijke bouwbesluit bij nieuwbouw met de Rijksoverheid;
- De gemeente bekijkt wat de opties zijn voor een fossielvrije energievoorziening;
- De gemeente zet in op energieneutrale nieuwbouw binnen de prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties.

Werken
- De gemeente stimuleert bedrijven hun bedrijfsvoering energieneutraal te maken door het aanjagen, stimuleren en bij elkaar brengen van partijen;
- De gemeente blijft inzetten op handhaving van de eisen uit de Wet milieubeheer (verplichting dat bedrijven met een (middel) groot energieverbruik alle energiebesparende maatregelen moet nemen die een terugverdientijd hebben van 5 jaar of minder.

Vervoer
- De gemeente maakt gebruik van de doelstellingen en ambities zoals geformuleerd in het Actieplan Schoon vervoer, het Actieplan Fiets en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de afspraken daarover in het coalitieakkoord 2015-2019[2].

Energieopwekking
- De gemeente geeft bij eigen gronduitgifte een hogere waardering (EMVI criteria) aan energiezuinig bouwen;
- Alle nieuwbouw wordt geacht zonnepanelen te gebruiken.

Utrechtse Energieagenda's

Op basis van dit Energieplan zijn de Utrechtse Energieagenda's opgesteld. Hierin zijn de doelen en activiteiten van de gemeente op het gebied van energie en duurzaamheid beschreven, als ook de partners met wie de gemeente samenwerkt en de resultaten die zij willen bereiken.

Utrecht heeft de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Dit wordt in stappen uitgewerkt, waarbij in 2020 wordt beoogd:

- 30% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn belegd met zonnepanelen.

Om deze doelen te halen wordt ingezet op drie niveaus:

1. **Controle** op emissies die de gemeente zelf kan reduceren
2. **Invloed** op emissie die de gemeente met maximale inzet en commitment van partners kan reduceren
3. **Lobby en kennisontwikkeling** waarmee de gemeente emissies kan reduceren die afhankelijk zijn van (voornamelijk) landelijke ontwikkelingen

Toepassing Merwedekanaalzone

Op basis van de ambities uit het Energieplan ziet de gemeente de volgende kansen voor de Merwedekanaalzone op het gebied van duurzame ontwikkeling:

- Merwedekanaalzone ontwikkelen als aardgas loos gebied;
- Nieuwbouw energieneutraal maken met de mogelijkheid tot eigen energieopwekking;
- Opstellen van een plan voor bodemenergie en op basis daarvan de ondergrondse infrastructuur inrichten;
- Optimalisatie van de inzet van daken en gevels voor zonne-energie;
- Waarborgen dat ieder deelgebied bijdraagt aan de totale energieambitie;

[2] Coalitieakkoord 2015-2019 (2015), Provincie Utrecht

- Gebruik maken van GPR Gebouw per individueel kavel (GPR Gebouw geef inzicht in de duurzaamheid van woning- én utiliteitsbouw. Het meet prestaties van energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde van bestaande bouw en nieuwbouw);
- Gebruik maken van GPR Stedenbouw voor grotere vlakken (GPR Stedenbouw geeft inzicht in de duurzaamheid van gebiedsontwikkeling: van een nieuw stedenbouwkundig plan of van herstructurering van een bestaand gebied);
- Klimaat robuust ontwikkelen;
- Het aanbrengen van de groene- en schaduwrijke plekken ten behoeve van het tegengaan van het hitte-eilandeffect;
- Aanwezige waterlopen behouden en ruimte voor water reserveren ten behoeve van waterretentie;
- De wijze van bouwen en ruimtegebruik benutten en het toepassen/upgraden van sloopmateriaal voor de transitie naar een circulaire economie;
- Minimaal voldoen aan wettelijke geluid- en luchtkwaliteitsnormen, waar mogelijk kwaliteit toevoegen;
- Merwedekanaalzone ontwikkelen tot een autovrij gebied en vrijgekomen openbare ruimte inzetten voor groen, brede voet- en fietspaden, postzegelparkjes en binnentuinen ten behoeve van het verbeteren van geluid en luchtkwaliteit;
- Uitkopen van het BP station en opheffen van LPG verkoop ten behoeven van het verbeteren van de externe veiligheid.

2.3 Opgaven en doelstellingen

Een belangrijk deel van de binnenstedelijke woningbouwopgave moet in de Merwedekanaalzone gerealiseerd worden. Deze zone is vanwege de centrale ligging, nabij het stationsgebied, aanwezigheid van hoogwaardig OV (HOV), groen en water kansrijk voor transformatie naar een (hoog)stedelijk woon-werkgebied met bijbehorende voorzieningen. Gelet op de beleidskaders is de ontwikkeling van het plangebied Merwedekanaalzone gericht op de volgende opgaven en doelstellingen:

Opgaven

- Belastende bedrijfsactiviteiten, zoals de busremise, Mobach en de hulpwarmtecentrale van Eneco moeten adequaat worden ingepast of uitgeplaatst;
- Er moet onderzoek worden gedaan naar het uitplaatsen van de prostitutiezone;
- De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone moet worden bezien in combinatie met het stedelijke vervoerssysteem en de ontwikkelingen daarin. Een samenhangende verkeersbenadering is nodig in afstemming met de planvorming en m.e.r. voor de 2e fase Stationsgebied (Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein);
- Bevorderen van het langzaam verkeer in en om het plangebied, mede in relatie tot de ruimte voor groen en voor water(berging).

Doelstellingen

- Realisatie van een substantieel aantal woningen (bandbreedte 6.000 – 10.000). Aangezien in het gebied inmiddels 1.400 woningen gerealiseerd/ in uitvoering zijn, richt de bandbreedte van de voorgenomen planontwikkeling zich in dit planMER op 3.000 – 9.000 toe te voegen woningen (e.e.a. afhankelijk van doelgroepen);
- Bewerkstelligen van een hoog stedelijk leefmilieu door intensivering en menging van de woonfunctie met passende (hoogwaardige) bedrijvigheid en voorzieningen;
- Ombuigen barrièrewerking Merwedekanaalzone naar een verbindingszone tussen bestaande wijken, niet alleen voor de hoofdnetwerken, maar ook voor de informelere netwerken;
- Bijdragen aan het rondje Stadseiland;
- Betere stedelijke inpassing van de Europalaan (slechten barrièrewerking), en tegelijkertijd behoud van de belangrijke functie ervan in het verkeerssysteem;
- In de stedenbouwkundige structuur optimaal aansluiten op de al aanwezige en toekomstige loop- en doorfietsroutes en ov-haltes en voorsorteren op de kansen die een tweede tram-as biedt (en ook de (betaald) parkeersituatie daarbij betrekken);
- Het zo veel mogelijk voorkomen of beperken van negatieve milieu- en gezondheidseffecten;
- Stimuleren van gezondheid (zowel vanuit milieueffecten, ontmoetings- als bewegingsruimte) en kansen voor een duurzame ontwikkeling, met name op vlak van energie (energieneutrale nieuwbouw) en klimaat (waterberging en groen).

3 VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN

Dit hoofdstuk begint in paragraaf 3.1 met een beschrijving van het plangebied en studiegebied. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 de referentiesituatie beschreven. Deze wordt opgebouwd uit de huidige situatie van de deelgebieden en de autonome ontwikkelingen die in het plangebied en de omgeving zijn voorzien. Hierna volgt in paragraaf 3.3 een beschrijving van de voorgenomen planontwikkeling ('het voornemen') en de te beschouwen alternatieven.

3.1 Omschrijving van het plangebied

3.1.1 Plangebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone, met een totaaloppervlak van circa 65 ha (zie ook Afbeelding 1 in paragraaf 1.1). Aan de noordzijde is het plangebied begrensd door de Dr. M.A. Tellegenlaan. Ten noorden van de Dr. M.A. Tellegenlaan bevindt zich deelgebied 3. Deze is onderdeel van de ontwikkeling van de 2e fase van het Stationsgebied/ Jaarbeurs (parkeren) en maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein die parallel aan de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone wordt opgesteld. Voor de 2e fase van het Stationsgebied vindt in 2017 een actualisatie van het bestaande Aanvullende MER Stationsgebied plaats, gekoppeld aan de nieuwe Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. De ontwikkelingen in het stationsgebied 2e fase en Merwedekanaalzone worden in zowel de actualisatie van het Aanvullend MER stationsgebied 2e fase als in voorliggend planMER voor de Merwedekanaalzone in onderlinge samenhang bezien.

De deelgebieden 1 en 2 uit de Visie Merwedekanaalzone (2005) vallen buiten de onderzoeksopgave voor dit planMER, vanwege de situering aan de noordzijde van de Weg der Verenigde Naties en het feit dat deze gebieden een sterkere relatie met de aanpalende wijk Oog in Al hebben dan met de Merwedekanaalzone. Daarnaast zijn deze gebieden voor wat betreft woningbouw reeds uitontwikkeld. Aan de zuidzijde vormt de A12 de begrenzing van het plangebied. Deelgebied 7 uit de Visie Merwedekanaalzone (2005), Bedrijvengebied Kanaleneiland, ten zuiden van de A12 valt ook buiten de scope, vanwege de scheidende werking van de A12 en omdat hier geen gebiedstransformatie wordt voorzien. Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste den Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebieden, maar zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur. Het plangebied voor de Merwedekanaalzone is weergegeven in Afbeelding 3.



Afbeelding 3 Plangebied en situering Stationsgebied

3.1.2 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten kunnen optreden als gevolg van het voornemen. De reikwijdte van milieueffecten verschilt per milieuaspect, wat betekent dat de begrenzing van het studiegebied niet op voorhand aan te geven is. Per milieuthema is bezien tot waar de relevante milieugevolgen zich strekken. Voor de meeste milieuthema's reikt het studiegebied niet (veel) verder dan het plangebied. Voor verkeer-gerelateerde milieuaspecten (bereikbaarheid, modal split, geluid, luchtkwaliteit) strekt het studiegebied zich naar verwachting wel tot ruim buiten het plangebied uit. Het gaat hierbij voornamelijk om de relatie met het Stationsgebied 2e fase en de verkeersafwikkeling naar de A2 en A12. In deel B is het relevante studiegebied per thema aangeduid en onderbouwd.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Onder autonome ontwikkeling wordt de toekomstige ontwikkeling van het plan- en studiegebied verstaan, waarbij de transformatie van de Merwedekanaalzone nog niet is meegenomen. Er worden twee typen ontwikkelingen beschouwd:

- Autonome veranderingen door bv. economische ontwikkelingen en klimaatverandering;
- Vastgestelde plannen en/of projecten die invloed hebben op het plan- en/of studiegebied.

De referentiesituatie bestaat dus uit een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. In Deel B van het MER is per milieuthema in de paragraaf ‘huidige situatie en autonome ontwikkeling’ aangegeven wat de huidige situatie is en welke autonome ontwikkelingen relevant zijn in de effectbeoordeling van dat betreffende milieuthema.

3.2.1 Huidige situatie

Tussen 1880 en 1892 is het Merwedekanaal aangelegd als onderdeel van de scheepvaartverbinding voor de opkomende industrie en handel tussen Amsterdam, Utrecht, de grote rivieren en verder naar Duitsland. Sinds de ingebruikname van het Merwedekanaal heeft het gebied een overwegend industrieel karakter gehad. In de jaren ’60 van de 20e eeuw breidde de stad zich zuidelijk uit, werden grootschalige ontsluitingswegen zoals de Europalaan aangelegd en werd het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven. Hierdoor werd het gebied interessant voor grootschalige bedrijven. Weer later vestigden zich er ook kantoren en grootschalige detailhandel. De drukke verkeersas Europalaan – Overste Den Oudenlaan en aan de andere zijde het Merwedekanaal dragen bij aan het geïsoleerde karakter van de zone ten opzichte van de (woon)omgeving. De Merwedekanaalzone wordt op meerdere plaatsen doorsneden door grootschalige infrastructuur zoals de Dr. M.A. Tellegenweg, Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de A12.

Deelgebied 4 is in totaal ca. 13 ha groot en herbergt het karakteristieke Jongerius complex en het voormalige defensieterrein (bedrijven cat. 1- 3.2). Aan de waterkant bevindt zich een hulpwarmtecentrale met een geluidzone. Ten zuiden hiervan worden momenteel appartementen gebouwd rondom een binnenhaven (Wilhelminawerf). Aan de zuidzijde langs de Koningin Wilhelminalaan bevinden zich enkele kantoren. Het netto oppervlak van het plangebied is 10,5 ha.



Afbeelding 4 Deelgebied 4

In deelgebied 5 (ca. 30 ha) zijn uiteenlopende functies gevestigd. Aan de noordzijde ligt het OPG-terrein waar de Vechtclub XL (creatieve bedrijvigheid) gehuisvest is. Verder zijn onder andere een bedrijfsverzamelgebouw, een skatehal en een boulderhal aanwezig. Onderzocht wordt of bestaande functies een plek kunnen krijgen in de transformatie. Ten zuiden daarvan ligt de busremise (milieucat. 3.2). Ter hoogte van de remise ligt aan de Europalaan een tankstation met LPG. Aan de Europalaan staat nog een

leegstaand kantoorgebouw, dat tijdelijk wordt verhuurd aan de Stadstuin. Ook het voormalige distributiecentrum van de V&D was aan de Europalaan gevestigd. Deze opstallen zijn reeds gesloopt. Wel is hier nog een Praxis aanwezig. Aan de Kanaalzijde liggen het Smart Business park en het monumentale pottenbakkersbedrijf Mobach (cat. 3.2). Diverse locaties hebben te maken met leegstand. Aan de zuidzijde van het deelgebied is de studentenhuisvesting MAX gerealiseerd en zijn de starterswoningen van Twogether in aanbouw. Deze locaties vallen buiten het te onderzoeken plangebied. Het netto oppervlak plangebied is ca. 27 ha.



Afbeelding 5 Deelgebied 5

Deelgebied 6 (ca. 24 ha) is overwegend nog een kantorenlocatie aan de zijde van de Europalaan, met achterliggend bedrijven (milieucat. 1 t/m 3.2 langs de Eendrachtlaan en milieucat. 1 t/m 3.1 aan de kanaalzijde). Ook is er enige grootschalige detailhandel en tankstations met LPG aan de Europalaan en Beneluxlaan en een tankstation (zonder LPG) aan de zuidoostzijde in deelgebied 6. Aan de zuidzijde langs de A12 is een hotel met kantoor- en publieksachtige functies in aanbouw. Het netto oppervlak van het plangebied is ca. 23 ha.. Aan de randen van de deelgebieden lopen vanwege de doorgaande structuren goede fietsvoorzieningen, busverbindingen en, ter hoogte van de Beneluxlaan, bevindt zich een tramhalte.



Afbeelding 6 Deelgebied 6

3.2.2 Autonome ontwikkeling

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen waarover reeds bestuurlijke overeenstemming heeft plaatsgevonden, en die onafhankelijk van de onderhavige besluitvorming zijn. Enkele ontwikkellocaties in de Merwedekanaalzone zijn recent gerealiseerd of ruimtelijk vastgesteld. Deze staan vermeld in (zie Tabel 3 1). Deze ontwikkelingen maken onderdeel uit van de huidige situatie en autonome ontwikkeling en zijn geen onderdeel van het voornemen.

Tabel 3-1: Overzicht recent gerealiseerde/ lopende (en ruimtelijk vastgelegde) ontwikkelingen

Ontwikkeling	Jaar	Programma	Ruimtelijk regelkader	MER-status
Deelgebied 4				
Villa Jongerius restauratie en herbestemming	2013	Horeca ca. 450m2 bvo	Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden, onherroepelijk 2014-2015	Bestaand
Wilhelminawerf	2014-heden	167 woningen; 250m2 bvo horeca	Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk, ontwerp 2015-06-19	Autonome ontwikkeling
Deelgebied 5				
City Campus Max	2012	989 wooneenheden (728 huur, 261 koop)	Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk, geconsolideerd 2015-04-01	Bestaand
Twogether	2014-2015	257 wooneenheden, 1.500m2 bvo kantoor	Bestemmingsplan Bouwinitiatief startblok, Kanaleneiland, onherroepelijk 2013-11-14	Bestaand
Deelgebied 6				
Hotel	2013-2017	180 hotelkamers, 10.750m2 bvo bedrijfs-/publieksfuncties	Bestemmingsplan Hotel en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4-6, vastgesteld 2014-02-13	In aanbouw
Vliegend Hertlaan	2014-2016	Citypads 245 starterswoningen	Aanvraag Omgevingsvergunning ingediend	Transformatie bestaand gebouw

Autonome ontwikkelingen in de omgeving

In de omgeving worden diverse andere ruimtelijke ontwikkelingen voorbereid. Hieronder (Tabel 3-2) staan de ruimtelijke ontwikkelingen die, gelet op de ligging in de nabijheid van het plangebied, invloed kunnen hebben. Een aantal van deze ontwikkelingen heeft bovendien reeds een juridisch-planologische procedure doorlopen en kan worden beschouwd als vaststaande ontwikkeling.

Tabel 3-2 Overzicht gerealiseerde/ lopende ontwikkelingen in de omgeving

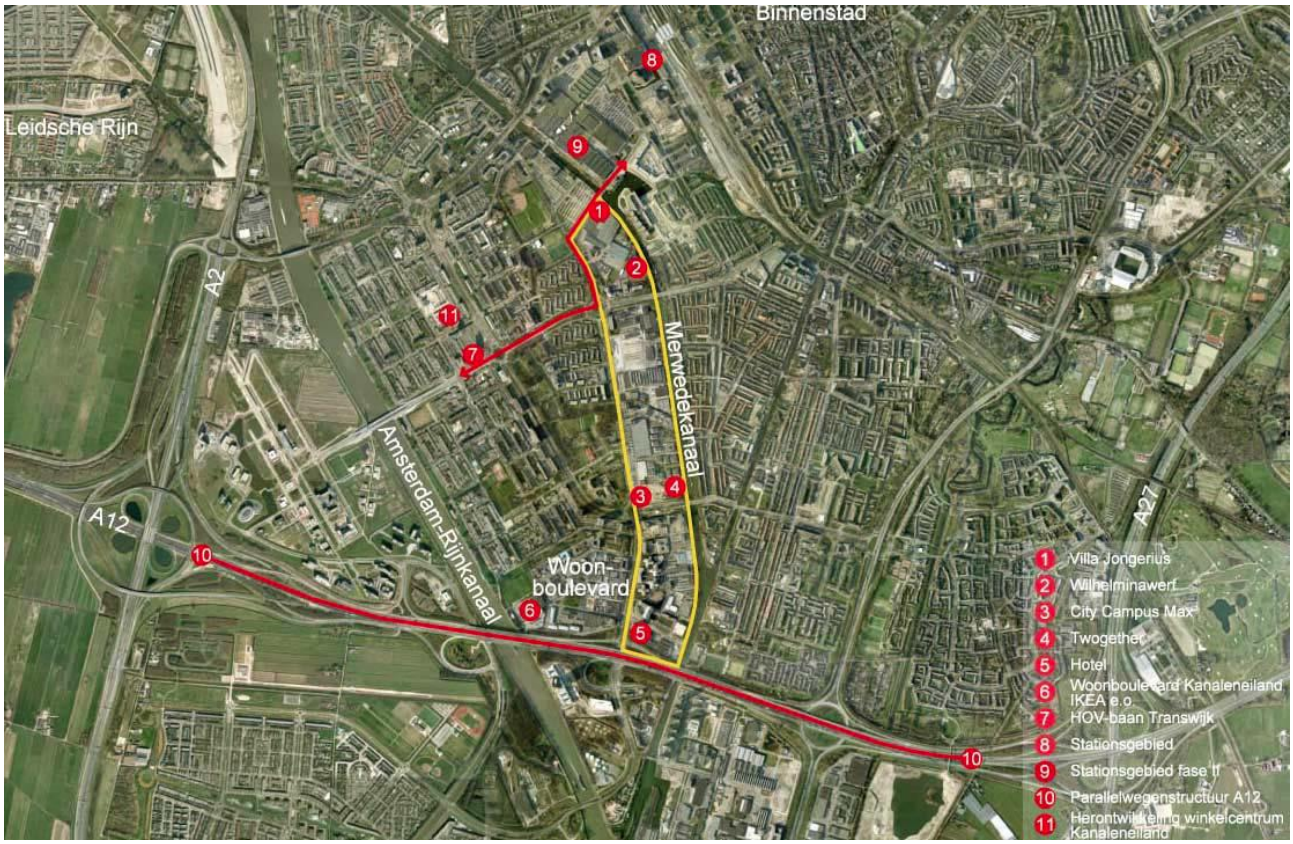
Ontwikkeling	Jaar	Ruimtelijk regelkader	MER-status
Stationsgebied	2008-2020	Bestemmingsplan	Autonome ontwikkeling
Woonboulevard Kanaleneiland	2013	Bestemmingsplan Woonboulevard Kanaleneiland IKEA e.o., onherroepelijk 2012-05-30	Autonome ontwikkeling
Ziekenhuis Oudenrijn, ca. 800 woningen	2014-2016	Bestemmingsplan, onherroepelijk	Autonome ontwikkeling
HOV-baan Transwijk	2014-2018	Bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, vastgesteld 2016-02-04	Autonome ontwikkeling

Kanaleneiland Centrum, woningen	2005-2018	Bestemmingsplan onherroepelijk (vlekken 1-3), vastgesteld (vlekken 4 en 5) 2016-03-10, geen uitbreiding detailhandel	Autonome ontwikkeling

Nabij het plangebied zijn hiernaast nog enkele andere ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, waarvoor nog geen ruimtelijk besluit is genomen. Echter, in samenhang met de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen deze ontwikkelingen tot cumulatieve effecten leiden en/ of invloed hebben op de effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in Tabel 3-3.

Tabel 3-3 Overzicht scenario's

Ontwikkeling	Jaar	Ruimtelijk regelkader	MER-status
Parallelwegen A12 (ring)	2012-2017	Voorkeursvariant (2014), (ontwerp) Tracébesluit (2015-2017), Realisatie (2018-2026)	Geen autonome ontwikkeling, wordt in planMER wel beschouwd
Stationsgebied fase 2 (ontwikkeling Beurskwartier en Lombokplein)	2017-2030	Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein	Geen autonome ontwikkeling, wordt in planMER betrokken als scenario



Afbeelding 7 Autonome ontwikkelingen in de omgeving

3.3 Het voornemen

Het voornemen is een transformatie van de Merwedekanaalzone van overwegend bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Hiervoor is geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan voor vastgelegd, maar er wordt gekeken naar de vertaling van de ambities voor de Merwedekanaalzone naar een ruimtelijk-programmatisch kader en een ontwikkelstrategie. Er is derhalve gekeken naar de noodzakelijke randvoorwaarden en kader stellende punten om de ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken. Binnen die kaders kan de ontwikkeling dan verder wordt uitgewerkt.

Vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht is het wenselijk ook de effecten van een vergaande verdichting te onderzoeken. Een dichtheid van 50 woningen per hectare wordt beschouwd als het minimum; een dergelijk dichtheid leidt tot een toename van het aantal woningen van circa 1.500 (autonome ontwikkeling) naar circa 4.500. Gelet op de Nederlandse verhoudingen wordt als maximum uitgegaan van 150 woningen per netto hectare; een dergelijke dichtheid leidt tot een toename van het aantal woningen van circa 1.500 (autonome ontwikkeling) naar circa 10.500. De transformatie van de Merwedekanaalzone is afhankelijk van veel partijen en van de marktomstandigheden en zal over een langere periode zijn beslag krijgen. Er bestaan daarom nog veel onzekerheden over het uiteindelijke programma, qua volume en qua functionele invulling. Flexibiliteit is in dit stadium daarom uitgangspunt.

De ambitie is om Merwedekanaalzone een karaktervolle Utrechtse stadswijk te maken voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal. Hierbij staan een viertal kernwaarden centraal:

- Kwaliteit van leven
- Bedrijvige mix
- Duurzaam en slim
- Robuust en flexibel

3.4 Te beschouwen alternatieven

Het netto plangebied voor het planMER Merwedekanaalzone omvat de deelgebieden 4, 5 en 6, behoudens de autonome ontwikkelingen. Het netto plangebied is ruim 60 ha groot, als volgt verdeeld over de deelgebieden:

Tabel 3-4 Netto plangebied Merwedekanaalzone

Deelgebied	Omvang
4	105.027m^2
5	269.329m^2
6	226.974m^2
Totaal	**601.330m^2**

Daarbinnen zullen de ontwikkelingen hun beslag moeten krijgen.

De opgave voor de Merwedekanaalzone is een optimale transformatie van de zone die gedragen kan worden door het vervoerssysteem ter plaatse. In de gebiedsagenda Zuid/Zuidwest is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in combinatie met het vervoerssysteem als een centrale opgave genoemd: hoe krijgt een duurzame herontwikkeling van het plangebied gestalte, terwijl deze ontwikkeling gefaseerd tot stand komt en het mobiliteitssysteem in die periode ook een metamorfose ondergaat?

a. In voorliggend planMER zijn alternatieven onderzocht op basis van: De omvang van het programma voor het totale plangebied;
b. De invloed van verkeersarm ontwerpen.

Ad a) Omvang van het programma

De omvang van het programma wordt bepaald op basis van het type functie van de bebouwing en de mate van verdichting. Er zijn daarbij drie programma-alternatieven bepaald:

- Programma minimaal;
- Programma tussen;
- Programma maximaal.

De samenstelling van deze alternatieven wordt hieronder kort toegelicht.

Type functie van de bebouwing

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone vindt niet, zoals in de laatste decennia van de vorige eeuw het geval was, plaats volgens een van tevoren bepaald schema. Zeker is dat er uiteindelijk een andere mix van residentiële functies, kantoorachtige functies en publieksfuncties in een gemengd stedelijk gebied zal ontstaan.

- Residentiële functies zijn, mede gelet op de invloed op de verkeersbewegingen, te onderscheiden in woningen voor samenwonenden en gezinnen, wooneenheden voor studenten, starters, alleenstaanden en expats, wooneenheden met een sterke zorgcomponent, deeltijdwoningen. Residentiële functies zijn uitgedrukt in het aantal wooneenheden.
- Kantoorachtige functies hebben zowel betrekking op de bestaande kantoorgebouwen met een nadruk op administratieve functies als op moderne bedrijfsgebouwen voor lichte veelal computergestuurde activiteiten als op creatieve ontmoetingsruimten voor vrije beroepen. Kantoorachtige functies zijn uitgedrukt in het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo).
- Publieksfuncties laten steeds meer een mix zien tussen winkelen, dienstverlening, horeca, cultuur, sport en ontspanning, waarbij beleving centraal staat. Publieksfuncties zijn uitgedrukt in het aantal vierkante meters bvo.

Mate van verdichting

Voor de mate van verdichting is in het planMER per functie uitgegaan van het gebruik en de dichtheid van de hiervoor genoemde functies. Dit is weergegeven in tabel Tabel 3-5.

Tabel 3-5 Mate van verdichting programma-alternatieven planMER Merwedekanaalzone

	Minimaal	Tussen	Maximaal
Residentiële functies	50 woningen/ha	100 woningen/ha	150 woningen/ha
Kantoorfuncties	Minimaal behoud aantal m^2 bvo in DG6	Behoud alle bestaande m^2 bvo	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties
Publieksfuncties	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties

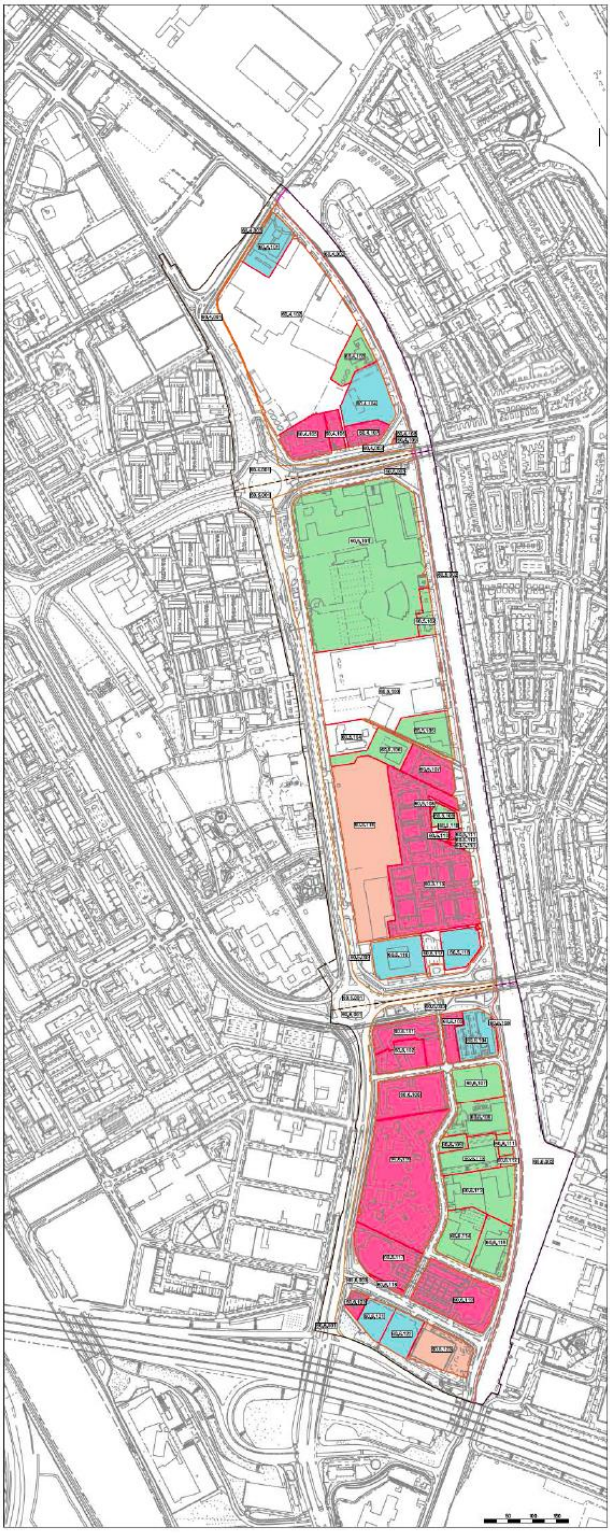
Programma-alternatieven in het planMER

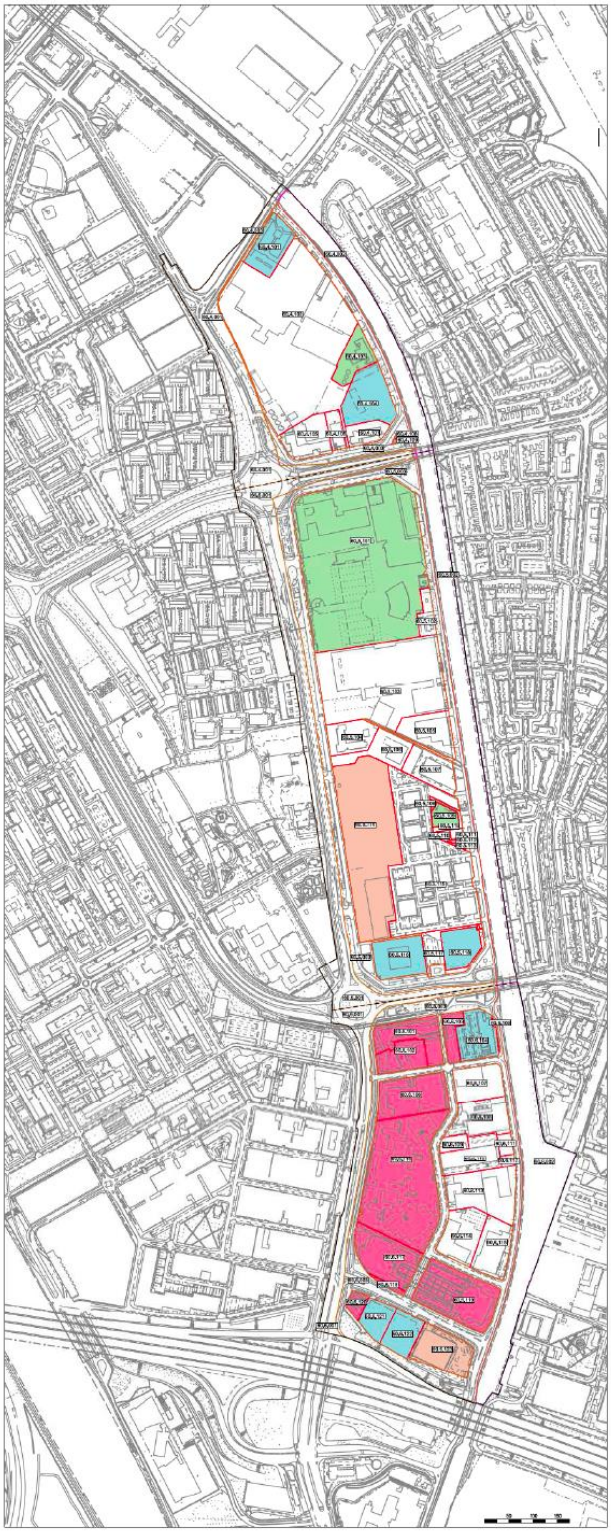
In het minimale programma wordt uitgegaan van circa 50 woningen/ha met een oververtegenwoordiging van de groep samenwonenden en gezinnen. Wat betreft kantoorfuncties wordt een minimaal behoud van het aantal m^2 bvo in DG6 aangehouden (minimaal behoud van busremise, hulpwarmtecentrale en Mobach) met een oververtegenwoordiging van kantoorgebouwen met administratieve functies. Voor publieksfuncties rekent dit programma met een behoud van alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.

In het tussen programma wordt uitgegaan van circa 100 woningen/ha met een mix van wooneenheden voor eenpersoons- en (meer)gezinshuishoudens. Wat betreft kantoorfuncties wordt een behoud van alle bestaande m^2 bvo aangehouden, met een mix van bestaande bedrijfsfuncties en creatieve ontmoetingsruimten. Voor publieksfuncties rekent dit programma met een behoud van alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.

In het maximale programma wordt uitgegaan van circa 150 woningen/ha met een oververtegenwoordiging van wooneenheden voor studenten, starters, alleenstaanden en expats. Wat betreft kantoorfuncties wordt een vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties aangehouden, geen bestaande bedrijfsfuncties en een oververtegenwoordiging van creatieve ontmoetingsruimten. Voor publieksfuncties rekent dit programma, evenals voor de kantoorfuncties, met een vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties.

De invulling van de programma's is weergegeven in Afbeelding 8 en Afbeelding 9.



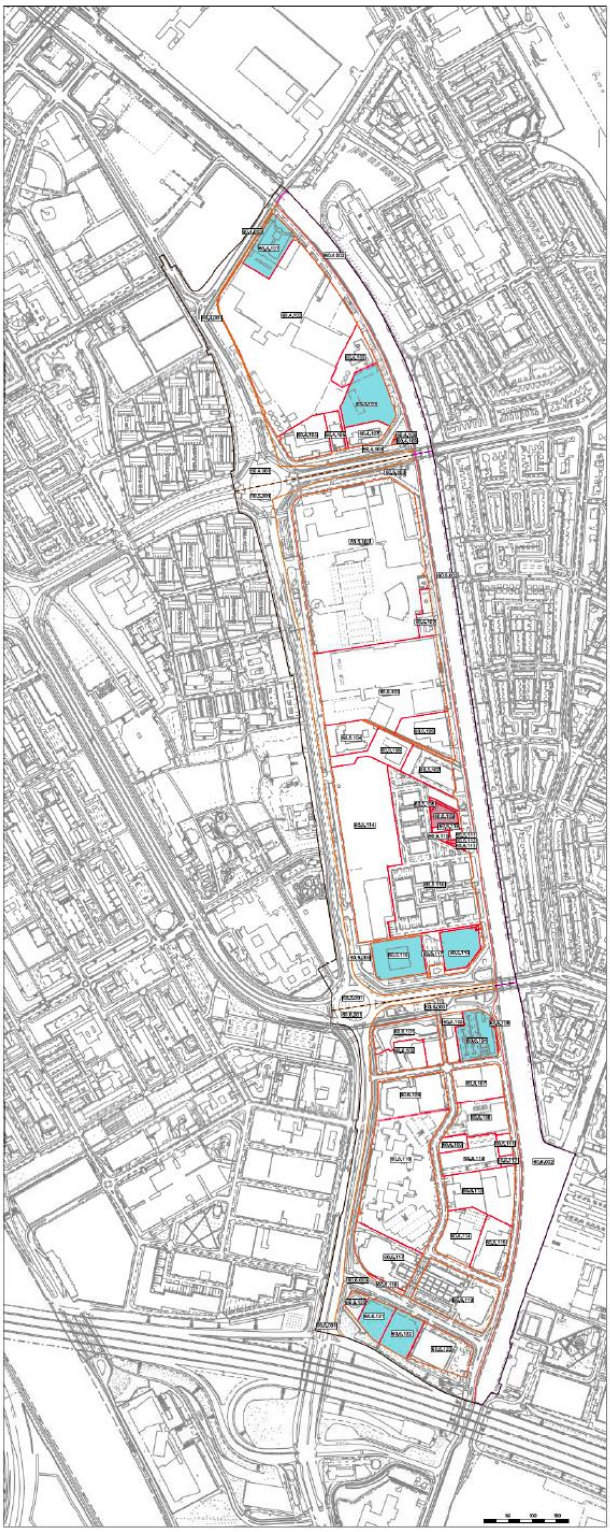


MER: Te handhaven functi	m2 bvo	aantallen	
Overige functies	67585	x	
Autonome ontwikkelingen	138.988	x	*
Kantoorfuncties	216137	x	
Publieksfuncties	9542	x	
Woonfuncties	1004	6	
Totaal	**433.256**		
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661	

MER: Te handhaven functi	m2 bvo	aantallen	
Overige functies	20114	x	
Autonome ontwikkelingen	138.988	x	*
Kantoorfuncties	150506	x	
Publieksfuncties	9542	x	
Woonfuncties	301.004	3.006	
Totaal	**620.154**		
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661	

Afbeelding 8 Invulling plangebied: referentiesituatie (links) en minimale invulling (rechts)





MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen	
Overige functies	3566	x	
Autonome ontwikkelingen	138.988	x	*
Kantoorfuncties	216137	x	
Publieksfuncties	9542	x	
Woonfuncties	601.004	6.006	
Totaal	**969.237**		
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661	

MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen	
Overige functies	0	x	
Autonome ontwikkelingen	138.988	x	*
Kantoorfuncties	150000	x	
Publieksfuncties	150.000	x	
Woonfuncties	901.004	9.006	
Totaal	**1.339.992**		
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661	

Afbeelding 9 Invulling plangebied: tussen invulling (links) en maximale invulling (rechts)

Ad b) Invloed van verkeersarm ontwerpen

Het uiteindelijke programma is mede afhankelijk van de mate waarin bestaande functies gehandhaafd blijven. De autonome ontwikkelingen oefenen invloed uit op de verkeerssituatie en worden als constante gehanteerd. Ook de verhouding tussen de residentiële functies enerzijds en de kantoorachtige en publieksfuncties anderzijds heeft invloed op het verkeer. Een maximale invulling met residentiële functies is voor het verkeer niet per definitie de zwaarste opgave. Er is om deze reden een tussenprogramma gedefinieerd met een voor het verkeer zware opgave.

De verkeersalternatieven zijn van belang om de druk op het bestaande wegennet zo min mogelijk (extra) te belasten. Er zijn immers al knelpunten op het vlak van congestie en luchtkwaliteit. De gemeente heeft een beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college heeft hiermee een instrument om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en de kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Binnen de Merwedekanaalzone wordt gebruik gemaakt van de beleidsmogelijkheden uit de nota "Stallen en Parkeren" dat een uitwerking is van "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar". Momenteel is de Merwedekanaalzone een B2-zone. Dit een zogenaamde stedelijke zone zonder betaald parkeren. Dit blijft in de autonome situatie het geval, maar voor de reguliere planontwikkeling wordt het gebied omgezet van B2 naar B1 zone met betaald parkeren. Dit is standaard beleid bij binnenstedelijke transformatiegebieden. De minimale parkeernorm waaraan voldoen moet worden is in een B1 zone 15% lager dan in een B2 zone. Het aantal parkeerplaatsen wordt hierop aangepast.

De nota "Stallen en Parkeren" geeft de gemeente Utrecht echter meer mogelijkheden. Deze worden benut in het "verkeersarme ontwerp". Het is mogelijk om een lagere parkeernorm toe te passen als:

- Er wordt aangetoond dat op een andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte voorzien wordt.
- Er bij een ontwikkeling meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd.
- Er bij een woningbouwontwikkeling parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd.

Specifiek wordt voor de Merwedekanaalzone in het verkeersarme ontwerp extra ingezet op het omzetten autoparkeren naar fietsparkeren. Daarnaast wordt zwaar ingezet op het gebruik van deelauto's en wordt de inrichting en het profiel van de openbare ruimte verkeersarm ontworpen. Met het verkeersarm ontwerpen wordt een reductie van 25% van het verkeer gerealiseerd.

Verkeersarm ontwerpen betekent een zoektocht naar het optimum vanuit de volgende drie dimensies:

- De beïnvloeding van de vervoerswijze keuze van de nieuwe gebruikers van het plangebied, waarbij een modal shift wordt bewerkstelligd van auto naar openbaar vervoer respectievelijk fiets. Als referentie dient de gebruikelijke modal split in Utrecht in termen van het aantal verplaatsingen (auto-ov-fiets: 40-15-45). Als ambitie geldt dan bijvoorbeeld 30-20-50.
- De beïnvloeding van de vervoerswijze keuze van bestaande gebruikers van de wijken rondom de Merwedekanaalzone door de aanleg van nieuwe langzaam verkeers- en openbaarvervoersverbindingen, waarbij het aandeel verplaatsingen met het openbaar vervoer toeneemt met bijvoorbeeld 10% en het aandeel verplaatsingen met de fiets met bijvoorbeeld 20%.
- De beïnvloeding van de routekeuze van de nieuwe gebruikers van het plangebied die de auto gebruiken, en van bezoekers van het stationsgebied, van de route naar de A12 (Europalaan) naar de A2 (Martin Luther Kinglaan – Weg der Verenigde Naties).

Beïnvloeding vindt plaats door het netwerk van langzaam verkeer, verbindingen en het opheffen van barrières, (hoogwaardig) openbaar vervoer, de kwaliteit van de halteplaatsen, de mogelijkheden voor het parkeren van de auto/betaald parkeren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de inrichting van apps om de routekeuze te bepalen, etc.

Ontwerpalternatieven in het planMER

In de reguliere verkeerssituatie wordt uitgegaan van vermindering van de verkeersgeneratie van 15%. Dit kan worden gerealiseerd door de invoering van betaald parkeren en een parkeernorm in het gebied. Dit is standaard beleid van de provincie Utrecht bij binnenstedelijke transformatiegebieden. In de verkeersarme programma-alternatieven wordt uitgegaan van vermindering van de verkeersgeneratie van 25%. Dit kan worden gerealiseerd door de hiervoor genoemde normen (betaald parkeren en parkeernorm). Daarnaast is sprake van extra vermindering door minimale parkeernormen, maximaal autodelen en meer fiets-parkeren. Deze programma-alternatieven zijn beoogd voor de plansituatie. Uitgangspunt bij het verkeersarm ontwerpen is een aantrekkelijke openbare ruimte voor voetganger en fiets, goede loopvoorzieningen naar de OV-haltes en een fijnmazig langzaam vervoersnetwerk naar andere wijken, zoals bruggen over het Merwedekanaal.

Te onderzoeken alternatieven: het speelveld Merwedekanaalzone

Op basis van de voorgaande aannames wordt het minimale, tussen en maximale programma voor zover het gaat om het aantal daarmee samenhangende verkeersbewegingen beoordeeld. Dit leidt dan tot zes te onderzoeken alternatieven, zie Tabel 3-6.

Tabel 3-6 Te onderzoeken programma-alternatieven

	Programma minimaal	Programma tussen	Programma maximaal
Verkeer regulier	Programma-alternatief A1	Programma-alternatief B1	Programma-alternatief C1
Verkeersarm	Programma-alternatief A2	Programma-alternatief B2	Programma-alternatief C2

Gevoeligheidsanalyses: 'Combi hoog' en 'Combi Midden Verkeersarm'

Als gevoeligheidsanalyse is naast de programma-alternatieven ook gekeken naar een programma-alternatief waarbij zowel de ontwikkeling voor de Merwedekanaalzone in cumulatie met de ontwikkeling van het Beurskwartier is beschouwd in het maximale programma. Deze situatie is aangeduid als programma-alternatief 'Combi hoog' 2030[3] en is een weergave van de maximale verkeersdruk in het studiegebied. Deze situatie is beschouwd voor de volgende milieuthema's:

- Verkeer en vervoer
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Gezondheid.

Als tweede gevoeligheidsanalyse is tevens een plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm[4]' 2030 doorgerekend. Dit is het programma-alternatief B2 voor de Merwedekanaalzone in cumulatie met de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Deze situatie is alleen beschouwd voor het meest relevante milieuthema: Verkeer en vervoer.

[3] Zie ook Tabel 4-2 voor effecten
[4] *Idem*

4 SAMENVATTING MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten zoals gepresenteerd in het deel B van voorliggend planMER samengevat. Allereerst wordt in paragraaf 4.1 kort ingegaan op de beoordelingsmethodiek, waarna in paragraaf 4.2 de effectbeoordelingen conform deze methodiek in een overzichtstabel (Tabel 4-1) zijn weergegeven. Na de tabel volgt per criterium een toelichting op het algemene beeld van de effecten van ieder programma-alternatief. Tot slot wordt een conclusie gepresenteerd over de kansen en risico's voor de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone ten aanzien van de onderzochte milieuthema's.

4.1 Beoordelingsmethodiek

Alle milieuthema's zijn allereerst aan de hand van gebiedsinformatie gescreend op relevantie en onderscheidenheid. Voor de relevante en onderscheidende milieuthema worden de effecten vervolgens waar mogelijk en relevant kwantitatief in beeld gebracht (bijvoorbeeld met behulp van rekenmodellen). Waar een kwantitatieve aanpak niet mogelijk of nodig is worden de effecten kwalitatief beschreven. Met de volwaardige breedte van de te beschouwen milieuthema's in het planMER, kan de milieu-informatie in dit MER ook van dienst zijn in de vervolgstadia van gebiedsontwikkeling. De milieueffecten worden voor ieder programma-alternatief beoordeeld op basis van een vijfpuntschaal, zoals weergegeven in Tabel 4-1.

Tabel 4-1 Beoordelingsschaal MER

Score	Toelichting
++	Sterke verbetering/ groot positief effect in vergelijking met de referentiesituatie
+	Verbetering/ positief effect in vergelijking met de referentiesituatie
0	Geen wezenlijk verschil met de referentiesituatie
-	Verslechtering/ negatief effect in vergelijking met de referentiesituatie
- -	Sterke verslechtering/ groot negatief effect in vergelijking met de referentiesituatie

Ambitiewaaier gezonde verstedelijking

In de omgevingsvisie worden de kaders en ambities voor de Merwedekanaalzone uitgewerkt aan de hand van thema's voor duurzame gezonde verstedelijking. Deze thema's vinden hun weerslag in de milieuthema's zoals deze zijn behandeld in voorliggend planMER. Voor de volgorde en naamgeving is, conform m.e.r.-methodiek, aangesloten bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Derhalve wijkt de volgorde in dit planMER af van de thema's uit de waaier van de Omgevingsvisie. De afzonderlijke thema's komen als volgt terug in voorliggend MER:

- Gezonde leefomgeving
  - Hoofdstuk 7: Geluid
  - Hoofdstuk 8: Luchtkwaliteit
  - Hoofdstuk 9: Gezondheid
  - Hoofdstuk 10: Hittestress
- Mobiliteit
  - Hoofdstuk 6: Verkeer en vervoer
- Water
  - Hoofdstuk 11: Bodem en water
  - Hoofdstuk 16: Veiligheid
- Natuur en groen
  - Hoofdstuk 10: Hittestress
  - Hoofdstuk 13: Natuur
- Energie
  - Hoofdstuk 12: Duurzaamheid
- Bodem
  - Hoofdstuk 11: Bodem en water



- Materialen en Hergebruik
  - Hoofdstuk 12: Duurzaamheid
- Kosten en waarden
  - Hoofdstuk 14: Ruimtelijke kwaliteit
  - Hoofdstuk 15: Erfgoed
  - Hoofdstuk 16: Veiligheid

4.2 Algemeen beeld milieueffecten

In onderstaande Tabel 4-2 zijn de effectbeoordelingen van de milieuthema's weergegeven per programma-alternatief. Onder de tabel wordt per beoordelingscriterium een algemeen beeld van de effecten in ieder programma-alternatief gepresenteerd.

Ten opzichte van het beoordelingskader uit de NRD is sprake van enkele kleine wijzigingen. Het thema woon- en leefmilieu is beschreven in vier hoofdstukken, te weten:

- Geluid. Dit hoofdstuk gaat in op effecten ten aanzien van:
  - Wegverkeerslawaai
  - Hinder tijdens de aanleg
  - Bedrijven en milieuhinder
- Luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk gaat in op effecten ten aanzien van:
  - Verandering in concentraties NO_2
  - Verandering in concentraties PM_{10}
  - Verandering in concentraties $PM_{2.5}$
- Gezondheid. Dit hoofdstuk gaat in op effecten ten aanzien van:
  - Geluid
  - Lucht
  - Hinder tijdens de aanleg
  - Beweging; mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd
- Hittestress. Dit hoofdstuk gaat in op effecten (inclusief toepassing van klimaatgroen) ten aanzien van:
  - Hitte-eilandeffect
  - Skyviewfactor
  - Zonuren

Tabel 4-2 Overzicht effectbeoordelingen

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Plan 'Combi Midden Verkeersarm'	Plan 'Combi Hoog'
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid autoverkeer	Kwaliteit verkeersafwikkeling/ congestiekans (intensiteits-capaciteitsverhouding I/C) op wegvakken en kruisingen	0	0	0	-	0	- -	- -	-	- -
	Kwaliteit openbaar vervoer	Afstand tot ov-haltes/ draagvlak voor ov	0	+	+	+	+	+	+	0	+
	Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	0	0	+ +	+	+ +	+	+	++	+
	Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid in relatie tot vormgeving en weginrichting versus verkeersintensiteit	0	0	0	-	0	-	-	0	-
Woon- en leefmilieu	Geluid	Wegverkeerslawaai; geluid belast oppervlak	0	0	0*	0	0	-	0	n.v.t.	0
		Wegverkeerslawaai; aantal (ernstig) geluidgehinderden	0	-	-*	- -	- -	- -	- -	n.v.t.	- -
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0	-	-	-	-	-	-	n.v.t.	n.v.t.
		Bedrijven en milieuhinder; geluid-, geur of stofbelasting als gevolg van bedrijven en overige activiteiten (aantal gehinderden op basisnormen)	0	-	-	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
	Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties NO_2 op toetslocaties	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	0
		Verandering in concentraties PM_{10} op toetslocaties	0	-	-	-	-	-	-	n.v.t.	-
		Verandering in concentraties $PM_{2,5}$ op toetslocaties	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	0
	Gezondheid	Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	n.v.t.	- -

		Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit (voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$)	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	0
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0	-	-	-	-	-	-	n.v.t.	-
		Beweging; mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	0	+	+	+	+	+	+	n.v.t.	+
	Hittestress	Hitte-eilandeffect	0	+	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.
		Skyviewfactor	0	+	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.
		Zonuren	0	+	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.
Bodem en water	Bodemopbouw	Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
	Bodemkwaliteit	Effect op de kwaliteit van bodem en grondwater	0	+	+	+	+	++	++	n.v.t.	n.v.t.
	Waterberging	Bijdrage aan de water-neutrale opvang en berging hemelwater	0	++	++	++	++	+	++	n.v.t.	n.v.t.
	Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering	0	+	++	+	++	+	++	n.v.t.	n.v.t.
Duurzaamheid	Energie	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	0	+	++	+	++	+	++	n.v.t.	0
	Materialen en grondstoffen	Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau (gesloten grondbalans, bijzondere materialen	0	++	++	+	+	++	++	n.v.t.	0
Natuur	Beschermde gebieden	Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
		NNN	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
		Groenstructuur Utrecht	0	+	++	+	++	-	-	n.v.t.	n.v.t.
	Beschermde soorten	Beschermde soorten	0	+	++	+	++	+	++	n.v.t.	n.v.t.

Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke structuur	Mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd	0	++	++	++	++	++	++	n.v.t.	n.v.t.
	Ruimtelijk beeld	Mate waarin de MWKZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	0	+	+	+	+	++	++	n.v.t.	n.v.t.
Erfgoed	Archeologie	Effect op archeologische waarden	0	-	-	-	-	-	-	n.v.t.	n.v.t.
	Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	-	-	n.v.t.	n.v.t.
Veiligheid	Plaatsgebonden risico	Risicocontour (aantal gehinderden op basis grenswaarden)	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
	Groepsrisico[5]	Groepsrisico beoordeling dan wel berekening	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	n.v.t.	n.v.t.
	Calamiteiten	Zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten	0	0	0	-	-	-	-	n.v.t.	n.v.t.
	Waterveiligheid	Veiligheidsniveau waterkering	0	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.
	Sociale veiligheid	Effecten op sociale controle en sociale veiligheid	0	+	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.

[5] Door de gemeente is aangegeven dat er voor de Q8 een overeenkomst is die er op neerkomt dat LPG verkoop moet worden gestopt zodra het een conflict geeft met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de BP vinden er momenteel besprekingen plaats over een mogelijke beëindiging van de verkoop van LPG. Als beide overeenkomsten daadwerkelijk van kracht zijn of worden, dan zijn er van externe veiligheidsrisico's bij de tankstations geen sprake meer en vervalt het negatieve effect. Voor nu worden de negatieve effecten nog wel opgenomen. Doordat nog niet exact bekend is, waar wat gerealiseerd gaat worden kunnen er geen onderscheidende effecten aangeduid worden.

4.2.1 Verkeer en vervoer

Bereikbaarheid autoverkeer

Programma-alternatief A1 laat een verkeersbelasting zien die op veel wegvakken vergelijkbaar is met de autonome ontwikkeling, of een beperkte groei heeft tot 2%. Programma-alternatief A1 scoort daarmee neutraal (score: 0). Het programma-alternatief met een verkeersarm beleid (Alternatief A2) heeft een lagere verkeersbelasting. Voor dit programma-alternatief zijn geen verkeersgegevens bepaald en het is verkeerskundig niet beoordeeld. Voor programma-alternatief B1 geldt op veel wegvakken een toename van circa 2-7% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Programma-alternatief B1 scoort hiermee negatief (score: -). Programma-alternatief B2 daarentegen is vergelijkbaar met de situatie in de autonome ontwikkeling en laat een toename zien van circa 0-3% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Omdat de toename in de spitsen vooral gericht is in de rustige 'tegenrichting' scoort dit programma-alternatief neutraal (score: 0). Programma-alternatief C1 scoort vanwege de verslechterde verkeersafwikkeling op de Europalaan, de aansluiting met de A12, de Lessinglaan en de Dominee Martin Luther Kinglaan op het criteria bereikbaarheid autoverkeer zeer negatief (score: - -). De totale bereikbaarheid van autoverkeer verslechtert sterk. De bereikbaarheid van het autoverkeer is in programma-alternatief C2 beter dan programma-alternatief C1. Maar de totaalscore is nog (net) zeer negatief (score: - -) voor beide programma-alternatieven.

Kwaliteit openbaar vervoer

De realisatie van busbaan Transwijk en Dichterswijk draagt bij aan een vlottere verbinding richting het Centraal Station en de herinrichting maakt het mogelijk om meer doorsteekjes te maken waardoor bushaltes beter bereikbaar zijn en de loopafstanden verkort zullen worden. Alle alternatieven scoren hiermee op dit criterium positief (score: +).

Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen

Om de bereikbaarheid van het stadseiland te vergroten zullen er additionele voetganger- en fietsbruggen aangelegd worden. Dit vergroot de bereikbaarheid van het stadseiland waardoor het bereikbaar wordt vanuit de omliggende wijken, zoals de Dichterswijk/Parkhaven, de Rivierenwijk, Transwijk en Oog in Al. Daarnaast komen er door de herinrichting van de Merwedekanaalzone meer fietsvoorzieningen en zal het eenvoudiger zijn om door het gebied heen te fietsen/lopen. De barrièrewerking neemt hierdoor sterk af. De alternatieven scoren hierdoor positief op de kwaliteit van de langzaam verkeersverbindingen (score: +).

In programma-alternatief A1 en programma-alternatief B2 neemt de intensiteit op de Beneluxlaan ten opzichte van de autonome ontwikkeling af, waardoor de oversteekbaarheid daar verbetert. Deze twee alternatieven scoren hierdoor zeer positief (score: ++).

Parkeren

Hoewel het parkeerregime in de alternatieven wijzigt ten opzichte van de autonome ontwikkeling en verder aangescherpt wordt in de verkeersarme alternatieven, blijft het parkeren afgestemd op die geldende situatie. Er wordt geen uitwijkgedrag verondersteld, of waar nodig voorkomen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt. Alle alternatieven scoren hiermee op het criteria parkeren neutraal (score: 0).

Verkeersveiligheid

Bij een toename van de verkeerdruk wordt aangenomen dat de kans op ongevallen ook toeneemt. De alternatieven A1 en B2 scoren hiermee neutraal (score: 0), omdat de verkeersdruk vergelijkbaar blijft met de autonome ontwikkeling. De overige alternatieven hebben een grotere verkeersbelasting en scoren daarmee negatief (score: -).

Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030

De extra ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein in het tussen programma leidt tot een toename van verkeer op enkele wegvakken (Overste den Oudenlaan, Europaweg Zuid) en een toename op de Dominee Martin Luther Kinglaan en de Weg der Verenigde Naties (richting A2) en op de Graadt van Roggenweg (richting het Beurskwartier). Tevens is sprake van een toename van de verkeersdruk op de route naar het noorden en tijdens de spits op de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan. De plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' laat wel een beter doorstroming tijdens de spits op de aansluitingen van de A12. De Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030 scoort hiermee negatief (score: -) voor de bereikbaarheid autoverkeer.

Waar mogelijk en nodig worden de frequenties van bussen opgevoerd. Het effect op het gebruik van het openbaar vervoer zullen beperkt zijn. De score op het aspect openbaar vervoer is hiermee neutraal beoordeeld (score: 0).

Bij de realisatie van het project Merwedekanaalzone zijn, naast de voor fietsers gunstige aanpassingen, op het Westplein ook extra fietsbruggen over het kanaal voorzien. Hierdoor ontstaan ook voor het overige fietsverkeer meer verbindingen richting het centrum van de stad. Tevens kan vanwege de herinrichting van het Westplein gesteld worden dat de fietsvriendelijkheid van het Beurskwarier toeneemt. De totale beoordeling voor het langzaam verkeer is zeer positief (score: ++).

De beschikbare parkeerplaatsen en parkeeroplossingen in de Merwedekanaalzone worden afgesteld op de geldende normen. In dit verkeersarme programma-alternatief wordt uitgegaan voor een kwalitatief goede en voldoende parkeervoorziening voor fietsparkeren. Door monitoring van de verkeersdruk in de omgeving wordt bekeken of uitwijkgedrag optreedt. Wanneer dit aan de orde is, heeft de gemeente de mogelijkheid om aanvullende maatregelen te treffen. De parkeerdruk op de omgeving neemt hiermee niet toe of af. Het aspect parkeren scoort hierdoor neutraal (score: 0).

Op enkele wegen in het studiegebied neemt de verkeersdruk toe, terwijl op andere wegen de verkeersdruk juist weer afneemt. In totaal blijft de kans op ongevallen en conflicten met langzaam verkeer dan ook ongeveer gelijk. In totaal blijft de verkeersveiligheid gelijk en scoort hiermee neutraal (score: 0).

Plansituatie ‘Combi Hoog’ 2030

De extra ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein in het maximale programma leidt vooral tot een toename van verkeer op de westelijke inprikker via de Dominee Martin Lutherkinglaan richting de A2. Er zijn vier wegvakken waarop de I/C-verhoudingen verslechteren en verschuiven naar een andere I/C-klasse (2 spitsen op de Lessinglaan, 1 spits Europalaan, 1 spits Vleutensebaan). Tevens heeft de aansluiting met de A12 een verslechterde verkeersafwikkeling. In totaal scoort de plansituatie ‘Combi hoog’ op het onderdeel gemotoriseerd verkeer zeer negatief (score: - -).

Waar mogelijk en nodig worden de frequenties van bussen opgevoerd. Het effect op het gebruik van het openbaar vervoer zullen beperkt zijn. De score op het aspect openbaar vervoer is hiermee neutraal (score: 0).

Bij de realisatie van het project Merwedekanaalzone zijn, naast de voor fietsers gunstige aanpassingen, op het Westplein ook extra fietsbruggen over het kanaal voorzien. Hierdoor ontstaan ook voor het overige fietsverkeer meer verbindingen richting het centrum van de stad. Wel neemt de verkeersdruk op meerdere wegen toe waardoor oversteekbaarheid daar afneemt. Tevens kan vanwege de herinrichting van het Westplein gesteld worden dat de fietsvriendelijkheid van het Beurskwarier toeneemt. De totale beoordeling voor het langzaam verkeer is licht positief (score: +).

De beschikbare parkeerplaatsen en parkeeroplossingen in de Merwedekanaalzone worden afgesteld op de geldende normen. De parkeerdruk op de omgeving neemt hiermee niet toe of af. Het aspect parkeren scoort hierdoor neutraal (score: 0).

In een groot deel van het studiegebied neemt de verkeersdruk toe waarmee de kans op ongevallen en conflicten met langzaam verkeer ook toe nemen. Vanwege de herinrichting van het Westplein neemt daar de verkeersdruk juist af. In totaal neemt de verkeersveiligheid af en scoort hiermee licht negatief (score: -).

4.2.2 Woon- en leefmilieu

Geluid

Wegverkeerslawaai

Voor bijna alle programma-alternatieven neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met minder dan 5%. In programma-alternatief C1 neem het totale geluid belast oppervlak echter toe met afgerond circa 6%. Programma-alternatief C1 is derhalve negatief beoordeeld (score: -). Alle overige programma-alternatieven zijn neutraal beoordeeld (score: 0).

Wel vindt er een verschaling plaats naar een hogere geluidbelastingklasse in alle programma-alternatieven. Dit komt neer op een toename van het aantal ernstig gehinderden van 19% (A1/2), 35% (B1), 33% (B2), 31% (C1) en 41% (C2). Bij programma-alternatief A1/A2 is dit minder dan 20%, waardoor deze programma-

alternatieven negatief zijn beoordeeld (score: -). Bij programma-alternatieven B en C is dit meer dan 20%, waardoor deze programma-alternatieven zeer negatief zijn beoordeeld (score: - -).

Hinder tijdens de aanleg

Aangenomen wordt dat in alle programma-alternatieven sprake zal zijn van hinder tijdens de aanleg. De verschillen tussen het type bedrijvigheid in de aanlegfase tussen de verschillende programma-alternatieven is in relatie tot de gehele aanlegfase minimaal verschillen, derhalve scoren alle programma-alternatieven gelijk. Ondanks dat sprake is van een toename van hinder ten opzichte van de huidige situatie, wordt dit criterium negatief (en niet zeer negatief) beoordeeld (score: -), vanwege het feit dat de effecten tijdelijk zijn en vanwege de aanname dat de geluidvoorschriften nageleefd zullen worden.

Bedrijven en milieuzonering

De nieuwbouwlocaties (of locaties waar al nieuwe woningen zijn gebouwd) bevinden zich voor programma-alternatief A grotendeels buiten de geluidhindercontouren van de bedrijven. Er zijn voldoende mogelijkheden om de woongebieden in te richten. Echter, de mogelijkheden zijn wel beperkter dan in de andere programma-alternatieven. Het criterium bedrijven en milieuhinder voor programma-alternatieven A1 en A2 is negatief beoordeeld (score: -).

Voor het programma-alternatief B wordt ook nog meer bedrijven uitgeplaatst en blijft in de Merwedekanaalzone de lichtere industrie /bedrijvigheid over. Er zijn hier meer mogelijkheden om de woongebieden goed in te richten, omdat er meer bedrijven uitgeplaatst worden. De programma-alternatieven B1 en B2 zijn neutraal beoordeeld (score: 0).

In het programma-alternatief C blijft er praktisch geen bedrijvigheid over binnen het gebied. Ook zal de overblijvende bedrijvigheid gezien de geringe geluidhindercontouren naar verwachting geen hinder veroorzaken. Programma-alternatieven C1 en C2 zijn derhalve neutraal beoordeeld (score: 0).

Luchtkwaliteit

Het aantal blootgestelden in alle programma-alternatieven binnen de NO_2 concentratieklasse 20-25 µg/m³ is maar beperkt hoger dan de referentiesituatie en is neutraal beoordeeld (score: 0). Voor PM_{10} is wel sprake van een (kleine) toename van het aantal blootgestelden, maar in geen van de programma-alternatieven is sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie of overschrijding van de norm voor het 24-uursgemiddelde. Dit is negatief beoordeeld (score: -). Voor $PM_{2,5}$ vinden er geen verschuivingen plaats binnen de concentratieklassen en is neutraal beoordeeld (score: 0). Onderling is er tussen de programma-alternatieven geen verschil in effectbeoordeling.

Gezondheid

Geluid

Voor geluid is sprake van een toename plaats van enkele honderden blootgestelden met een zeer matige en onvoldoende milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 5 en 6). Aan alle programma-alternatieven is een negatieve effectbeoordeling toegekend (score: - -), omdat het een toename van meer dan 1% adressen betreft bij een zeer matige tot onvoldoende milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 5 en 6).

Luchtkwaliteit

Voor zowel NO_2, PM_{10} als $PM_{2,5}$ geldt dat er geen blootgestelden zijn binnen GES-klassen 5 of hoger. Derhalve is het thema gezondheid in relatie tot luchtkwaliteit neutraal (score: 0) beoordeeld.

Hinder tijdens de aanleg

De exacte uitvoer van de aanleg is nog niet bekend, maar gezien de omvang van de werkzaamheden is enige mate van hinder niet uit te sluiten. Om deze reden is dit aspect als negatief (score: -) beoordeeld voor alle programma-alternatieven.

Beweging

Uit de omgevingsvisie van de Merwedekanaalzonde blijkt de ambitie om de openbare ruimte speels in te richten om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Onderdeel hiervan is het bevorderen van een groene leefomgeving voor mens en dier. Daarnaast wordt met het groeien van de stad in dit deel van de stad rekening gehouden met het aanleggen van recreatieve voorzieningen. De exacte uitvoer en aanleg van groen en recreatieve voorzieningen is nog niet bekend, maar gezien deze ambities is het criterium bewegen positief beoordeeld (score: +) voor alle alternatieven.

Hittestress

Vanwege het relatief kleine verschil in de verhouding verhard oppervlak, water en groen tussen de referentiesituatie en de programma-alternatieven, is voor alle alternatieven – net als voor de referentiesituatie – sprake is van een toename van 5 graden ºC ten opzichte van een situatie op het platteland. Voor wat betreft het criterium Skyviewfactor is er alleen in programma-alternatief B en C sprake van hoge bebouwing. Dit impliceert dat er sprake is van een toename van de blokkering van zicht op de hemelkoepel en een verslechtering van de ventilatie. Voor wat betreft het aantal zonuren zijn alle programma-alternatieven niet onderscheidend. Hittestress is niet direct afhankelijk van het verkeersontwerp en dus is geen onderscheid te maken tussen de reguliere en verkeersarme ontwerpen.

Aangezien de omgevingsvisie voorziet in toepassing van klimaatgroen en een groene inrichting van de openbare ruimte voor hittebestrijding, zal er sprake zijn van positieve effecten voor alle beoordelingscriteria voor alle programma-alternatieven (score: +).

4.2.3 Bodem en water

Bodemopbouw

De gronden die binnen het plangebied voorkomen hebben geen bijzondere status. Daarnaast is door het realiseren van de huidige bebouwing en cunetten de bodem reeds geroerd. Grote negatieve effecten worden daarom door de planontwikkeling ook niet verwacht. Ondanks de grotere toename van verharding bij de verschillende alternatieven zijn er geen negatieve of positieve effecten te verwachten. Alle alternatieven scoren daarom neutraal (score: 0). De manier van ontwerpen ten behoeve van het verkeer speelt hierin geen rol en leidt niet tot andere effectscores.

Bodemkwaliteit

Voor alle alternatieven wordt bij herontwikkeling de bodem gesaneerd op bodemverontreinigingen. Dit is positief voor de bodemkwaliteit. In het geval van een hogere intensiteit aan ontwikkelingen, zoals het geval is bij maximale programma in programma-alternatief C, is er een grotere kans op de noodzaak van sanering van aanwezige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig, wat leidt tot een positief effect. Programma-alternatief A en B leiden tot enige verbetering van de bodemkwaliteit/grondwaterkwaliteit (score: +). Programma-alternatief C leidt gezien het grote oppervlak (footprint) tot een sterke verbetering van de bodemkwaliteit/grondwaterkwaliteit (score: ++).

Waterberging

Bij alle alternatieven wordt het hemelwater afgekoppeld van de gemengde riolering en geborgen/vertraagd afgevoerd/geïnfiltreerd in het plangebied. Dit betekent dat alle alternatieven in verschillende mate positief scoren ten opzichte van de referentiesituatie.

Door de afname aan groen oppervlak en de hogere wateropgave bij programma-alternatief C scoort dit matig positief (score: +). Bij programma-alternatief A en B neemt het oppervlak groen en water beide toe en is de wateropgave lager dan programma-alternatief C. Deze twee alternatieven scoren daarom sterk positief (++). De alternatieven met een lage verkeersintensiteit worden ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit positiever beoordeeld gezien de mogelijkheden voor de afname van verharding en de toename aan groen.

Riolering

De alternatieven met een hogere dichtheid (B en C) hebben een hogere vuilwaterafvoer richting het rioolstelsel en de zuivering. De afkoppeling van hemelwaterafvoer van de riolering heeft op de belasting van het rioolstelsel vanwege de piekafvoer bij hevige neerslag een hogere impact dan de toename van vuilwater. Alle alternatieven worden daarom positief beoordeeld.

Zoals bij de beoordeling van het aspect waterberging is aangegeven moet bij een lagere verkeersintensiteit de infrastructuur worden aangepast. Dit biedt kansen waarmee aanpassingen gedaan kunnen worden op het gebied van het afkoppelen van verhardingen. De verkeersarme alternatieven worden daarom positief beoordeeld (score: ++) ten opzichte van de huidige verkeerssituatie.

4.2.4 Duurzaamheid

Duurzame energie

In alle programma-alternatieven zal de energievraag in het gebied stijgen en daarmee ook de CO_2-productie. Echter, gezien de grootschaligheid van de planontwikkeling, liggen er kansen ten aanzien van duurzaamheid. Bij een overkoepelende inzet van duurzame energieopwekking en energiebesparing voor het plangebied wordt er meer CO_2 gereduceerd dan de som van kleine individuele initiatieven in het gebied. De CO_2-afname door dergelijke gebied-omvattende maatregelen is in dat geval groter dan de CO_2-toename door de groei van de energievraag, waarmee de effectbeoordeling positief (score: +) is voor de mogelijkheden voor CO_2-besparing voor de alternatieven waarbij het verkeer regulier wordt ontworpen.

Door verkeersarm ontwerpen wordt beoogd de keuze van vervoerswijze van de nieuwe gebruikers van het plangebied te beïnvloeden, waarbij een modal shift wordt bewerkstelligd van auto naar openbaar vervoer respectievelijk fiets. Dit heeft zeer positief effect (score: ++) op de reductie van de CO_2-uitstoot.

Materialen en grondstoffen

Hergebruik van bestaande infrastructuur zal wellicht alleen (deels) mogelijk zijn in programma-alternatief A. In de programma-alternatieven B en C zullen meer mogelijkheden zijn voor hergebruik van materialen en toekomstbestendig bouwen als eerste stappen naar een circulaire materialenstroom.

In programma-alternatief A wordt veelvuldig gemaakt van het bestaande vastgoed en wordt het minst gesloopt en nieuw gebouwd. Dit is als zeer positief beoordeeld (score: ++). Aangezien de reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen in programma-alternatief B in beperkte mate behaald kan worden, is dit als positief (score: +) beoordeeld. In programma-alternatief C wordt veel nieuw gebouwd en wordt bestaand vastgoed (en infrastructuur) gesloopt. Daarnaast biedt dit programma wooneenheden voor een grote diversiteit aan doelgroepen en kantoor- en publieksruimten voor creatieve en innovatieve bedrijven en organisaties. Dit biedt kansen voor de deeleconomie. Programma-alternatief C is derhalve zeer positief beoordeeld (score: ++) op de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen.

Voor beide bovengenoemde aspecten wordt opgemerkt dat het noodzakelijk is om kwaliteit bevorderende maatregelen te treffen om de ambitie energieneutraal te halen, zoals het toepassen van de energiepresentatie, GPR en milieuprestatie gebouwen.

4.2.5 Natuur

Natura 2000

Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn voor alle alternatieven uitgesloten.

Passende beoordeling

Vanwege de afstand van minimaal 6 kilometer tussen de Merwedekanaalzone en de Natura 2000-gebieden is de directe aantasting van deze gebieden uitgesloten. Het toekomstig gebruik van de Merwedekanaalzone leidt tot een daling van de stikstofdepositie in een groot aantal Natura 2000- gebieden. De overige potentiële effecten van de Merwedekanaalzone leiden tevens niet tot overschrijding van de drempelwaarden. Hiermee bestaat zekerheid dat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Derhalve scoren alle programma-alternatieven neutraal (score: 0).

NatuurNetwerk Nederland (NNN)

Het NatuurNetwerk Nederland ligt op grote afstand van het plangebied (minimaal 5 kilometer). Omdat externe werking van plannen niet van toepassing is op het NNN, zijn effecten voor alle alternatieven uitgesloten. Derhalve scoren alle programma-alternatieven neutraal (score: 0).

Groenstructuur Utrecht

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone komen – met uitzondering van de gewenste verbinding Merwedekanaalzone-Park Transwijk – geen elementen voor die van belang zijn voor de groenstructuur van de stad Utrecht. De grenzen van het plangebied zijn echter wel belangrijke dragers van de groenstructuur. Door het koppelen van recreatieve routes langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een route van 11 kilometer voor langzaam verkeer, met aandacht voor groen, ecologie en cultuurhistorie. De groenstructuur in het plangebied is als kader opgenomen in de Omgevingsvisie. De herinrichting van het plangebied heeft geen gevolgen voor de inrichting van de wegen op de randen. Het aan deze wegen

gekoppelde groenbeleid kan worden gecontinueerd. De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft echter wel gevolgen voor de oppervlakte en kwaliteit van de gemeentelijke groenstructuur. Het groenoppervlak neemt in programma-alternatieven A en B toe en in programma-alternatief C af, waarbij het aannemelijk is dat verbeteringen in de groenstructuur in de Merwedekanaalzone op termijn deel uit gaan maken van het groenstructuurplan. Derhalve worden programma-alternatieven A en B positief beoordeeld en programma-alternatief C negatief (score: -). Aangezien in de verkeersarme programma-alternatieven uitgegaan wordt van meer ruimte voor een groene inrichting, scoren programma-alternatieven A2 en B2 positiever dan wanneer het verkeer regulier geregeld wordt (score: ++). Voor programma-alternatief C is deze bijdrage geen reden om de beoordeling te wijzigen, omdat naar alle waarschijnlijkheid nog steeds sprake is van een afname van het groenoppervlak.

Beschermde soorten

Bij het slopen van bestaande bebouwing t.b.v. de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaan vaste nest- en verblijfplaatsen van vogels en vleermuizen verloren. Dit effect is bij alle alternatieven waarschijnlijk van gelijke orde van grootte. De huidige dichtheid van beschermde soorten in het plangebied is zeer laag. Doordat er fauna-inclusief gebouwd wordt bij de herinrichting wordt het plangebied na afronding weer geschikt en wellicht geschikter voor de betreffende soorten. Uiteindelijk kan het aantal vaste nest- en verblijfplaatsen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Deze mogelijkheden zijn in beginsel onafhankelijk van de dichtheid van de bebouwing en de verkeersintensiteit. Echter, programma-alternatieven A en B laten meer ruimte voor groen en zijn derhalve positiever beoordeeld dan programma-alternatief C. Ook geldt dat de verkeersarme programma-alternatieven meer kansen bieden voor de ontwikkeling van groen dan in de programma-alternatieven waarin het verkeer regulier is ontworpen. Daardoor geldt voor programma-alternatieven A en B een positievere score dan programma-alternatief C en zijn daarnaast de verkeersarme programma-alternatieven positiever beoordeeld dan de programma-alternatieven waarbij het verkeer regulier is ontworpen.

4.2.6 Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke structuur

Bij alle programma-alternatieven, maar zeker bij een hoog stedelijk woonmilieu (programma-alternatief C), hoort een systeem van stadsstraten en een sterke aanhechting met omliggende wijken. Dit versterkt het gebruik van OV, fiets- en voetgangersverkeer en het gebruik van voorzieningen tussen de verschillende gebiedsdelen. Dit systeem heeft op die manier een (gebied overschrijdend) positief effect op de toekomstwaarde. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt kansen voor een herziening van het ruimtelijk model, namelijk het systeem van hoofdwegen met parallelwegen, naar een systeem van stadstraten en boulevards (evt. in combinatie met parallelwegen). Voor alle alternatieven is een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke structuur en is derhalve zeer positief beoordeeld (score: ++). Omdat door minder autoverkeer de barrièrewerking van de Europalaan licht zal afnemen voegt het verkeersarme alternatief licht positief toe aan de effectbeoordeling. Dit geeft echter geen verschil in de toch al positieve score.

De transformatie van de MWKZ biedt kansen voor het ‘rondje Kanaleneiland’, een recreatieve route die is voorzien rondom Kanaleneiland en die een unieke buitenruimte toevoegt aan Utrecht (ook genoemd: Route Stadseiland). Deze ontwikkelkans komt naar voren in alle programma-alternatieven en zal een zeer positief effect hebben op de ruimtelijke structuur (score: ++).

Ruimtelijk beeld

De dominante aanwezigheid van de hoofdwegen in het huidige ruimtelijke beeld is negatief. De programma-alternatieven geven echter onvoldoende aanleiding om dit op een andere manier te kunnen beoordelen; er treedt noch verbetering noch verslechtering op. Het is bovendien onduidelijk hoe het verkeersarme alternatief van invloed is op de ruimtelijke beleving. De intimiderende schaal (barrièrewerking) van de hoofdwegen in de referentiesituatie blijft immers ongewijzigd (score: 0).

De voorgenomen toename van de hoeveelheid groen langs de route langs het Merwedekanaal heeft een positief effect in alle verschillende programma-alternatieven (score: +). Mogelijk wordt het landelijke karakter door een toegenomen gebruik aangetast, maar tegelijk kan door die levendigheid de belevingswaarde als hoger worden ervaren. De effectbeoordeling is neutraal (score: 0). De toename van (geclusterde) hoogbouw in programma-alternatief C versterkt de identiteit en de belevingswaarde van het gebied (score: ++).

4.2.7 Erfgoed

Archeologie

Voor het gehele plangebied dat nog invulling behoeft, kan gesteld worden dat de archeologische verwachting gelijk is. De realisatie van woningen of bedrijven zal in alle alternatieven zorgen voor bodemberoerende werkzaamheden en hebben daardoor een kans op aantasting van archeologische waarden. Alle alternatieven scoren derhalve negatief (score: -). Hierbij wordt de kanttekening geplaatst dat het programma maximaal daarbij wel de grootste kans op aantasting van archeologische waarden heeft.

Cultuurhistorie

Het plangebied omvat diverse cultuurhistorische monumenten en zichtlijnen. De monumenten in het gebied zijn beschermd en zullen in de planontwikkeling behouden blijven en worden ingepast. Deze monumenten worden dus niet aangetast. Wel kan de zichtbaarheid van de historische gebouwen door de mate van verdichting verdwijnen en zijn ze niet meer als zodanig herkenbaar in het plangebied. Er gelden dus meer aandachtspunten vanuit de optiek van cultuurhistorie bij programma-alternatief C dan de andere programma-alternatieven. Echter, in de huidige situatie zijn deze waarden tevens niet herkenbaar in het gebied en is het gebied weinig toegankelijk. Om die reden zijn programma-alternatief A en programma-alternatief B neutraal beoordeeld (score: 0) en is programma-alternatief C als negatief beoordeeld (score: -).

4.2.8 Veiligheid

Plaatsgebonden risico

Als gevolg van de voorgenomen planontwikkeling komt er in het plangebied ruimte voor extra woningen, worden bestaande kantoren benut en komen er verschillende publieksfuncties. Net als in de huidige situatie liggen er geen (beperkt) kwetsbare objecten in de $PR10^{-6}$ contour van de tankstations en de rijksweg 12 (A12). Voor de toekomstige situatie moetende voorgenomen planontwikkeling buiten de $PR10^{-6}$ contour van de genoemde risicobronnen blijven. Wettelijk bepaald is dat (beperkt) kwetsbare objecten niet toegestaan zijn in een $PR10^{-6}$ contour. Ervan uitgaande dat hier rekening mee wordt gehouden, heeft de ontwikkeling van Merwedekanaalzone geen effect (score: 0) c.q. kent geen aandachtspunten vanuit de bestaande risicobronnen. De alternatieven zijn hierin niet onderscheidend.

Groepsrisico

Het groepsrisico is alleen relevant bij beide tankstations, omdat uitsluitend van deze risicobronnen het invloedsgebied de plangrenzen van de Merwedekanaalzone overschrijden. Aangezien er twee risicobronnen zijn waar de voorgenomen planontwikkelingen kunnen leiden tot een toename in het groepsrisico, waarbij het groepsrisico dat al hoger was dan de oriëntatiewaarde nog hoger wordt. Dit is zeer negatief beoordeeld (score: - -)[6]. Doordat nog niet exact bekend is hoe de planontwikkeling vormgegeven gaat worden, kunnen er geen onderscheidende effecten aangeduid worden en scoren alle alternatieven gelijk.

Plasbrandaandachtsgebied

De plasbrandaandachtsgebieden van de A12 en het nabij gelegen spoortraject overschrijden de plangrenzen van de Merwedekanaalzone niet. De PAG levert daarom geen knelpunten op voor de beoogde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Calamiteiten

De voorgenomen planontwikkeling leidt tot een toename van de verkeersdrukte, waardoor de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten belemmerd kan worden. Waar knelpunten ontstaan voor verkeer, wordt voor de beoordeling van het aspect bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten uitgegaan van dezelfde beoordeling als gehanteerd in het verkeersonderzoek. Bij calamiteiten draait het naast bereikbaarheid ook om

[6] De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat er voor de Q8 een overeenkomst is gesloten waarin is vastgelegd dat LPG-verkoop direct wordt gestopt zodra dat een conflict geeft met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de BP vinden er momenteel besprekingen plaats over een mogelijke beëindiging van de verkoop van LPG. Wanneer beide overeenkomsten van kracht zijn of worden, dan is geen sprake meer van externe veiligheidsrisico's bij de tankstations en vervalt het negatieve effect. Voor nu worden de negatieve effecten nog wel opgenomen.

mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen, dan wel het gebied te ontvluchten. Er zijn voldoende ontsluitingsroutes (mensen hoeven niet met de auto te vluchten) en de voorgenomen planontwikkeling beïnvloedt die naar verwachting niet. Bereikbaarheid en ontvluchting tezamen leiden tot een negatieve beoordeling (score: -) voor programma-alternatief C. Negatieve effecten zijn bij programma-alternatief B minder sterk, maar zijn desalniettemin negatief beoordeeld (score: -). Programma-alternatief A is neutraal beoordeeld (score: 0).

Waterveiligheid

Het voornemen leidt niet tot een wijziging van de overstromingsrisico's. Er bevinden zich geen primaire, regionale of overige waterkeringen in het plangebied. De voorgenomen planontwikkeling heeft dus geen invloed op de keringen. Ook de beïnvloeding van de maatgevende hoogwaterstand door de voorgenomen planontwikkeling is nihil. De effecten op waterveiligheid zijn als neutraal beoordeeld (score: 0) voor alle programma-alternatieven.

Sociale veiligheid

Zoals ook gesteld in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (23 maart 2017) wordt de Merwedekanaalzone een levendig stadsdeel. Openbare ruimte wordt speels ingericht en er wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een aantrekkelijke omgeving. Detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen krijgen in plek in het gebied, waardoor plinten levendiger zullen worden. Het gebied zal hierdoor meer mensen aantrekken, ook in de avonduren, waardoor het gebied aantrekkelijk wordt en de sociale controle toeneemt. Aandacht gaat ook uit naar de realisatie van een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk. Hoe de invulling van de voorgenomen ontwikkelingen eruit komt te zien, is nog niet bekend. Hierdoor zijn er nog teveel open eindjes om te stellen dat de sociale veiligheid als geheel aanzienlijk verbetert. Wel wordt aangenomen dat het totale gebied en in het bijzonder voor deelgebied 5, waar nu sprake is van leegstand, door de realisatie van onder andere woonfuncties het gebied aantrekkelijker zal worden. Dit is positief van invloed op sociale veiligheid en is dus positief beoordeeld (score: +). De alternatieven zijn hierin naar verwachting niet onderscheidend.

5 MITIGERENDE MAATREGELEN

In dit hoofdstuk worden de voorgestelde mitigerende maatregelen in tabelvorm gepresenteerd. Deze mitigerende maatregelen zijn van toepassing op milieueffecten die in het deel B negatief zijn beoordeeld. Met behulp van deze maatregelen kunnen deze negatieve effecten worden verminderd. In de tabel staat tevens benoemd of de maatregelen meegenomen kan worden als aandachtspunt of geldt als (wettelijk) verplichte maatregel. Toegevoegd zijn ook belangrijke kwaliteit verbeterende maatregelen.

De voorgenomen planontwikkeling brengt voor een aantal milieuaspecten geen negatieve of zelfs positieve effecten met zich mee. Voor deze aspecten is het dan ook niet nodig om mitigerende maatregelen voor te stellen. Voor een aantal milieuaspecten is wel sprake van negatieve effecten. Om deze effecten te minimaliseren, zijn mitigerende maatregelen voorgesteld. Naast wettelijk verplichte en overige mitigerende maatregelen, worden tevens maatregelen voorgesteld die de ambities van de gemeente hard moeten maken: borging van kwaliteit verbeterende maatregelen. Om grip te houden om de beoogde kwaliteit van het gebied kunnen de daarvoor belangrijke maatregelen of aspecten worden gemonitord met behulp van het verplichte evaluatieprogramma.

Het overzicht van deze maatregelen, inclusief aanduiding of dit een wettelijke verplichting betreft, is weergegeven in Tabel 5-1.

Tabel 5-1 Overzicht mitigerende maatregelen planMER Merwedekanaalzone

Milieuaspect	Mitigerende maatregel	Borging
Verkeer	Ontwikkelen actieplannen UAB	Borging mitigerende maatregel
	Uitrollen mobiliteitsplan nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	Borging mitigerende maatregel
	Toepassen parkeermaatregelen (parkeernorm, fietsparkeren, deelautoplekken)	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Knijp op de route Daalsetunnel-Amsterdamsestraatweg	Borging mitigerende maatregel
	Component ‘menselijk gedrag’ meenemen in de verkeersmodellen	Borging mitigerende maatregel
	Herinrichting route tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug tot Westelijke Stadsboulevard	Borging mitigerende maatregel
	Toepassen dynamische verkeersmodellering om de aansluiting met de A12 robuuster maken	Borging mitigerende maatregel
	Toepassen langzaam-verkeersbruggen en langzaam-verkeerverbindingen (1 in DG4 en DG6, 2 in DG5)	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Toevoegen extra ov-haltes op loopafstand	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Invoeren betaald parkeren omliggende wijken	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Openbare ruimte is autovrij	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie

Geluid	De aanleg van geluidsarm asfalt (2 laags ZOAB)	Borging mitigerende maatregel en wettelijke verplichting
	Toepassen dove- of vliesgevels langs de Europalaan en A12	Borging mitigerende maatregel en wettelijke verplichting
	Eerstelijnsbebouwing langs drukke wegen als afscherming	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Minder geluidgevoelige functies in de plint	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Luchtkwaliteit	Kwetsbare groepen op afstand van A12 en doorgaande wegen houden	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Gezondheid	Nieuwe functies zo inrichten dat minder geluidgevoelige bestemmingen (i.e. kantoren) tussen drukkere wegen en woningen worden gepositioneerd	Borging mitigerende maatregel bij nadere planvorming
	Inrichting rustige binnen gebieden tussen de bouwblokken	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Inzet stil materieel tijdens aanlegfase	Borging mitigerende maatregel bij aanbesteding
Hittestress	Minimaliseren van verhard oppervlak (zorgen voor zo min mogelijk absorptie van zonlicht, meer verdamping)	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Maximaliseren van openingen tussen gebouwen (zorgen voor voldoende ventilatie)	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Maximaliseren van toepassing van groen en water (zorgen voor verkoeling door middel van extra schaduwvorming en lagere absorptie van zonlicht).	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Bodem en Water	Hergebruik van bestaande funderingen om graafwerkzaamheden te beperken en bodemopbouw zo min mogelijk te verstoren	Borging mitigerende maatregel bij aanbesteding
	Bodem saneren en geschikt maken voor nieuwe functies	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	100% van regenwater opvangen in het gebied	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	25% van de openbare ruimte groen / half verhard / water	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Duurzaamheid	Verbod op gasaansluitingen in het plangebied	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Voorschrijven minimum milieuprestatie van 0,5 per m^2 bvo	Borging kwaliteit verbeterende maatregel

	Voorschrijven minimum GPR score van 8 voor woningen binnen het projectgebied	Borging kwaliteit verbeterende maatregel
	Opzetten overkoepelende organisatie met integrale duurzaamheidsvisie	Aandachtspunt voor verdere planvorming
	Onderzoek naar mogelijkheden aanpassen ondergrondse infrastructuur en opslag van energie in de bodem	Aandachtspunt voor verdere planvorming
	Onderzoek naar innovatieve oplossingen voor hergebruik van afval	Aandachtspunt voor verdere planvorming
	Onderzoek naar kansen voor het opzetten van een deeleconomie	Aandachtspunt voor verdere planvorming
Natuur	Werken buiten de kwetsbare periode van beschermde soorten	Wettelijke verplichting (broedvogels, vleermuis, huismus, gierzwaluw)
	Tijdelijke verblijfplaatsen aanbieden voor beschermde soorten, voorafgaand aan de sloop	Wettelijke verplichting (vleermuis, huismus, gierzwaluw)
	Nieuwe verblijfplaatsen realiseren in de nieuwe bebouwing	Wettelijke verplichting (broedvogels, huismus, gierzwaluw)
	Rekening houden met verlichting	Wettelijke verplichting (vleermuis)
	Voorafgaand aan de werkzaamheden het gebied ongeschikt maken voor beschermde soorten	Wettelijke verplichting (broedvogels, huismus, gierzwaluw)
	Natuur-inclusief bouwen	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Rondje Stadseiland realiseren	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Ruimtelijke kwaliteit	Een integrale visie op beeldkwaliteit en gebruikswaarde van hoogbouw op het niveau van het maaiveld	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Aandacht voor menselijke maat, levendige plinten	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Nieuwe bebouwing in vorm van samengestelde bouwblokken realiseren	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Nieuwe bebouwing aan de Europalaan minimaal 6 en maximaal 23 bouwlagen	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
	Nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen (incidenteel 10 bouwlagen)	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij uitwerking omgevingsvisie
Archeologie	Archeologische waarden in de bodem onaangetast laten (behoud in situ).	Borging mitigerende maatregel

Cultuurhistorie	Eisen aan maximale footprint en bebouwingshoogte, maar belangrijker nog door het benoemen van de specifieke ruimtelijke- en historische waarden in het plangebied die gewaarborgd en/of versterkt dienen te worden.	Borging kwaliteit verbeterende maatregel bij aanbesteding en of verdere planvorming
	Behoud van cultuurhistorische waarden	Borging kwaliteit verbeterende maatregel
Veiligheid	Realisatie van bebouwing minstens 150 meter bij tankstations vandaan	Wettelijke verplichting
	Calamiteitenroute voor hulpverleners realiseren	Borging kwaliteit verbeterende maatregel
	Vluchtwegen uit de richting van een risicobron realiseren	Borging mitigerende maatregel

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Projectnummer: C05057.000071
Onze referentie: 079435726 A

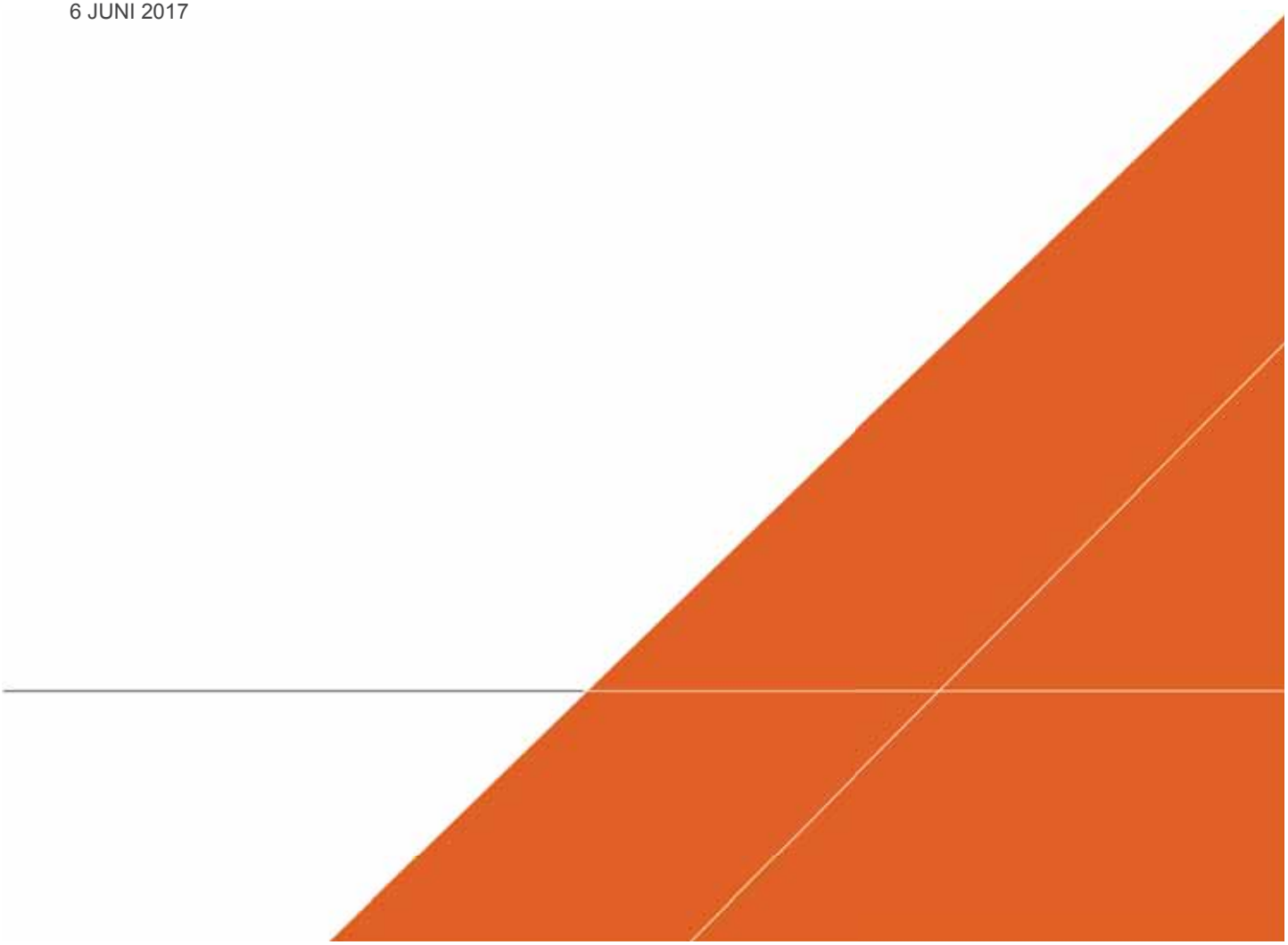
ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

PLANMER OMGEVINGSVISIE MERWEDEKANAALZONE

DEEL B

Gemeente Utrecht

6 JUNI 2017



Contactpersonen

NYIMA ZOUTENBIER
Redacteur MER

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

6 VERKEER EN VERVOER 7
6.1 Beleidskader 7
6.2 Beoordelingskader 9
6.2.1 Bereikbaarheid autoverkeer (kwantitatief) 9
6.2.2 Kwalitatieve aspecten 11
6.3 Referentiesituatie 12
6.4 Effectbeoordeling 15
6.5 Mitigerende maatregelen 21
6.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 23
6.6.1 Leemten in kennis 23
6.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 24

7 GELUID 25
7.1 Beleidskader 25
7.2 Beoordelingskader 28
7.3 Uitgangspunten 31
7.4 Referentiesituatie 33
7.5 Effectbeoordeling 35
7.6 Mitigerende maatregelen 48
7.7 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 49

8 LUCHTKWALITEIT 51
8.1 Beleidskader 51
8.2 Beoordelingskader 53
8.2.1 Uitgangspunten 54
8.3 Referentiesituatie 56
8.4 Effectbeoordeling 58
8.5 Mitigerende maatregelen 61
8.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 61
8.6.1 Leemten in kennis 61
8.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 61

9 GEZONDHEID 62
9.1 Beleidskader 62
9.2 Beoordelingskader 62
9.3 Referentiesituatie 65
9.4 Effectbeoordeling 69
9.5 Mitigerende maatregelen 73
9.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 73
9.6.1 Leemten in kennis 73
9.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 73

10 HITTESTRESS 75
10.1 Beleidskader 75
10.2 Beoordelingskader 75
10.3 Referentiesituatie 78
10.4 Effectbeoordeling 80
10.5 Mitigerende maatregelen 85
10.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 86
10.6.1 Leemten in kennis 86
10.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 86

11 BODEM EN WATER 87
11.1 Beleidskader 87
11.2 Beoordelingskader 88
11.3 Referentiesituatie 91
11.4 Effectbeoordeling 99
11.5 Mitigerende maatregelen 101
11.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 101
11.6.1 Leemten in kennis 101
11.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 102

12 DUURZAAMHEID 103
12.1 Beleidskader 103
12.2 Beoordelingskader 104
12.3 Referentiesituatie 106
12.4 Effectbeoordeling 106
12.5 Mitigerende maatregelen 108
12.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 109

12.6.1 Leemten in kennis 109
12.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 110

13 NATUUR 111

13.1 Beleidskader 111
13.2 Beoordelingskader 111
13.3 Referentiesituatie 112
13.3.1 Beschermde gebieden: Natura 2000 112
13.3.2 Beschermde gebieden: Groenstructuur gemeente Utrecht 114
13.3.3 Biodiversiteit: beschermde soorten 114
13.3.4 Soortbescherming: Rode lijst 118
13.3.5 Autonome ontwikkeling 118
13.4 Effectbeoordeling 119
13.4.1 Effecten op Natura 2000-gebieden 119
13.4.1.1 Effectbeschrijving 119
13.4.1.2 Effectbeoordeling 122
13.4.2 Effecten op de gemeentelijke groenstructuur 122
13.4.3 Effecten op biodiversiteit: beschermde soorten 123
13.4.3.1 Effectbeschrijving 123
13.4.3.2 Effectbeoordeling 124
13.4.4 Overzicht effectbeoordeling 126
13.5 Mitigerende maatregelen 126
13.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 127
13.6.1 Leemten in kennis 127
13.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 127

14 RUIMTELIJKE KWALITEIT 128

14.1 Beleidskader 128
14.2 Beoordelingskader 129
14.3 Referentiesituatie 130
14.4 Effectbeoordeling 134
14.5 Mitigerende maatregelen 138
14.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 139
14.6.1 Leemten in kennis 139
14.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 139

15 ERFGOED 140

15.1 Beleidskader 140
15.2 Beoordelingskader 141

15.3 Referentiesituatie 143
15.4 Effectbeoordeling 150
15.5 Mitigerende maatregelen 151
15.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 153
15.6.1 Leemten in kennis 153
15.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 153

16 VEILIGHEID 154
16.1 Beleidskader 154
16.2 Beoordelingskader 155
16.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling 160
16.4 Effectbeoordeling 166
16.5 Mitigerende maatregelen 168
16.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma 168
16.6.1 Leemten in kennis 168
16.6.2 Aanzet evaluatieprogramma 169

BIBLIOGRAFIE 170

BIJLAGEN 171

6 VERKEER EN VERVOER

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op verkeer en vervoer beschreven aan de hand van de bereikbaarheid autoverkeer, kwaliteit openbaar vervoer, kwaliteit langzaam verkeersverbindingen, parkeren, en verkeersveiligheid. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§6.1). Hierna worden het beoordelingskader en beoordelingscriteria geïntroduceerd (§6.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§6.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten en cumulatieve effecten (§6.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§6.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§6.6).

6.1 Beleidskader

In Tabel 6-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema verkeer en vervoer.

Tabel 6-1 Beleidskader verkeer en vervoer

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Nationaal beleidskader	
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)	Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.
Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2015)	In het MIRT wordt jaarlijks een overzicht opgenomen van alle ruimtelijke projecten en programma's waar de Rijksoverheid samen met provincies en gemeentes aan werkt. Om de verkeersafwikkeling op de Ring Utrecht en de daarop aansluitende onderliggend wegennet in de toekomst te verbeteren is de regionale pakketstudie Ring Utrecht opgenomen in het MIRT. Naast aandacht voor het OV, de fiets en mobiliteitsmanagement voor autoverkeer, bevat deze studie ook de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen worden gescheiden. Tevens wordt voorzien in de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan. In 2016 is het Tracébesluit door de minister vastgesteld. De uitvoering is voorzien vanaf 2016. De openstelling is voorzien tussen 2024-2026.
Regionaal beleidskader	
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2016)	In de structuurvisie staat wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Het betreft een herijking op de Provinciale Structuurvisie die ontwikkeld was in 2013.
Mobiliteitsplan 2014-2028 (2014)	Het mobiliteitsplan bestaat uit een mobiliteitsvisie en een mobiliteitsprogramma. De mobiliteitsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Dit beleid wordt iedere vier jaar concreet gemaakt in een mobiliteitsprogrammama, waarin de korte termijn plannen omschreven staan. Het mobiliteitsprogramma focust zich op een betere benutting van de infrastructuur voor alle modaliteiten. Hierin is aandacht voor het verbeteren van de doorstroming van autoverkeer, OV en fiets, waarbij verkeersveiligheid een belangrijke rol inneemt.
Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016)	De Gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk toekomstperspectief voor de ontwikkeling van de zone tussen het Utrecht Sciencepark, de

	Utrechtse binnenstad, station Utrecht Centraal, het Beurskwartier en Lombokplein en de Merwedekanaalzone. Het biedt een oriëntatie van de stappen die op korte termijn, stap voor stap, genomen moeten worden waarmee Utrecht kan uitgroeien tot absolute topregio op het gebied van Heathy Utrban Living. Een gezond vestigingsklimaat, een strategisch groeiproces en een systeemsprong in de mobiliteit zijn daarvoor noodzakelijk voorwaarden.
Lokaal beleidskader	
Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) (2012)	Het college wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. Het visiedocument geeft een uitwerking van de koers “Utrecht Aantrekkelijke en Bereikbare Stad”. Onderdelen van deze ambitie vormen o.a. de gebiedsagenda’s, actieplannen, verkeersplannen en de nota stallen en parkeren. Daarnaast wordt in het actieplan verkeersveiligheid aandacht geschonken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door de aanpak van knelpunten en het onder de aandacht brengen van de verantwoordelijkheid van weggebruikers.
Mobiliteitsplan Utrecht, Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016)	Het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen vertaalt de ambities uit het UAB naar concrete keuzes richting de toekomst. Het beschrijft de opties voor het handiger inrichten van de verbindingen van verschillende modaliteiten, het slimmer organiseren van deze stromen en de inrichting van gebieden om een betere grip te hebben op deze stromen.
Masterplan Stationsgebied Utrecht (2003)	Het Masterplan is een 'ordeningsprincipe op hoofdlijnen' dat dient als richtlijn voor toekomstige ontwikkelingen. Het Masterplan doet uitspraken over nieuwe functies in het gebied, bereikbaarheid en verbeterde openbare ruimte. Ook afspraken over financiën en beheer zijn opgenomen. Het Masterplan is onderbouwd met onderzoeken naar onder andere milieueffecten, economische effecten en veiligheid.
Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016)	De ruimtelijke strategie geeft aan in welke richting de gemeente Utrecht de stad wil ontwikkelen. Het betreft een gedifferentieerde aanpak in omgevingsvisies voor gebieden. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting.
Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017)	De omgevingsvisie beschrijft de identiteit van dit stadsdeel. De identiteit wordt bepaald door een integrale uitwerking van bestaande kwaliteiten, dichtheid, structuur, mobiliteit, gezondheid en karakteristiek.
Gebiedsagenda Zuid/Zuidwest (2015)	Deze gebiedsagenda geeft voor het gebied zuid/zuidwest de belangrijkste ruimtelijke en mobiliteitsopgaven weer die het meest relevant zijn voor de ambities van UAB (zie hieronder). Aan de opgaven wordt een aantal projecten gekoppeld, die van belang zijn voor de realisatie van die ambities. Het betreft fysieke projecten (straten, pleinen, gebieden). Aan elk project worden uitgangspunten meegegeven, waaronder de samenhang met andere projecten. De tijdshorizon van de gebiedsagenda’s is 2025 met een doorkijk voor de periode daarna.

6.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema verkeer en vervoer worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 6-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 6-2 Beoordelingskader verkeer en vervoer

Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Bereikbaarheid autoverkeer	Kwaliteit verkeersafwikkeling/ congestiekans (intensiteitscapaciteitsverhouding I/C) op wegvakken en kruisingen	Mvt/ etmaal I/C-verhouding VG-kruispunt
Kwaliteit openbaar vervoer	Afstand tot ov-haltes/draagvlak voor ov	Kwalitatief
Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	Kwalitatief
Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	Kwalitatief
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid in relatie tot de verkeersintensiteit	Kwalitatief

6.2.1 Bereikbaarheid autoverkeer (kwantitatief)

De verkeersprognoses voor het wegverkeer zijn berekend met diverse varianten het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU 3.3U) waarbij een doorkijk is gemaakt voor 2030. De gegevens uit dit verkeersmodel zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. Aan de hand van intensiteitsgegevens op wegvakken wordt de verkeersituatie in algemeenheid beschouwd. Voor het criterium bereikbaarheid autoverkeer wordt zowel naar wegvakken als naar kruispunten gekeken:

- Voor wegvakken wordt de I/C-verhouding gebruikt. Dit is de verhouding tussen de intensiteit van de weg en de capaciteit en is een maat voor de verkeersafwikkeling op wegvakken. Hoe meer voertuigen er op de weg rijden, hoe hoger de I/C-verhouding en hoe slechter de bereikbaarheid wordt.
- Voor kruispunten wordt de verzadigingsgraad gebruikt (VG). Dit is als het ware de I/C-verhouding voor een kruispunt en geeft aan of een kruispunt het verkeer al dan niet goed kan afwikkelen. Een hogere verzadigingsgraad betekent dat het kruispunt meer verkeer afgewikkeld, maar niet per definitie slechter is. Boven een VG van 85% neemt de kans op verstoringen en congestie wel toe. Een overbelast kruispunt (VG > 1.00) leidt tot significante verstoringen van de doorstroming en aangroeiende wachtrijen.

De I/C-verhouding en de VG wordt in de ochtend- en avondspits berekend. Onderstaande indeling naar klassen wordt gehanteerd:

Tabel 6-3 Klasse-indeling I/C-verhouding en Verzadigingsgraad (VG)

Kwalificering	I/C-verhouding	VG Kruispunten
Goede doorstroming.	I/C ≤ 0.,0	VG ≤ 0,85
Kans op congestie en vertragingen.	0,80 < I/C ≤ 0,90:	0,85 < VG ≤ 1,00:
Kans op structurele congestie.	0,90 < I/C ≤ 1,00:	
Overbelasting.	I/C > 1,00	VG > 1,00

De I/C-verhouding op wegvakken en de verzadigingsgraad op kruispunten worden in het verkeersmodel bepaald. Deze modelresultaten zijn gebaseerd op modelcapaciteiten. De waarde en de bijbehorende klasse-indeling worden in de PlanMER gebruikt als signaleringsfunctie voor locaties met een verhoogde kans op congestie.

De I/C-verhouding en verzadigingsgraad worden gemeten op alle wegen binnen het beïnvloedingsgebied (rode wegvakken in Afbeelding 1). De planeffecten worden gescoord middels onderstaande indeling:

Score	Omschrijving
++	Meer dan 4 wegvakken / kruispunten waarop de I/C en/of VG-klasse verbetert in één van de spitsen.
+	2-4 wegvakken / kruispunten waarop de I/C en/of VG-klasse verbetert in één van de spitsen.
0	Maximaal 1 wegvak / kruispunt waarop de I/C en/of VG-klasse verandert.
-	2-4 wegvakken / kruispunten waarop de I/C en/of VG-klasse verslechtert in één van de spitsen.
- -	Meer dan 4 wegvakken / kruispunten waarop de I/C en/of VG-klasse verslechtert in één van de spitsen.

Verkeersberekeningen

Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht, VRU 3.3U. In dit model is voor de situatie 2030 een projectvariant gemaakt, waarin de ontwikkelingen tussen 2015 en 2030 zijn opgenomen.

Ten behoeve van deze studie zijn het basisjaar 2015 en de projectvariant 2030 gebruikt. Voor de projectvariant 2030 is een onderscheid gemaakt tussen de autonome ontwikkeling en de (toekomstige) plansituatie. Voor de autonome ontwikkeling 2030 zijn de infrastructurele projecten opgenomen waarvoor concrete plannen en financiering zijn. Ook zijn de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Voor de toekomstige “Plan” situaties zijn de zones van de Merwedekanaalzone, waar nodig, schoongeveegd (bestaande programma verdwenen) en zijn nieuwe zones gevuld met het nieuwe programma. De nieuwe ontwikkelingen zijn direct aangesloten op de Europalaan en niet meer op de ventweg. Om de relatie met de ontwikkelingen van het Beurskwartier en Lombokplein te leggen zijn ook modelberekeningen gemaakt met de situatie waarin naast de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone, ook het Beurskwartier en het Lombokplein zijn ontwikkeld.

Wat betreft infrastructurele plannen voor de diverse jaren wordt rekening gehouden met de uitvoeringsagenda van de visie Utrecht een Aantrekkelijke en Bereikbare stad' (UAB) van de gemeente en de uitwerking hiervan in het Mobiliteitsplan Utrecht; Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Alleen de hierin opgenomen infrastructurele plannen en verkeersstructuur waarvoor een concrete uitwerking en een financiële onderbouwing is, zijn in het verkeersmodel meegenomen.

Aanvullend op de infrastructurele maatregelen die wel opgenomen zijn, heeft de gemeente Utrecht nog infrastructuur plannen die nu nog niet concreet genoeg zijn, of waar de financiering nog niet rond is. Deze zijn nog niet in het verkeersmodel opgenomen. Enkele van deze plannen zijn beschreven in paragraaf 6.5 (aanvullende maatregelen) omdat deze plannen wel een verwacht probleemoplossend vermogen hebben en daarom waarschijnlijk uitgevoerd zullen worden. Het gaat bijvoorbeeld om de aanvullende maatregelen zoals de invoering van extra stadsboulevards en doorfietsroutes.

Het verkeersmodel houdt niet alleen rekening met het autoverkeer, ook de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, parkeren, en fietsinfrastructuur zijn onderdeel van het model.

In afbeelding 1 zijn de wegvakken weergegeven die meegenomen zijn in dit onderzoek. Dit zijn tevens de wegvakken die onderdeel uitmaken van het invloedsgebied waar de plannen een significant effect hebben. De onderzochte wegvakken zijn aangegeven met een rode kleur. In Bijlage A zijn tabellen met verkeerscijfers opgenomen. De nummering in deze tabellen is overeenkomstig met de nummering in onderstaande figuur.



Afbeelding 1 Studiegebied met wegvaknummers.

6.2.2 Kwalitatieve aspecten

De aspecten openbaar vervoer, langzaam verkeer, parkeren en verkeersveiligheid worden kwalitatief beschouwd. Hierbij wordt rekening gehouden of het project al dan niet bijdraagt aan een verbetering of een verslechtering van de situatie.

Kwaliteit openbaar vervoer
De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bepaald door de afstand tot OV-haltes en het draagvlak voor OV-verbindingen.

Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen

De kwaliteit van de langzaam verkeersverbindingen wordt bepaald door de maaswijdte en directheid van de langzaam verkeersroutes.

Parkeren

De kwaliteit van het parkeren (auto en fiets) wordt bepaald door de geldende parkeernormen, de omvang, de bereikbaarheid en het functioneren van de parkeervoorziening.

Verkeersveiligheid
De kwaliteit van de verkeersveiligheid wordt bepaald door de relatie met de vormgeving van de weginfrastructuur en de relatie tot de verkeersintensiteit.

Voor alle bovenstaande beoordelingscriteria is hetzelfde kwalitatieve beoordelingskader gehanteerd, zie hieronder.

Tabel 6-4 Beoordelingskader kwaliteit openbaar vervoer / langzaam verkeersverbindingen / parkeren / verkeersveiligheid

Score	Omschrijving
++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen positief en geen negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

6.3 Referentiesituatie

Bereikbaarheid autoverkeer

Huidige Situatie

De Merwedekanaalzone is ingesloten tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde en de drukke verkeersader van de Europalaan en de Overste den Oudenlaan aan de westzijde. Door de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan wordt de zone ingedeeld in drie losse deelgebieden. Het verkeer van alle deelgebieden is voornamelijk georiënteerd op de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. Via voorrangskruispunten kan het gemotoriseerd verkeer het gebied in- en uitrijden. Aan de zuidkant heeft deelgebied 6 ook een ontsluiting via de Winthontlaan en de Mauritiuslaan richting de A12 en via de Europalaan verder naar Nieuwegein.

In Bijlage A zijn de huidige intensiteiten in motorvoertuigen per werkdag (2015) van het gemotoriseerd verkeer op de belangrijkste wegvakken in het studiegebied weergegeven. Hierin is te zien dat de verkeersdruk op de Europalaan tussen de A12 en de Beneluxlaan (wegvak 11) 28.400 motorvoertuigen per etmaal is. Ten noorden van de Beneluxlaan neemt de intensiteit op de Europalaan af tot 16.500 (wegvak 10) en 12.400 tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Van Zijstweg.

Verkeer vanaf de A2 kan via de Dominee Martin Luther Kinglaan (wegvak 20) de stad inrijden. In 2015 rijden hier circa 47.800 motorvoertuigen per dag. Via de Beneluxlaan worden de zuidelijke delen van de Merwedekanaalzone bereikt. Op het zuidelijk deel van de Beneluxlaan (wegvak 13) rijden circa 14.400 motorvoertuigen. Via de Koningin Wilhelminalaan worden de noordelijke deelgebieden bereikt. In totaal rijden hier per dag 8.300 motorvoertuigen.

Via de Van Zijstweg (wegvak 19), de Balijebrug (wegvak 9) en Socratesburg (richting wegvak 12) heeft autoverkeer de mogelijkheid om de het Merwedekanaal over te steken in oostelijke richting.

De intensiteiten op deze ontsluitingswegen leiden in 2015 nog niet tot grote doorstromingsproblemen. Richting de aansluitingen op de snelweg zijn wel aandachtspunten. Op en rond de aansluiting van de A12 (Mauritiuslaan en de Winthontlaan) zijn met name in de avondspits hoge I/C-verhoudingen waar te nemen (tot ver boven de 100%). Tevens is de I/C-verhouding op de Dominee Martin Luther Kinglaan tussen de aansluiting van de A2 en het 24-Oktoberplein hoog. Tijdens de ochtendspits heeft het wegvak in de richting van het centrum (van de A2 af) een I/C-verhouding van 94%. Tijdens de avondspits treedt er in de tegengestelde richting (naar de A2 toe) een I/C-verhouding op van 104%. In de praktijk functioneert deze weg nog voldoende.

Op de overige wegvakken in het studiegebied zijn de I/C-verhoudingen lager.

Het verkeersmodel geeft geen overschrijdingen in de verzadigingsgraden voor kruispunten.

Autonome ontwikkeling 2030

De reeds uitgevoerde en ook geplande infrastructurele wijzigingen tussen 2015 en 2030, die van invloed zijn op de verkeersstromen in het gebied, zijn:

- Griffioenlaan (doorsteek onder de A12).
- Beneluxlaan 50 km/uur.
- Noordelijke Randweg Utrecht.
- Herinrichting Catharijnesingel.

De gemeente richt zich vooral op het terugdringen van het doorgaande autoverkeer, in plaats van het faciliteren van het verkeer door de aanleg van meer infrastructuur. Door in te zetten op het openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets/ voet) wordt getracht de groei in het autoverkeer terug te dringen. Daarnaast speelt het verduurzamen van transport ook een belangrijke rol, waarbij ingezet wordt op het fietsen en duurzame vormen van transport zoals deelauto's en elektrich vervoer. Zo wordt elektrisch openbaar vervoer aangeboden en tracht men door middel van subsidies (voor oplaadpunten en de aanschaf e-bikes, auto's) elektrisch rijden ook voor privaatgebruik verder uit te rollen.

Voor de autonome ontwikkeling in 2030 is verder aangenomen dat de hele 1e fase van de ontwikkeling van het stationsgebied is gerealiseerd (inclusief Knoop Kazerne en de Megabioscoop), met uitzondering van de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Ondanks dat gemeente Utrecht vol inzet op het terugdringen van het verkeer laat het verkeersmodel, door de toegenomen ruimtelijke ontwikkeligen, wel een autonome groei van verkeer zien. Om deze groei verder te beperken heeft de gemeente Utrecht aanvullende maartegelen in de voorbereiding (uitwerking van de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen).

De groei manifesteert zich vooral in het noordelijk deel van het studiegebied (van/naar het stationsgebied). De intensiteiten op de Dominee Martin Luther Kinglaan (wegvak 20) en de Weg der Verenigde Naties (wegvak 21) nemen met respectievelijk 23% en 22% toe. Verder richting het stationsgebied wordt het extra verkeer vooral afgewikkeld via de Overste den Oudenlaan (wegvak 17 en 18) en de Europalaan noord (wegvak 10). De intensiteit neemt op de Overste den Oudenlaan toe tot 21.000 motorvoertuigen (toename van 51% op wegvak 18). Ook op de Van Zijstweg (+58% op wegvak 19), de Croeselaan (+84% op wegvak 1 en +38% op wegvak 2) en de Vondellaan (+28% op wegvak 3) wordt het drukker.

De intensiteiten op de Europalaan richting de A12 (wegvak 11) en de Beneluxlaan (wegvak 13 en 14) nemen daarentegen ligt af (tussen de -1% en -18%). Dit kan komen doordat de Griffioenlaan gereed is en dat deze weg de oriëntatie rondom de aansluiting bij de A12 verandert. De aansluiting op de A12 wordt in totaal wel zwaarder belast. Dit komt ook terug in een sterke toename van verkeer op de Winthontlaan (toename van 24% op wegvak 33) en de Mauritiuslaan (toename van 44% op wegvak 34).

Verder naar het noord/westen is te zien dat de verkeersdruk toeneemt. De Joseph Haydnlaan, Lessinglaan, Spinozaweg, Cartesiusweg en Vleutenseweg worden drukker (toename van 11% - 62% op de wegvakken 28 – 32).

Op de Dominee Martin Luther Kinglaan was de I/C-verhouding in 2015 al hoog. Deze blijft tijdens de ochtendspits richting de stad hoog (107%) en omgekeerd tijdens de avondspits (108%). In tegenstelling tot de huidige situatie is in de autonome ontwikkeling ook de tegengestelde richting druk (84-85%). De aansluiting met de A12 wordt vooral vanuit zuidelijke richting zwaarder belast. Dit betekent dat de I/C-verhoudingen op de toe/afritten hoger worden en de kruispunten een hogere verzadigingsgraad krijgen.

Kwaliteit openbaar vervoer

Huidige situatie

Station Utrecht Centraal is vanwege haar centrale ligging een druk openbaar vervoersknooppunt op zowel landelijk als regionaal niveau, waarbij er onderling ook een grote uitwisseling plaatsvindt tussen beide. Het station ligt voor de noordelijke deelgebieden van de Merwedekanaalzone op loopafstand. Voor de zuidelijke deelgebieden op fietsafstand.

Over de Europalaan is een busbaan aanwezig met de haltes Anne Frankplein, Europaplein en Kanaleneiland Zuid. Hier rijden meerdere buslijnen van (en naar) Utrecht CS naar onder meer de P+R, Nieuwegein, Vianen, Gorinchem en Wijk bij Duurstede. Bij de halte Kanaleneiland Zuid stopt ook de (snel)tram tussen Utrecht CS en Nieuwegein. Tevens rijden er bussen over de Balijebrug (met een halte) en de Beneluxlaan/Socratesbrug.

Er zijn daarmee veel mogelijkheden voor openbaar vervoer, maar vanwege de perceelindeling van de huidige Merwedekanaalzone zijn de (om)loopafstanden soms lang.

Autonome ontwikkeling 2030

Ten opzichte van de situatie in 2015 wordt in de autonome ontwikkeling 2030 de nieuwe OV-Terminal in het stationsgebied als gereed beschouwd. De terminal bestaat uit het centrale treinstation, een oostelijk busstation en een westelijk tram/busstation. De OV-Terminal zorgt ervoor dat het gehele Stationsgebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer met als doel het gebruik van het openbaar vervoer van en naar het gebied te bevorderen.

Het HOV heeft zijn eigen infrastructuur in het Stationsgebied. De HOV-zuidradiaal bereikt via de HOV-baan Verlengde Van Zijstweg (Rabobank) de OV-Terminal-West. Aan de noordzijde heeft de HOV verbinding met de OV-Terminal-oostzijde (via de Leidseveertunnel) en de Vleutenseweg. Ten opzichte van 2015 zijn er in deze situatie een paar wijzigingen:

- Invoering HOV-tram verbinding Uithoflijn.
- Realisatie van busbaan Transwijk met onderdoorgangen onder het 5 Meiplein en onder het Anne Frankplein door.
- Realisatie van busbaan Dichterswijk (als onderdeel van de herinrichting Van Zijstweg / Van Tegelenlaan).

Verder zijn er nog een aantal aanpassingen in de dienstregelingen van bussen, waarbij sommige lijnen geïntensiveerd worden gedurende avonden en weekenden. Busdiensten worden toegevoegd via de Socrateslaan en via de Balijelaan in de richting van Utrecht Sciencepark.

Ten slotte is vanaf augustus 2016 het NS station de Vaartsche Rijn in gebruik genomen, welke gelegen is aan de spoorlijnen naar Arnhem en ‘s-Hertogenbosch. Dit station bevindt zich net ten zuiden van het Stationsgebied op 1,3 kilometer van deelgebied 5. Het is vooral bedoeld als overstapstation voor reizigers vanuit en naar het zuiden en oosten. Voor reizigers van en naar de Merwedekanaalzone is dit een alternatief station waar gebruik gemaakt kan worden van de sprinters.

Uitgangspunt is dat er geen nieuwe bushaltes in of aan de randen van de Merwedekanaalzone zijn.

Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen

Huidige situatie

Langs de Merwedekanaalzone liggen Hoofdfietsroutes van Utrecht:

- Langs het kanaal ligt de route tussen Nieuwegein – Centrum en verder naar Maarssen en Overvecht.
- Over de Beneluxlaan ligt de route Overvecht – Lombok – Kanaleneiland – Lunetten – Uithof.

Aan oostzijde van de Beneluxlaan kan fietsverkeer in twee richtingen fietsen. Op sommige plaatsen is hier een dubbelzijdig fietspad aangebracht, op andere plaatsen gaat dit via een ventweg gemengd met overige verkeer. De meeste langzaam verkeeroversteken over de Europalaan zijn ter plaatse van de kruispunten welke zijn voorzien van verkeerslichten. Uitzondering hierop is het Anne Frankplein, daar heeft fietsverkeer voorrang boven het overige gemotoriseerd verkeer.

Over de Europalaan tussen de Beneluxlaan en het Anne Frankplein zijn nog twee oversteken aanwezig:

- Ter hoogte van de Praxis is een voorrangsoversteek waar overstekende fietsers voorrang moeten verlenen aan verkeer over de Europalaan.
- Ter hoogte van nummer 20 is een oversteek met een VRI.

Autonome ontwikkeling 2030

De fiets krijgt een belangrijkere rol in het binnenstedelijke gebied. Dit heeft zich vertaald in de uitbreiding van het omliggende fysieke fietsnetwerk, optimalisatie van fietsdoorstroming en het creëren van extra parkeergelegenheid en parkeermanagementsystemen.

Ten opzichte van 2015 zijn er verbeteringen aangebracht aan de huidige 5 drukste fietsroutes door bijvoorbeeld het verbeteren van de aantakkingen. Daarnaast worden er 7 doorfietsroutes toegevoegd. Door de aanleg van deze routes zullen er minder conflictpunten optreden met automobilisten en overige verkeersdeelnemers op kruispunten. Er is ten zuiden van de OV-terminal een nieuwe oost-west verbinding over het spooremplacement gerealiseerd voor fietsers en voetgangers, de Moreelsebrug.

Verder zijn er op bepaalde locaties, op basis van fietsersaantallen monitoring, verkeerslichten geschrapt of afgestemd op fietsverkeer om de doorstroming voor fietsers te verbeteren. Daarnaast worden omleidingen rondom werkzaamheden beter op de fietser afgestemd. Bovendien wordt de verkeersveiligheid en het

fietsgedrag verbeterd door middel van educatie, stimulering van goed verkeersgedrag en infrastructuur ontwerp.

De fietspaden langs de Europalaan zijn onderdeel van de hoofdfietsroutes van Utrecht. De verkeersintensiteit neemt hier, met name op het noordelijke deel wel toe, waardoor de oversteekbaarheid afneemt.

Parkeren

Huidige situatie

De huidige bewoners en bedrijven van de Merwedekanaalzone lossen het parkeervraagstuk voornamelijk op eigen terrein op. Daarnaast zijn er wel maaiveldparkeerplaatsen. Deze zijn met name terug te vinden op de ventwegen langs de Koningin Wilhelminalaan, de Europalaan en de Beneluxlaan. Ook langs de interne infrastructuur van bijvoorbeeld deelgebied 6 (de Overijssellaan, de Eendrachtlaan en de Vliegendhertlaan) is het mogelijk om langs te parkeren. In de huidige situatie geldt alleen voor het Parkeerrayon Europalaan Noord ter hoogte van de twee woonblokken betaald parkeren (zone B1). Voor de overige delen is het gratis parkeren (zone B2).

Direct aan de zuidkant van de A12 is de P+R voorziening Westraven aanwezig. Direct ten noorden van de Merwedekanaalzone ligt het parkeerterrein P2 en verderop de overige parkeerplaatsen van de Jaarbeurs.

Autonome ontwikkeling 2030

Als uitgangspunt voor de PlanMER is in de autonome ontwikkeling het parkeerbeleid voor de Merwedekanaalzone gelijk aan de huidige situatie. Gekeken naar de ontwikkelingen zal de Knoop Kazerne een eigen parkeervoorziening krijgen. Deze is alleen voor de Knoop Kazerne en niet openbaar toegankelijk. Daarnaast zal de parkeergarage onder het jaarbeursplein afgerond zijn met circa 800 plaatsen.

Verkeersveiligheid

Huidige situatie

Op dit moment doen zich op het wegennet dat beoordeeld wordt geen verkeersveiligheidsknelpunten (blackspots) voor. Van de 7 locaties waar in 2015 tussen de 5-9 gewonden vielen is het Anne Frankplein er een. Dit kruispunt wordt samen met de aanleg van de Transwijk HOV baan heringericht. Van de verkeersongevallen in 2015 die op de Europalaan en de Beneluxlaan plaatsvonden is de oorzaak niet duidelijk. Vermoedelijk is roekeloos gedrag (te hard of door rood rijden) de oorzaak[1].

Autonome ontwikkeling 2030

In de autonome ontwikkeling 2030 is een er toename van de verkeersintensiteit te zien op de meeste wegvakken in het invloed gebied. Waar er een toename van de verkeersintensiteit optreedt en de gemiddelde snelheid op het wegvak niet afneemt, zal de kans op ongelukken kunnen toenemen. Op de wegvakken waar door de verkeerstoename de kritieke I/C-verhoudingen worden overschreden zal de kans op met name lichte schade kunnen toenemen.

De gemeente heeft projecten in uitvoering die de veiligheid verbeteren, zoals de busbaan Transwijk waar met name op het Anne Frankplein de situatie zal veranderen (herinrichting van het kruispunt met een onderdoorgang voor bussen). Tevens wordt, naast fysieke aanpassingen, met actieplan Verkeersveiligheid (2015 – 2020) verkeersveilig gedrag bevordert.

6.4 Effectbeoordeling

In Tabel 6-5 zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het thema verkeer en vervoer samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Programma-alternatief A2 is in deze effectbeoordeling niet meegenomen. Reden hiervoor is dat de verkeersgeneratie in het minimale programma ook met het reguliere verkeersontwerp niet leidt tot

[1] Voorgangsrapportage programma Verkeersveiligheid, Stand van zaken per 1 januari 2017 – gemeente Utrecht – januari 2017

significante effecten, waardoor het in kaart brengen van het verkeersarme ontwerp in dit programma niet noodzakelijk is. De effecten van dit programma-alternatief zijn in grote lijnen vergelijkbaar met de effecten voor programma-alternatief A1, maar zullen positiever zijn.

Tabel 6-5 Effectbeoordeling verkeer en vervoer

Criterium	Ref.	A1	B1	B2	C1	C2	Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm'	Plansituatie 'Combi' Hoog
Bereikbaarheid autoverkeer	0	0	-	0	- -	- -	-	- -
Kwaliteit openbaar vervoer	0	+	+	+	+	+	+	+
Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	0	+ +	+	+ +	+	+	+ +	+
Parkeren	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	-	0	-	-	0	-

Bereikbaarheid autoverkeer

Het effect op de bereikbaarheid autoverkeer is afhankelijk van de totale verkeersproductie van de Merwedekanaalzone. De verschillende alternatieven hebben allemaal een eigen invulling waarin bestaande bestemmingen worden vervangen door nieuwe bestemmingen. De huidige Merwedekanaalzone met onder andere grootschalige bedrijven, detailhandel en kantoren moet ontwikkeld worden tot een gemixte stadswijk. Een deel van de bestaande verkeersproductie van de bedrijven komt dan ook te vervallen, en wordt vervangen door een andere verkeersproductie. In algemene zin geldt dat de verkeersproductie van industrie/bedrijvigheid tegengesteld is aan die van wonen. Dit betekent dat waar voor bedrijven de ochtendspits vooral een ingaande autostroom kent, voor woningen de ochtendspits vooral een uitgaande autostroom kent. In de avondspits is vanzelfsprekend precies het omgekeerde aan de orde. Hierdoor ontstaat in het studiegebied een andere dynamiek. De modelintensiteiten in motorvoertuigen per werkdag zijn opgenomen in Bijlage A. In onderstaande paragrafen wordt naar de wegvakken verwezen die in de tabellen zijn opgenomen.

Programma-alternatief A1

Programma-alternatief A1 met een lage dichtheid (circa 50 woningen/hectare) laat een verkeersbelasting zien die op veel wegvakken vergelijkbaar is met de autonome ontwikkeling of een beperkte groei heeft tot 2%.

Het gewijzigde programma leidt tot een afname van circa 2800 motorvoertuigen per werkdag op Europalaan Noord (-16% op wegvak 10) en een afname van 200 tot 300 motorvoertuigen op de Overste den Oudenlaan (-1% en -2% op wegvakken 17 en 18). De Europalaan in zuidelijke richting naar de A12 (wegvak 11) heeft een vergelijkbare verkeersdruk met de autonome ontwikkeling (0%). Op de Beneluxlaan is wel een toename van verkeer te zien. Op het zuidelijk deel (wegvak 13) is de toename 1900 motorvoertuigen per dag (+16%), op het noordelijk deel (wegvak 14) is de toename 1000 motorvoertuigen (+6%). Ook op de Winthontlaan (wegvak 33) is de toename +7%, wat neerkomt op 500 extra motorvoertuigen per werkdag.

De belasting van de wegvakken en kruispunten wordt beoordeeld op spitsniveau. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling veranderen de I/C-verhoudingen en de kruispuntverzadigingen door de gewijzigde verkeersbelasting, maar de verschillen in de spitsen zijn niet zo groot dat I/C-verhoudingen in een andere klasse komen. Het beeld van programma-alternatief A1 is vergelijkbaar met de autonome ontwikkeling 2030 en scoort daarmee neutraal (score: 0).

Programma-alternatief A2

Het programma-alternatief met een verkeersarm beleid (Alternatief A2) heeft een lagere verkeersbelasting. Voor dit programma-alternatief zijn geen verkeersgegevens bepaald en het is verkeerskundig niet beoordeeld.

Programma-alternatief B1

Voor programma-alternatief B1 geldt op veel wegvakken een toename van circa 2-7% ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Waar in het programma-alternatief A1 op de wegvakken van de Europalaan Noord (wegvak 10) en de Overste den Oudenlaan (wegvakken 17 en 18) een afname van de verkeersdruk waar te nemen is, is dat in het programma-alternatief B1 niet het geval. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling nemen de intensiteiten op de Europalaan Noord met 2% toe (400 motorvoertuigen). Op de Overste den Oudenlaan is de toename 6% en 5% (1000 motorvoertuigen). Ook op de Europalaan in zuidelijke richting (wegvak 11) is de verkeersbelasting 2% (500 motorvoertuigen) hoger dan de autonome ontwikkeling (en ook hoger dan A1). In westelijke richting is de toename van verkeer op de Beneluxlaan met 2000 en 1200 motorvoertuigen per wegvak (wegvakken 13 en 14) vergelijkbaar met het programma-alternatief A1. De toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling is hier 17% en 7%. In dit programma-alternatief is ook op de Koningin Wilhelminalaan (wegvak 16) een toename van verkeer te zien. Waar in programma-alternatief A1 de intensiteit op dit wegvak vergelijkbaar is met de autonome ontwikkeling, rijden in al programma-alternatief B1 op dit wegvak 1100 motorvoertuigen extra (+11%). De grootste toename van verkeer is te zien op de Winthontlaan (wegvak 33). Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de verkeersdruk hier met 25% toe, wat neerkomt op een groei van 1800 motorvoertuigen per werkdag.

De spitsen laten een beeld zien dat de aansluitingen van de A12 iets lagere I/C-verhouding heeft dan de autonome ontwikkeling. Hier lijkt het in het programma-alternatief B1 iets beter door te stromen. Op de Dominee Martin Luther Kinglaan en de Lessinglaan is wel een verzwaring van de I/C-verhoudingen te zien. Op de Lessinglaan zijn meer wegvakken waarbij de I/C-verhouding boven de 100% uitkomt (maximaal 107%). Programma-alternatief B1 scoort hiermee negatief (score: -).

Programma-alternatief B2

Het Utrechtsewegennet wordt in dit programma-alternatief beperkt drukker. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling is er een toename te zien van circa 0-3%. Op de route richting de A12 is de verkeersdruk vergelijkbaar met de autonome ontwikkeling. Op de wegvakken van de Overste den Oudenlaan (wegvakken 17 en 18), de Beneluxlaan (wegvakken 13 en 14) en de Winthontlaan (wegvak 33) is de toename iets groter. Maar omdat de toename in de spitsen vooral gericht is in de rustige “tegenrichting” zijn de I/C-verhoudingen vergelijkbaar met de situatie in de autonome ontwikkeling. Dit programma-alternatief scoort hiermee neutraal (score: 0).

Programma-alternatief C1

De prognoses uit het verkeersmodel laten zien dat de ombouw van autonoom naar de situatie 2030 met een hoge dichtheid (circa 150 woningen/hectare) de verkeersdruk toeneemt. Ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen komt er dus meer verkeer terug dan er verdwijnt ten gevolge van het opheffen van de huidige bestemmingen. Op de meeste wegen is een intensiteitstoename van 5-10% waar te nemen. Op enkele wegen is de stijging veel groter. Dit zijn onder meer de Winthontlaan (wegvak 33) waar 78% meer verkeer wordt afgewikkeld (+5600 motorvoertuigen per werkdag). Verkeer richting de A12 mijdt de al drukke Europalaan Zuid. Hier is de toename van verkeer circa 1200 motorvoertuigen per etmaal (toename van 4% op wegvak 10).

De aansluiting op de A2 krijgt via de Dominee Martin Luther Kinglaan zo’n 2000 motorvoertuigen per dag extra te verwerken. Deze worden aangevoerd via de Beneluxlaan (wegvakken 13 en 14) en de route via de Weg der Verenigde Naties – Overste den Oudenweg – Europalaan (wegvakken 21, 18 en 17).

Richting de oostkant van Utrecht neemt het verkeer toe op Het Goylaan (wegvak 12 met +9%), de Balijebrug (wegvak 9 met +11%) en in beperkte mate via het Westplein (+2%).

De belasting van de wegvakken wordt beoordeeld op spitsniveau. Met programma-alternatief C1 en de generiek hogere verkeersbelasting dan in de autonome ontwikkeling nemen de I/C-verhoudingen op wegvakken toe. Op de Europalaan ten noorden van de Beneluxlaan is te zien dat in de avondspits een knelpunt ontstaat in zuidelijke richting. De I/C-verhouding komt hierbij uit tot 97% waar deze in de autonome ontwikkeling nog onder de 70% lag. Het kruispunt bij de Beneluxlaan neemt dan ook in verzadigingsgraad sterk toe, maar slaat in het verkeersmodel nog niet aan als probleem.

De bestaande problemen rondom de aansluitingen met de snelwegen worden zwaarder. De I/C-verhouding op de toe/afritten van de aansluiting met de A12 nemen toe en ook op de aanvoerende Winthontlaan neemt de I/C-verhouding in de avondspits toe.

Op de Dominee Martin Luther Kinglaan stijgt de I/C-verhouding in de ochtendspits van 84% naar 90% (stad-uit). In de avondspits is in tegengestelde richting (stad-in) een minder grote stijging waar te nemen (van 85% naar 88%). De wegvakken in de tegengestelde richting blijven oververzadigd met een I/C-verhouding van boven de 100%.

De Lessinglaan is in de autonome ontwikkeling al een drukke weg. Ten gevolge van het plan is in de ochtendspits een toename te zien van enkele procenten (richting noord). Hiermee verschuift de I/C-verhouding van onder de 80% naar 84%. In de avondspits is een mindere verschuiving waar te nemen. De verkeersafwikkeling op de Lessinglaan neemt dus verder af.

Vanwege de verslechterde verkeersafwikkeling op de Europalaan, de aansluiting met de A12, de Lessinglaan en de Dominee Martin Luther Kinglaan scoort programma-alternatief C1 op het criteria bereikbaarheid autoverkeer zeer negatief (score: - -). De totale bereikbaarheid van autoverkeer verslechtert sterk.

Programma-alternatief C2

Het ontwikkelen van hoge dichtheden met daarbij extra verkeersarme maatregelen leidt logischerwijs tot een minder grote toename van verkeer dan wanneer de verkeersarme maatregelen niet ingezet worden. De intensiteiten per etmaal liggen nog wel hoger dan bij programma-alternatief B1.

De afname van intensiteiten is niet groot genoeg is om de te hoge I/C-verhouding op de Europalaan in de avondspits te voorkomen. In dit programma-alternatief ontstaat hier nog altijd een I/C-verhouding van 91% (was in het 97% in programma-alternatief C1).

De aansluiting bij de A12 wordt minder zwaar belast dan in de autonome ontwikkeling, maar dit leidt niet tot grote verschuivingen in de I/C-verhoudingen. Op de wegvakken op de Dominee Martin Luther Kinglaan en de Lessinglaan/Spinozaweg stijgt de I/C-verhouding.

De bereikbaarheid van het autoverkeer is in programma-alternatief C2 beter dan programma-alternatief C1. Maar de totaal score is nog (net) zeer negatief (score: - -).

Kwaliteit openbaar vervoer

De Merwedekanaalzone zal conform de richtlijnen uit het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen worden ingericht, wat inhoudt dat het gebruik van het OV aantrekkelijk moet zijn. De realisatie van busbaan Transwijk en Dichterswijk draagt bij aan een vlottere verbinding richting het Centraal Station.

De kwaliteit van het openbaar vervoer is onder andere afhankelijk van de loopafstanden tot de haltes. De huidige indeling van de Merwedekanaalzone is ingericht met grote percelen zonder makkelijke oost-west verbindingen. De herinrichting maakt het mogelijk om meer doorsteekjes te maken waardoor bushaltes beter bereikbaar zijn en de loopafstanden verkort zullen worden.

Vanuit de beleidsdocumenten is niet duidelijk of er additionele busverbindingen uitgerold worden of dat er haltes toegevoegd of frequenties verhoogd worden. Wanneer dit noodzakelijk is om de bereikbaarheid van het OV te verbeteren, zal dit overwogen worden. Wanneer in de plansituatie extra haltes toegevoegd worden, zullen de loopafstanden korter worden waardoor de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert.

De kwaliteit van het openbaar vervoer neemt toe door de kortere loopafstanden tot de haltes. Alle programma-alternatieven scoren hiermee op dit criterium positief (score: +).

Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen

Om de bereikbaarheid van het stadseiland te vergroten zullen er additionele voetganger- en fietsbruggen aangelegd worden. Dit vergroot de bereikbaarheid van het stadseiland waardoor het bereikbaar wordt vanuit de omliggende wijken, zoals de Dichterswijk/Parkhaven, de Rivierenwijk, Transwijk en Oog in Al. Daarnaast komen er door de herinrichting van de Merwedekanaalzone meer fietsvoorzieningen en zal het eenvoudiger zijn om door het gebied heen te fietsen/lopen. De barrièrewerking neemt hierdoor sterk af. De programma-alternatieven scoren hierdoor positief op de kwaliteit van de langzaam verkeersverbindingen (score: +).

In programma-alternatief A1 en programma-alternatief B2 neemt de intensiteit op de Beneluxlaan (wegvak 10) ten opzichte van de autonome ontwikkeling af, waardoor de oversteekbaarheid daar verbetert. Deze twee programma-alternatieven scoren hierdoor zeer positief (score: ++).

Parkeren

De verschillende alternatieven van de Merwedekanaalzone hebben elk een mix van behouden van een deel van het bestaand programma met een deel vervangen voor nieuwe ontwikkelingen. Alleen voor de nieuwe ontwikkelingen in de programma-alternatieven geldt dat parkeermaatregelen genomen worden. Voor het bestaande programma dat ook in de programma-alternatieven blijft bestaan, gelden geen parkeermaatregelen.

Op de reguliere verkeersalternatieven is ook regulier parkeerbeleid van toepassing. Dit betekent dat de parkeerzone van B2 omgezet wordt naar B1 met een bijbehorend parkeertarief (en parkeernorm). Ten opzichte van de autonome ontwikkeling levert het wijzigen van de parkeernorm voor een afname van circa 15% van de autoverplaatsingen.

Voor de verkeersarme programma-alternatieven geldt een aanscherping van het parkeerbeleid van B1-laag naar B1-hoog. Dit wordt gerealiseerd door de omzetting van autoparkeren naar kwalitatief goed en voldoende fietsparkeren en deelauto's. Daarnaast wordt de inrichting verkeersarmer. Voor het parkeren op afstand ligt de P&R Westraven dichtbij. Het aanscherpen van het parkeerbeleid moet gepaard gaan met het monitoren van de parkeerdruk in de omgeving. Wanneer blijkt dat de parkeerdruk in omliggende wijken stijgt door uitwijkgedrag, beschikt de gemeente over maatregelen om dit tegen te gaan. De gemeente kan dan betaald parkeren doorvoeren.

Hoewel het parkeerregime in de alternatieven wijzigt ten opzichte van de autonome ontwikkeling en verder aangescherpt wordt in de verkeersarme alternatieven, blijft het parkeren afgestemd op die situatie. Er wordt geen uitwijkgedrag verondersteld, of waar nodig voorkomen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt. Alle programma-alternatieven scoren hiermee op het criteria parkeren neutraal (score: 0).

Verkeersveiligheid

Bij een toename van de verkeerdruk wordt aangenomen dat de kans op ongevallen ook toeneemt. De programma-alternatieven A1 en B2 scoren hiermee neutraal omdat de verkeersdruk vergelijkbaar blijft met de autonome ontwikkeling (score: 0). De overige programma-alternatieven hebben een grotere verkeersbelasting en scoren daarmee negatief (score: -).

Cumulatie van effecten

De cumulatie van effecten is voor het thema verkeer niet van toepassing.

Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030

Als gevoeligheid is een Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030 doorgerekend. Dit is het programma-alternatief B2 voor de Merwedekanaalzone in combinatie met de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Deze plansituatie bevat ook de herinrichting van het Lombokplein.

Bereikbaarheid autoverkeer

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling betekent het toevoegen van beide plannen tot een toename van verkeer. Door de herinrichting van het Lombokplein wordt echter ook een deel van het doorgaande verkeer over andere wegvakken geleid, waardoor ten opzichte van de autonome ontwikkeling een afname van verkeer te zien is op de wegvakken van het Westplein (-6% op wegvak 23), Daalsetunnel (-5% op wegvak 24) en de Vleutenseweg (-4% op wegvak 27). Deze wegen hadden in het B2 programma-alternatief (alleen Merwedekanaalzone) een vergelijkbare intensiteit als de autonome ontwikkeling.

De groei van het verkeer op de Overste den Oudenlaan (wegvakken 17 en 18) is in het combinatie-alternatief 1400-1700 voertuigen per werkdag (toename van 7-8%). Op het noordelijk deel van de Europaweg (wegvak 10) komt er, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, geen extra verkeer bij. De afname van verkeer ten gevolge van het verkeersarme programma-alternatief van de Merwedekanaalzone (B2) wordt opgevuld door de ontwikkelingen van het Beurskwartier. De intensiteit op de Europaweg Zuid (wegvak 11) neemt 1% toe. Dichterbij de aansluiting van de A12 is te zien dat de intensiteiten op de Mauritiuslaan (wegvak 34) gelijk zijn aan de autonome ontwikkeling.

Richting de A2 is een toename van 2% te zien op de Dominee Martin Luther Kinglaan (wegvak 20) en de Weg der Verenigde Naties (wegvak 21). Richting het Beurskwartier neemt op wegvak 22 (Graadt van

Roggenweg) de verkeersdruk toe met 7%. Voor dit wegvak geldt echter dat in het plan voor het Beurskwartier het parkeersysteem gewijzigd is[2] waardoor hier geen toename van verkeer te verwachten is.

Verder naar het noorden neemt meer verkeer de route via de Joseph Haydnlaan (wegvak 32), de Lessinglaan, de Spinozaweg (wegvak 31) en de Cartesiusweg (wegvak 30). De verkeersdruk neemt op deze route 2% toe.

De spitsen laten een beeld zien dat de aansluitingen van de A12 een iets lagere I/C-verhouding heeft dan de autonome ontwikkeling. Hier lijkt de plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' iets beter door te stromen. Op de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan neemt de I/C-verhouding toe met ongeveer 5% (tot maximaal 103%). De Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030 scoort hiermee negatief (score: -) voor de bereikbaarheid autoverkeer.

Aanvullende maatregelen zijn nodig om de verkeersdruk op de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan te beperken. In het hoofdstuk mitigerende maatregelen wordt de Westelijke Stadsboulevard als maatregel beschreven die dit knelpunt kan wegnemen.

Overige aspecten

Waar mogelijk en nodig worden de frequenties van bussen opgevoerd. Het effect op het gebruik van het openbaar vervoer zullen beperkt zijn. De score op het aspect openbaar vervoer is hiermee neutraal beoordeeld (score: 0).

Bij de realisatie van het project Merwedekanaalzone zijn, naast de voor fietsers gunstige aanpassingen, op het Westplein ook extra fietsbruggen over het kanaal voorzien. Hierdoor ontstaan ook voor het overige fietsverkeer meer verbindingen richting het centrum van de stad. Tevens kan vanwege de herinrichting van het Westplein gesteld worden dat de fietsvriendelijkheid van het Beurskwarier toeneemt. De totale beoordeling voor het langzaam verkeer is zeer positief (score: + +).

De beschikbare parkeerplaatsen en parkeeroplossingen in de Merwedekanaalzone worden afgesteld op de geldende normen. In dit verkeersarme programma-alternatief wordt uitgegaan voor een kwalitatief goede en voldoende parkeervoorziening voor fietsparkeren. Door monitoring van de verkeersdruk in de omgeving wordt bekeken of uitwijkgedrag optreedt. Wanneer dit aan de orde is, heeft de gemeente de mogelijkheid om aanvullende maatregelen te treffen. De parkeerdruk op de omgeving neemt hiermee niet toe of af. Het aspect parkeren scoort hierdoor neutraal (score: 0).

Op enkele wegen in het studiegebied neemt de verkeersdruk toe, terwijl op andere wegen de verkeersdruk juist weer afneemt. In totaal blijft de kans op ongevallen en conflicten met langzaam verkeer dan ook ongeveer gelijk. In totaal blijft de verkeersveiligheid gelijk en scoort hiermee neutraal (score: 0).

Plansituatie 'Combi Hoog' 2030

Als tweede gevoeligheid wordt een Plansituatie 'Combi Hoog' 2030 besproken, waarbij zowel de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein als de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone in het maximale programma beschouwd wordt. Dit geeft een maximale verkeersdruk in het studiegebied. Onderdeel van de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein is een herinrichting van het Lombokplein.

Bereikbaarheid autoverkeer

De extra ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein leidt vooral tot een toename van verkeer op de westelijke inprikker via de Dominee Martin Lutherkinglaan richting de A2. De wegvakken in het zuidelijke deel (Europalaan, Beneluxlaan, Overste den Oudelaan) en de daarmee verbonden oost-west wegvakken (Koningin Wilhelminalaan en Bevrijdingslaan) worden slechts beperkt zwaarder belast met alleen het plan van de Merwedekanaalzone.

---

[2] Nadat de modelcijfers voor deze PlanMER bepaald zijn, is het plan voor het Beurskwartier gewijzigd. Waar in de modelberekeningen rekening gehouden is met parkeren op meerdere locaties (waaronder P1 en P3) wordt nu al het parkeren gepland op P6500 (locatie aan de overkant van het kanaal). Dit leidt tot een lokale heroriëntatie van het verkeer. De verkeersdruk op de Graadt van Roggenweg en de Van Zijstweg (wegvakken 22 en 19) nemen hierdoor af. De verkeersdruk op het noordelijk deel van de Overste den Oudenlaan (wegvak 18) neemt toe. Deze wijziging is niet in de verkeersintensiteiten in deze PlanMER verwerkt.

Er zijn vier wegvakken waarop de I/C-verhoudingen verslechteren en verschuiven naar een andere I/C-klasse (2 spitsen op de Lessinglaan, 1 spits Europalaan, 1 spits Vleutensebaan). Tevens heeft de aansluiting met de A12 een verslechterde verkeersafwikkeling. In totaal scoort de plansituatie 'Combi hoog' op het onderdeel gemotoriseerd verkeer zeer negatief (score: - -).

Zonder grootschalige maatregelen leidt de plansituatie 'Combi hoog' tot doorstromingsproblemen.

Overige aspecten

Waar mogelijk en nodig worden de frequenties van bussen opgevoerd. Het effect op het gebruik van het openbaar vervoer zullen beperkt zijn. De score op het aspect openbaar vervoer is hiermee neutraal beoordeeld (score: 0).

Bij de realisatie van het project Merwedekanaalzone zijn, naast de voor fietsers gunstige aanpassingen, op het Westplein ook extra fietsbruggen over het kanaal voorzien. Hierdoor ontstaan ook voor het overige fietsverkeer meer verbindingen richting het centrum van de stad. Wel neemt de verkeersdruk op meerdere wegen toe waardoor oversteekbaarheid daar afneemt. Tevens kan vanwege de herinrichting van het Westplein gesteld worden dat de fietsvriendelijkheid van het Beurskwarier toeneemt. De totale beoordeling voor het langzaam verkeer is positief (score: +).

De beschikbare parkeerplaatsen en parkeeroplossingen in de Merwedekanaalzone worden afgesteld op de geldende normen. De parkeerdruk op de omgeving neemt hiermee niet toe of af. Het aspect parkeren scoort hierdoor neutraal (score: 0).

In een groot deel van het studiegebied neemt de verkeersdruk toe waarmee de kans op ongevallen en conflicten met langzaam verkeer ook toe nemen. Vanwege de herinrichting van het Westplein neemt daar de verkeersdruk juist af. In totaal neemt de verkeersveiligheid af en scoort hiermee negatief (score: -).

6.5 Mitigerende maatregelen

In deze paragraaf wordt een aantal maatregen besproken waarmee de gemeente Utrecht de stad beter bereikbaar en leefbaar wil maken. De mobiliteitseffecten van de losse maatregen zijn ingeschat maar nog niet allemaal in verkeersmodellen doorgerekend. Bij de uitwerking naar specifieke plannen worden de effecten berekend.

Wanneer rekening gehouden wordt met onderstaande maatregelen ontstaat een andere beoordeling. Deze score is niet doorgerekend, maar is gebaseerd op expert judgement. De maatregelen leiden tot een afname van de verkeersdruk op een aantal problematische punten. Dit geldt voor de autonome ontwikkeling, waardoor er waarschijnlijk meer ruimte is voor het plan. Het toevoegen van extra verkeer van de plannen zal daarmee een kleinere negatieve impact hebben op de stad.

Tabel 6-6 Effectbeoordeling verkeer en vervoer na mitigatie

Criterium	Ref.	A1	B1	B2	C1	C2	Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm'	Plansituatie 'Combi' Hoog
Bereikbaarheid autoverkeer	0	0	0	0	-	0	0	-
Kwaliteit openbaar vervoer	0	0	0	0	0	0	0	0
Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	0	+ +	+	+ +	+	+	+ +	+
Parkeren	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	-	-	0	-

Actieplannen (UAB)

Utrecht wil in 2030 de groei van het autoverkeer bereikbaar en aantrekkelijk houden/maken. Om dit te bereiken heeft de gemeente een visie op verkeer en bereikbaarheid ontwikkeld: ‘Utrecht een Aantrekkelijke en Bereikbare stad’ (UAB). Deze visie is de basis voor het beleid en de projecten over mobiliteit. Binnen deze visie zijn de volgende actieplannen ontwikkeld:

- Voetgangers.
- Fiets.
- Schoon vervoer.
- Goederenvervoer.
- Verkeersveiligheid.

De maatregelen uit de actieplannen zijn financieel verankerd in de Meerjaren Programma Begroting. De maatregelen en ambities in het mobiliteitsplan zijn nog niet allemaal financieel verankerd en daarom in het verkeersmodel niet opgenomen.

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Onderdeel van het UAB is ook de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Om de groei van de economie goed te laten verlopen en de daarbij behorende toename van verkeer aan te kunnen, gaat Utrecht het verkeer slimmer regelen. De schaarse ruimte in de stad moet verdeeld worden, daarbij is er voorrang voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, ook bestemmingsautoverkeer wordt gefaciliteerd. Er wordt gestreefd om doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te leiden.

Het mobiliteitsplan bestaat uit drie delen:

1. Slimme route gaan over het handiger inrichten van verbindingen voor elke modaliteit (zoals doorfietsroutes, kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten).
2. Slim regelen gaat over het slimmer organiseren van stromen (bijvoorbeeld talking-traffic, persoonlijke reisinformatie, informatie over parkeerplaatsen voor auto en fiets).
3. Slim bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De maatregelen uit dit beleid moeten leiden tot een lagere groei van de automobiliteit in de autonome ontwikkeling.

Parkeren

Voor het beleid is het belangrijk dat auto’s en fietsen slim geparkeerd worden. Ook kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de stad.

De gemeente stelt voor een bouwontwikkeling eisen aan het aantal parkeerplaatsen voor fietsen en auto’s. De autoparkeernormen geven aan hoeveel autoparkeerplaatsen er nodig zijn bij de bouw of verbouwing van een pand. De fietsparkeernormen geven aan hoeveel fietsparkeerplaatsen de gemeente moet maken.

Westelijke Stadsboulevard

Het idee achter de stadsboulevards in Utrecht is om het doorgaand verkeer om de stad heen te laten rijden via de RING Utrecht. Hierdoor moet de leefbaarheid in de wijken verbeteren. Een stadsboulevard is een weg met (waar mogelijk) groene middenbermen, veilige kruispunten, vrij liggende fietspaden en een weg waar je gemakkelijk en snel kan oversteken.

De gemeente heeft het streven om de route tussen het 24 Oktoberplein, via de Lessinglaan, de Spinozaweg, de Cartesiusweg naar de Marnixbrug om te vormen tot Westelijke Stadsboulevard. Met de herinrichting zal het aantal motorvoertuigen op deze wegvakken afnemen en de oversteekbaarheid van meerdere belangrijke kruisende fietsroutes verbeteren.

Aansluiting A12

Een deel van het verkeer van voornamelijk de Merwedekanaalzone wordt afgewikkeld via de Europalaan naar de aansluiting met de A12. De aansluiting is in de autonome ontwikkeling al zwaar belast en krijgt met dit plan extra verkeer te verwerken. Voor een goed werkend verkeerssysteem waar het doorgaande verkeer zoveel mogelijk buiten de stad omgeleid wordt, moeten de kruispunten en toe/afritten van de aansluiting goed functioneren. Er zijn mogelijkheden om de aansluiting robuuster uit te voeren. De mogelijke maatregelen zijn voor een autonome ontwikkeling al wenselijk.

6.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

De gemeente Utrecht wil de stad verdichten op plekken die zich daarvoor lenen. Het doorvoeren van een hogere woningdichtheid in de Merwedekanaalzone (tot 9000 woningen in programma-alternatief C) zonder dat de bereikbaarheid van de stad afneemt, kan alleen als extra maatregelen getroffen worden. Een schaalsprong van Utrecht (sterke groei van woningen in Utrecht) kan alleen mogelijk gemaakt worden als er ook een schaalsprong in de mobiliteit gemaakt wordt. Welke maatrelen hiervoor nodig zijn en wat de effecten hiervan zijn op de mobiliteit, zijn nog niet zeker en worden nog onderzocht. Deze maatregelen hebben een effect op de mobiliteit in de hele stad. Aan de hand van een evaluatieprogramma is de mobiliteit te monitoren en kunnen, wanneer nodig, extra maatregelen ingezet worden.

6.6.1 Leemten in kennis

Schaalsprong OV

In de voorliggende PlanMER is uitgegaan van het bestaande OV-netwerk en de daarbij geplande uitbreiding (volgens VRU 3.3U 2025). Met deze OV-netwerken is groei van de stad op den duur niet verder mogelijk waardoor de ambitie van de gemeente Utrecht om verder te gaan met hoge dichtheden in gevaar komt. Een schaalsprong van Utrecht (sterke groei van woningen in Utrecht) kan alleen mogelijk gemaakt worden als er ook een schaalsprong in de mobiliteit gemaakt wordt. Extra tramlijnen, metroverbindingen of andersoortige OV-oplossingen kunnen hierbij de toekomst zijn. Deze maatregelen moeten echter integraal bekeken worden en overstijgen de losse projecten van het Beurskwartier en Lombokplein en de Merwedekanaalzone. Wanneer de gemeente Utrecht de schaalsprong in mobiliteit maakt, zullen ook de bestaande bebouwing en de nieuwe projecten hiervan profiteren. De mobiliteit in de hele stad zal hierdoor veranderen.

Smart-mobility

De gemeente heeft in het beleid opgenomen dat er ingezet wordt op velerlei technische ontwikkelingen zoals talking-traffic en smart-mobility. Deze staan momenteel nog in de kinderschoenen, maar kunnen in de nabije toekomst een sterke ontwikkeling doormaken. De effecten van deze ontwikkelingen zijn nog lastig in te schatten. Ze zullen een positief effect hebben op de mobiliteit, maar de grootte van dit effect is nog niet volledig te voorspellen.

Parkeernormen

Binnen de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone met verkeersarme maatregelen is gebruik gemaakt van ideeën over parkeren en parkeernormen. Er wordt uitgegaan van parkeren op afstand. De precieze uitwerking hiervan op de verkeersproductie is ingeschat en nog niet met hard onderzoek bewezen. De kansen op slagen van deze principes zijn groot, omdat de vraag naar woningen in de stad groot is, en de goede alternatieven voor OV en fiets aanwezig zijn.

Verkeersmodellering

Bij het bepalen van de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van verkeersmodelgegevens uit het VRU 3.3U. In dit verkeersmodel is uitgegaan van de meest recente uitgangspunten vastgesteld in VRU 3.3U en inzichten voor prognoses. Periodiek worden deze bijgesteld naar aanleiding van ontwikkelingen in infrastructuur en sociaal economische ontwikkelingen. In welke mate dit in de komende jaren het geval zal

zijn is nog niet onderzocht. De uitkomsten van de effectbeschrijving kunnen hiermee wijzigen. De verwachting dat de effectbeschrijving sterk zullen afwijken is beperkt.

Het VRU 3.3U is een statisch verkeersmodel waarin wegvakken met een capaciteit zijn opgenomen en kruispunten vereenvoudigd zijn opgenomen. Vooral bij grote (samengestelde) kruispunten kan de verzadigingsgraad van de kruispunten in verkeersmodel een onderschatting geven van mogelijke problemen. De I/C-verhouding van wegvakken, de verzadigingsgraad van kruispunten en de daar aan gekoppelde klasse-indeling hebben in deze PlanMER een signaleringsfunctie.

6.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Tabel 6-7 Aanzet evaluatieprogramma verkeer en vervoer

Criterium	Locatie	Tijd	Soort onderzoek	Wie
Bereikbaarheid autoverkeer	Hele studiegebied	Voor / tijdens / na	Monitoring verkeerdruk	Gemeente Utrecht
Bereikbaarheid autoverkeer	Hele studiegebied	Voor	Gevoeligheden bij actualisatie verkeersmodel	Gemeente Utrecht
Kwaliteit openbaar vervoer	Hele studiegebied	Tijdens / na	Bezettingsgraad en rijtijden meting	Gemeente Utrecht
Parkeren	Omliggende wijken	Voor / tijdens / na	Parkeerdruk meting auto	Gemeente Utrecht

7 GELUID

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op geluid beschreven aan de hand van wegverkeerslawaai, hinder tijdens de aanleg en bedrijven en milieuzonering. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§7.1) voor wegverkeerslawaai. Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§7.2) en worden de huidige situatie en autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§7.4). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting word gegeven op de effecten (§7.5). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§7.6), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§7.7).

7.1 Beleidskader

In Tabel 7-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema geluid.

Tabel 7-1 Beleidskader geluid

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Europees beleid	
Europese Richtlijn Omgevingslawaai	Wettelijk kader omgevingslawaai ten behoeven van het in beeld brengen en verbeteren omgevingslawaai gezoneerde geluidsbronnen (wegverkeer-, railverkeer-, industrie- en luchtvaartlawaai)
Nationaal beleid	
Wet geluidhinder en onderliggende AmvB's	In de Wet geluidhinder is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai opgenomen, die gericht is op de evaluatie en beheersing van Omgevingslawaai. Daarnaast zijn grenswaarden voor geluid gesteld aan de aanleg- en (fysieke) wijziging van gemeentelijke en provinciale wegen. Voor nieuwe woningbouw die wordt ontwikkeld binnen een geluidzone van een bestaande gemeentelijke- of provinciale weg, zones van rijkswegen en spoorwegen en/of gezoneerde industrieterreinen zijn ook geluidsnormen opgenomen in de Wet geluidhinder.
Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 en onderliggende AmvB's	Wettelijk kader bij wijzingen aan het onderliggende wegennet en de bestemming van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (niet direct van toepassing voor de voorgenomen ontwikkeling voor de Merwedekanaalzone)
Gemeentelijk beleid	
Geluidnota Utrecht / Actieplan Geluid	Het geluidbeleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in de Geluidnota Utrecht en in het Actieplan Geluid. Het Actieplan Geluid gaat over de aanpak van bestaande knelpunten. Deze Geluidnota Utrecht 2014-2018 gaat over het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie.

Europese regelgeving geluid (Wet geluidhinder)

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is een richtlijn, opgesteld door de Europese Raad en het Europese Parlement, waarmee de EU wil bereiken dat omgevingslawaai in alle lidstaten op een uniforme wijze wordt behandeld. Als eerste stap zijn de verschillende dosismaten voor geluid in de verschillende Europese landen geharmoniseerd. Bovendien worden de landen verplicht om over de geluidbelasting in hun land te rapporteren, en dit ook aan het publiek openbaar te maken. Lidstaten moeten dan ook actieplannen maken, om te hoge geluidbelastingen terug te dringen. Elke vijf jaar moet over de voortgang gerapporteerd worden.

De Richtlijn Omgevingslawaai is in juli 2004 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Dat is in eerste instantie gebeurd in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder. Voor luchtvaartlawaai en spoorweglawaai zijn enkele wijzigingen en aanvullingen aangebracht in de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet. Een meer

gedetailleerde uitwerking is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten, te weten het Besluit omgevingslawaai en de Regeling omgevingslawaai.

De Richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld. Hieronder valt niet het lawaai dat door de daar aan blootgestelde persoon zelf is veroorzaakt, door buren veroorzaakt lawaai, lawaai van huishoudelijke activiteiten, lawaai op het werk, lawaai binnen vervoersmiddelen en lawaai door militaire activiteiten.

Wet geluidhinder

Binnen het plangebied worden nieuwe woningen gerealiseerd binnen bestaande geluidszones van wegen en worden er mogelijk bestaande wegen fysiek gewijzigd (reconstructie) of nieuwe wegen aangelegd. Voor deze situaties is de geluidwetgeving van toepassing zoals opgenomen in de Wet geluidhinder.

Nieuwe situatie: aanleg nieuwe woningen binnen geluidszone bestaande (of nieuwe) wegen

De realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen geldt als een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen die aanwezig zijn binnen geluidszones van bestaande wegen of (geprojecteerde) nieuw aan te leggen wegen geld een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen maatregelen onderzocht te worden. Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor de maximaal toegestane waarde wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied en tussen de verschillende geluidgevoelige bestemmingen. In voorliggende situatie is sprake van een stedelijke situatie. Voor nieuw te realiseren woningen en andere geluidgevoelige objecten geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB, indien sprake is van vervangende nieuwbouw geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Voor nieuwe gevoelige terreinen geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

Nieuwe situatie: aanleg nieuwe wegen

De aanleg van een nieuwe weg geldt als een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg bedraagt 48 dB. Indien de geluidbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen maatregelen onderzocht te worden. Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor de maximaal toegestane waarde wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied en tussen de verschillende geluidgevoelige bestemmingen. In voorliggende situatie is sprake van een stedelijke situatie. Voor bestaande woningen en andere geluidgevoelige objecten geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB, voor woningen en andere geluidgevoelige objecten die zijn geprojecteerd geldt een maximale onheffingswaarde van respectievelijk 58 en 63 dB en voor gevoelige terreinen 53 dB.

Reconstructie

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai (niet zijnde rijkswegen) is – naast geluidwetgeving voor industrielawaai en spoorweglawaai – uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh). De Wgh biedt geluidgevoelige bestemming, zoals woningen, bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai bij de aanleg en wijziging van wegen of bij de bouw van woningen in de buurt van wegen.

De geluidwetgeving is onder meer van toepassing op de wijziging van een bestaande weg. Het doel van deze wetgeving is het beschermen van de mens tegen geluidhinder. Voor alle geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een te wijzigen weg moet onderzocht worden of er sprake is van reconstructie zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en artikel 3.3 van het Besluit geluidhinder. In deze artikelen wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast is voor het bepalen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van belang of de weg en/of de

geluidgevoelige bestemming aanwezig of geprojecteerd waren op 1 januari 2007. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 48 dB, tenzij er een hogere waarde is vastgesteld of de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007. Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, geldt als de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting de laagste waarde van:

- de heersende waarde (1 jaar voor de wijziging aan de weg);
- de eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007 en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, dan is de heersende geluidbelasting de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen die op 1 januari 2007 aanwezig of geprojecteerd waren.

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare waarde. Daarbij moet eerst gekeken worden naar maatregelen aan de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld.

30 km/uur wegen

Hoewel 30 km/h-wegen formeel geen geluidszone hebben en daardoor het feitelijk niet nodig is een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder in te stellen bij aanleg of wijziging van de weg, dient er in het kader van een “goede ruimtelijke ordening” wel rekening te worden gehouden met het geluid van dergelijke wegen. Doorgaans wordt er voor een dergelijke weg wel de akoestische effecten inzichtelijk gemaakt in analogie met gezoneerde wegen, alleen is er geen wettelijke noodzaak maatregelen te treffen of hogere waarden vast te stellen. Hiervoor ontbreekt een wettelijk kader.

Bedrijven

Om geluidshinder te voorkomen, moeten bedrijven voldoen aan geluidsvoorschriften. Deze staan in verschillende wetten, zoals de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet geluidhinder. De regels voor uw bedrijf hangen af van uw activiteiten en uw locatie. In het Activiteitenbesluit milieubeheer staan algemene milieuregels op het gebied van geluid. Deze komen voort uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De geluidsregels gelden voor een groot aantal bedrijven. Als aan de algemene regels voldoet, is er geen omgevingsvergunning nodig. Als het bedrijf niet aan de algemene regels voldoet, heeft het bedrijf een omgevingsvergunning met geluidsvoorschriften. Afhankelijk van de welk bedrijf (welke activiteiten) en of het bedrijf onder “algemene regels” valt of dat een bedrijf een omgevingsvergunning heeft, worden verschillende geluideisen per bedrijf gesteld.

Wet milieubeheer

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai ten gevolge van rijkswegen is uitgewerkt in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) en de onderliggende Regeling geluid milieubeheer en het Besluit geluid milieubeheer. Het doel van deze wetgeving is het beschermen van de mens tegen geluidhinder.

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Op de ‘geluidplafondkaart’ (zie www.rijkswaterstaat.nl) is aangegeven voor welke rijkswegen een geluidproductieplafond geldt en waarop hoofdstuk 11 van de Wet Milieubeheer van toepassing is. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt en is vastgelegd in het zogenoemde geluidregister. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Dit wettelijk kader is niet van toepassing in voorliggend onderzoek, omdat er geen rijkswegen worden gewijzigd. De nieuwe ontwikkeling van de Merwedekanaalzone dient echter geen overschrijding van de vigerende geluidproductieplafonds te veroorzaken op de rijkswegen die rondom Utrecht aanwezig zijn (met name de A12, A27 en A2). Dit is echter niet aan de orde.

7.2 Beoordelingskader

In deze paragraaf is aangegeven welk beoordelingskader van toepassing is op het onderzoek en het gekozen beoordelingskader. Opgemerkt wordt dat de berekende geluidsbelasting op rekenpunten en berekende geluidscontouren (5.0 m+ maaiveld) zijn bepaald op basis van de gecumuleerde situatie van alle wegen gezamenlijk. Er is geen rekening gehouden met cumulatie van overige geluidsbronnen (industrie en railverkeer). De gepresenteerde geluidsbelastingen en geluidscontouren zijn weergegeven exclusief aftrek artikel 110g Wgh. In het wegverkeer is ook rekening gehouden met het tramlawaai van de Utrechtse sneltram.

Tabel 7-2 Beoordelingskader geluid

Beoordelingscriterium	Uitgedrukt in	Opmerking
Wegverkeerslawaai: Toename of afname geluid belast oppervlak	Geluid belast oppervlak [ha] klassen/contouren 50-55, 56-60, 61-65, 65-70 en >70 dB, in gelijke klassen van 5 dB.	Berekend op basis van L_{den} contouren op 5,0 m hoogte.
Wegverkeerslawaai: Toename of afname aantal (ernstig) gehinderden	Aantal ernstig gehinderden binnen de volgende klassen/contouren 50-55, 56-60, 61-65, 65-70 en >70 dB, in gelijke klassen van 5 dB.	Berekend op basis van L_{den} contouren op 5,0 m hoogte.
Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	--	Kwalitatieve beoordeling
Bedrijven en milieuhinder: Geluid- geur of stofbelasting als gevolg van bedrijven en overige activiteiten [aantal]	--	Kwalitatieve beoordeling

Bij de beoordeling van de geluidsituatie en de noodzaak tot het treffen van maatregelen (toetsing “nieuwe situatie” of “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder) wordt uitgegaan van een beoordeling van elke weg afzonderlijk en dient rekening te worden gehouden met de aftrek overeenkomstig artikel 110g Wgh. Indien in het kader van de ontwikkelingen in het plangebied wegen moeten worden gereconstrueerd, dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de geluidbelastingen 1 jaar voor en 10 jaar na reconstructie. Voor nieuwe wegen dient als peiljaar minimaal 10 jaar na openstelling van de weg gehanteerd te worden. Voor de effectbeoordeling van het wegverkeer worden alle wegen gezamenlijk weergegeven in de vorm van geluidcontouren berekend op een hoogte van 5 m zonder te corrigeren overeenkomstig artikel 110g Wgh. Om globaal een indicatie te krijgen van mogelijke knelpunten, kunnen voor een globale beoordeling de huidige situatie met als peiljaar 2015 en de plansituatie met als peiljaar 2030 gehanteerd worden. Op dit moment is nog niet te voorzien wanneer wegen worden aangelegd, gereconstrueerd en opengesteld.

Geluid belast oppervlak

De effecten van de verschillende programma-alternatieven wordt voor het thema geluid onder andere “gescoord” op basis van het criterium ‘toe- of afname van het geluid belast oppervlak binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied’.

Tabel 7-3 Beoordelingskader geluid, geluid belast oppervlak

Score	Omschrijving
++	Afname > 20% ten opzichte van de referentiesituatie
+	Afname ≤ 20% ten opzichte van de referentiesituatie
0	Maximaal 5% wijziging ten opzichte van de referentiesituatie
-	Toename ≤ 20% ten opzichte van de referentiesituatie
--	Toename > 20% ten opzichte van de referentiesituatie

Aantal (ernstig) gehinderden

Het tweede beoordelingscriterium betreft de toe- of afname van het aantal (ernstig) gehinderden binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied. Op basis van een raster met rekenpunten op een maatgevende rekenhoogte van 5,0 meter zijn geluidcontouren bepaald. Met behulp van informatie uit de Basis Administratie Gebouwen (BAG) is op basis van een gemiddelde woningbezetting het aantal (ernstig) geluidgehinderden bepaald overeenkomstig de dosis-effect relaties voor wegverkeerslawaai zoals gepubliceerd in bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer (RGM).

Tabel 7-4 Beoordelingskader geluid, aantal (ernstig) gehinderden

Score	Omschrijving
++	Afname > 20% ten opzichte van de referentiesituatie
+	Afname ≤ 20% ten opzichte van de referentiesituatie
0	Maximaal 5% wijziging ten opzichte van de referentiesituatie
-	Toename ≤ 20% ten opzichte van de referentiesituatie
--	Toename > 20% ten opzichte van de referentiesituatie

Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)

In de effectbeschrijving- en beoordeling wordt globaal en kwalitatief ingegaan op de mogelijke hinder tijdens de bouwfase voor wat betreft bouwlawaai (het geluid dat wordt veroorzaakt tijdens de aanlegfase) Daarnaast wordt beknopt en op kwalitatieve wijze ingegaan op de mogelijke hinder door stof en licht in de bouwfase.

Bedrijven en milieuhinder

Voor het plangebied zijn voor de programma-alternatieven A, B en C de milieuzones (voor geluid) voor de aanwezige (en per inrichtingsalternatief te handhaven) bedrijven bepaald. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de milieuzone voor het aspect geluid, die gebaseerd is op een richtafstand van de 45 dB(A) etmaalwaardecontour, die per bedrijfscategorie geldt en zijn vastgelegd in de VNG uitgave “Bedrijven en milieuzonering”. De gemeente Utrecht heeft een lijst aangeleverd, waarbij per bedrijf is aangegeven in welke milieucategorie het bedrijf valt. De aangegeven afstanden van de milieuzones geluid zijn voor programma-alternatieven A, B en C in figuren weergegeven.

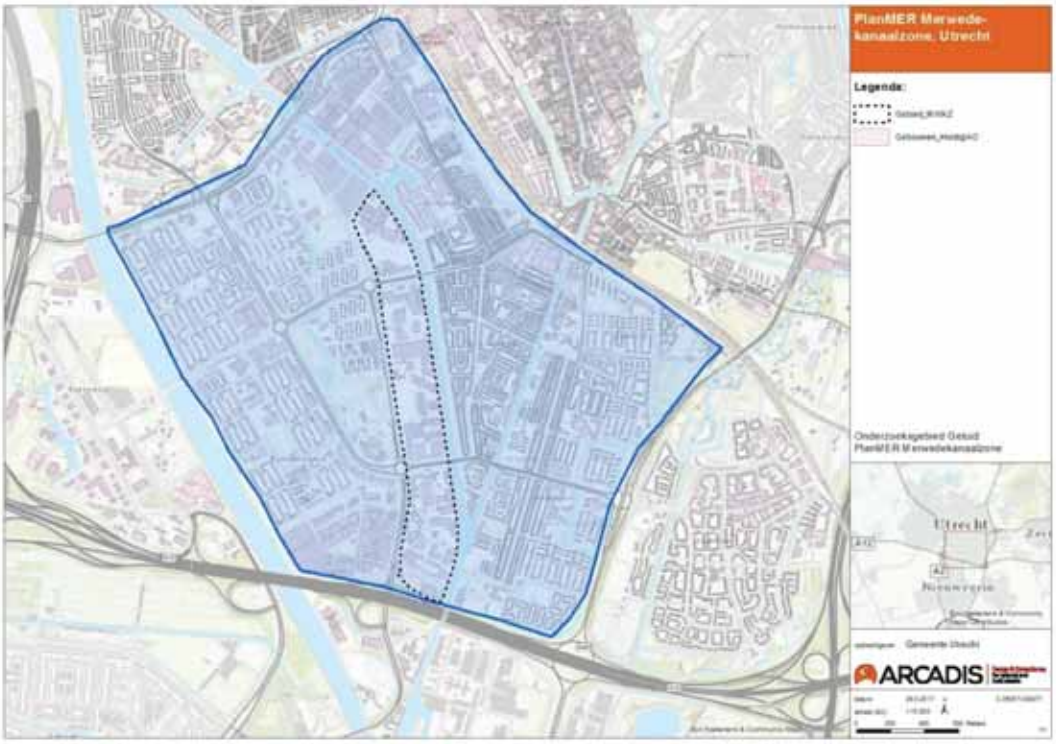
In de VNG uitgave “Bedrijven en milieuzonering” wordt de afstand tot de milieuzone (geluid) weergegeven als 45 dB(A) etmaalwaardecontour. Deze waarde wordt gehanteerd voor een rustige woonwijk. Voor het te ontwikkelen gebied dient gestreefd te worden naar een geluidsniveau wat hoort bij een rustige woonwijk. De milieuzone die voor het aspect geluid wordt aangehouden is doorgaans maatgevend (het grootste) boven de overige aspecten zoals lucht, stof etc.

Vervolgens is op kwalitatieve wijze beschreven of er mogelijk geluidproblemen kunnen optreden. Omdat de exacte invulling van de locaties waar woningbouw plaats kan vinden nog niet exact bekend is, kan op dit moment niet worden bepaald (kwantitatief) of en voor hoeveel woningen (bewoners) er geluidhinder kan optreden. Bij de invulling van de te ontwikkelen woongebieden dienen i.v.m. een goede ruimtelijke ordening de milieuzone voor geluid voor de bestaande te handhaven bedrijven in acht te worden genomen.

de geluid-hindercontouren (uitgave Bedrijven en milieuzonering) van de bedrijven bepaald en in een afbeelding aangegeven. De geluidcontour is maatgevend boven de overige aspecten (lucht, stof etc.). Vervolgens is op kwalitatieve wijze beschreven of er mogelijk geluidproblemen kunnen optreden. Omdat de exacte invulling van de locaties waar woningbouw plaats kan vinden nog niet exact bekend is, kan op dit moment niet worden bepaald (kwantitatief) of en voor hoeveel woningen (bewoners) er geluidhinder kan optreden. Bij de invulling van de te ontwikkelen woongebieden dienen i.v.m. een goede ruimtelijke ordening de geluidhindercontouren voor de bestaande te handhaven bedrijven in acht te worden genomen.

Studiegebied

Het studiegebied omvat enerzijds het plangebied van de Merwedekanaalzone en anderzijds locaties waar een netwerkeffect kan optreden als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan Merwedekanaalzone. Voor het thema geluid worden in het onderzoek in ieder geval die wegen meegenomen als gevolg waarvan een effect op het thema geluid kan optreden. Dit omvat in ieder geval die wegen waar een toename van motorvoertuigen plaatsvindt met een toe- of afname tot gevolg van 1 dB ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied weergegeven.



Afbeelding 7-1 Studiegebied geluid planMER Merwedekanaalzone

Te onderzoeken situaties

In dit planMER wordt voor het thema geluid de huidige situatie 2015 en autonome ontwikkeling 2030 (toekomstige situatie zonder planeffect) inzichtelijk gemaakt. Van de zes programma-alternatieven is voor een vijftal programma-alternatieven verkeersgegevens aangeleverd en zijn de geluidseffecten vanwege het wegverkeerslawaai inzichtelijk gemaakt. Voor het programma-alternatief A2 zijn door de gemeente geen (detail)berekeningen uitgevoerd en zijn ook geen effecten inzichtelijk gemaakt. Vanuit verkeer geldt dat als programma-alternatief A1 “past” binnen het verkeersnetwerk, dit ook zeker voor programma-alternatief A2 zal gelden vanwege de lagere snelheden. Aangenomen wordt dat de effecten van programma-alternatief A1 ten aanzien van geluid vergelijkbaar zijn met de effecten van programma-alternatief A2, waarbij A2 iets gunstiger uit zal vallen.

Naast de programma-alternatieven zoals hiervoor aangegeven is er ook gekeken naar een programma-alternatief, waarin de maximale verkeersproductie van zowel de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als de ontwikkeling van het Beurskwartier en Lombokplein is beschouwd (zie ook 2e actualisatie Aanvullend MER Stationsgebied 2e fase en concept Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein).. Deze situatie wordt aangeduid als programma-alternatief ‘Combi hoog’. Ook deze situatie wordt voor het aspect geluid afgezet tegen de autonome ontwikkeling 2030.

Het geluidsonderzoek heeft zich primair gericht op het geven van inzicht in de mate van blootstelling van omwonenden. Het toetsen aan de wettelijke grenswaarden voor nieuw te realiseren woningen langs bestaande wegen of vanwege “reconstructie” van wegen is niet aan de orde, omdat nog niet exact duidelijk is waar precies de nieuwe woningen worden gerealiseerd en of het noodzakelijk is bestaande wegen fysiek te wijzigen. Toetsing aan grenswaarden is in dit stadium van het onderzoek met nog geen concrete invulling van de gebieden niet mogelijk.

7.3 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone die relevant zijn voor de effectbeoordeling van het thema geluid. In deze paragraaf zijn de uitgangspunten opgenomen voor het akoestisch onderzoek.

Verkeersmodellering

Bij het bepalen van de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van verkeersmodelgegevens uit het VRU 3.3U. In dit verkeersmodel is uitgegaan van de meest recente uitgangspunten en inzichten voor prognoses. De uitgangspunten ten aanzien van de verkeersberekeningen zijn weergegeven in hoofdstuk 6. Door het werken met het verkeersmodel is voor het geluidonderzoek een worst case benadering toegepast. In paragraaf 7.7 is dit nader toegelicht.

Rijsnelheden en wegdektype

De rijsnelheden van gemeentelijk- en provinciale wegen die binnen het akoestisch onderzoeksgebied aanwezig zijn, zijn op basis van de rijsnelheden uit het verkeersmodel, inschatting en in combinatie met recente streetviewfoto's ingevoerd in het akoestisch rekenmodel. Er wordt vanuit gegaan dat de rijsnelheid en het wegdektype van wegen in de omgeving van de Merwedekanaalzone niet zullen wijzigen in zowel de autonome ontwikkeling als de programma-alternatieven. Daarnaast worden er wel snelheids-wijzigingen aan wegen doorgevoerd ter hoogte van het stationsgebied. Voor de aanwezige wegdektypen is uitgegaan van de handhaving van het bestaande Dicht Asfalt Beton (DAB=referentiewegdek). Mocht er bij een verdere uitwerking een andere keuze t.a.v. het wegdektype worden gemaakt dan zal dit gevolgen hebben voor de planvorming. Zo zijn bijvoorbeeld klinkers in orde grootte 2 dB lawaaiiger dan het referentiewegdektype DAB. Doorgaans worden er niet standaard geluidabsorberende wegdekken toegepast, alleen indien hier een (akoestische) noodzaak aan te grondslag ligt.

De rijsnelheden en wegdektype zijn voor de Rijkswegen A12 (hoofdrijbaan en parallelbanen) en de A2 overgenomen uit het geluidregister van Rijkswaterstaat. Voor de A12 zijn voor de autonome ontwikkeling en programma-alternatieven de meest recente gegevens gehanteerd uit het geluidregister ten aanzien van de snelheid, wegdektype en maatregelen. Medio februari 2017 is het Tracébesluit A27/A12 ring Utrecht vastgesteld en in het geluidregister opgenomen. Hierdoor zijn wijzigingen doorgevoerd aan de wegdektypen (bronmaatregelen) op de A12 en worden er schermen geplaatst. Met deze maatregelen is rekening gehouden. Voor de huidige situatie is uitgegaan van de huidige situatie zonder de maatregelen uit het Tracébesluit A27/A12 ring Utrecht.

Op basis van deze uitgangspunten zijn akoestische rekenmodellen opgesteld voor de hiervoor aangegeven situaties. De resultaten van deze berekeningen dienen als input voor de in dit rapport aangegeven effectbeschrijvingen.

Bepaling aantal gehinderden

Met behulp van een geografisch informatiesysteem (GIS) zijn op basis van de data van de BAG (gemeentelijke basisgegevens) de geluidgevoelige objecten (woningen) geselecteerd binnen het onderzoeksgebied. Op basis van de GIS-analyse en een gemiddelde woningbezetting (2,2 bewoners per woning) is het aantal gehinderden per geluidklasse bepaald. Het aantal ernstig gehinderden is bepaald op basis van de dosis-effect relaties voor wegverkeerslawaai zoals gepubliceerd in bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer. Binnen de betreffende geluidcontouren zijn tevens de geluid belaste oppervlakten berekend. Er is onderscheid gemaakt in bestaande woningen, het aantal overige geluidgevoelige objecten (onderwijsfunctie en gezondheidszorg) en woonwagenstandplaatsen en ligplaatsen etc. Het aantal geluidsgevoelige objecten is separaat van het aantal geluidgehinderden weergegeven in de analyseresultaten (zie Bijlage B) en wordt niet betrokken in het beoordelingskader t.b.v. het aantal (ernstig) gehinderden.

Naast de bestaande bebouwing zijn ook de relevante ruimtelijke plannen binnen het onderzoeksgebied geïnventariseerd en zijn de effecten op woningen/andere geluidgevoelige objecten separaat bepaald en inzichtelijk gemaakt (zie Bijlage B en navolgende paragraaf).

Ontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone

De planvorming voor de realisatie van woningen, kantoren of andere functies staat voor de Merwedekanaalzone nog niet geheel vast. Autonome ontwikkelingen in het gebied betreffen de ontwikkelingen Wilhelminawerf (167 woningen), City Campus Max (989 woningen), Twogether (259 woningen) en Citypads (Vliegend Hertlaan 103, 245 woningen).



Afbeelding 7-2 afbeelding links scenario "Laag" (414 woningen) en afbeelding rechts scenario "Midden" (920 woningen)



Afbeelding 7-3 Scenario Hoog (971 woningen)

In de berekeningen is rekening gehouden met de programma-alternatieven A, B en C, waarbij respectievelijk sprake is van de realisatie van 3000, 6000 en 9000 woningen. Naast de hiervoor aangegeven invullingen zijn de resterende woningen (evenredig) verdeeld over te ontwikkelen locaties binnen de Merwedekanaalzone. Bij de verdeling is rekening gehouden met een zone van 50 m voor doorgaande wegen en 300 m voor de A12, waarin geen woningen aanwezig zijn (zie hiervoor pagina 12 en 13 uit de Omgevingsvisie).

Berekeningen en beoordeling

Om de geluideffecten vanwege het wegverkeer te bepalen, is per programma-alternatief een geluidmodel opgesteld. De geluidberekeningen voor het bepalen van de geluidcontouren zijn gebaseerd op het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage IV). Hierbij is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu versie 4.10 van DGMR.

De wettelijke grenswaarden gelden echter voor afzonderlijke wegen, waarbij een correctie overeenkomstig artikel 110g Wgh in rekening wordt gebracht op de berekende L_{den} waarde (correctie voor het in de toekomst stiller worden van voertuigen). Ten behoeve van de beoordeling in het kader van het planMER zijn – om de totale effecten inzichtelijk te maken - echter de totale cumulatieve geluidbelastingen op de gevels van de woningen van groter belang. Omdat voorliggend onderzoek een effectenonderzoek betreft, is er voor gekozen om in het voorliggende onderzoek de geluidbelastingen (cumulatief) weer te gegeven zonder aftrek overeenkomstig artikel 110g Wgh. Met cumulatief wordt hier bedoeld alle relevant geachte wegen gezamenlijk. In de berekeningen is geen rekening gehouden met ”ander geluidbronnen”, zoals railverkeerslawaai of industrielawaai bij de beoordeling van de geluidseffecten. Deze keuze is gemaakt omdat deze “bronnen” niet direct beïnvloed worden door de planontwikkeling, waardoor enkel de effecten van het wegverkeerslawaai (de bron die wel verschilt) inzichtelijk gemaakt wordt. Wel is rekening gehouden met het geluid vanwege de Utrechtse tram.

Voor de aanwezige bedrijven zijn geen berekeningen uitgevoerd, maar worden de effecten per bedrijf in de vorm van een hindercontour voor geluid per programma-alternatief beoordeeld. Voor de programma-alternatieven A, B en C zullen namelijk meer of minder bedrijven plaats moeten maken voor woningbouw en zullen verdwijnen (verplaatst naar een andere locatie) uit de Merwedekanaalzone. Door de gemeente zijn gegevens aangeleverd van de bedrijven die nu aanwezig zijn in de Merwedekanaalzone. Hierbij zijn per bedrijf de milieucategorie die van toepassing is volgens de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” weergegeven. Op basis van deze milieucategorie zijn de afstand tot de milieuzone (geluid) bepaald vanaf de kavelgrens: Milieucategorie 1: 10 m, 2: 30 m, 3 (laag): 50 m en 4 (laag): 200 m. Hogere categorieën zijn niet van toepassing, m.u.v. de hulpwarmtekrachtcentrale van Eneco. Deze inrichting betreft een hulpwarmtecentrale, welke (geluid) gezoneerd is.

Voor industrielawaai zijn geen geluidberekeningen uitgevoerd, maar zijn op basis van milieuzones (voor geluid) per bedrijf aangegeven met welke richtafstand rekening gehouden dient te worden op realisatie van nieuwe woningen, aangezien er nog geen concrete invulling van de nieuw te realiseren woningbouw in deze fase van de planvorming beschikbaar is.

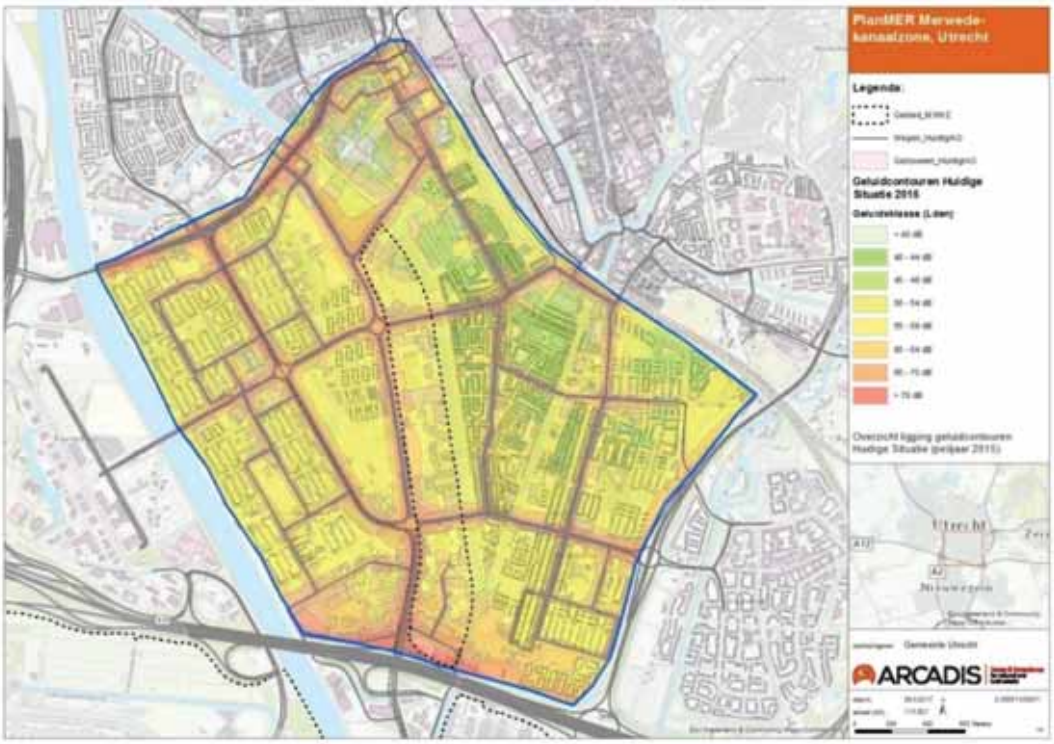
7.4 Referentiesituatie

In deze paragraaf zijn de geluideffecten voor de huidige situatie (peiljaar 2015) en de autonome ontwikkeling (peiljaar 2030) beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij om de bepaling van de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de situatie met enkel de autonome plannen die buiten de plannen van het Merwedekanaalzone ook al worden uitgevoerd/gerealiseerd. In de referentiesituatie zijn geen fysieke wijziging aan de wegen uit het onderliggende wegennet worden doorgevoerd.

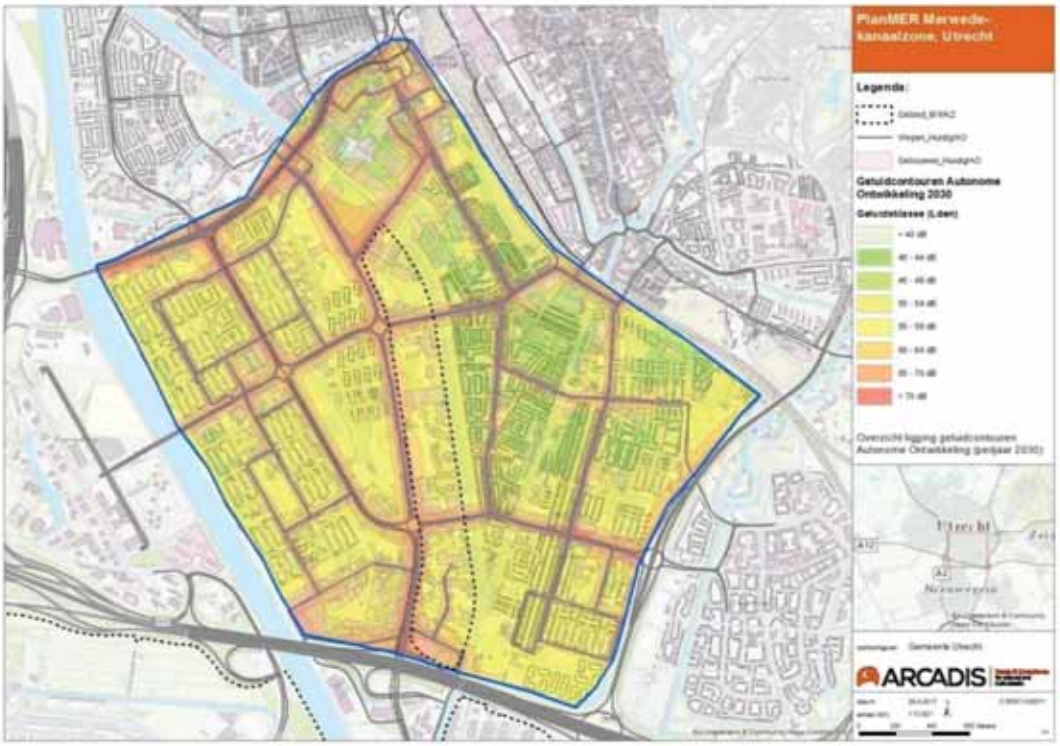
Zoals eerder aangegeven, worden het aantal (ernstig) gehinderden bepaald op basis van het confronteren van de berekende geluidscontouren in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en programma-alternatieven met de locaties van de bestaande woningen/geluidgevoelige bestemmingen (BAG) en geprojecteerde/nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Onderscheid in geluidgevoelige objecten is gemaakt in bestaande woningen, overige geluidgevoelige objecten (scholen en gezondheidszorggebouwen), ligplaatsen voor woonboten en standplaatsen voor woonwagens (in de tabellen van de rapporttekst zijn totalen weergegeven, terwijl uitsplitsing is opgenomen in de tabellen van de Bijlage B). Voor de woningen, standplaatsen en ligplaatsen is het aantal gehinderden en ernstig gehinderden bepaald aan de hand van een gemiddelde bewonersdichtheid van 2,2 inwoners/object en de dosis

effectrelatie voor gehinderden en ernstig gehinderden uit bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer. Voor wat betreft het geluidsbelast oppervlak wordt het oppervlak onder de contouren in de verschillende klassen bepaald.

In de navolgende afbeeldingen zijn de berekende geluidscontouren voor de huidige situatie en autonome ontwikkeling weergegeven.



Afbeelding 7-4 Berekende geluidcontouren huidige situatie (peiljaar 2015)



Afbeelding 7-5 Berekende geluidcontouren autonome ontwikkeling (peiljaar 2030)

In Tabel 7-5 en Tabel 7-6 zijn de effecten voor respectievelijk het geluid belast oppervlak en aantal (ernstig) gehinderden weergegeven voor de huidige situatie en autonome ontwikkeling (referentiesituatie).

Op basis van de berekende geluidscontouren is – zoals eerder aangeven – het geluid belast oppervlak en aantal (ernstig) gehinderden weergegeven. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidseffecten op de woonomgeving in de autonome ontwikkeling licht afnemen. Het geluid belast oppervlak (> 50 dB) neemt in de autonome ontwikkeling met circa 2% af, het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met respectievelijk 8 en 7% af. De reden voor de afname is te verklaren door het effect van de maatregelen aan- en langs de A12 als gevolg van het Tracébesluit A27/A12 ring Utrecht. Deze weg heeft een maatgevend effect op de geluidssituatie in de net ten noorden van de A12 liggende woonwijken, die in het onderzoeksgebied zijn opgenomen.

Tabel 7-5 Effectbeoordeling geluid – Geluid belast oppervlak - huidige situatie en autonome ontwikkeling

Criterium	Huidige situatie 2015	Autonome ontwikkeling 2030 (referentiesituatie)
50 – 54 dB	203.90	219.96 (+8%)
55 – 59 dB	170.30	161.00 (-5%)
60 – 64 dB	126.48	104.68 (-17%)
65 – 69 dB	91.59	90.69 (-1%)
>= 70 dB	46.20	47.09 (+2%)
Totaal	**638.48**	**623.40 (-2%)**

Tabel 7-6 Effectbeoordeling geluid – Aantallen (ernstig) gehinderden - huidige situatie en autonome ontwikkeling

Criterium	Huidige situatie 2015	Autonome ontwikkeling 2030 (referentiesituatie)
50 – 54 dB	--	--
55 – 59 dB	2.970 / 1.132	2.647 / 1.008
60 – 64 dB	4.703 / 2.038	4.435 / 1.922
65 – 69 dB	1.335 / 651	1.213 / 592
>= 70 dB	18 / 10	44 / 24
Totaal	9.026 / 3.830	8.340 / 3.547

00 / 00 = aantal gehinderden / aantal ernstig gehinderden

7.5 Effectbeoordeling

In Tabel 7-7 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema geluid samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 7-7 Effectbeoordeling geluid

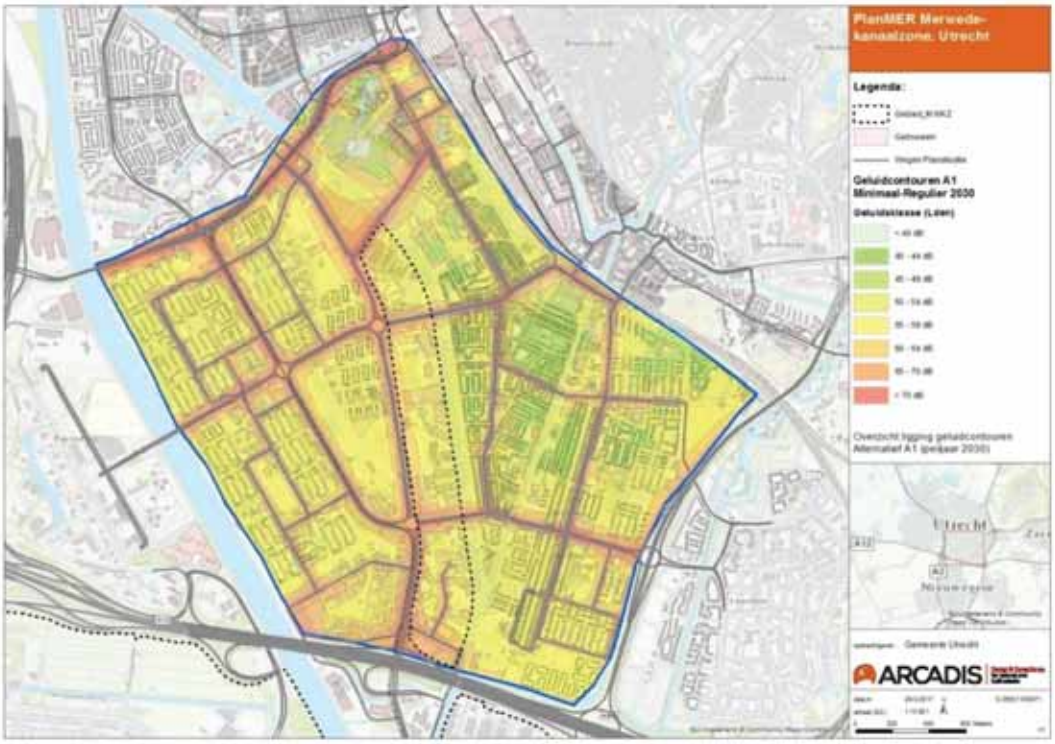
Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi-Hoog
Wegverkeerslawaai: geluid belast oppervlak	0	0	0 *	0	0	-	0	0
Wegverkeerslawaai: aantal (ernstig) geluidgehinderden	0	-	- *	- -	- -	- -	- -	- -
Hinder tijdens de aanleg	0	-	- *	-	-	-	-	n.v.t.
Bedrijven en milieuzonering	0	-	-	0	0	0	0	n.v.t.

** = Voor programma-alternatief A2 zijn geen berekeningen uitgevoerd, maar de effecten zullen nagenoeg hetzelfde zijn als voor programma-alternatief A1*

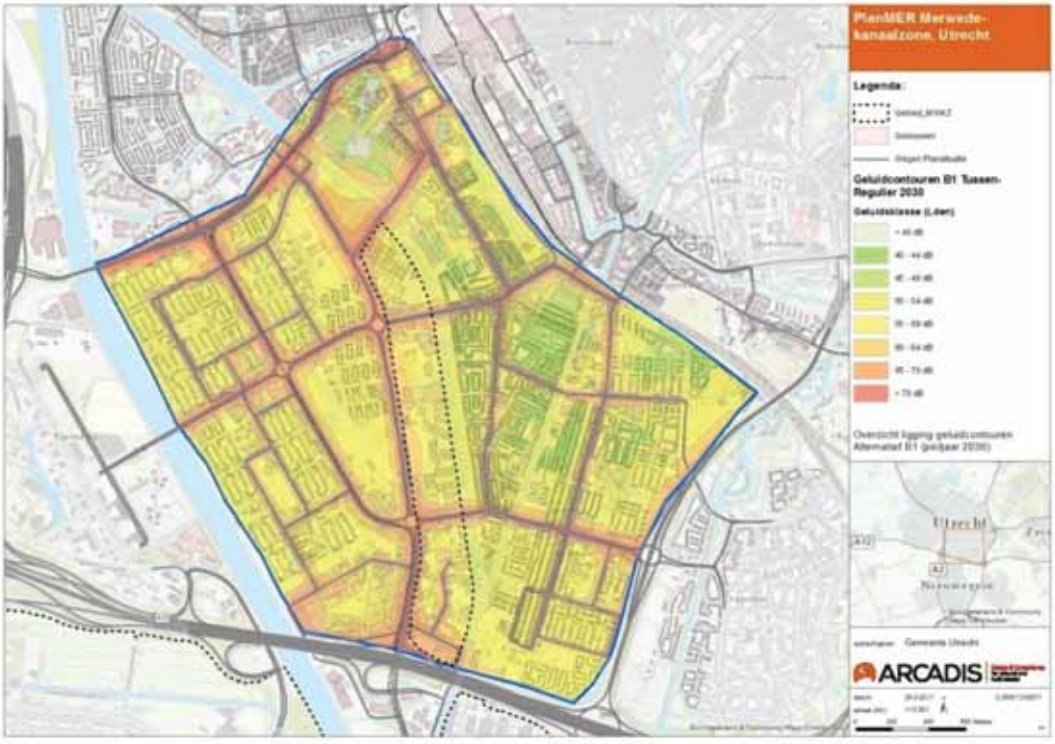
Wegverkeerslawaai

Voor de programma-alternatieven A1, B1, B2, C1 en C2 zijn contourberekeningen uitgevoerd, zie onderstaande zes afbeeldingen. In Tabel 7-8 en

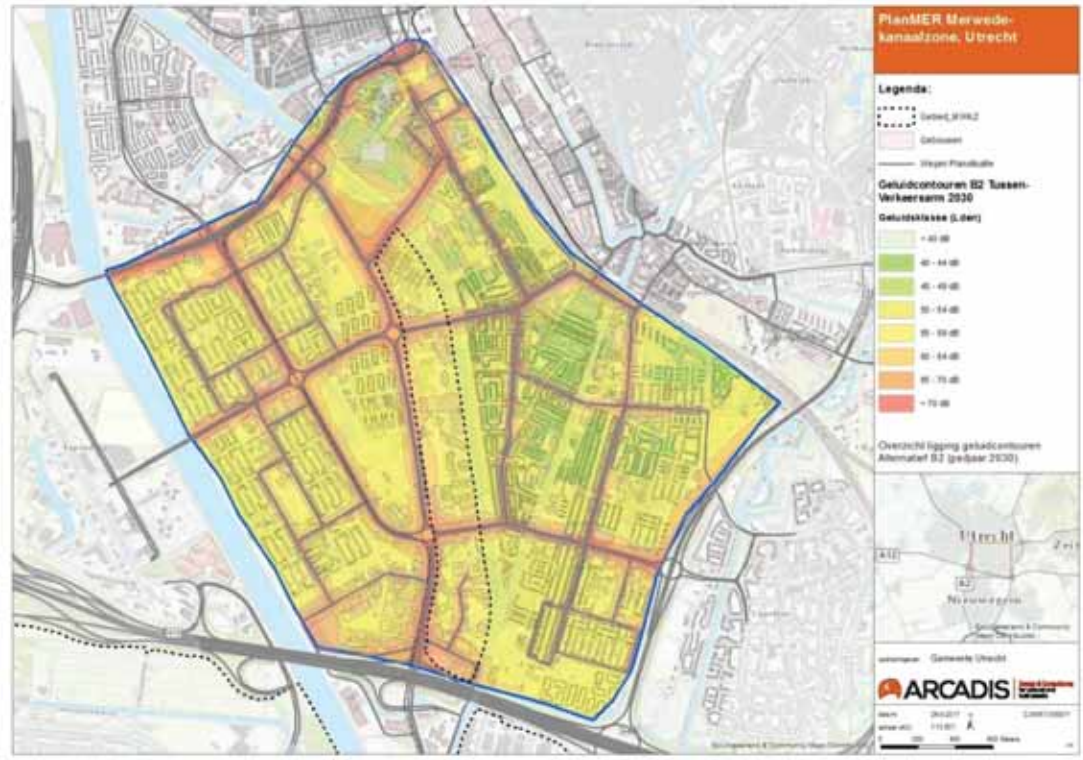
Tabel 7-9 is respectievelijk het geluid belast oppervlak en het aantal (ernstig) geluidgehinderden van de voorgenomen planontwikkeling samengevat voor de voorgenomen planontwikkeling. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht. Zoals eerder aangegeven zijn er geen geluidberekeningen uitgevoerd voor het programma-alternatief A2.



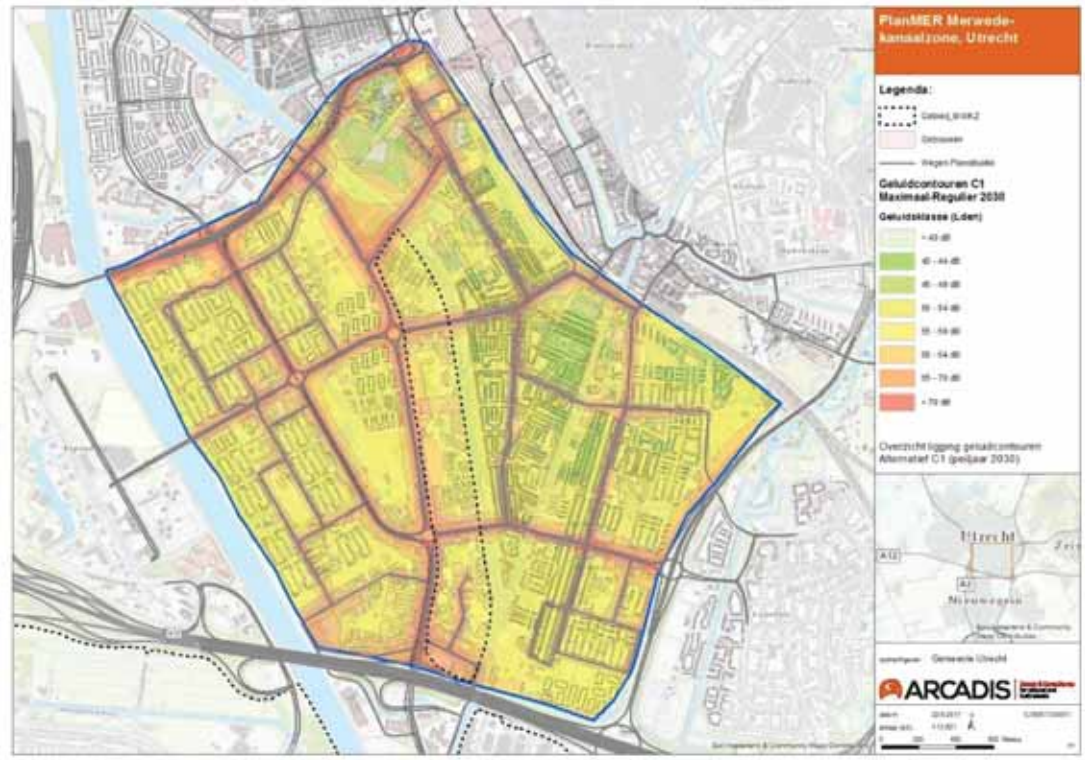
Afbeelding 7-6 Berekende geluidcontouren programma-alternatief A1 (peiljaar 2030)



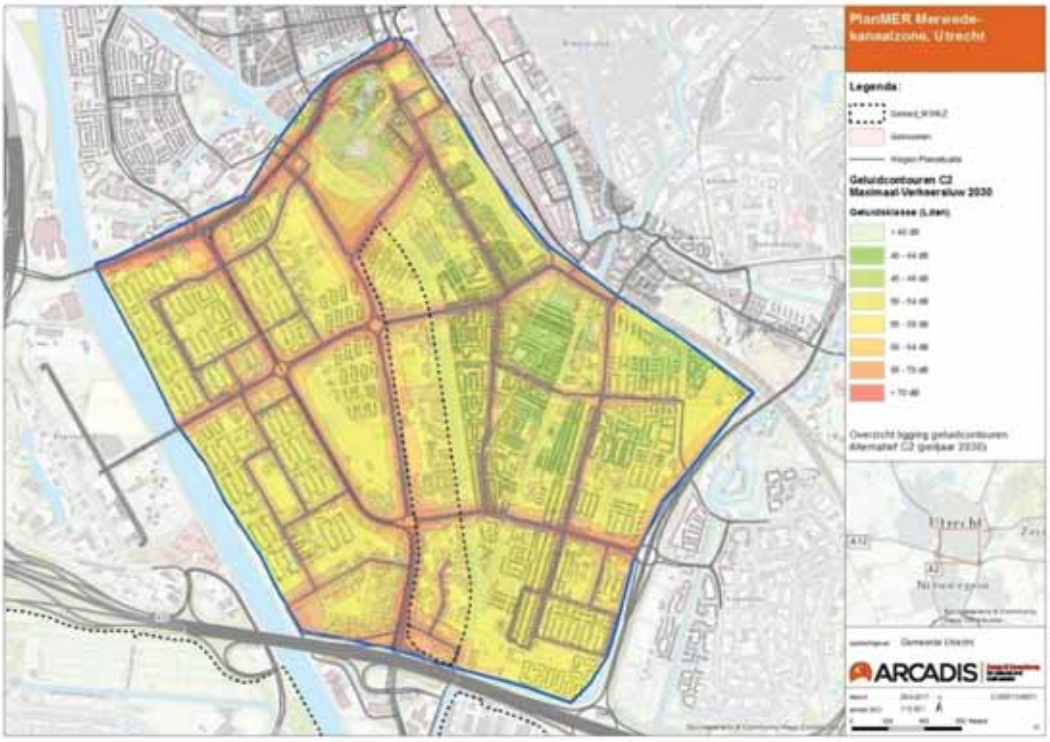
Afbeelding 7-7 Berekende geluidcontouren programma-alternatief B1 (peiljaar 2030)



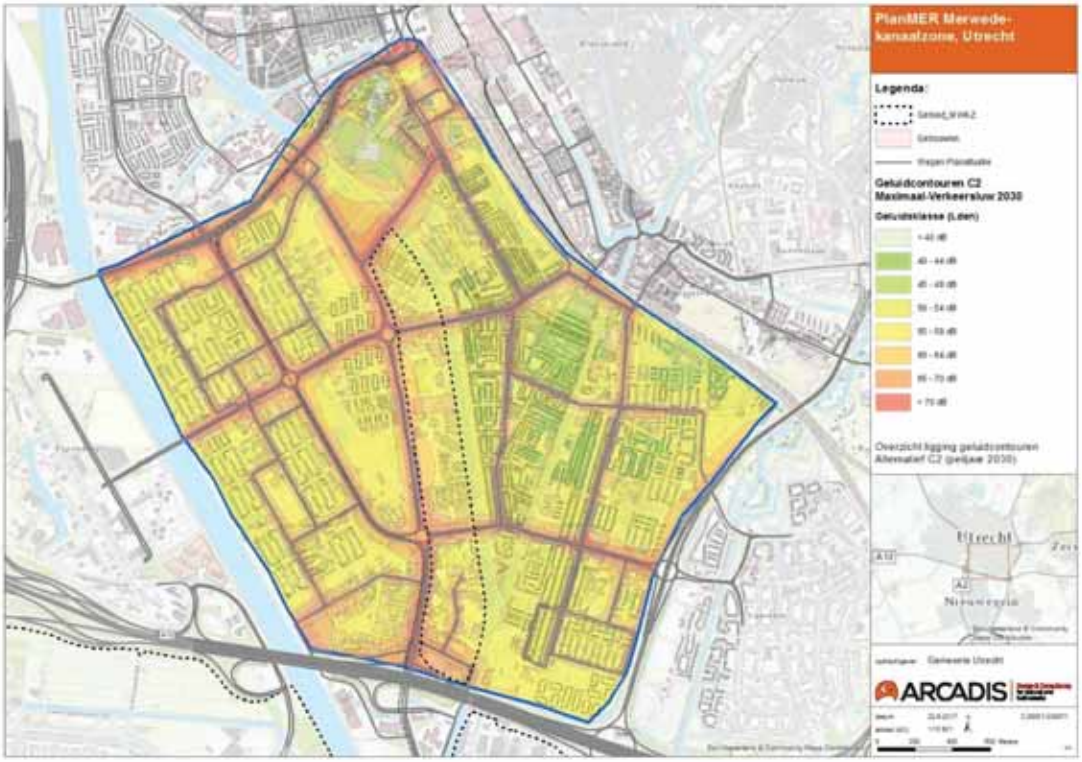
Afbeelding 7-8 Berekende geluidcontouren programma-alternatief B2 (peiljaar 2030)



Afbeelding 7-9 Berekende geluidcontouren programma-alternatief C1 (peiljaar 2030)



Afbeelding 7-10 Berekende geluidcontouren programma-alternatief C2 (peiljaar 2030)



Afbeelding 7-11 Berekende geluidcontouren Combi-Hoog alternatief (peiljaar 2030)

Tabel 7-8 Effectbeoordeling geluid – Geluid belast oppervlak – programma-alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling)

Criterium	Ref.	A1	B1	B2	C1	C2	Combi-hoog

50 – 54 dB	219.96	219.65	218.51	218.84	215.20	217.79	216.68
55 – 59 dB	161.00	170.32	171.62	171.29	176.85	173.65	166.72
60 – 64 dB	104.68	105.04	105.55	105.37	107.98	106.20	103.31
65 – 69 dB	90.69	89.41	90.18	89.95	92.24	91.70	89.99
>= 70 dB	47.09	57.99	59.62	59.02	67.44	64.10	55.94
Totaal	623.40	642.41 (+3%)	645.48 (4%)	644.47 (+3%)	659.72 (+6%)	653.44 (+5%)	632.64 (+1%)

Tabel 7-9 Effectbeoordeling geluid – Aantallen (ernstig) gehinderden – programma-alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling)

Criterium	Ref.	A1	B1	B2	C1	C2	Combi-hoog*
50 – 54 dB	--	--	--	--	--	--	--
55 – 59 dB	2.647 / 1.008	3.116 / 1.187	3.988 / 1.519	3.970 / 1.512	4.766 / 1.816	4.660 / 1.775	4.729 / 1801
60 – 64 dB	4.435 / 1.922	4.755 / 2.061	4.885 / 2.117	5.091/ 2.206	5.801 / 2.514	5.254 / 2.277	5.885 / 2.550
65 – 69 dB	1.213 / 592	1.944 / 948	2.313 / 1.128	1.972 / 962	2.434 / 1.187	2.329 / 1.136	1.976 / 964
>= 70 dB	44 / 24	71 / 40	71 / 40	70 / 39	257 / 143	153 / 85	335 / 186
Totaal	8.340 / 3.547	9.887 / 4.236 (+19%/+19%)	11.258 / 4.804 (+35% / +35%)	11.102 / 4.719 (+33% / +33%)	13257 / 5659 (+59% / +60%)	12.369 / 5.273 (+49% / +49%)	12.925 / 5.502 (+55% / +55%)

00 / 00 = aantal gehinderden / aantal ernstig gehinderden

* Bij het Combi-Hoog alternatief is ook rekening gehouden met de nieuwe woningen die worden gerealiseerd binnen “het Nieuwe Centrum” die binnen het onderzoeksgebied aanwezig zijn

Programma-alternatief A1/A2

Voor programma-alternatief A1 neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met afgerond circa 3%. Aangezien deze toename minder dan 5% is, is dit neutraal beoordeeld (score: 0).

Ook vindt er verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats. Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met 19% toe. De toename van het aantal extra geluidgehinderden wordt met name veroorzaakt doordat het aantal woningen toeneemt als gevolg van de transitie naar woningen die binnen het plangebied van de Merwedekanaalzone plaatsvindt. Ook neem het aantal (ernstig) gehinderden toe, doordat woningen zwaarder worden belast. Dit kan mede verklaard worden doordat er verschaling optreedt. Met verschaling wordt het schuiven van aantallen gehinderden van lagere naar hogere geluidbelastingsklassen bedoeld. Aangezien de berekende toename van het aantal gehinderden voor programma-alternatief A1 minder dan 20% is, is dit negatief beoordeeld (score: -).

Voor programma-alternatief A2 zijn geen berekeningen uitgevoerd, maar aangenomen kan worden dat de effecten niet veel verschillen (iets minder effecten) van programma-alternatief A1. Programma-alternatief A2 is derhalve ook negatief beoordeeld (score: -) ten aanzien van de toename van het aantal gehinderden en neutraal (score: 0) voor de toename van het geluid belast oppervlak.

Programma-alternatief B1/B2

Voor programma-alternatief B1 neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met afgerond circa 4%. Aangezien deze toename minder dan 5% is, is dit neutraal beoordeeld (score: 0).

Ook vindt er hier verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats. Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met 35% toe. De toename van het aantal extra geluidgehinderden wordt name veroorzaakt doordat het aantal woningen toeneemt als gevolg van de transitie naar woningen die binnen het plangebied van de Merwedekanaalzone plaatsvindt. Ook neem het aantal (ernstig) gehinderden toe, doordat woningen zwaarder worden geluid belast. Dit kan mede verklaard worden doordat er verschaling optreedt. Aangezien de berekende toename van het aantal gehinderden voor programma-alternatief B1 meer dan 20% is, is dit zeer negatief beoordeeld (score: - -).

Alternatief B2 betreft een verkeersarme variant. Ten opzichte van programma-alternatief B1 zijn maatregelen getroffen om het gebruik van de auto te ontmoedigen (zie hoofdstuk verkeer). In dit programma-alternatief neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met afgerond circa 3%, iets minder dan bij programma-alternatief B1. Aangezien deze toename minder dan 5% is, is dit neutraal beoordeeld (score: 0).

Ook bij dit programma-alternatief vindt er verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats, echter zijn de effecten net iets geringer als bij programma-alternatief B1. Het aantal gehinderden en ernstig

gehinderden neemt met 33% toe. De toename kan op basis van dezelfde argumenten als genoemd bij programma-alternatief B1 worden verklaard, echter alleen net iets geringer als gevolg van het geringere autogebruik. Desalniettemin is ook programma-alternatief B2 zeer negatief beoordeeld (score: - -).

De toename ten opzichte van de A-alternatieven kan worden verklaard doordat enerzijds binnen het bouwprogramma van de B-alternatieven meer woningen worden gerealiseerd en anderzijds door de aanleg van deze woningen en andere ontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone waardoor de intensiteit toeneemt op de wegen nabij de Merwedekanaalzone.

Programma-alternatief C1/C2

Voor programma-alternatief C1 neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met afgerond circa 6%. Aangezien deze toename net iets meer is dan 5% is, is dit negatief beoordeeld (score: -).

Ook vindt er hier verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats. Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met respectievelijk 59% en 60% toe. De toename van het aantal extra geluidgehinderden wordt name veroorzaakt doordat het aantal woningen toeneemt als gevolg van de transitie naar woningen die binnen het plangebied van de Merwedekanaalzone plaatsvindt. Ook neemt het aantal (ernstig) gehinderden toe, doordat woningen zwaarder worden geluid belast. Dit kan mede verklaard worden doordat er verschaling optreedt. Aangezien de berekende toename van het aantal gehinderden voor programma-alternatief C1 meer dan 20% is, is dit zeer negatief beoordeeld (score: - -).

Alternatief C2 betreft een verkeersarme variant. Ten opzichte van programma-alternatief C1 zijn maatregelen getroffen om het gebruik van de auto te ontmoedigen (zie hoofdstuk verkeer). In dit programma-alternatief neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) toe met afgerond circa 5% en is dit effect nog net neutraal beoordeeld (score: 0).

Ook bij dit programma-alternatief vindt er verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats, echter zijn de effecten net iets geringer als bij programma-alternatief C1. Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met 49% toe. De toename kan op basis van dezelfde argumenten als genoemd bij programma-alternatief C1 worden verklaard, echter alleen net iets geringer als gevolg van het geringere autogebruik. Desalniettemin is ook programma-alternatief C2 zeer negatief beoordeeld (score: - -).

De toename ten opzichte van de B- en A-alternatieven kan worden verklaard doordat enerzijds binnen het bouwprogramma van de C-alternatieven meer woningen worden gerealiseerd en anderzijds door de aanleg van deze woningen en andere ontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone waardoor de intensiteit toeneemt op de wegen nabij de Merwedekanaalzone.

Combi-Hoog alternatief

Het Combi-Hoog alternatief scoort gelijk aan programma-alternatief C1. Voor het Combi-Hoog alternatief neemt het totale geluid belast oppervlak (>50 dB) ook toe met afgerond circa 1%. Aangezien deze toename minder dan 5% is, is dit neutraal beoordeeld (score: 0).

Ook hier vindt verschaling naar hogere geluidbelastingklassen plaats. Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden neemt met 55% toe. De toename van het aantal extra geluidgehinderden wordt name veroorzaakt doordat het aantal woningen toeneemt als gevolg van de transitie naar woningen die binnen het plangebied van de Merwedekanaalzone plaatsvindt Ook neemt het aantal (ernstig) gehinderden toe, doordat woningen zwaarder worden geluid belast. Dit kan mede verklaard worden doordat er verschaling optreedt. In de berekeningen is ook rekening gehouden met de nieuwe woningen die binnen het plangebied van “Het Nieuwe Centrum” worden gerealiseerd welke binnen het gehanteerde onderzoeksgebied aanwezig is. Aangezien de berekende toename van het aantal gehinderden voor het Combi-Hoog alternatief meer dan 20% is, is dit zeer negatief beoordeeld (score: - -).

Reconstructie van bestaande wegen en/of aanleg nieuwe wegen

Binnen de drie programma-alternatieven van de Merwedekanaalzone worden onder andere nieuwe woningen/woonbuurten en andere (niet) geluidgevoelige objecten gerealiseerd, waarbij naar verwachting ook bestaande (doorgaande) wegen in meer of mindere mate worden gerealiseerd om woningen/buurten aan te sluiten op de bestaande weginfrastructuur van Utrecht. Ook kunnen wellicht wegen gewijzigd worden, waardoor de verkeersafhandeling beter verloopt. Op basis van de huidige fase van de planvorming en de

gegevens die nu bekend zijn, kan nog niet worden beoordeeld of eventuele wijzigingen aan bestaande wegen of aanleg van nieuwe (buurt ontsluitings-)wegen zorgt voor “knelpunten” en overschrijdingen van normen. Verwacht mag worden dat de bijdrage van eventueel aan te leggen nieuwe buurtontsluitingswegen (zeer) beperkt zal zijn op het totaal. Deze wegen worden doorgaans ingericht als 30 km/uur zone. Of eventuele wijzigingen aan bestaande (doorgaande) wegen zal leiden tot knelpunten en eventueel het treffen van maatregelen is op dit moment niet aan te geven en betreft een aandachtspunt voor de verdere planvorming (bestemmingsplan). Dit kan per situatie en per locatie verschillen. Er kan echter niet op voorhand worden uitgesloten dat er geen overschrijdingen van normen (reconstructie of nieuwe situatie) zullen optreden. In deze fase kan ook nog niet aangegeven worden of maatregelen noodzakelijk en doelmatig zijn, welke maatregelen (bron/overdrachtbeperkende maatregelen of maatregelen aan de gevel, indien nodig in combinatie met het vaststellen van hogere waarden).

Hinder tijdens de aanleg

Tijdens de aanlegfase zal er binnen het plangebied van de Merwedekanaalzone volop gebouwd worden aan de realisatie van (voornamelijk) nieuwe woningen, appartementengebouwen, kantoren en – in mindere mate – de aanleg van nieuwe wegen. Ook zullen er bestaande kantoor- of fabriekspanden gesloopt (geamoveerd) moeten worden. De sloop en bouwwerkzaamheden kunnen mogelijk zorgen voor geluidhinder bij bestaande woningen binnen de Merwedekanaalzone, maar ook daarbuiten. Met name het transport van materialen van en naar de Merwedekanaalzone zal naar verwachting een aanzienlijk akoestisch effect op de omgeving hebben. Geluidseffecten kunnen dan ook optreden langs de transportroute waarlangs de bouwmaterialen en het in te zetten materieel wordt vervoerd.

Ter plaatse van het plangebied kan er extra bouwlawaai ontstaan door heiwerkzaamheden, graafwerkzaamheden/grondverzet en allerhande ander werkmaterieel en/of apparaten die bij de bouw van woningen, kantoren of de aanleg van wegen wordt gebruikt. De aard en duur van de hinder kan per locatie verschillen, echter zal door de aannemer(s) getracht moeten worden de hinder voor de woonomgeving minimaal te houden. Dit kan op verschillende manieren, zoals door de inzet van (stiller) materieel of bijvoorbeeld de aanleg van tijdelijke afscherming in de vorm van bijvoorbeeld het plaatsen van zeecontainers (indien mogelijk). Er zal per situatie goed bekeken moeten worden of er afhankelijk van de werkzaamheden mogelijk hinder kan ontstaan bij de dichtst bijgelegen woningen en of er redelijkerwijs maatregelen getroffen kunnen worden. Ook is de duur van de bouwwerkzaamheden van belang en is het van belang op welk moment van de dag (dag-, avond- of nachtperiode) de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Activiteiten die nodig zijn in de aanlegfase en die vallen onder het Activiteitenbesluit zullen aan de gemeente moeten worden gemeld en zo nodig worden daarbij geluidvoorschriften opgesteld. Met betrekking tot bouwhinder zijn door de gemeente Utrecht specifieke richtlijnen vastgesteld. Het gaat hierbij om de “Handhaafinstructie geluidhinder veroorzaakt door bouw- sloop- en renovatiewerkzaamheden”, inclusief beleidsregels ontheffingen Werken buiten reguliere werktijden (vastgesteld door B & W op 10-02-2015). Bij de aanvraag van een ontheffing voor de activiteit ‘bouwen’, is een akoestisch onderzoek volgens het bouwbesluit 2012 en de Regeling omgevingsrecht formeel niet noodzakelijk. Ook voor de aspecten stof en licht kunnen ten tijde van de bouw hinderlijke situatie optreden. Overlast dient ook voor deze aspecten tot een minimum beperkt te worden.

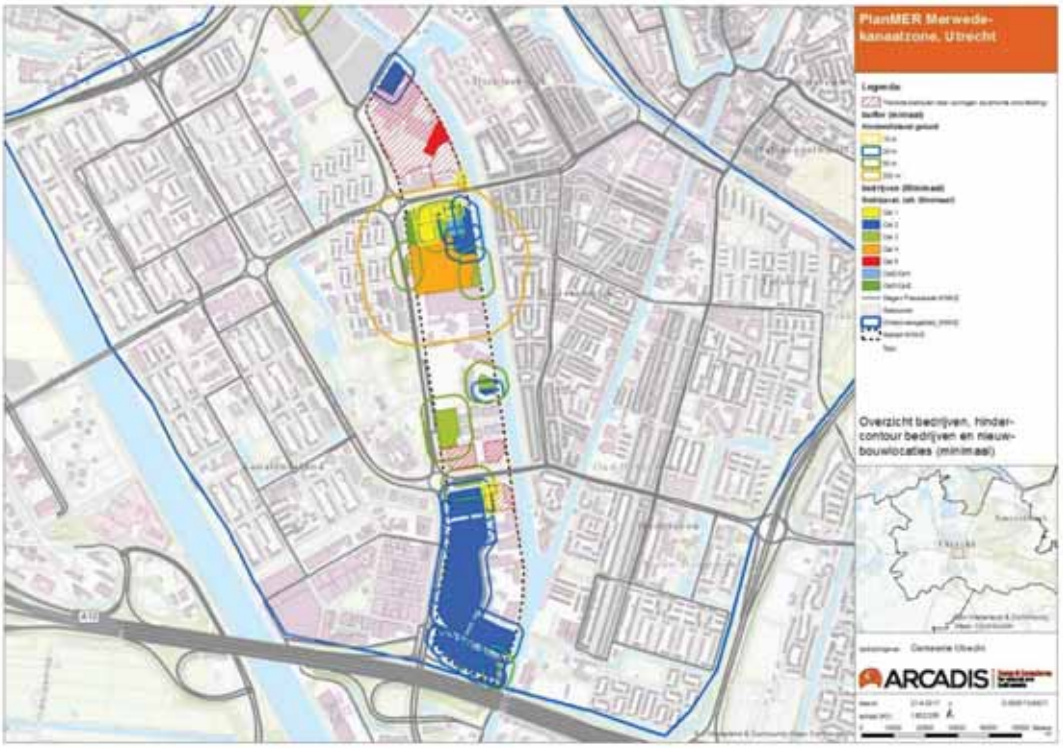
Aangenomen wordt dat in alle programma-alternatieven sprake zal zijn van hinder tijdens de aanleg. De verschillen tussen het type bedrijvigheid in de aanlegfase tussen de verschillende programma-alternatieven is in relatie tot de gehele aanlegfase minimaal verschillen, derhalve scoren alle programma-alternatieven gelijk. Ondanks dat sprake is van een toename van hinder ten opzichte van de huidige situatie, wordt dit criterium negatief (en niet zeer negatief) beoordeeld (score: -), vanwege het feit dat de effecten tijdelijk zijn en vanwege de aanname dat de geluidvoorschriften nageleefd zullen worden.

Bedrijven en milieuzonering

Binnen de Merwedekanaalzone zijn in de huidige situatie veel bedrijven aanwezig. Het merendeel van deze bedrijven is relatief lichte industrie (categorie 1 en 2 bedrijven) die geen tot een te verwaarlozen effect levert op de omgeving. Volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” hebben deze bedrijven een milieuzone (=45 dB(A) etmaalwaarde) van 10 en 30 meter gemeten vanaf de kavelgrens. Daarnaast is er ook een aantal categorie 3 bedrijven met een richtafstand (laag) van 50 meter. Er is één bedrijf op het terrein aanwezig dat is ingedeeld in categorie 4 met een richtafstand (laag) van 200 m: het betreft hier het bedrijf Roto Smeets, Europalaan 12. Eén inrichting – de hulpwarmtekrachtcentrale (Eneco) – is ingedeeld in

categorie 6 en voor deze inrichting is een geluidzone vastgesteld (zie Afbeelding 7-12). Voor de hulpwarmtecentrale zijn overigens gesprekken gaande over een goede inpassing in het gebied, met het oog op de voorgenomen ontwikkeling van het voormalige Defensieterrein en de voorgenomen vervangen van de centrale door een warmteoverdrachtstation. Er zijn maatregelen voorgesteld om, bijvoorbeeld door middel van dove- of vliesgevels, woningbouw op korte aftand tot de centrale wel mogelijk te maken. Na vervanging van de centrale foor een warmteoverdrachtstation is sprake van een bedrijfsbestemming met milieucategorie 2.

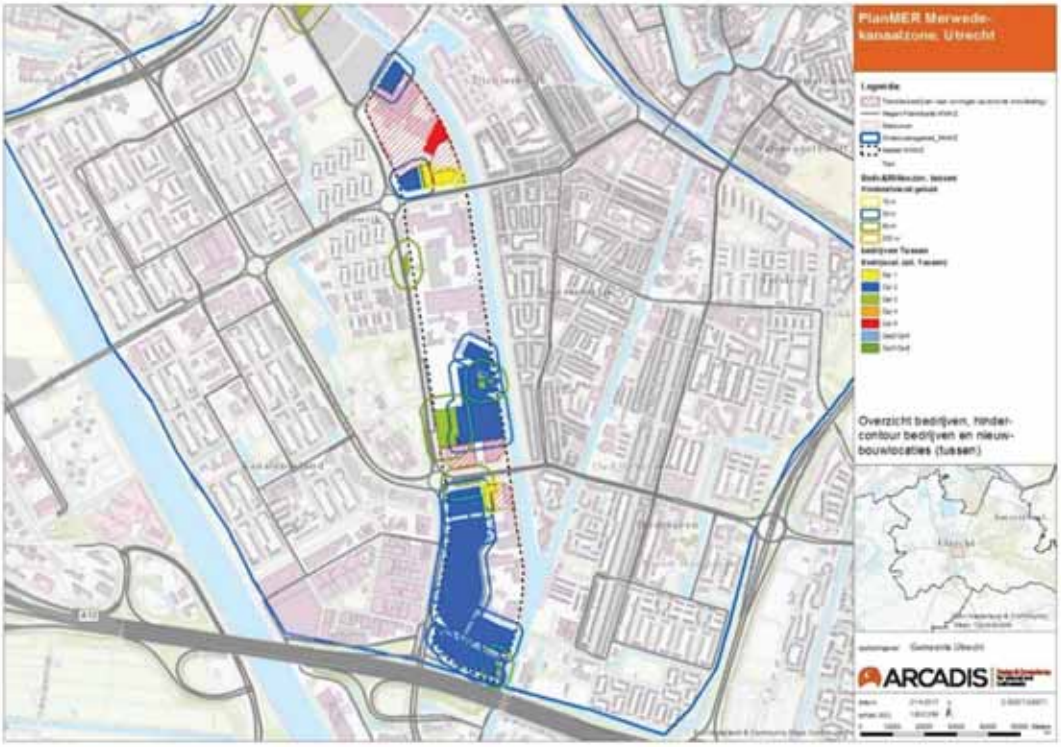
Zoals aangegeven in paragraaf 7.3 is er binnen het plangebied een aantal ontwikkelingen gaande buiten de voorgenomen planontwikkeling om. Er is een aantal locaties aanwezig waar bedrijven zijn gevestigd, maar die al zijn of nog worden getransformeerd naar woongebieden. Echter, de voorgenomen planontwikkeling kan ervoor zorgen dat deze bedrijven bij realisatie van woningen of andere geluidgevoelige objecten in de nabije omgeving worden beperkt in de bedrijfsvoering of dat er geluidhinder bij de nieuwe woningen kan optreden. Op basis van de eerder aangegeven richtafstanden kan globaal worden bezien of er mogelijk knelpunten op gaan treden, doordat de afstand tussen nieuw te realiseren woningen en bestaande bedrijven te klein wordt. Indien er overlap is zodat er mogelijk knelpunten ontstaan, is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. In de onderstaande afbeeldingen zijn de milieuzones voor geluid en de autonome nieuwbouwlocaties weergegeven (rood gearceerd). De gebieden niet zijn ingekleurd binnen het gebieden van de Merwedekanaalzone kunnen binnen de programma-alternatieven worden ingevuld met woningbouw.



Afbeelding 7-12 Overzicht ligging milieuzones geluid (45 dB(A)) vanwege Bedrijven (excl. contour warmtekrachtcentrale Eneco), invulling autonome planontwikkeling in combinatie met programma-alternatief A)

De nieuwbouwlocaties (of locaties waar al nieuwe woningen zijn gebouwd) bevinden zich voor programma-alternatief A grotendeels buiten de milieuzones (voor geluid) van de bedrijven. Met name in programma-alternatief A zal er voor wat betreft de milieuzones van Roto Smeets (categorie 4) enige aandacht moeten zijn voor het aspect geluid en kunnen er knelpunten optreden. Verder blijft er voornamelijk relatief lichte industrie over (categorie 1 en 2 bedrijven met een hindercontour van 10-30 m, 45 dB), waarbij verwacht wordt dat er doorgaans geen geluidproblemen spelen. Ook zijn er enkele categorie 3 bedrijven aanwezig met een hindercontour van 50 meter. Indien bij de invulling van de gebieden de aangegeven milieuzones (voor geluid) in acht worden genomen en enige afstand wordt gehouden tot de te handhaven bedrijven, treden er geen knelpunten ten aanzien van het geluidsaspect op. Er zijn voldoende mogelijkheden om de woongebieden in te richten in programma-alternatieven A1 en A2, waarbij voor geluid sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Echter, de mogelijkheden zijn wel beperkter dan in de andere programma-alternatieven. Het criterium bedrijven en milieuhinder voor programma-alternatieven A1 en A2 is negatief beoordeeld (score: -).

Voor het programma-alternatief B worden er meer bedrijven uitgeplaatst, waaronder Roto Smeets (categorie 4-bedrijf) en blijft in de Merwedekanaalzone de lichtere industrie /bedrijvigheid over. Het betreft hier voornamelijk categorie 1 en 2 bedrijven en enkele categorie 3 bedrijven. Ook hier geldt dat als bij de invulling van de gebieden de aangegeven milieuzones (voor geluid) in acht worden genomen en enige afstand wordt gehouden tot de te handhaven bedrijven, er geen knelpunten ten aanzien van het geluidsaspect optreden. Er zijn hier meer mogelijkheden om de woongebieden goed in te richten, omdat er meer bedrijven uitgeplaatst worden. De programma-alternatieven B1 en B2 zijn neutraal beoordeeld (score: 0).



Afbeelding 7-13 Overzicht ligging milieuzones geluid (45 dB(A)) vanwege Bedrijven (excl. contour warmtekrachtcentrale Eneco), invulling autonome planontwikkeling in combinatie met programma-alternatief B)

In het programma-alternatief C blijft er praktisch geen bedrijvigheid over binnen het gebied. Ook zal de overblijvende bedrijvigheid gezien de geringe milieuzone (voor geluid) naar verwachting geen hinder veroorzaken. Ook hier geldt dat als bij de invulling van de gebieden de aangegeven milieuzones (voor geluid) in acht worden genomen en enige afstand wordt gehouden tot de te handhaven bedrijven, er geen knelpunten ten aanzien van het geluidsaspect optreden. Programma-alternatieven C1 en C2 zijn derhalve neutraal beoordeeld (score: 0).

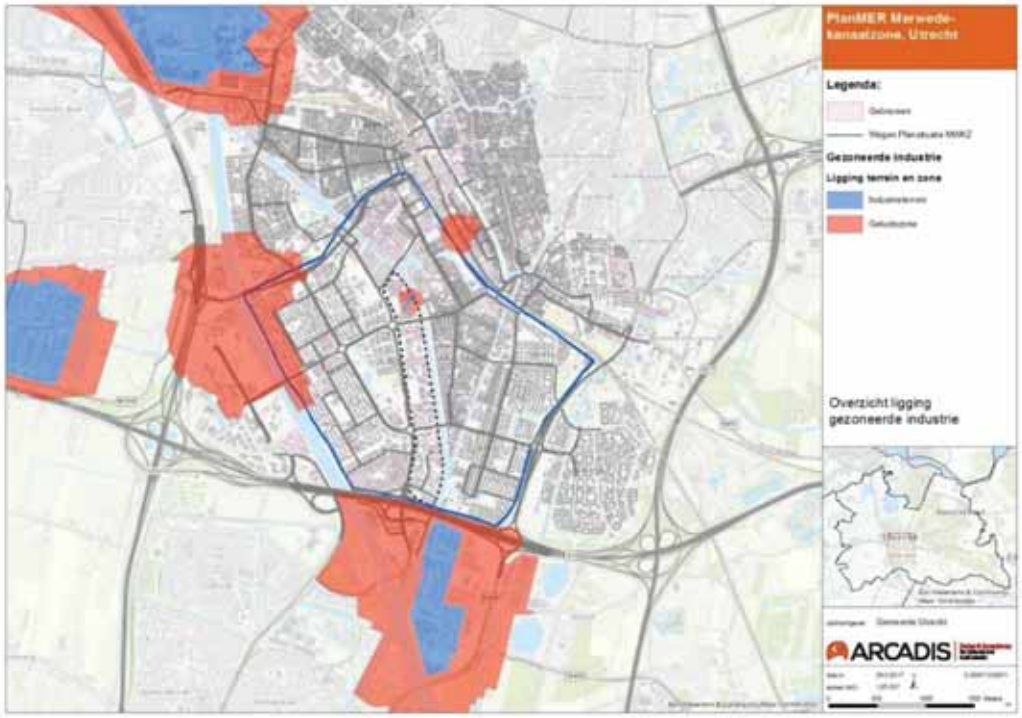


Afbeelding 7-14 Overzicht ligging milieuzones geluid (45 dB(A)) vanwege Bedrijven (excl. contour warmtekrachtcentrale Eneco), invulling autonome planontwikkeling in combinatie met programma-alternatief C)

Aandachtspunt voor alle drie de programma-alternatieven is de aanwezigheid van de warmtekrachtcentrale (Eneco). Deze warmtekrachtcentrale is geluid gezoneerd. De geluidzone van de centrale is weergegeven in Afbeelding 7-15 en uit de vastgestelde zone (=50 dB) kan worden geconcludeerd dat indien woningen binnen de zone gerealiseerd worden, er mogelijk geluidhinder kan optreden. Bij de invulling van de woongebieden zal de aangegeven geluidzone in acht moeten worden genomen.

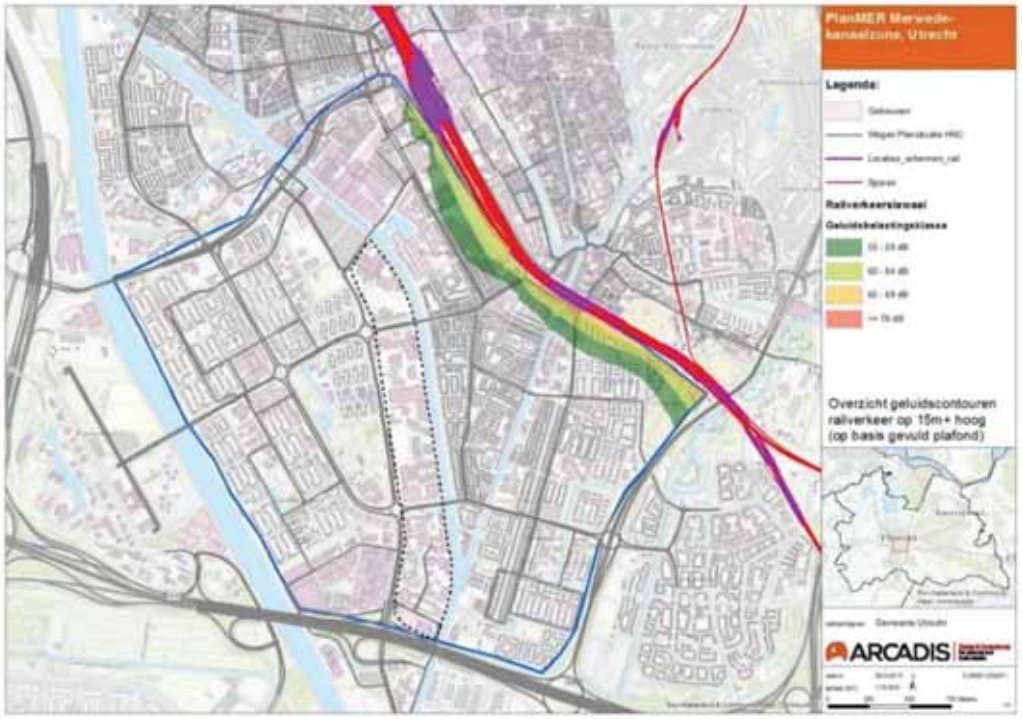
Cumulatie

Binnen de gemeente Utrecht zijn verschillende inrichtingen en/of industrieterreinen aanwezig waarvoor een geluidszone is vastgesteld. De inrichtingen en/of industrieterreinen die op enige afstand aanwezig zijn van het gedefinieerde onderzoeksgebied, zijn samen met de vastgestelde geluidszone weergegeven in de onderstaande afbeelding. De geluidszone betreft de 50 dB(A) etmaalwaardecontour. Binnen het plangebied Merwedekanaalzone is één gezoneerde inrichting (hulpwarmtekrachtcentrale Eneco) aanwezig. De overige gezoneerde inrichtingen of industrieterreinen liggen niet binnen het plangebied of de geluidszone overlapt het plangebied niet. Wel overlappen op een aantal plaatsen de vastgestelde zones het onderzoeksgebied (zie blauwe lijn in onderstaande afbeelding). Op deze plaatsen kan industrielawaai relevant gaan bijdragen en kan er een cumulerend effect optreden.



Afbeelding 7-15 Overzicht ligging gezoneerde industrie of inrichtingen rondom het onderzoeksgebied

Voor railverkeer geldt dat de contouren vanwege het spoor de woonwijken langs het spoor aanzienlijk overlappen. In Afbeelding 7-16 zijn de contouren samen met het spoor en de aanwezige geluidsschermen weergegeven. Omdat in het Merwedekanaalzone-gebied mogelijk hogere bebouwing (vier woonlagen of meer) dan standaard grondgebonden woningen van drie bouwlagen worden gerealiseerd, zijn de geluidcontouren vanwege het railverkeer berekend op 15 m hoogte. Omdat er al een aanzienlijke hoeveelheid geluidsschermen langs het spoor in Utrecht aanwezig is, geeft de presentatie van contouren op grotere hoogte ook een goed beeld voor eventuele hoogbouw. Uit de onderstaande afbeelding blijkt dat de geluidscontouren vanwege het spoor het Merwedekanaalzone-gebied niet overlappen. Ter plaatse van de Merwedekanaalzone zal het railverkeerslawaai dan ook een geen relevante bijdrage leveren.



Afbeelding 7-16 Overzicht ligging geluidcontouren vanwege railverkeerslawaai

7.6 Mitigerende maatregelen

Wegverkeerslawaai: nieuwe woningen binnen bestaande- of nieuw aan te leggen wegen

Er is in de referentiesituatie een aantal wegen grenzend aan de Merwedekanaalzone (Europalaan, van Zijstweg en Rijksweg A12) en een aantal wegen die het gebied doorsnijden (Balijelaan en de Beneluxlaan) aanwezig waarop een aanzienlijke verkeersintensiteit aanwezig is. Deze wegen leveren een behoorlijk geluidseffect binnen het Merwedekanaalgebied. Juist hier zijn ook de nieuwe woningen gepland.

Aan de zuidzijde van het plangebied is de Rijksweg A12 aanwezig. Zoals al eerder aangegeven, zijn voor het gedeelte van de A12 ter hoogte van de Merwedekanaalzone juist geluidmaatregelen getroffen in het kader van Tracébesluit A27/A12 ring Utrecht. De geluidmaatregelen die worden getroffen in het kader van dit project betreffen de aanleg van geluidsarm asfalt (2 laags ZOAB) en (hoge) geluidsschermen.

Europalaan

De geluidsbelasting op de nieuw te realiseren 1e-lijns bebouwing zal voor de drie programma-alternatieven met name relevant zijn aan de westzijde van het plangebied, langs de Europalaan. De Europalaan is een belangrijke ontsluitingsweg van de stad richting zuiden (richting A12) waardoor op de weg een aanzienlijke verkeersintensiteit al heeft in de autonome ontwikkeling van circa 16.000 (noordelijk deel bij van Zijstweg) tot 30.000 (zuidelijk deel, net ten noorden A12). De intensiteit zal toenemen afhankelijk van het planalternatief A, B of C in meer of mindere mate toenemen. Op een afstand van circa 50 meter van de Europalaan wordt (op basis contouren) een L_{den} waarde van circa 65 dB berekend, waarbij de juridische geluidsbelasting van de Europalaan circa 57 dB zal bedragen op de 1e-lijns bebouwing op 50 m afstand van de weg. Vanuit de wetgeving is maximaal 63 dB voor nieuwe woningen onthefbaar (tenzij er sprake is van vervangende nieuwbouw, dan kan ontheffing worden verkregen tot 68 dB). Indien dichter naar de weg gebouwd gaat worden, nemen de belastingen toe, waarbij mogelijk de maximaal te ontheffen grenswaarden worden overschreden. De geluidsbelasting kan echter worden verlaagd door het treffen bronmaatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van geluidsarm asfalt. Er zijn goede (slijtvaste) geluidsarme wegdektypen beschikbaar die een reductie opleveren van maximaal 3 dB. Uitgegaan wordt dat het treffen van overdrachtbeperkende maatregelen langs de Europalaan niet mogelijk of niet wenselijk is (overwegende bezwaren, stedenbouwkundige inpassing). Indien bron- of overdrachtbeperkende maatregelen niet wenselijk zijn en de maximaal te ontheffen grenswaarden worden overschreden, kan de oplossing voor de 1e-lijns bebouwing worden gezocht in dove gevels of het toepassen van vliesgevels, afhankelijk van welke bebouwingsvorm als 1e-lijns bebouwing wordt gerealiseerd. De geluidsbelastingen zijn in het zuidelijke deelgebied (deelgebied 6) vanwege de A12 en de Europlaan hoger, doordat enerzijds de A12 meer invloed krijgt en doordat er meer verkeer aanwezig is op de Europalaan.

Bron- en overdrachtmaatregelen aan de Europalaan ter plaatse deelgebied 6 (meest zuidelijk deelgebied) zijn door de aanwezigheid van kruispunten nagenoeg uitgesloten (er zijn overwegende bezwaren aanwezig maatregelen in te passen. Hier zal de oplossing gezocht moeten worden in het treffen van extra gevelmaatregelen en/of dove gevels/vliesgevels 1e-lijns bebouwing (i.c.m. het vaststellen hogere waarden), om met een gesloten front het achterliggende gebied af te schermen.

Voor de Beneluxlaan en Koningin Wilhelminalaan (oost-west verbinding door het gebied) nemen de geluidsbelastingen ook toe van respectievelijk circa 18.000 naar 19.000 en van 14.000 naar 15.500 motorvoertuigen/etmaal in planalternatief C1. Omdat de intensiteiten nagenoeg hetzelfde zijn dan bij het noordelijke deel van de Europalaan, zijn ook ongeveer dezelfde geluidsbelastingen te verwachten. Ook kan hier gedacht worden aan mogelijk dezelfde maatregelen dan bij de Europalaan.

Om de effecten van de overige (gemeentelijke) wegen op het plangebied te beperken, kan er ook voor deze wegen geluidsarm asfalt worden aangelegd. Gezien de binnenstedelijke situatie wordt verwacht dat het plaatsen van schermen niet gewenst is. Omdat er geen fysieke wijzigingen aan de aangegeven wegen (Europalaan, van Zijstweg, Balijelaan en de Beneluxlaan) worden doorgevoerd, is er geen aanleiding om maatregelen aan de weg te treffen. Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking blijven de toenames beperkt.

Rijksweg A12

De A12 zal ook een aanzienlijke invloed hebben op de akoestische situatie aan de zuidzijde van het Merwedekanaalzone-gebied. Er wordt vanuit gegaan dat nieuwe woningen niet binnen een zone van 300 m

van de weg worden gerealiseerd. Vanwege de A12 zijn (of worden) maatregelen getroffen in het kader van Tracébesluit A27/A12 aanpassing Ring Utrecht: er wordt tweelaags ZOAB aangelegd en er worden hoge schermen (circa 7m) ter plaatse van het plangebied van de Merwedekanaalzone geplaatst. Hiermee is ook rekening gehouden in de geluidberekeningen voor de planalternatieven en autonome ontwikkeling. Het treffen van aanvullende maatregelen aan de A12 is niet mogelijk of zal niet doelmatig zijn, omdat bronmaatregelen niet meer getroffen kunnen worden (deze worden al in het kader van TB A27/A12 getroffen) en hogere schermen niet doelmatig zullen zijn.

Aanleg nieuwe (ontsluitings-)wegen

Indien nieuwe wegen in het Merwedekanaalzone-gebied worden gerealiseerd ter ontsluiting van buurten en/of woongebieden, gelden er ook voor deze nieuw aan te leggen wegen geluidsnormen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt ook 48 dB, ontheffing is mogelijk tot maximaal 63 dB. Indien deze wegen worden ingericht als 30 km/uur gebied, heeft de weg formeel geen zone. Echter vanuit een goede ruimtelijke ordening worden deze wegen wel gewoon berekend en beoordeeld als ware het een weg met een geluidzone. Omdat de intensiteit vaak laag is van deze wegen, is er geen aanleiding om te verwachten dat nieuw aan te leggen ontsluitingswegen niet voldoen aan de grenswaarde van 48 dB. Verwacht wordt dat het treffen van maatregelen niet aan de orde is of zal zijn.

Reconstructie van bestaande wegen

Er is als gevolg van de planalternatieven en verkeersalternatieven (normaal/verkeersarm) sprake van een toename van het verkeer. Deze toename zorgt voor een toename van de geluidsbelasting langs de wegen. De toename zal vanwege enkel de toename van het verkeer naar verwachting maximaal circa 0,5 tot maximaal 1 dB bedragen tussen de huidige situatie en het planalternatief. Op plaatsen waar sprake zal zijn van een fysieke aanpassing van wegen, kan niet worden uitgesloten dat er geen sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer). Indien er een reconstructie optreedt, dan zal er een nader onderzoek moeten plaatsvinden naar maatregelen en is de kans aanwezig dat er bronmaatregelen doelmatig kunnen zijn. Gezien de binnenstedelijke situatie zijn schermen ter plaatse vanuit stedenbouwkundig oogpunt naar verwachting niet wenselijk of kunnen verkeerskundig niet worden ingepast.

Industrie

Verwacht wordt dat er vanwege de aanwezige (en te handhaven) industrie per programma-alternatief geen specifieke geluidmaatregelen getroffen behoeven te worden, indien bij de invulling van de nieuwe woningbouwlocaties voldoende aandacht zal zijn voor de invulling van de gebieden. Indien de van toepassing zijnde richtafstanden worden gerespecteerd, zal er naar verwachting geen geluidsprobleem ontstaan. Indien toch dichter op de bedrijven woningen gerealiseerd gaan worden dan de richtafstand (en dus binnen de milieuzone voor geluid, dan kunnen er geluidsproblemen/hinder ontstaan. Omdat er nog geen concreet plan beschikbaar is, is deze toetsing feitelijk in detail nog niet mogelijk in deze fase van het onderzoek. Indien toch dichter naar de bedrijven (binnen de milieuzone) gebouwd wordt, zal per situatie (maatwerk) bekeken moeten worden welke maatregelen eventueel te treffen zijn in de desbetreffende specifieke situatie.

7.7 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

Leemten in kennis zijn op dit moment met name van toepassing op het aantal ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het plangebied. Zoals aangegeven staat de planvorming voor realisatie van woningen, kantoren of andere functies nog niet geheel vast. Binnen het onderzoek is globaal aangegeven dat er naast de ontwikkelingen die zijn voorzien in de autonome ontwikkeling (ontwikkeling van Defensiecomplex Overste den Oudenlaan 20, Wilhelminawerf, City Campus Max, Twogether en Citypads (Vliegend Hertlaan 103) voor de programma-alternatieven A, B en C respectievelijk 3000, 6000 en 9000 woningen gerealiseerd gaan worden. Het betreft hier een aanname van het aantal te realiseren woningen die de bandbreedte weergeeft van de te realiseren aantallen. In de effectbeoordeling is daardoor gewerkt met een less case en worst case (bandbreedte) benadering.

Daarnaast is de kans aanwezig dat er mogelijk nog aanvullende verkeersmaatregelen binnen de gemeente Utrecht worden getroffen, welke effect kunnen hebben op de intensiteiten of verdelingen en dus indirect ook op het geluidonderzoek. In het akoestisch onderzoek zijn de verkeersgegevens uit het actuele verkeersmodel gehanteerd. In het verkeersmodel zijn alleen het mobiliteitsbeleid en de infrastructuurplannen meegenomen die concreet genoeg zijn en waar financiering voor is. Daarnaast heeft de gemeente nog extra plannen in de voorbereiding. Omdat deze nog niet concreet genoeg zijn, zijn ze niet opgenomen in de toekomstige verkeersprognoses, maar de verwachting is dat deze voor 2030 wel verder uitgewerkt en uitgevoerd zullen worden. Het positieve effect op de mobiliteit in de stad is dus nog niet meegenomen in de gepresenteerde verkeerscijfers. Enkele van deze plannen zijn beschreven in het hoofdstuk verkeer (aanvullende maatregelen). Dat betekent dat er in voorliggend planMER is uitgegaan van een worst-case benadering

Bovengenoemde leemten in kennis staan de besluitvorming over de omgevingsvisie niet in de weg.

8 LUCHTKWALITEIT

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op luchtkwaliteit beschreven aan de hand van concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§8.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§8.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§8.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§8.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§8.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§8.6).

8.1 Beleidskader

In Tabel 8-1is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 8-1 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Europees beleid	
Europese richtlijn (2008/50/EG) voor luchtkwaliteit	Het Nederlandse beleidskader voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit Europese richtlijnen. In deze richtlijn zijn de meeste eerdere Europese richtlijnen samengebracht. Deze richtlijn schrijft o.a. grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en gemiddelde stedelijke achtergrondconcentratie van NO_2, PM_{10} en $PM_{2.5}$ voor.
Nationaal beleid	
Wet milieubeheer titel 5.2	Deze titel bevat de luchtkwaliteitseisen waaraan moet worden getoetst (Wm artikel 5.16, eerste lid). Onderdeel hiervan is ook het toepasbaarheidsbeginsel (artikel 5.19 lid 2) dat voorschrijft op welke plaatsen niet getoetst hoeft te worden.
Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 inclusief alle latere wijzigingen.	Hierin is beschreven hoe de luchtkwaliteit moet worden berekend en beoordeeld. Onderdeel hiervan is ook het blootstellingscriterium (artikel 22) dat ingaat op de periode waaraan personen aan concentraties kunnen worden blootgesteld.
Besluit en regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)	Bevat de uitvoeringsregels voor ‘Niet in betekenende mate bijdragen’ (NIBM).
Besluit gevoelige bestemmingen	Hierin zijn beperkingen beschreven voor vestiging van ‘gevoelige bestemmingen’[3] in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen.
Wet ruimtelijke ordening (Wro)	Regelt hoe de ruimtelijke plannen van Rijk, provincies en gemeenten tot stand komen. Projecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) kunnen middels de Wro mogelijk gemaakt worden middels een inpassingsplan (Rijksinpassingsplan of provinciaal inpassingsplan) of een bestemmingsplan.

Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer

Bijlage 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht van o.a. de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), benzeen (C_6H_6), koolmonoxide (CO) en benzo(a)pyreen (BaP).

[3] De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en de centrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese grenswaarden voor PM_{10} en NO_2. Indertijd is de planontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen in NSL voor 2500 woningen.

Bestuursorganen dienen rekening te houden met deze grenswaarden bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus in belangrijke mate bepalen of er rond planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. Om die reden zal deze rapportage voornamelijk betrekking hebben op deze beide stoffen.

Toetsingskader stikstofdioxide

Er gelden grenswaarden van 40 µg/m^3 voor de jaargemiddelde concentratie en een uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m^3 die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. In Tabel 8-2 is een overzicht gegeven van de grenswaarden en plandrempels voor stikstofdioxide.

Tabel 8-2 Overzicht grenswaarden stikstofdioxide (NO_2)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie: grenswaarde	40 µg/m3	
Uurgemiddelde concentratie: grenswaarde	200 µg/m3	Overschrijding maximaal 18 keer per kalenderjaar toegestaan

Toetsingskader fijn stof

Voor fijn stof geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m^3 en de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m^3 die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. In Tabel 8-3 is een overzicht gegeven van de grenswaarden voor fijn stof.

Tabel 8-3 Overzicht grenswaarden fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
PM_{10} jaargemiddelde concentratie: grenswaarde	40 µg/m3	
PM_{10} 24-uurgemiddelde concentratie: grenswaarde	50 µg/m3	Overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan
$PM_{2.5}$ jaargemiddelde concentratie: grenswaarde	25 µg/m3	

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 worden o.a. de rekenmethoden beschreven voor verschillende situaties. Zo zijn er twee standaardrekenmethodes ontwikkeld voor het rekenen aan de luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer, Standaardrekenmethode 1 en 2. Er is ook een rekenmethode voor de bepaling van de luchtkwaliteit nabij bedrijven, Standaardrekenmethode 3. De berekeningen voor het wegverkeer zijn met Standaardrekenmethode 1 en 2 uitgevoerd.

Reductie voor fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout)

Volgens artikel 5.19, derde lid van de Wet milieubeheer worden bij het vaststellen van het kwaliteitsniveau PM_{10} de zwevende deeltjes, die veroorzaakt worden door natuurverschijnselen, afzonderlijk bepaald en ook meegerekend. Volgens lid 4 van dit artikel worden bij overschrijdingen van de grenswaarden de concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen steeds in aftrek gebracht. In bijlage 5 uit de ‘Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007’ is een aftrek opgenomen voor concentraties fijn stof die zich van nature in

de lucht bevinden. Het gaat hier om zeezout. Afhankelijk van de regio in Nederland wordt voor zeezout 1 tot 5 µg/m^3 in mindering gebracht op de berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof.

De in dit rapport gepresenteerde rekenresultaten zijn exclusief zeezoutcorrectie. Deze zeezoutcorrectie is niet toegepast, omdat er geen grenswaarden worden overschreden.

Toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium

Toepasbaarheidsbeginsel

In de Wet milieubeheer is opgenomen dat de luchtkwaliteit niet langer getoetst hoeft te worden op plaatsen waar geen mensen kunnen komen. De belangrijkste gevolgen van artikel 5.19 zijn:

- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen permanente bewoning is.
- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de ARBO regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Een uitzondering hierop is voor publiek toegankelijke plaatsen zoals tuincentra; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingscriterium een rol).
- Bij de beoordeling van een inrichting in het kader van de Wet milieubeheer vindt toetsing plaats vanaf de grens van de inrichting of bedrijfsterrein.
- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Blootstellingcriterium

De luchtkwaliteit moet alleen bepaald (gemeten of berekend) worden op plaatsen waar de blootstelling significant is. Bij toetsing van de gevolgen van een project aan de luchtkwaliteitseisen is dus van belang dat de plaatsen worden bepaald waar significante blootstelling plaatsvindt. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn wat significant is of niet.

In artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) staat dat de luchtkwaliteit wordt bepaald op plaatsen waar de bevolking ‘kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is'. Hieruit blijkt dat de duur van de periode dat iemand (1 individu) gemiddeld wordt blootgesteld bepalend is voor de vraag of de luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld. Er wordt daarbij verder geen onderscheid gemaakt naar de gevoeligheid van groepen of de aard van het verblijf. De grenswaarden zijn opgesteld ten behoeve van de gezondheid van de gehele bevolking. Hiermee wordt bedoeld dat bij de bepaling of een verblijfstijd significant is, de verblijfstijd vergeleken moet worden met een jaar, dag of uur, afhankelijk van de vraag of je te maken hebt met een jaargemiddelde, een daggemiddelde of een uurgemiddelde grenswaarde voor een stof.

8.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema luchtkwaliteit worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 8-4. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 8-4 Beoordelingskader luchtkwaliteit

	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
NO2	Verandering in concentraties NO2 op toets locaties	Concentraties op toets locaties (kwantitatief)
PM10	Verandering in concentraties PM10 op toets locaties	Concentraties op toets locaties (kwantitatief)
PM2,5	Verandering in concentraties PM2,5 op toets locaties	Concentraties op toets locaties (kwantitatief)

Verandering in concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$)
Dit criterium richt zich op de verandering van concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$). Daarnaast worden de concentraties getoetst aan de wettelijke normen.

Berekend wordt welke invloed het plan heeft op de luchtkwaliteit in het studiegebied door het inzichtelijk maken van de concentraties in de plansituatie en veranderingen ten opzichte van de referentiesituaties.

Om deze veranderingen te beoordelen, wordt gekeken naar locaties waar de luchtkwaliteit conform het wettelijk kader (zie paragraaf 9.1) beschouwd dient te worden. Dit betreft locaties waar mensen een gehele dag of een groot deel daarvan, verblijven, zoals:

- woningen (woonhuizen, woonboten, verzorgings- en bejaardentehuizen, etc.);
- scholen, instellingen voor kinderopvang;
- sportaccommodaties (voetbalvelden, tennisbanen, maneges, etc.);
- intensieve recreatie (recreatieplas, strand, horecavoorzieningen).

Voor de tellingen is voor het aspect luchtkwaliteit het aantal blootgestelden geteld. Om te komen tot het aantal blootgestelden is per huishouden uitgegaan van gemiddeld 2,3 personen per huishouden. De effecten voor dit beoordelingscriterium worden weergegeven aan de hand van scores. Voor wat betreft de scores wordt de in Tabel 8-5 weergegeven scoringsmethodiek gehanteerd (vijfpuntschaal). Het percentage blootgestelden met een verslechtering of verbetering wordt bepaald ten opzichte van het totale aantal blootgestelden binnen het studiegebied.

Tabel 8-5 Scoringsmethodiek verandering in concentraties

Score	Omschrijving	
++	Verbetering voor >5% van blootgestelden	sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Verbetering voor 1-5% van blootgestelden	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Verbetering of verslechtering voor <1% van blootgestelden	geen positief en geen negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Verslechtering voor 1-5% van blootgestelden	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Verslechtering voor >5% van blootgestelden	sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

8.2.1 Uitgangspunten

Dit luchtonderzoek heeft betrekking op de blootstelling in het plangebied en het indirecte gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de wegen rond het plangebied. Hiervoor is het beïnvloedingsgebied in kaart gebracht en is daarbinnen kwantitatief onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit verricht. Voor de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de toekomstige situatie voor de verschillende programma-alternatieven.

Rekenmethode

De belasting van de omgeving is berekend met behulp van een verspreidingsmodel. De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd met standaardrekenmethode 1 en 2 conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De gebruikte PC-applicatie is Geomilieu versie 4.10, module Stacks, versie 2016.1 met PreSRM versie 1.603. Dit model is gebaseerd op het Nieuw Nationaal Model (NNM). STACKS is goedgekeurd door het Ministerie van IenM voor luchtverspreidingsberekeningen.

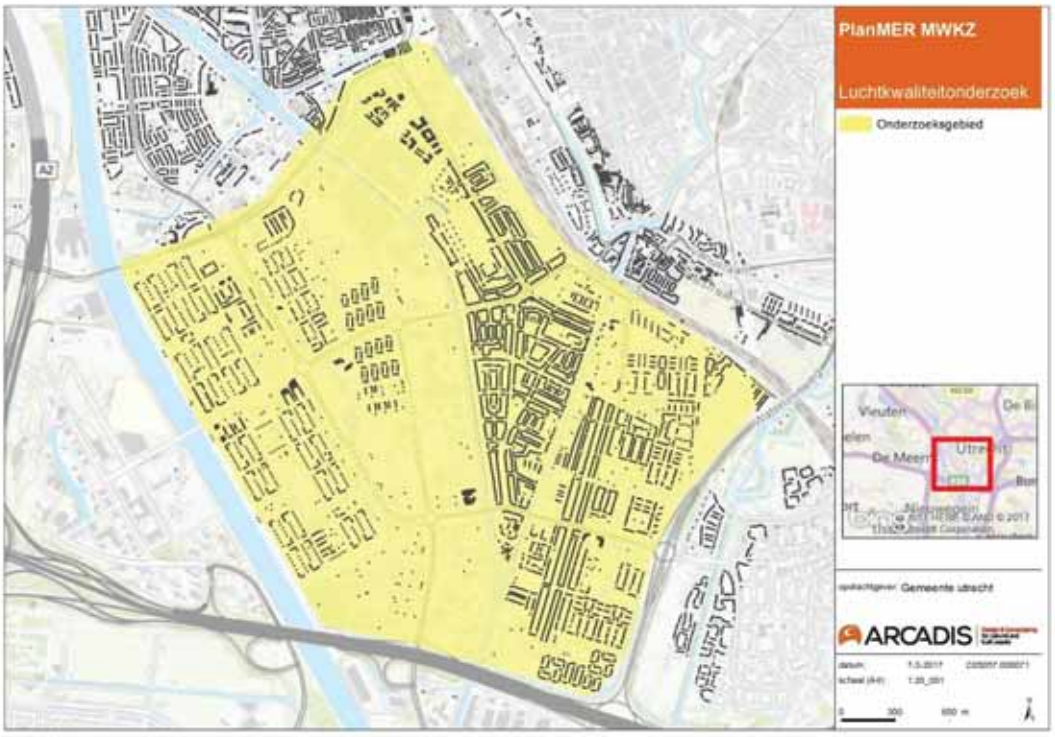
Nieuw Nationaal Model

Het Nieuw Nationaal Model beschrijft het transport en de verdunning van stoffen in de atmosfeer op basis van het Gaussisch pluimmodel. Het betreft een ‘lange termijn’ berekening en de beschouwde periode bedraagt daarom ten minste een jaar. De gebruikte meteorologische gegevens bestaan uit uurgemiddelde gegevens van onder meer de windrichting, de windsnelheid, de zonne-instraling en de temperatuur. Het NNM houdt rekening met de heersende achtergrondconcentratie, de pluimstijging en de gebouwinvloed.

Het NNM berekent op verschillende rasterpunten de immissieconcentratie voor elk afzonderlijk uur van de beschouwde periode. Hieruit wordt berekend gedurende welk percentage van de jaarlijkse uren (de overschrijdingsfrequentie) een bepaalde immissieconcentratie wordt overschreden.

Studiegebied

Het studiegebied omvat enerzijds het plangebied van Merwedekanaalzone en anderzijds locaties waar een netwerkeffect optreden als gevolg van verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen planontwikkeling. Voor het aspect luchtkwaliteit worden in het onderzoek in ieder geval die wegen meegenomen als gevolg waarvan een effect op de luchtkwaliteit op kan treden. Dit omvat in ieder geval die wegen waar een toename van motorvoertuigen plaatsvindt van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In onderstaande afbeelding is het studiegebied weergegeven.



Afbeelding 8-1 Studiegebied luchtkwaliteit PlanMER Merwedekanaalzone

Emissies en bronkenmerken

Voor de onderzochte situaties autonome ontwikkeling 2030, de programma-alternatieven Merwedekanaalzone (MWKZ) Combi Hoog 2030 (cumulatie met MER Stationsgebied) heeft de gemeente verkeerscijfers aangeleverd. Deze cijfers zijn aangeleverd in januari 2017 en liggen ten grondslag aan de berekeningen voor luchtkwaliteit. Deze cijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Utrecht; VRU 3.3U. Dit verkeersmodel is opgesteld in opdracht van de Provincie Utrecht. In dit model is een variant gemaakt voor de Utrechtse situatie waarin de gemeente Utrecht qua ruimtelijke ontwikkelingen nog meer gedetailleerd is opgenomen, namelijk VRU 3.3U.

In het gehanteerde rekenmodel Geomilieu, module Stacks dienen voor lage snelheden de werkelijk gereden snelheden ingevoerd te worden. In de berekeningen is voor de werkelijk gereden snelheid bij maximum snelheden van 30 km/uur een snelheid van 15 km/uur aangehouden. Voor wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt, is een gemiddelde rijsnelheid van 30 km/uur aangehouden. Dit is een conservatieve benadering, omdat de gemiddelde rijsnelheid waarschijnlijk iets hoger zal liggen dan de aangehouden snelheden.

De stagnatiefactoren zijn ontleend aan de verkeerscijfers en de bomenfactoren zijn ontleend aan de monitoringstool 2016.

Emissies Elementair Koolstof (EC)

Elementair koolstof, ook wel aangeduid als roet is een kleinere fractie stof ($PM_{0,3}$) dat door haar grootte nog verder in de longen door kan dringen en o.a. daardoor grotere gezondheidsschade kan veroorzaken dan PM_{10} of $PM_{2,5}$. Er zijn nog geen grenswaarden voor roet, waardoor toetsing nog niet mogelijk is. Omdat de

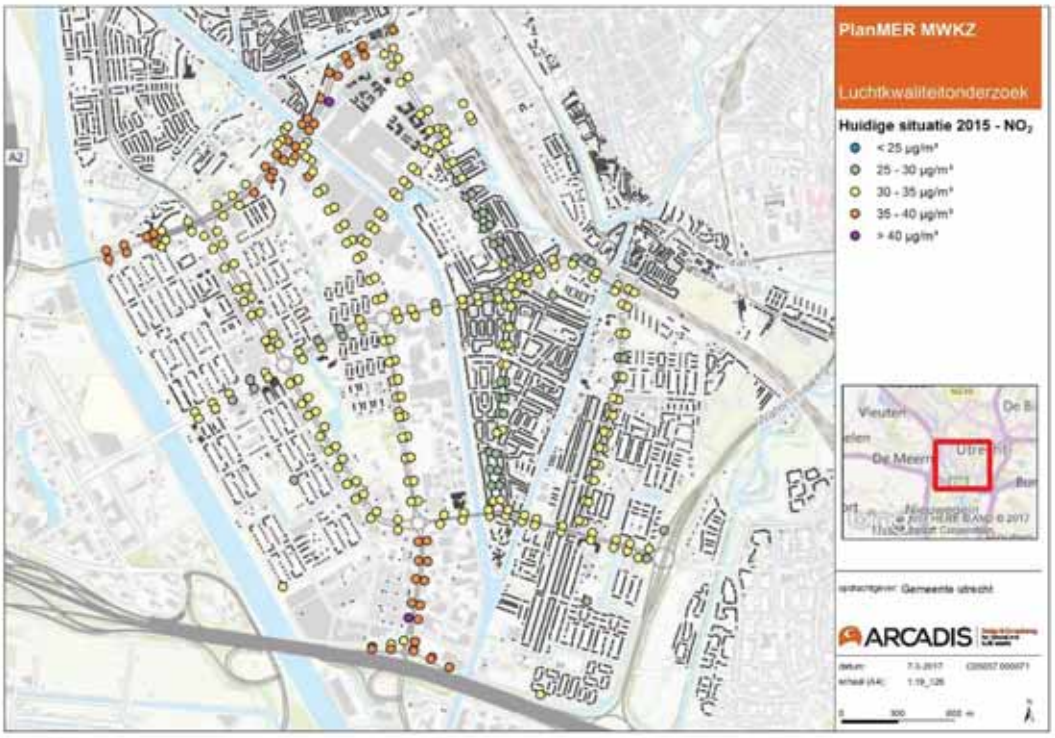
effectbeoordeling voor EC naar verwachting niet zal afwijken van die voor $PM_{2,5}$ is EC in deze studie niet apart als beoordelingscriterium meegenomen.

8.3 Referentiesituatie

Huidige situatie

In deze paragraaf worden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) de concentraties beschreven als gevolg van de wegen in het studiegebied in de huidige situatie 2015. Deze concentraties worden beschreven op basis van de NSL-Monitoringstool[4] (Monitoring NSL 2016).

In Afbeelding 8-2 zijn de concentraties NO_2 langs grote wegen binnen het studiegebied weergegeven, zoals deze in de NSL-Monitoringstool zijn opgenomen.



Afbeelding 8-2 NO_2 concentraties in huidige situatie 2015 conform NSL-Monitoringstool

Uit bovenstaande afbeelding blijkt dat de concentraties NO_2 langs grote wegen in het studiegebied in 2015 voornamelijk tussen 30 en 40 µg/m³ liggen. Op een tweetal locaties waren er in 2015 nog overschrijdingen van de jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ op toetsafstand van wegen. Het eerste punt betreft een toetspunt aan de oostzijde langs de Graadt van Roggenweg net ten zuiden van de afslag naar de Koningsbergerstraat. Dit toetspunt ligt op ca. 10 meter voor de gevel van bebouwing richting de Graadt van Roggeweg. De concentratie NO_2 bedraagt hier 41,4 µg/m³.

Het tweede punt betreft een toetspunt langs de Europalaan net ten noorden van de afslag Hollantlaan. De concentratie NO_2 bedraagt hier in de huidige situatie 40,5 µg/m³.

De concentraties PM_{10} bedragen in de huidige situatie 2015 nergens meer dan 25 µg/m³. Alle concentraties PM_{10} in het studiegebied liggen conform de NSL-monitoringstool in de klasse 20-25 µg/m³. Om deze reden is geen afbeelding opgenomen voor PM_{10}.

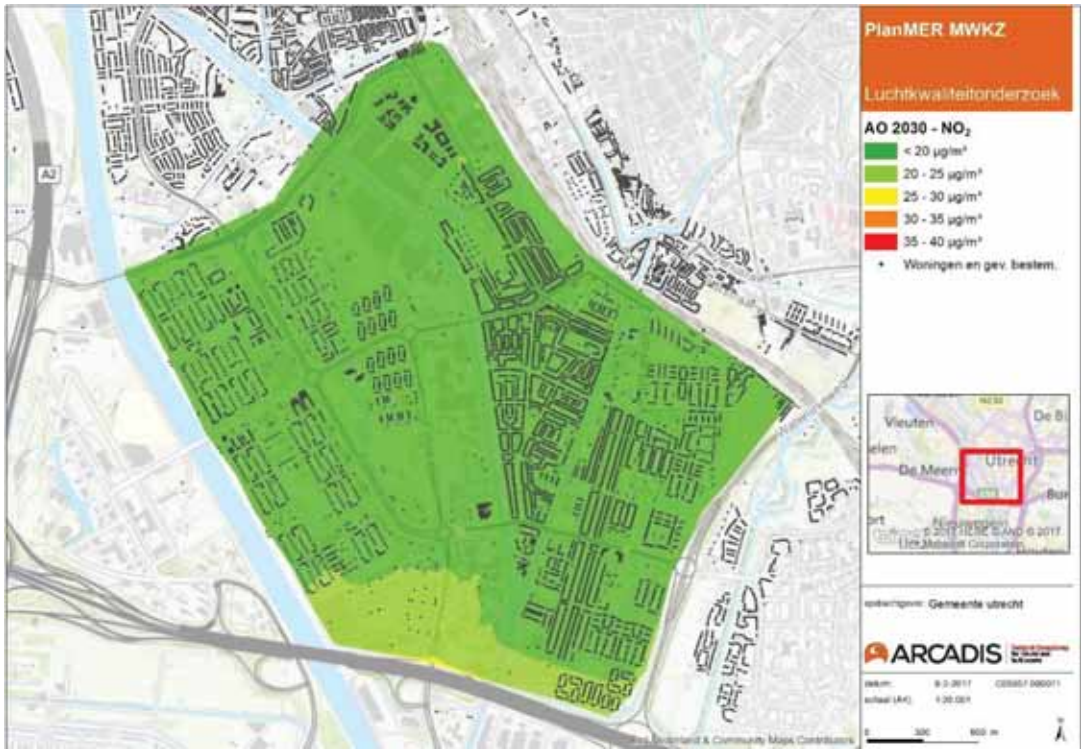
De concentraties $PM_{2,5}$ liggen in het studiegebied in de huidige situatie 2015 overal tussen 12 en 14 µg/m³ conform de NSL-Monitoringstool. Om deze regen is ook voor $PM_{2,5}$ geen afbeelding opgenomen.

[4] https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/exporteren/weggegevens/

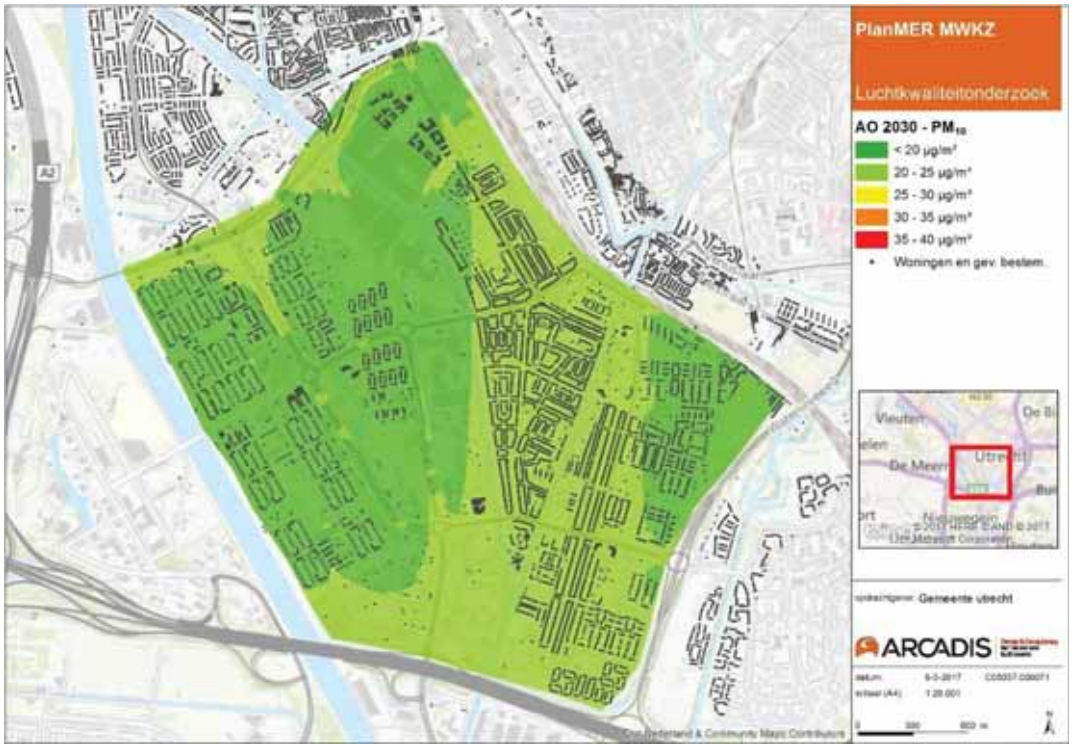
Autonome ontwikkeling

In deze paragraaf worden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) de concentraties beschreven als gevolg van de wegen in het studiegebied in de autonome ontwikkeling 2030.

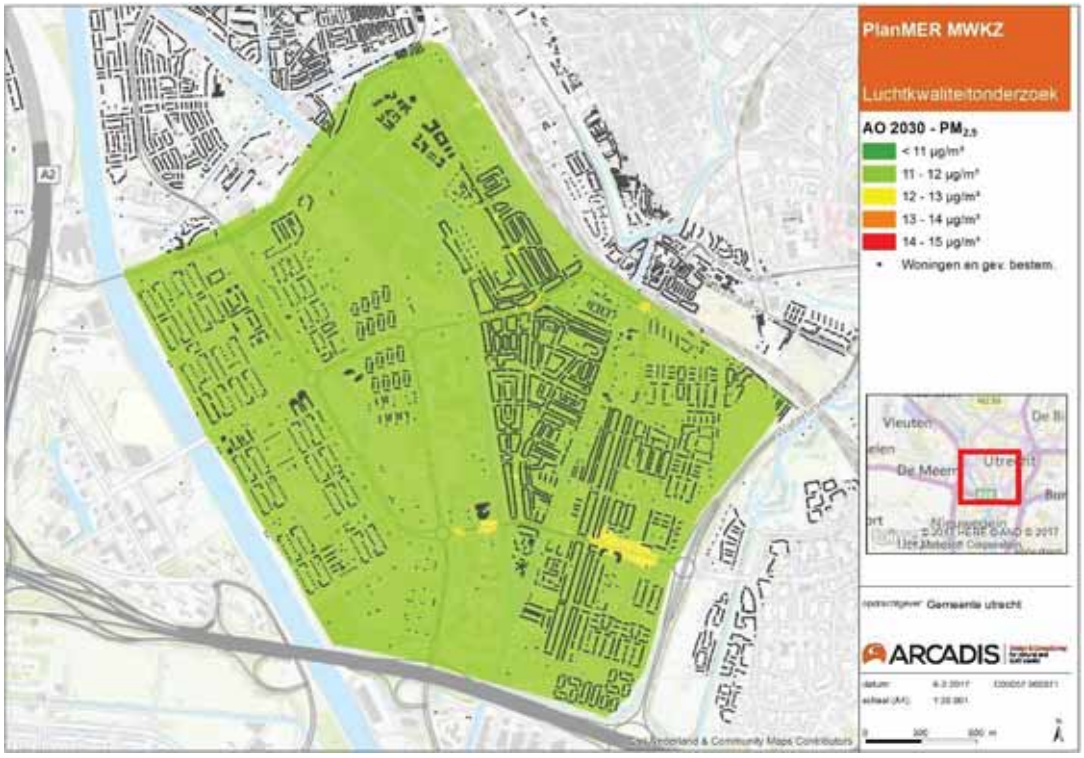
In onderstaande figuren worden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ de concentraties weergegeven zoals deze zijn berekend in de autonome situatie in het jaar 2030.



Afbeelding 8-3 Jaargemiddelde concentraties NO_2 in autonome ontwikkeling 2030



Afbeelding 8-4 Jaargemiddelde concentraties PM_{10} in autonome ontwikkeling 2030



Afbeelding 8-5 Jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ in autonome ontwikkeling 2030

Uit bovenstaande afbeeldingen blijkt dat in de autonome ontwikkeling overal voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 van 40 µg/m³. Langs de Rijksweg A12 liggen de concentraties iets hoger, maar nergens hoger dan 26,4 µg/m³.

Ook de concentraties PM_{10} liggen onder de grenswaarde voor jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³. De concentraties PM_{10} liggen op enkele locaties wel boven de door de WHO[5] voorgestelde grenswaarde van 20 µg/m³. De norm voor de 24-uursgemiddelde waarde van PM_{10} wordt nergens meer dan 35 µg/m³ overschreden.

De concentraties $PM_{2,5}$ liggen in het gehele studiegebied tussen 11 en 13 µg/m³ en voldoen ook ruimschoots aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³.

8.4 Effectbeoordeling

In Tabel 8-6 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema luchtkwaliteit samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 8-6 Effectbeoordeling luchtkwaliteit

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
Verandering in concentraties NO_2 op toets locaties	0	0	0	0	0	0	0	0
Verandering in concentraties PM_{10} op toets locaties	0	-	-	-	-	-	-	-
Verandering in concentraties $PM_{2,5}$ op toets locaties	0	0	0	0	0	0	0	0

[5] World Health Organization

Uit de samenvattende beoordelingstabel Tabel 8-6 blijkt dat geen van de programma-alternatieven onderscheidend scoort van de autonome situatie voor verandering in concentraties NO_2, PM_{10} of $PM_{2,5}$. Ook onderling scoren de programma-alternatieven niet onderscheidend voor de onderzochte beoordelingscriteria. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het aspect luchtkwaliteit geen onderscheidend aspect is in de keuze voor een van de programma-alternatieven.

Verandering in concentraties stikstofdioxide (NO_2) op toets locaties

In onderstaande tabel zijn de tellingen van het aantal blootgestelden binnen NO_2-concentratieklassen weergegeven binnen het studiegebied voor de autonome ontwikkeling 2030 en voor de programma-alternatieven. In Bijlage D zijn tevens voor iedere situatie de concentratie contourplots opgenomen.

Tabel 8-7 Tellingen blootgestelden binnen concentratieklassen NO_2 voor de programma-alternatieven

Klassen – NO_2	AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
	Blootgestelden aan concentraties NO_2							
<15 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
15-20 [µg/m³]	72597	72556	-	72535	72551	72544	72517	72544
20-25 [µg/m³]	1247	1288	-	1309	1293	1300	1327	1300
25-30 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
30-35 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
35-40 µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
> 40 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
Totaal	73844	73844	-	73844	73844	73844	73844	73844

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal blootgestelden in de programma-alternatieven iets hoger ligt binnen concentratieklasse 20-25 µg/m³ dan in de referentiesituatie (AO 2030). Onderling liggen de programma-alternatieven qua tellingen dicht bij elkaar. programma-alternatief A1 laat het minst aantal blootgestelden binnen concentratieklasse 20-25 µg/m³ zien, met een toename van 41 blootgestelden ten opzichte van de referentiesituatie. programma-alternatief C2 laat de meeste blootgestelden binnen concentratieklasse 20-25 µg/m³ zien met een toename van 80 blootgestelden ten opzichte van de referentie.

In geen van de programma-alternatieven wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 van 40 µg/m³ overschreden. Ook de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 wordt nergens overschreden.

Omdat de programma-alternatieven ten opzichte van de referentie maar beperkte verschillen laten zien in de verandering van concentraties NO_2 op toets locaties, is een neutrale (score: 0) effectbeoordeling toegekend aan alle programma-alternatieven. Onderling is er tussen de programma-alternatieven geen verschil in de effectbeoordeling toegekend.

Verandering in concentraties fijn stof (PM_{10}) op toets locaties

In onderstaande tabel zijn de tellingen van het aantal blootgestelden binnen PM_{10} concentratieklassen weergegeven binnen het studiegebied voor de autonome ontwikkeling 2030 en voor de programma-alternatieven. In Bijlage D zijn tevens voor iedere situatie de concentratie contourplots opgenomen.

Tabel 8-8 Tellingen blootgestelden binnen concentratieklassen PM_{10} voor de programma-alternatieven

Klassen – PM_{10}	AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
				Blootgestelden aan concentraties PM_{10}				
<15 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
15-20 [µg/m³]	35809	33999	-	33782	33812	34318	33543	34302
20-25 [µg/m³]	38035	39845	-	40061	40032	39526	40301	39542
25-30 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
30-35 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
35-40 µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
> 40 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
Totaal	**73844**	**73844**	**-**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal blootgestelden in de programma-alternatieven iets hoger ligt in de programma-alternatieven binnen PM_{10} concentratieklasse 20-25 µg/m³ dan in de referentiesituatie (AO 2030). Onderling liggen de programma-alternatieven qua tellingen dicht bij elkaar. Programma-alternatief C1 laat het minst aantal blootgestelden zien binnen concentratieklasse 20-25 µg/m³. Hier vindt een toename plaats van 1490 blootgestelden ten opzichte van de referentie. programma-alternatief C2 laat de grootste toename zien ten opzichte van de referentie met een toename van 2266 ten opzichte van de referentie.

Voor PM_{10} wordt in geen van de programma-alternatieven de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} van 40 µg/m³ overschreden. Ook de norm voor het 24-uursgemiddelde voor PM_{10} wordt nergens meer dan het toegestane aantal van 35 dagen overschreden.

Aan alle programma-alternatieven is een negatief effect (score: -) toegekend, omdat in alle programma-alternatieven een toename plaatsvindt van meer dan 1% van het aantal blootgestelden, maar minder dan 5% van het aantal blootgestelden in een hogere concentratieklasse. Onderling is er geen onderscheid in de effectbeoordeling van de programma-alternatieven.

Verandering in concentraties fijn stof ($PM_{2,5}$) op toets locaties

Ook voor $PM_{2,5}$ is het aantal blootgestelden binnen concentratieklassen geteld binnen het studiegebied. Deze tellingen zijn in Tabel 8-9 weergegeven voor de autonome ontwikkeling 2030 en voor de programma-alternatieven. In Bijlage C zijn tevens voor iedere situatie de concentratie contourplots opgenomen.

Tabel 8-9 Tellingen blootgestelden binnen concentratieklassen $PM_{2,5}$ voor de programma-alternatieven

Klassen – $PM_{2,5}$	AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
				Blootgestelden aan concentraties NO_2				
<10 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
10-15 [µg/m³]	73844	73844	-	73844	73844	73844	73844	73844
15-20 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
20-25 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
25-30 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0

30-35 [µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
35-40 µg/m³]	0	0	-	0	0	0	0	0
Totaal	**73844**	**73844**	**-**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er geen verschuivingen plaatsvinden binnen de concentratieklassen in de programma-alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2030). Hier wordt de verandering in concentraties $PM_{2,5}$ voor alle programma-alternatieven als neutraal (score: 0) gescoord. Ook ten opzichte van elkaar is er geen verschil in effectbeoordeling tussen de programma-alternatieven.

8.5 Mitigerende maatregelen

Er zijn geen mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk of – gelet op de effectscore en op wettelijke toetsing – noodzakelijk.

8.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

8.6.1 Leemten in kennis

Leemten in kennis en informatie kunnen deels ontstaan door het ontbreken van kennis en informatie op dit moment, maar ook door onzekerheid over ontwikkelingen in de toekomst. Voor het thema luchtkwaliteit zijn de volgende leemten geconstateerd:

1. Onzekerheid in achtergrondconcentraties en emissiefactoren.
2. Onzekerheid in verkeersprognoses.

Ad 1) Onzekerheid in achtergrondconcentratie en emissiefactoren

Elk jaar worden emissiefactoren en achtergrondconcentraties vastgesteld conform de nieuwste inzichten. De trend in luchtkwaliteit is voor zowel de emissiefactoren als de achtergrondconcentraties dat deze daalt. Als de emissiefactoren en achtergrondconcentraties worden bijgesteld, gaat dit vaak om kleine wijzigingen. De verwachting is dat eventuele nieuwe inzichten geen grote effecten hebben op de uitkomsten van het onderzoek.

Ad 2) Onzekerheid in verkeersprognoses

Als gevolg van het plan wijzigen verkeersbewegingen in en nabij het plangebied. Dit wordt mede veroorzaakt doordat nieuwe bestemmingen worden gevestigd binnen het plangebied (o.a. woningen). Omdat de exacte inrichting in dit stadium nog niet bekend is en omdat het werkelijke voertuiggebruik af kan wijken van de prognoses, kunnen verkeersintensiteiten hoger of lager uitvallen. Dit kan leiden tot kleine wijzigingen in de berekeningsresultaten.

8.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Tabel 8-10 Aanzet evaluatieprogramma luchtkwaliteit

Criterium	Locatie	Tijd	Soort onderzoek	Wie
Concentraties fijn stof en stikstofdioxide i.r.t. eventuele knelpunten	Stad Utrecht	Voor en na realisatie	Monitoren luchtkwaliteit	BG

9 GEZONDHEID

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op gezondheid beschreven aan de hand van geluidhinder, luchtkwaliteit, hinder tijdens de aanleg en beweging. Hierbij wordt aangesloten bij de GES[6]-methodiek. De geluid en luchtkwaliteitsresultaten zijn conform het GES-handboek naar GES-klassen vertaald, op basis waarvan de effectbeoordeling plaatsvindt. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§9.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§9.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§ 9.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht weergegeven, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten en cumulatieve effecten (§9.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§9.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§9.6).

9.1 Beleidskader

Bij ruimtelijke planvorming wordt doorgaans uitsluitend rekening gehouden met milieufactoren op basis van wettelijke milieunormen of afspraken (bijv. in het kader van vergunningverlening). Voor een aantal milieufactoren geldt dat ook beneden de wettelijke (grens-)waarden gezondheidsrisico's bestaan. Met de GES-methodiek (Gezondheid Effect Screening) wordt de milieugezondheidskwaliteit op een zodanige manier in beeld gebracht dat duidelijk zichtbaar is waar de kansen en de knelpunten ten aanzien van gezondheid in relatie tot de milieukwaliteit in het plangebied liggen. Dit maakt een transparante onderbouwing van het te voeren beleid mogelijk. Ook kan men hiermee latere, voorzienbare problemen voorkomen, wat veel geld kan besparen dan wel gezondheidswinst opleveren. Daarnaast kan een gemeente hiermee invulling geven aan de verplichting op basis van de Wcpv (Wet collectieve preventie volksgezondheid) om te waken over gezondheidsaspecten van bestuurlijke beslissingen. Een GES is een niet wettelijk verplichte vorm van onderzoek.

De gemeente Utrecht heeft hogere ambities voor gezonde verstedelijking. Het huidige college van Utrecht hanteert de nota Bouwen aan een gezonde toekomst en heeft gezonde verstedelijking opgenomen als speerpunt in de ruimtelijke strategie (RSU). In alle plannen moet aan gezondheid worden gewerkt. Kenmerken van een gezonde omgeving zijn volgens de gemeente:

- Ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen en sporten;
- Aanwezigheid van groen en water;
- Ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en sociale contacten;
- Ruimte waar mensen zich prettig en veilig voelen;
- Een goede luchtkwaliteit;
- Niet te veel geluid; plekken met stilte en rust.

De wettelijke toetsing voor de deelaspecten geluid en luchtkwaliteit, die onderdeel uitmaken van de GES, vindt plaats in desbetreffende hoofdstukken in voorliggend planMER (respectievelijk hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8).

9.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema gezondheid worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 9-1. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 9-1 Beoordelingskader gezondheid

Thema	Aspect	Criterium	Meeteenheid
Gezondheid: milieugezondheidskwaliteit	Geluid	Aantal blootgestelden per GES-klasse	Aantal adressen (kwantitatief)
	Lucht	Aantal blootgestelden per GES-klasse (voor NO2, PM10 en PM2,5)	Aantal adressen (kwantitatief)

[6] Gezondheidseffectscreening (GES), gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming, Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving, opgesteld door GGD Nederland in opdracht van ministerie I&M en ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, versie 1.6, juni 2012.

Hinder tijdens aanleg	Mate van hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	Kwalitatief
Bewegen	Mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	Kwalitatief

Aantal blootgestelden per GES-klasse (Geluid en Lucht)

Dit criterium geeft inzicht in het aantal adressen met een woonfunctie of een gevoelige bestemming binnen de GES-contouren van geluid en luchtkwaliteit (zowel NO2, PM10 als PM2,5). Op basis van de berekeningsresultaten van deze thema's (zie hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8), zijn vertalingen gemaakt naar GES-klassen conform het GES-handboek7. Wijzigingen in het aantal blootgestelden binnen GES-klassen geeft inzicht in de mogelijke verandering van het leefklimaat in de programma-alternatieven. In onderstaande tabel is per GES-klasse de milieugezondheidskwaliteit weergegeven, zoals deze in het GES-handboek is opgenomen.

Tabel 9-2 Milieugezondheidskwaliteit per GES-klasse conform GES handboek

GES-klasse		Milieugezondheidskwaliteit
0		Zeer goed
1		Goed
2		Redelijk
3		Vrij matig
4		Matig
5		Zeer matig
6		Onvoldoende
7		Ruim onvoldoende
8		Zeer onvoldoende

In de volgende tabel is de vijfpuntschaal weergegeven op basis waarvan de beoordeling voor het criterium *aantal blootgestelden per GES-klasse* voor geluid en luchtkwaliteit plaatsvindt.

Tabel 9-3 Scoringsmethodiek verandering in blootstelling

Score	Omschrijving	
++	Afname adressen >1%	Zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Afname adressen 0,1-1%	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen verschil (-0,1 – 0,1%)	Geen positief en geen negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Toename adressen 0,1-1%	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Toename adressen >1%	Zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

[7] "Gezondheidseffectscreening" (Handboek voor een gezonde inrichting van de woonomgeving, juni 2012, GGD Nederland).

De uiteindelijke beoordeling vindt plaats op basis van de toename in adressen binnen de GES-klassen 5, 6, 7 en 8 (zeer matige milieugezondheidskwaliteit of slechter). Er is naar deze 'hogere' GES-klassen gekeken, omdat het juist in deze klassen wenselijk is minder adressen te hebben. Hierbij is het aantal adressen in de programma-alternatieven afgezet tegen de referentiesituatie.

Bij het bepalen van het aantal blootgestelden binnen de GES-klassen voor luchtkwaliteit en geluid worden tellingen verricht binnen de kwantitatieve resultaten. Voor het bepalen van het aantal blootgestelden is uitgegaan van een gemiddelde van 2,3 personen per huishouden.

De tellingen zijn gebaseerd op de berekeningsresultaten van de afzonderlijke onderzoeken luchtkwaliteit en geluid. De onderzoeksgebieden zijn vrijwel identiek, maar verschillen iets wat qua omvang van het rekengrid. Hierdoor kunnen er kleine verschillen optreden in het totale aantal blootgestelden voor geluid en luchtkwaliteit.

Mate van hinder tijdens de aanleg

De mate van hinder tijdens de aanleg wordt beoordeeld op kwalitatieve wijze. Hierbij wordt gekeken naar deelaspecten als bouwverkeer, geluid, stof en lichthinder. De mate van hinder wordt op basis van expert judgement beoordeeld en gescoord ten opzichte van de referentiesituatie.

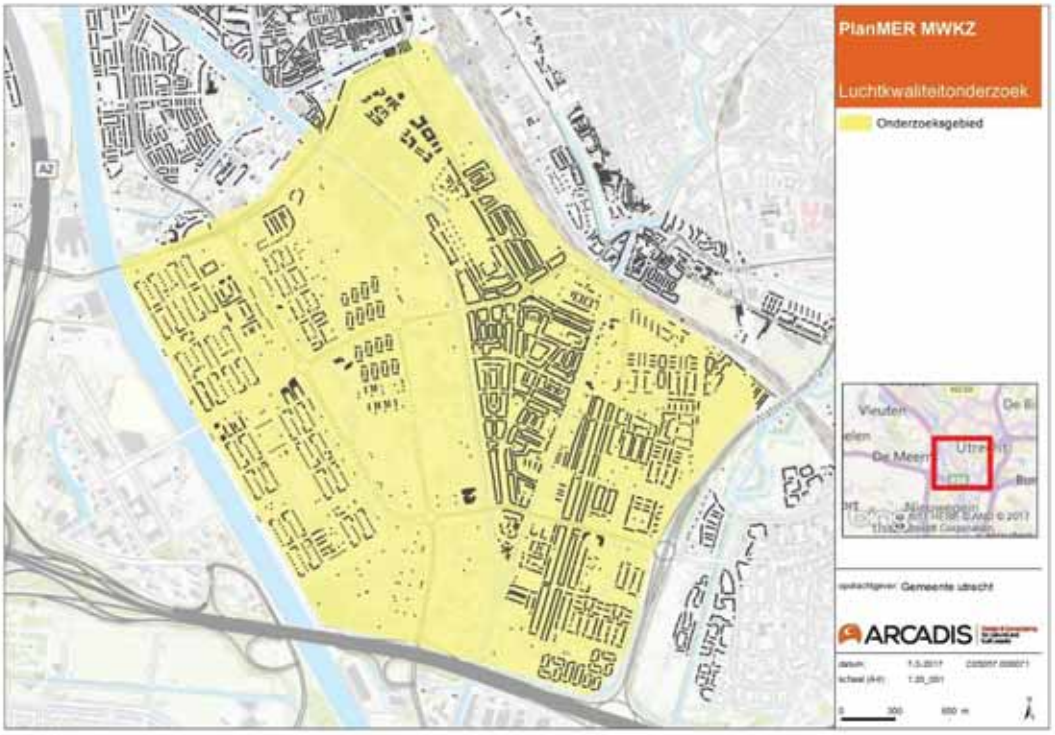
Bewegen

De mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd wordt kwalitatief beoordeeld.

Studiegebied

Het studiegebied omvat enerzijds het plangebied van de Merwedekanaalzone en anderzijds locaties waar een netwerkeffect optreedt als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan.

Voor het thema luchtkwaliteit worden in het onderzoek in ieder geval die wegen meegenomen als gevolg waarvan een effect op de luchtkwaliteit op kan treden. Dit omvat in ieder geval die wegen waar een toename van motorvoertuigen plaatsvindt van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In Afbeelding 9-1 is het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit weergegeven. Ten aanzien van geluid is hetzelfde studiegebied van toepassing, waarbij in ieder geval die wegen zijn meegenomen waar hinder ten aanzien van geluid kan optreden (zie hoofdstuk 7).



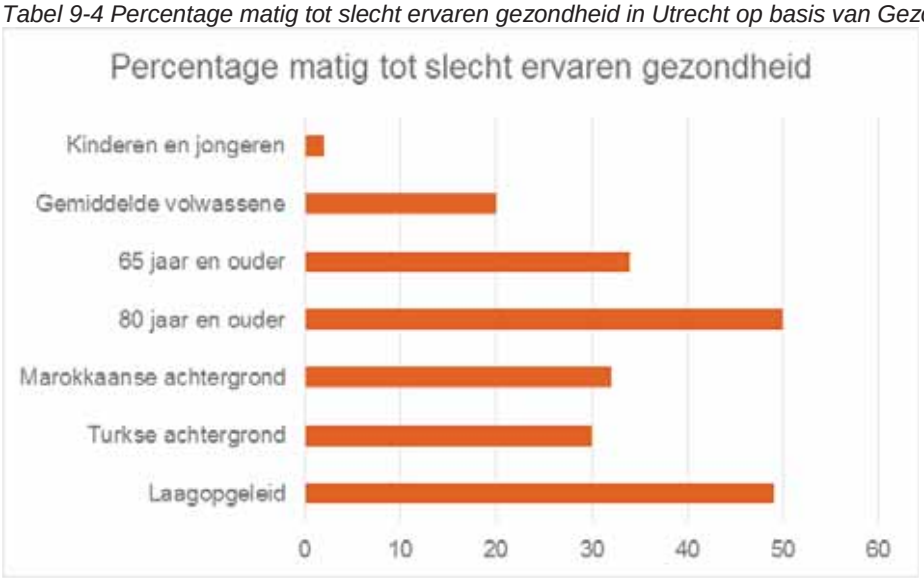
Afbeelding 9-1 Studiegebied gezondheid planMER Merwedekanaalzone

9.3 Referentiesituatie

De gemeente Utrecht wil de gezondheid van haar inwoners bevorderen en bewaken. Door middel van gezondheidspeilingen monitort zij tweejaarlijks de gezondheid van haar inwoners en deelt deze informatie via de volksgezondheidsmonitor (VMU). In onderstaande paragrafen wordt een aantal relevante monitoringsresultaten gepresenteerd.

Bijna 90% van de 19 tot 64 jarige Utrechtse volwassenen voelt zich gezond. Onder kinderen (0-12 jaar) en jongeren (13-17 jaar) liggen deze percentages zelfs op respectievelijk ca. 99% en 98%. Naarmate de leeftijd binnen de groep volwassen Utrechters hoger ligt, ligt ook het percentage ervaren matige of slechte gezondheid hoger. In onderstaande staafdiagram zijn voor een aantal categorieën de percentages weergegeven.

Tabel 9-4 Percentage matig tot slecht ervaren gezondheid in Utrecht op basis van Gezondheidspeiling 2014



Uit bovenstaand diagram blijkt dat het gemiddeld heel goed gaat met de gezondheid in Utrecht, maar dat dit zeker niet voor alle bevolkingsgroepen geldt. Er ligt een opgave om aan de gezondheid van ouderen,

laagopgeleiden en mensen van niet-westerse komaf te werken. Utrecht wil de verschillen verkleinen en de gezonde mensen gezond houden.

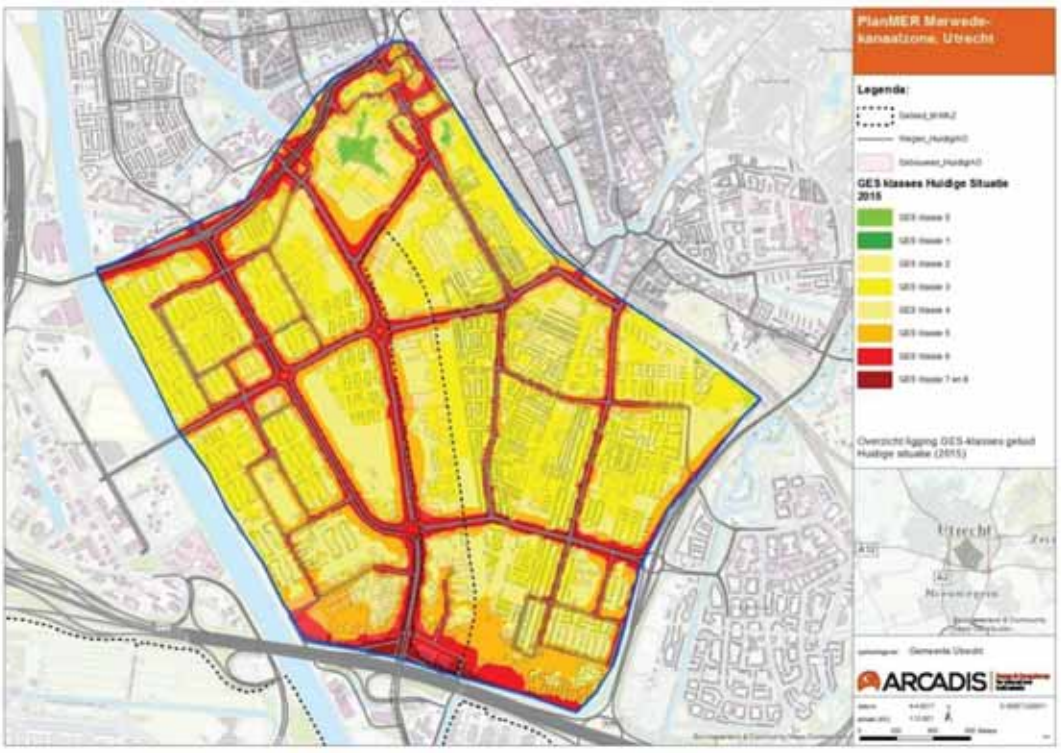
GES in relatie tot geluid

In onderstaande tabel zijn voor het thema geluid in relatie tot gezondheid tellingen binnen GES-klassen weergegeven voor de huidige situatie en voor de autonome ontwikkeling (referentiesituatie).

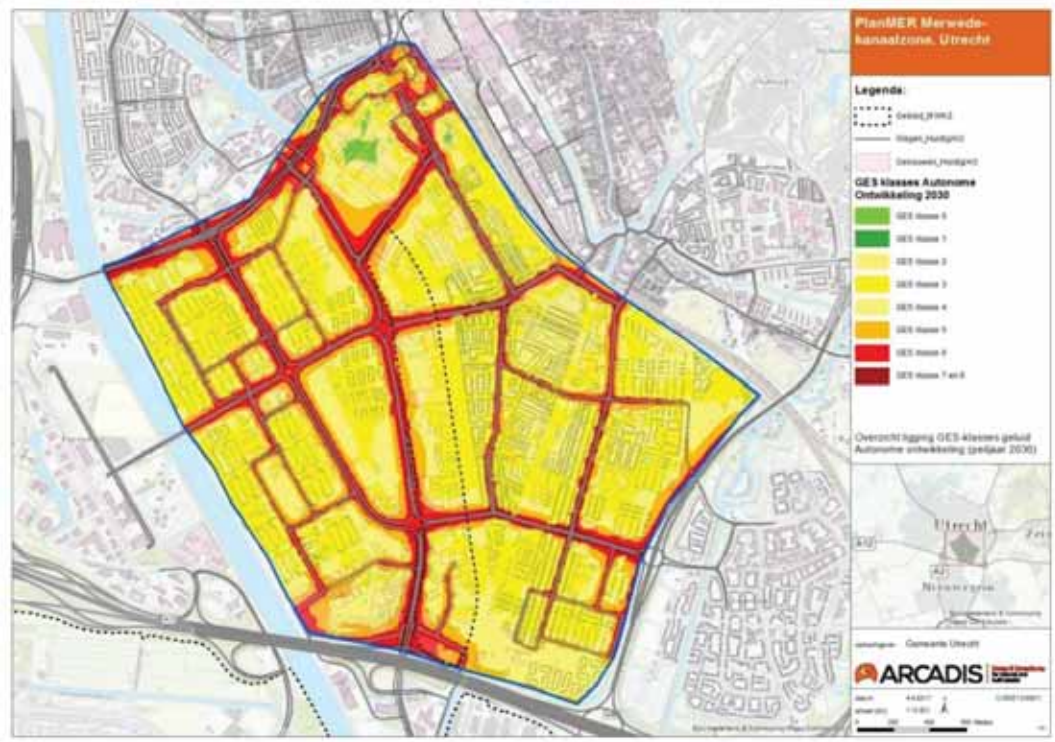
Tabel 9-5 Huidige en autonome situatie Geluid i.r.t. gezondheid conform GES-methodiek

Geluidbelasting in dB	GES-klasse		2015 Huidige situatie	2030 Autonome ontwikkeling
<45	0		53	53
45 - 50	1		8942	11224
50 - 55	2		26761	28230
55 - 60	4		14973	13331
60 - 65	5		16498	15566
65 - 70	6		3436	3133
>70	7 en 8		35	85
Totaal #blootgestelden			**70697**	**71622**

In bovenstaande tabel is zichtbaar dat er in de autonome ontwikkeling een afname in het aantal blootgestelden binnen GES-klassen 5 en 6 optreedt. Daarnaast is er sprake van een toename van het aantal blootgestelden in de hoogste GES-klasse 7 en 8 (ruim/zeer onvoldoende milieugezondheidskwaliteit). Deze toename wordt veroorzaakt door een groei in verkeersbewegingen als gevolg van autonome ontwikkelingen in het studiegebied. In onderstaande afbeeldingen zijn de GES-klassen voor geluid weergegeven voor de huidige situatie en autonome ontwikkeling.



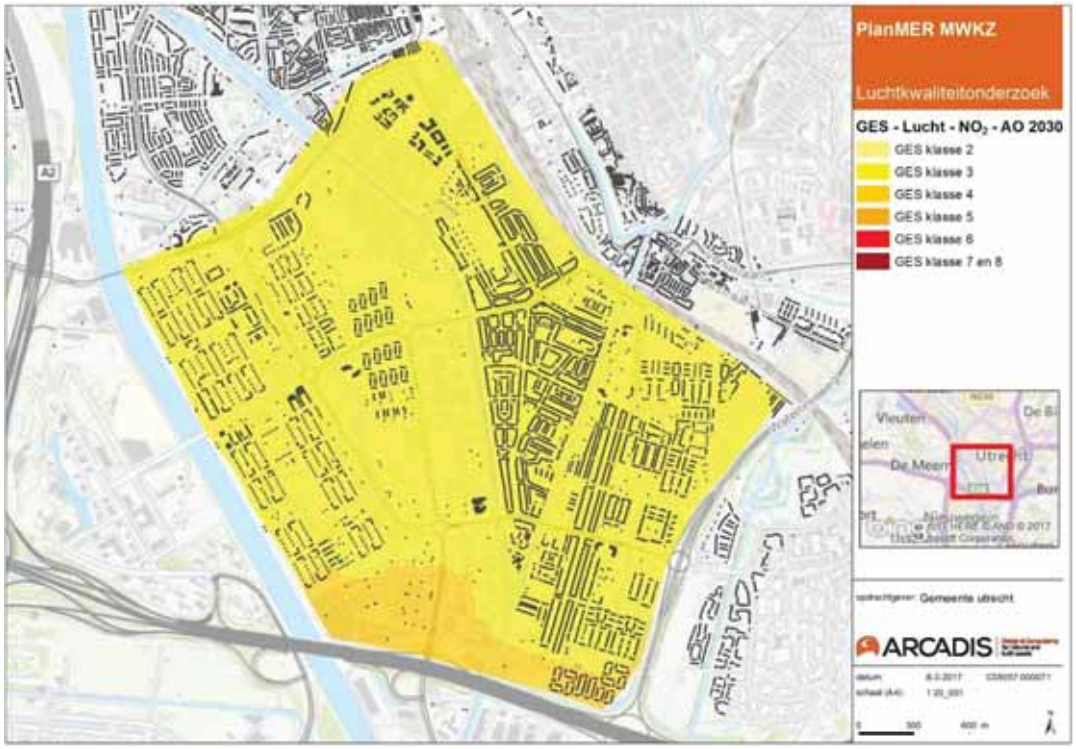
Afbeelding 9-2 GES-klassen geluid in huidige situatie 2015



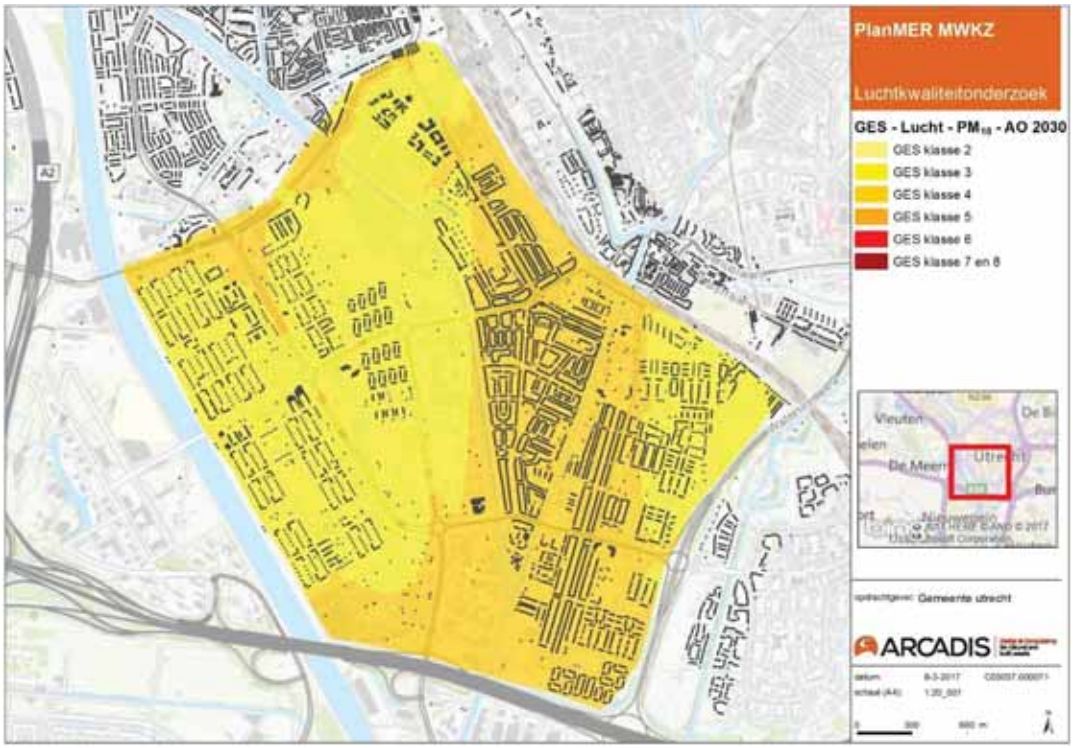
Afbeelding 9-3 GES-klassen geluid in autonome ontwikkeling 2030

GES in relatie tot luchtkwaliteit

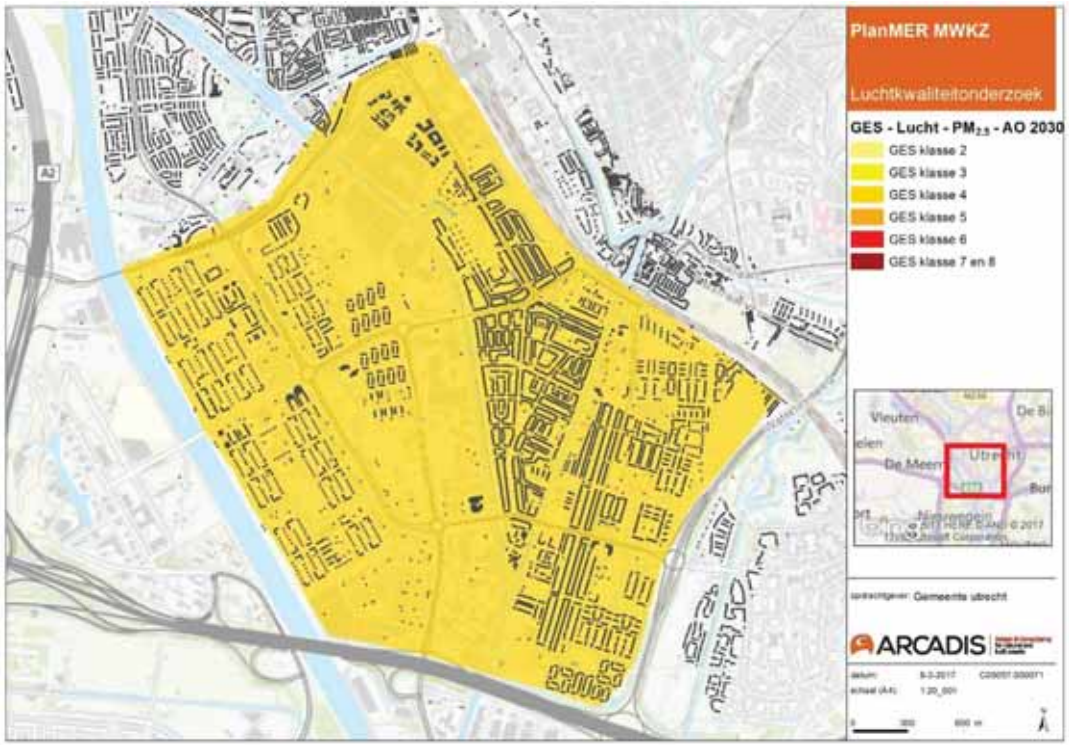
In Afbeelding 9-4 t/m Afbeelding 9-6 zijn voor het thema luchtkwaliteit voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ de GES-klassen in contouren weergegeven binnen het onderzoeksgebied.



Afbeelding 9-4 GES-klassen luchtkwaliteit voor NO_2 in autonome ontwikkeling 2030



Afbeelding 9-5 GES-klassen luchtkwaliteit voor PM_{10} in autonome ontwikkeling 2030



Afbeelding 9-6 GES-klassen luchtkwaliteit voor $PM_{2,5}$ in autonome ontwikkeling 2030

Uit Afbeelding 9-4 blijkt dat met uitzondering van de zuidzijde van het onderzoeksgebied langs de Rijksweg A12 de NO_2 contouren geheel in GES-klasse 3 zijn gelegen. Dit houdt in dat hier een vrij matige milieugezondheidskwaliteit optreedt in de autonome situatie in 2030. Langs de Rijksweg A12 is sprake van een matige milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 4) als gevolg van concentraties NO_2.

Voor PM_{10} is in Afbeelding 9-5 zichtbaar dat ook als gevolg van de concentraties PM_{10} overal in het onderzoeksgebied een vrij matige of matige milieugezondheidskwaliteit geldt (GES-klasse 3 of 4).

In Afbeelding 9-6 is te zien dat als gevolg van $PM_{2,5}$ concentraties het hele onderzoeksgebied een matige milieugezondheidskwaliteit ondervindt (GES-klasse 4).

Bewegen in Utrecht

Bewegen heeft een positieve invloed op de gezondheid van mensen. Dit geldt voor sporten, maar vooral voor dagelijks bewegen, zoals wandelen, fietsen, tuinieren, etc. Bewegen bevordert de conditie van het lichaam en beschermt zo tegen verschillende ziekten. Er wordt geadviseerd minimaal 5 dagen per week een half uur aaneengesloten matig intensief te bewegen. Binnen de gezondheidspeiling 2014 is in Utrecht gekeken hoeveel volwassenen deze geadviseerde beweegnorm halen. In onderstaand diagram is dit weergegeven.



Afbeelding 9-7 Percentage volwassenen in Utrecht dat beweegnorm haalt op basis van Gezondheidspeiling 2014

Uit bovenstaand diagram blijkt dat ca. 62% van de volwassenen de beweegnorm haalt. Het percentage laagopgeleiden dat de beweegnorm haalt, bedraagt slechts 39%. Onder Utrechters met een Marokkaanse of Turkse achtergrond bedraagt het percentage respectievelijk 35% en 44%.

Deze percentages laten zien dat er ruimte voor verbetering is. Dit kan onder andere door openbare ruimte dusdanig in te richten dat beweging gestimuleerd wordt. Dit kan enerzijds door voorzieningen te realiseren die beweging mogelijk maken en anderzijds door belemmeringen weg te nemen. Denk bij dit laatste aan het veiliger maken van de omgeving voor beweging (wandelen of fietsen). Bewegen moet de meest aantrekkelijk optie zijn, zodat mensen daar zelf voor kiezen.

9.4 Effectbeoordeling

In Tabel 9-6 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema gezondheid samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 9-6 Effectbeoordeling gezondheid

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit (voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$)	0	0	0	0	0	0	0	0
Mate van hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0	-	-	-	-	-	-	-
Bewegen; mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	0	+	+	+	+	+	+	+

Verandering Aantal blootgestelden per GES-klasse geluid

In onderstaande tabel zijn voor het thema geluid i.r.t. gezondheid tellingen binnen GES-klassen weergegeven voor de programma-alternatieven en voor de gecumuleerde Plansituatie (‘Combi hoog’) waarin ook de effecten van de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein zijn meegenomen (zie ook 2e actualisatie Aanvullend MER stationsgebied Utrecht 2e fase) .

Tabel 9-7 Blootgestelden Geluid i.r.t. gezondheid binnen GES-klassen in plansituatie

Geluid-belasting in dB	GES-klasse	2015 HS	2030 AO	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
<45	0	53	53	53	-	53	53	53	53	53
45 - 50	1	8942	11224	8296	-	7827	7986	9929	7445	9770
50 - 55	2	26761	28230	29960	-	39721	39666	43732	44983	43833
55 - 60	4	14973	13331	13706	-	14299	14262	14226	13848	14094
60 - 65	5	16498	15566	16383	-	20493	21270	22687	23138	22823
65 - 70	6	3436	3133	4957	-	5906	5065	3811	4922	3866
>70	7 en 8	35	37	138	-	138	136	97	140	90
Totaal #blootgestelden		70697	71622	73492	-	88437	88437	94535	94530	94530

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor geluid een toename plaatsvindt van blootgestelden met een zeer matige en onvoldoende milieugezondheidskwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het gaat om enkele honderden blootgestelden. Dit geldt voor zowel de programma-alternatieven als voor het plan ‘Combi hoog’. Wanneer gekeken wordt naar de veranderingen in GES-klasse 5 en 6 valt programma-alternatief A1 iets gunstiger uit dan de overige programma-alternatieven. programma-alternatief C2 valt het minst gunstig uit. Aan alle programma-alternatieven wordt een zeer negatieve (score: - -) effectbeoordeling toegekend, omdat er toenames van meer dan 1% adressen plaatsvinden bij een zeer matige tot onvoldoende milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 5 en 6).

Verandering Aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit (voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$)

Omdat de GES-klassen voor luchtkwaliteit vrijwel in het gehele studiegebied in de autonome situatie en plansituatie in dezelfde klassen zijn gelegen en er in contourplots weinig verschillen zichtbaar zijn, zijn

onderstaand alleen tabellen opgenomen. is voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ het aantal blootgestelden binnen GES-klassen voor luchtkwaliteit weergeven in beide plansituaties.

Tabel 9-8 Aantal blootgestelden per GES-score voor stikstofdioxide binnen het onderzoeksgebied in de plansituatie

NO_2 jaargemiddelde [µg/m³]	GES-klasse	AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
0,04 - 4		0	0	0	0	0	0	0	0
4 – 20		72597	72556	-	72535	72551	72544	72517	72544
20 – 25		1247	1288	-	1309	1293	1300	1327	1300
25 – 30		0	0	0	0	0	0	0	0
30 – 35		0	0	0	0	0	0	0	0
35 – 40		0	0	0	0	0	0	0	0
40 - 50		0	0	0	0	0	0	0	0
50 – 60		0	0	0	0	0	0	0	0
> 60		0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal #blootgestelden		**73844**	**73844**	**-**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**

Uit Tabel 9-8 blijkt dat voor NO_2 een toename plaatsvindt van blootgestelden met een matige milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 4) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het gaat om enkele tientallen blootgestelden. Dit geldt voor zowel de programma-alternatieven als voor het plan 'Combi hoog'. Programma-alternatief A1 valt hier iets gunstiger uit dan de overige programma-alternatieven. Programma-alternatief C2 valt het minst gunstig uit. Aan alle programma-alternatieven een neutrale (score: 0) effectbeoordeling toegekend, omdat geen van de blootgestelden een zeer matige tot zeer onvoldoende milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 5 of hoger) ondervinden.

Tabel 9-9 Aantal blootgestelden per GES-score voor fijn stof (PM10) binnen het onderzoeksgebied in de plansituatie

PM_{10} jaargemiddelde [µg/m³]	GES-klasse		AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
< 4	2		0	0	0	0	0	0	0	0
4 – 20	3		35809	33999	-	33782	33812	34318	33543	34302
20 – 25	4		38035	39845	-	40061	40032	39526	40301	39542
25 – 30	4		0	0	0	0	0	0	0	0
30 – 35	5		0	0	0	0	0	0	0	0
35 – 40	6		0	0	0	0	0	0	0	0
40 - 50	7		0	0	0	0	0	0	0	0
> 50	8		0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal #blootgestelden			**73844**	**73844**	**-**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**

Uit Tabel 9-9 blijkt dat voor PM_{10} geldt dat er in de programma-alternatieven een verslechtering plaatsvindt voor een deel van de blootgestelden van een vrij matige naar een matige milieugezondheidskwaliteit (van GES-klasse 3 naar 4). In programma-alternatief C2 vindt de grootste verslechtering plaats en in programma-alternatief A1 de kleinste. Omdat geen van de blootgestelden een zeer matige tot zeer onvoldoende milieugezondheidskwaliteit (GES-klasse 5 of hoger) ondervinden, worden aan alle programma-alternatieven een neutrale (score: 0) effectbeoordeling toegekend.

Tabel 9-10 Aantal blootgestelden per GES-score voor fijn stof (PM2,5) binnen het onderzoeksgebied in de plansituatie

$PM_{2,5}$ jaargemiddelde [µg/m³]	GES-klasse	AO 2030	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi Hoog
< 2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2 – 10	3	0	0	0	0	0	0	0	0
10 – 15	4	73844	73844	-	73844	73844	73844	73844	73844
15 – 20	5	0	0	0	0	0	0	0	0
20 – 25	6	0	0	0	0	0	0	0	0
25 – 30	7	0	0	0	0	0	0	0	0
> 30	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal #blootgestelden		**73844**	**73844**	**-**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**	**73844**

Uit Tabel 9-10 blijkt dat in zowel de programma-alternatieven als het plan ‘Combi hoog’ alle blootgestelden in dezelfde GES-klasse liggen als in de autonome ontwikkeling, namelijk GES-klasse 4. Dit houdt in dat deze blootgestelden een matige milieugezondheidskwaliteit ondervinden als gevolg van blootstelling aan $PM_{2,5}$. Ook voor $PM_{2,5}$ wordt aan alle programma-alternatieven een neutrale (score: 0) effectbeoordeling toegekend. Omdat voor zowel NO_2, PM_{10} als $PM_{2,5}$ geldt dat er geen blootgestelden zijn binnen GES-klassen 5 of hoger, wordt het thema gezondheid in relatie tot luchtkwaliteit neutraal (score: 0) beoordeeld.

Mate van hinder tijdens de aanleg

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Dit gebied verandert volgens de voorgenomen planontwikkeling naar een gemengd gebied voor wonen, werken en ontspanning. Tijdens de aanleg en realisatiefase zal er ten aanzien van het thema geluid mogelijk hinder vanwege bouwlawaai optreden. Met name het transport van materialen zal naar verwachting een aanzienlijk akoestisch effect op de omgeving hebben, waarbij het akoestisch ook verder reikt dan enkel het plangebied zelf. Ter plaatse van het plangebied kan er extra bouwlawaai ontstaan door heiwerkzaamheden, graafwerkzaamheden en allerhande ander werkmaterieel en/of apparaten die bij de bouw van o.a. woningen en kantoren wordt gebruikt. De aard en duur van de hinder kan per locatie verschillen, echter zal door de aannemer(s) getracht moeten worden de hinder voor de woonomgeving minimaal te houden, bijvoorbeeld door inzet van stilmaterieel.

Geluid is tijdens de aanleg het thema dat de meeste hinder veroorzaakt. Toch kan ook als gevolg van de aspecten stof en licht ten tijde van de bouw een hinderlijke situatie optreden. Overlast dient ook voor deze aspecten tot een minimum beperkt te worden.

De exacte uitvoer van de aanleg is nog niet bekend, maar gezien de omvang van de werkzaamheden is hinder niet uit te sluiten. Om deze reden is het criterium ‘mate van hinder tijdens de aanleg’ als negatief (score: -) beoordeeld voor alle programma-alternatieven.

Bewegen

Uit de concept omgevingsvisie van de Merwedekanaalzonde blijkt de ambitie om de openbare ruimte speels in te richten om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Onderdeel hiervan is het bevorderen van een groene leefomgeving voor mens en dier. Groen heeft waarde

in zichzelf en nodigt uit tot bewegen, ontmoeten en recreëren. Een gezonde woonomgeving nodigt uit om te bewegen. Het plan bevat de aanleg van langzaam verkeersverbindingen en aantrekkelijke rondjes met plekken voor wandelen, hardlopen, skaten en urban sports. Daarnaast wordt met het groeien van de stad in dit deel van de stad rekening gehouden met 2 wedstrijdvoetbalvelden, 1 trainingsvoetbalveld, 2 hockeyvelden, 1 voetbalveld, 2-5 tennisvelden en een sporthal. Voor deze sportvelden wordt buiten het plangebied een passende oplossing gezocht (bijvoorbeeld naast sportpark Welgelegen). De sporthal moet een plek krijgen in de Merwedekanaalzone. De exacte uitvoering en aanleg van groen en recreatieve voorzieningen is nog niet bekend. Het criterium bewegen is beoordeeld als positief (score: +) voor alle programma-alternatieven.

9.5 Mitigerende maatregelen

Voor het aspect geluid wordt geadviseerd dove- of vliesgevels bij de nieuwe woningen toe te passen en de inrichting van nieuwe functies zo te realiseren dat minder geluidgevoelige bestemmingen (zoals kantoren) te positioneren tussen drukkere wegen en woningen.

Voor de tijdelijke hinder tijdens aanleg wordt voor het aspect geluid geadviseerd stil materieel in te zetten en bij langdurige overlast te kijken of er redelijkerwijs maatregelen getroffen kunnen worden aan woningen.

Voor de overige aspecten zijn geen mitigerende maatregelen nodig.

9.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

9.6.1 Leemten in kennis

Voor het thema gezondheid is er een aantal leemten in kennis. Onderstaand worden deze kort toegelicht. Vanuit de milieuthema's geluid en luchtkwaliteit zijn de volgende leemten in kennis geconstateerd:

1. Exacte invulling van het plangebied na realisatie
2. Onzekerheid in achtergrondconcentraties en emissiefactoren luchtkwaliteit.
3. Onzekerheid in verkeersprognoses.

Ad 1) Exacte invulling na realisatie

De planvorming voor realisatie van woningen, kantoren of andere functies staat nog niet geheel vast. Binnen het geluid- en luchtonderzoek is een globale aanname gedaan van het aantal te realiseren woningen. Hierbij is een bandbreedte benadering toegepast (minimaal en maximaal te realiseren programma), waardoor deze leemte geen beperking oplevert voor de besluitvorming.

Ad 2) Onzekerheid in achtergrondconcentratie en emissiefactoren luchtkwaliteit

Elk jaar worden emissiefactoren en achtergrondconcentraties vastgesteld conform de nieuwste inzichten. De trend in luchtkwaliteit is voor zowel de emissiefactoren als de achtergrondconcentraties dat deze daalt. Als de emissiefactoren en achtergrondconcentraties worden bijgesteld, gaat dit vaak om kleine wijzigingen. De verwachting is dat eventuele nieuwe inzichten geen grote effecten hebben op de uitkomsten van het onderzoek.

Ad 3) Onzekerheid in verkeersprognoses

Als gevolg van het plan wijzigen verkeersbewegingen in en nabij het plangebied. Dit wordt mede veroorzaakt doordat nieuwe bestemmingen worden gevestigd binnen het plangebied (o.a. woningen). Omdat de exacte inrichting in dit stadium nog niet bekend is en omdat het werkelijke voertuiggebruik af kan wijken van de prognoses, kunnen verkeersintensiteiten hoger of lager uitvallen. Dit kan leiden tot kleine wijzigingen in de berekeningsresultaten. Voor de afwegingen in het kader van de Omgevingsvisie levert dit geen beperking op voor de besluitvorming. Op bestemmingsplanniveau zal, op basis van de verder invulling van het plangebied, nader onderzoek (geluid, luchtkwaliteit) plaatsvinden.

9.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Onderstaand is voor het thema gezondheid een aanzet voor het evaluatieprogramma opgenomen.

Tabel 9-11 Aanzet evaluatieprogramma luchtkwaliteit

Criterium	Locatie	Tijd	Soort onderzoek	Wie
Monitoren gezondheid in Utrecht op basis van verschillende voor gezondheid relevante thema's zoals dit nu ook gebeurd in de volksgezondheidsmonitor Utrecht	Stad Utrecht	Voor en na realisatie	Enquêtes	BG

10 HITTESTRESS

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op hittestress beschreven aan de hand van het Heat Island effect (verder: hitte-eilandeffect), skyviewfactor en sunhours (verder: zonuren). Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§10.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§10.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§10.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per beoordelingscriterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§0). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§10.5) en leemten in kennis en aanzet evaluatieprogramma (§10.6).

10.1 Beleidskader

Er is geen wettelijk kader voor het thema hittestress. Wel zijn er regionaal afspraken gemaakt[8]. In oktober 2014 heeft in het kader van het deelprogramma Ruimtelijke Adaptatie een tiental overheidsorganisaties in de regio Utrecht de intentie uitgesproken samen aan de slag te gaan om te anticiperen op klimaatveranderingen. Deze partijen hebben gezamenlijk een Plan van Aanpak opgesteld waarin ze aangeven op welke wijze ze gaan werken aan een water robuust en klimaatbestendige regio Utrecht. De bestuurders van de partijen hebben op 18 maart 2016 het Plan van Aanpak ondertekend, waarin de werkwijze en doelen nader zijn beschreven. Om inzicht te krijgen in de voortgang van klimaatadaptatie projecten in de regio Utrecht is begin 2016 gestart met het maken van een overzicht van zogenaamde koploperprojecten in de regio Utrecht. Een van die koploperprojecten is het rondje stadseiland waarvan de Merwedekanaalzone onderdeel uitmaakt; een project waar de Merwedekanaalzone op moet aansluiten met het oog op hoe groene kwaliteiten een robuust groen raamwerk vormen. Met gebiedspartijen in de Merwedekanaalzone (private investeerders en ontwikkelaars) is men voornemens afspraken te maken over klimaat adaptieve maatregelen in het kader van de verdere planvorming (bestemmingsplannen). Deze afspraken zijn nog niet vastgelegd.

10.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema hittestress worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 10-1. Onder de tabel volgt een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 10-1 Beoordelingskader hittestress

Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Hitte-eilandeffect	Temperatuurtoename op buurtniveau t.o.v. de temperatuur ‘op het platteland’ buiten de stad	Graden Celsius
Skyviewfactor	De skyviewfactor geeft aan welk percentage aan zicht op de hemelkoepel geblokkeerd wordt	% geblokkeerd zicht op open lucht
Zonuren	Mate van zonnestralen op straatniveau	Aantal uren zon

Extreme weersomstandigheden zullen zich in de toekomst steeds vaker voordoen, met mogelijk grote gevolgen. Reden genoeg om onderzoek te doen om inzicht te verkrijgen hoe de openbare ruimte ingericht moet worden om klimaatbestendig te zijn.

Mensen ervaren hittestress wanneer zij zijn blootgesteld aan een warme leefomgeving (> 25°C) en met name in de nachtelijke uren. Hittestress veroorzaakt gezondheidsproblemen, zoals verbranden van de huid, uitdroging en leidt tot een verhoogd sterftecijfer. Hittestress leidt ook tot een verlies aan arbeidsproductiviteit. Ouderen, zieken, mensen met overgewicht, zwangere vrouwen en kleine kinderen zijn extra kwetsbaar als het gaat om gevolgen van hittestress. Een gebrek aan koeling leidt ook tot slaapproblemen en

[8] Coalitie Regio Utrecht, Plan van aanpak ruimtelijke adaptatie, maart 2016, DM#922695.

concentratieproblemen op het werk. Klimaatverandering is een directe oorzaak van hittestress: temperatuurstijging, meer warme nachten en een stijging in zonnestraling.

In het kader van de stedelijke ontwikkeling in de Merwedekanaalzone is het effect op hittebestrijding (hittestress) voor de drie programma-alternatieven onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de Heat module in Urban Strategy (zie tekstkader). Deze module rekent het Urban Heat Island effect uit in termen van de temperatuurtoename in graden Celsius per buurt, ten opzichte van de temperatuur 'op het platteland' buiten de stad. Daarnaast berekent het model op een grid op maaiveldniveau (straatniveau) de Skyviewfactor en de zonuren. Na de toelichting op het studiegebied wordt een toelichting gegeven op het hitte-eilandeffect, de Skyviewfactor en de zonuren en hoe deze in voorliggend planMER beoordeeld zijn.

Urban Strategy

Urban Strategy is een model waarmee verkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, duurzaamheid, kosten en andere aspecten van onze fysieke omgeving kunnen worden gesimuleerd. Het maakt informatie uit gekoppelde computermodellen interactief toegankelijk. Op basis van een simulatie kunnen de plannen geoptimaliseerd en toegelicht worden.

Urban Strategy bevat tevens een Urban Strategy Heat module (of Urban Heat module, kortweg US Heat). Met deze module kan het Urban Heat Island effect worden uitgerekend in termen van de temperatuurtoename in graden Celsius per buurt ten opzichte van de temperatuur 'op het platteland' buiten de stad. Daarnaast rekent het model op een grid met een zelf te kiezen resolutie op maaiveldniveau de Skyviewfactor (0-1) en de zonuren (gemiddelde per dag; 0-12 uur) uit.

Studiegebied

In de effectbeoordeling wordt beschouwd in hoeverre de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone kan leiden tot hittestress in het plangebied. Het studiegebied beperkt zich in eerste instantie tot die gebieden waarvoor de programma-invulling bekend en /of al in voorbereiding is. Dat is het geval voor de deelgebieden 4 en 5. De resultaten van de effectberekeningen/- beoordelingen zijn vervolgens doorvertaald naar de beoordeling van het plangebied als totaal (incl. deelgebied 6), zie verder onder 'aanpak' .

Aanpak

Voor de effectbeoordeling is het noodzakelijk een vergelijking te kunnen maken tussen de autonome inrichting (referentiesituatie) en de planinrichting van het studiegebied.

In het plangebied is de ontwikkeling van deelgebied 4 al het verst vergevorderd. Enkele ontwikkelingen als Wilhelminahaven betreffen autonome ontwikkelingen en voor het Defensieterrein is het bestemmingsplan in voorbereiding. Hierdoor is er een beeld van hoe dit gebied eruit zal gaan zien, wat overeenkomt met een invulling conform invulling van de programma-alternatieven A en B. De nu voorziene inrichting van het deelgebied is om deze reden als input gebruikt voor de berekening met de heatmodule van Urban Strategy. Ook voor deelgebied 5 geldt dat de planvoorbereiding voor de vervolgfase is opgestart. Om de worst-case effecten te kunnen bepalen in het plangebied hebben de berekeningen in deelgebied 5 plaatsgevonden aan de hand van een indicatieve invulling van programma-alternatief C. Voor deelgebied 6 geldt dat de planvoorbereidingen voor de vervolgfase nog niet zijn opgestart. Omdat er voor dit gebied nog geen specifieke data voorhanden is, worden de resultaten van de berekeningen van deelgebied 4 en 5 op basis van expert judgement vertaald naar een algehele beoordeling van het plangebied, waaronder dus ook deelgebied 6.

Deze invullingen zijn kwantitatief met de referentiesituatie en – waar mogelijk – onderling met elkaar vergeleken. De effecten zijn vervolgens kwalitatief doorvertaald naar effectscores voor het plangebied als geheel.

Hitte-eilandeffect

Het hitte-eilandeffect is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. Dit wordt veroorzaakt door zowel hogere absorptie van zonlicht door donkere materialen (asfalt, beton), lage windsnelheden, minder natuurlijke verdamping door verharde oppervlakten en warmte die vrijkomt door menselijke activiteiten, zoals gemotoriseerd vervoer, airconditioning en uitstoot van fabrieken. Het hitte-eilandeffect wordt op buurtniveau berekend en vergeleken met een situatie buiten de stad.

Tabel 10-2 Beoordelingskader Heat Island effect

Score	Omschrijving
++	> 2 graden ºC afname van de temperatuur ten opzichte van de referentiesituatie
+	1-2 graden ºC afname van de temperatuur ten opzichte van de referentiesituatie
0	-1 - +1 graden ºC verschil van de temperatuur ten opzichte van de referentiesituatie
-	1-2 graden ºC toename van de temperatuur ten opzichte van de referentiesituatie
--	> 2 graden ºC toename van de temperatuur ten opzichte van de referentiesituatie

Skyviewfactor

De samenstelling en de geometrie van de bebouwing heeft invloed op de ontwikkeling van hitte-eilanden. Hoogbouw die dicht op elkaar staat en een soort stedelijke kloof (canyon) vormt, geeft overdag schaduw maar belemmert 's nachts de afkoeling. Dit wordt omschreven met het begrip skyviewfactor. De skyviewfactor geeft aan welk percentage van de hemelkoepel zichtbaar is, gezien vanaf een punt op het oppervlak (straatniveau). Een lage skyviewfactor, zoals in het open veld, maakt reflectie van korte golfstraling van het zonlicht makkelijk, doordat er geen interne reflectie is. De nachtelijke uitstraling van de lange golfstraling van de nachtelijke warmteafgifte van gebouwen wordt in een stedelijke kloof door de hoge skyviewfactor belemmerd. De skyviewfactor wordt op basis van de aanwezige of geprojecteerde bebouwing (inrichting van gebied) op straatniveau bepaald.

Tabel 10-3 Beoordelingskader skyviewfactor

Score	Omschrijving
++	<25% blokkering van zicht op open lucht
+	1-25% blokkering van zicht op de hemelkoepel ten opzichte van de referentiesituatie
0	Gelijke blokkering van zicht op de hemelkoepel ten opzichte van de referentiesituatie
-	1-25% blokkering van zicht op de hemelkoepel ten opzichte van de referentiesituatie
--	>25% blokkering van zicht op de hemelkoepel ten opzichte van de referentiesituatie

Zonuren

Het aantal zonuren maakt inzichtelijk voor welke duur een bepaald gebied opgewarmd wordt. Het aantal zonuren wordt berekend op straatniveau. Het aantal zonuren laat zien hoeveel uren zonnestraling er optreden op straatniveau, met een minimum van 0 en een maximum van 12 uur zonnestraling. Hoe meer uren zonnestraling, hoe groter de kans op opwarming.

Tabel 10-4 Beoordelingskader zonuren

Score	Omschrijving
++	>25% afname zonuren ten opzichte van de referentiesituatie
+	1-25% afname zonuren ten opzichte van de referentiesituatie
0	Gelijk aantal zonuren ten opzichte van de referentiesituatie
-	1- 25% toename zonuren ten opzichte van de referentiesituatie
--	>25% toename zonuren ten opzichte van de referentiesituatie

Ventilatie

Naast genoemde aspecten is ventilatie ook een belangrijk aspect wat de mate van verkoeling bepaalt. Hoe meer gesloten bebouwing, hoe minder wind voor ventilatie kan zorgen en hoe meer ‘verhitting’ er plaats kan vinden. Ventilatie speelt derhalve een rol in alle bovenstaande beoordelingskaders. Dit wordt per criterium beschreven in de effectbeoordelingen in paragraaf 0.

10.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Dit houdt in dat alle ontwikkelingen die nog niet in uitvoering zijn, maar waarvoor de planvorming onherroepelijk is, worden meegenomen als ware het al ontwikkelde projecten.

Hitte-eilandeffect

Voor het hele binnenstedelijke gebied van Utrecht is zowel in de huidige situatie als in de autonome ontwikkeling sprake van een temperatuur die gemiddeld 5 graden hoger ligt dan buiten de stad (platteland). Derhalve geldt deze relatieve hogere temperatuur voor alle deelgebieden binnen het plangebied.

Skyviewfactor

Dit aspect laat zien in hoeverre het zicht op de hemelkoepel geblokkeerd wordt. Dit komt neer op gebieden waar geen directe zonnestraling (opwarming) plaatsvindt. In onderstaande afbeeldingen is de skyviewfactor voor de deelgebieden 4 en 5 in de referentiesituatie weergegeven.



Afbeelding 10-1 Skyviewfactor referentiesituatie deelgebied 4

Uit bovenstaande afbeelding is op te maken dat er voor grote delen van deelgebied 4 sprake is van voldoende ruimte tussen de bebouwing, waardoor er voldoende open zicht is op de hemelkoepel. Dit betekent dat de zon goed doorkomt in het gebied, maar ook dat overige aspecten, zoals bijvoorbeeld de wind, voor een goede ventilatie kan zorgen.



Afbeelding 10-2 Skyviewfactor referentiesituatie deelgebied 5

Bovenstaande laat zien dat er in deelgebied 5 ten opzichte van deelgebied 4 meer plekken zijn waar de hemelkoepel niet volledig zichtbaar is. Dit wordt veroorzaakt doordat de bebouwing hoger is dan in deelgebied 4 en dat de bebouwing tevens op kort afstand van elkaar staat. Tussen de gebouwen vindt geen volledige bezonning plaats. Dit heeft enerzijds een positief effect (geen warmte door directe zonnestraling), maar heeft anderzijds ook een negatief effect (de wind kan hier minder goed voor verkoeling zorgen).

Zonuren

In onderstaande afbeeldingen staan de zonuren voor deelgebied 4 en 5 in de referentiesituatie weergegeven.

Afbeelding 10-3 laat zien dat er op straatniveau veel bezonning plaatsvindt in deelgebied 4. Direct nabij de gebouwen is een afname te zien in aantal zonuren. Dit is te verklaren door de positie van de bebouwing ten opzichte van de stand van de zon; diverse plekken zijn vrijwel permanent in de schaduw, wat betekent dat daar vanzelfsprekend sprake is van minder zonuren. Voor deelgebied 5 geldt eveneens dat het aantal zonuren op straatniveau vrij hoog is. Wel zijn hier nabij de gebouwen minder zonuren te zien dan in deelgebied 4, wat een gunstiger effect ten aanzien van het criterium zonuren betekent. Dit is te verklaren door de hogere bebouwing in dit deelgebied, waardoor meer schaduw ontstaat en derhalve minder zonuren.



Afbeelding 10-3 Zonuren referentiesituatie deelgebied 4



Afbeelding 10-4 Zonuren referentiesituatie deelgebied 5

10.4 Effectbeoordeling

In Tabel 10-5 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema hittestress (zonder toepassing van mitigerende inrichtingsmaatregelen) samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Voor het thema hittestress is voornamelijk de omvang van het programma voor het totale plangebied relevant. In de huidige berekeningen is geen rekening gehouden met het verkeersarme of reguliere programma. De reden hiervoor is dat de vervoerswijze en routekeuze in het plangebied naar verwachting geen grootschalig effect op het hitte-eilandeffect, de skyviewfactor of het aantal zonuren teweegbrengt. In onderstaande tabel zijn daarom de verkeersalternatieven samengevoegd en zijn in totaal drie programma-alternatieven beoordeeld.

Tabel 10-5 Effectbeoordeling duurzaamheid

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Hitte-eilandeffect	0	0	0	0	0	0	0
Skyviewfactor	0	0	0	-	-	-	-
Zonuren	0	0	0	0	0	0	0

Hitte-eilandeffect

Voor wat betreft het criterium hitte-eilandeffect zijn er geen onderscheidende effecten tussen de programma-alternatieven alsook ten opzichte van de referentiesituatie. Reden hiervoor is het relatief kleine verschil in de verhouding verhard oppervlak, water en groen tussen de referentiesituatie en de plansituatie in alle programma-alternatieven. Net zoals in de referentiesituatie geldt voor de plansituaties dat er sprake is van een toename van 5 graden ºC ten opzichte van een situatie op het platteland. Conform het beoordelingskader (Tabel 10-2) is om deze reden sprake van een neutraal effect (score: 0).

Skyviewfactor

Voor wat betreft het vrije zicht op de hemelkoepel staat in Afbeelding 10-5 en Afbeelding 10-6 het resultaat voor programma-alternatief A en B weergegeven voor deelgebied 4 en in Afbeelding 10-7 het resultaat voor programma-alternatief C voor deelgebied 5. De resultaten die voor deze deelgebieden zijn berekend, zijn voor de effectbeoordeling doorvertaald naar het plangebied als geheel.

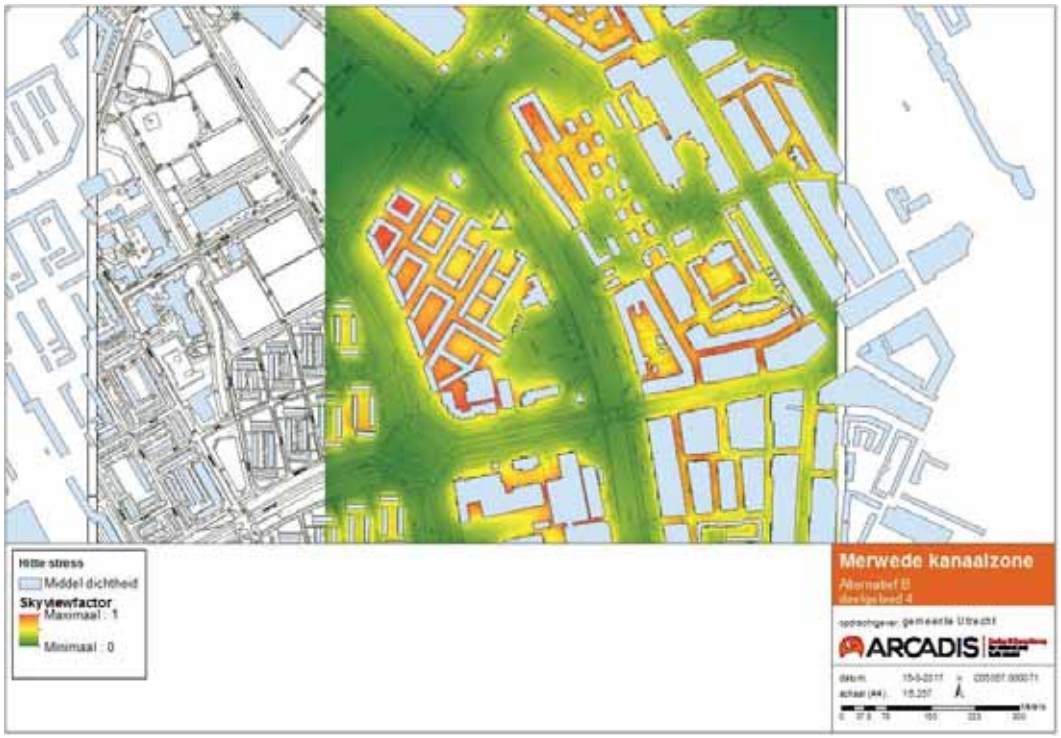
In programma-alternatief A is sprake van een relatief lage bebouwingshoogte (maximaal 3 bouwlagen; 2 lagen + kap). Daarnaast is de bebouwing verspreid over het deelgebied, waarbij ruimte is gelaten tussen de bebouwing. Dit impliceert dat er sprake is van beperkte blokkering van het zicht op de hemelkoepel, met voldoende ruimte voor ventilatie. Op basis hiervan is programma-alternatief A, vanwege de relatief kleine opgave, conform het beoordelingskader (Tabel 10-3) neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: 0).

In programma-alternatief B is sprake van een significant hogere bebouwing (minimaal 3, maximaal 15 bouwlagen) dan in programma-alternatief A. Daarnaast is de bebouwing relatief gesloten, waardoor weinig ruimte wordt gelaten voor ventilatie. Dit impliceert dat er sprake is van een toename van de blokkering van zicht op de hemelkoepel en een verslechtering van de ventilatie. Op basis hiervan is programma-alternatief B, conform het beoordelingskader (Tabel 10-3) negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: -).

In programma-alternatief C is, net als in al programma-alternatief B, sprake van hoge bebouwing (minimaal 3, maximaal 22 bouwlagen). Echter, in programma-alternatief C is in het ontwerp wel meer ruimte tussen de bebouwing gelaten, waardoor in dit alternatief meer ventilatie mogelijk is. Desalniettemin is programma-alternatief C, conform het beoordelingskader (Tabel 10-3) negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: -).



Afbeelding 10-5 Skyviewfactor deelgebied 4 programma-alternatief A



Afbeelding 10-6 Skyviewfactor deelgebied 4 programma-alternatief B



Afbeelding 10-7 Skyviewfactor deelgebied 5 programma-alternatief C

Zonuren

Voor wat betreft het aantal zonuren is het resultaat per programma-alternatief weergegeven in Afbeelding 10-8, Afbeelding 10-9 en Afbeelding 10-10.

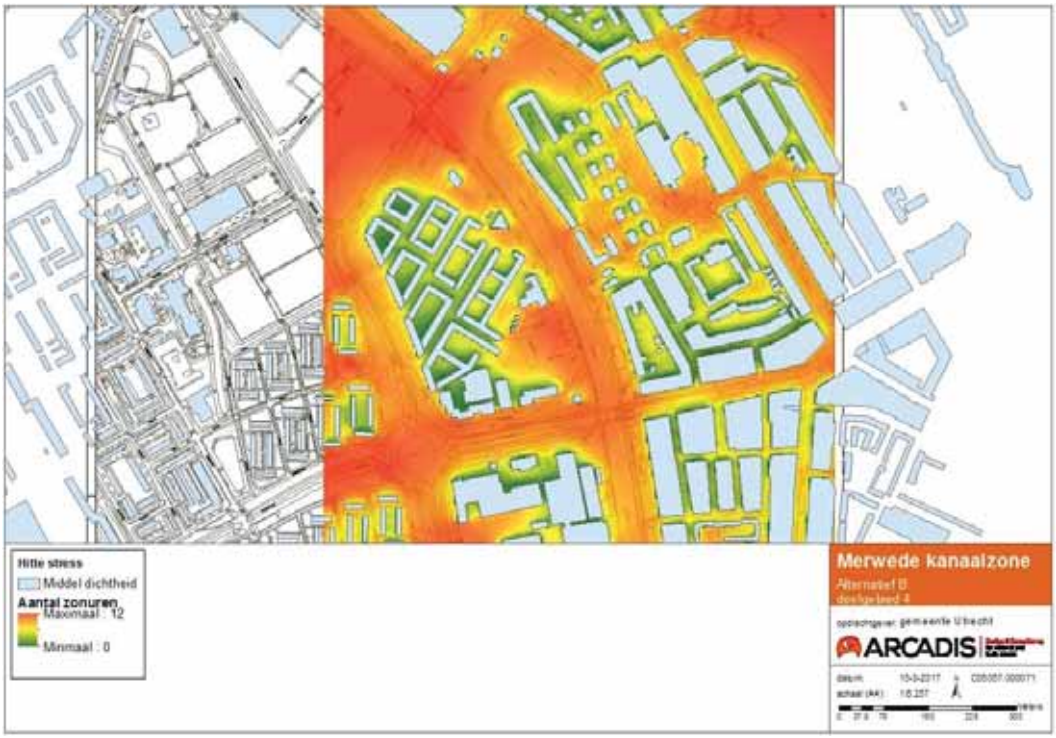
In programma-alternatief A is vanwege de verspreide bebouwing sprake van een lichte afname van het aantal zonuren op straatniveau. Deze verschillen zijn echter niet noemenswaardig. Derhalve is programma-alternatief A, conform het beoordelingskader (Tabel 10-4) neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: 0).

In programma-alternatief B is sprake van een significant hogere en dichtere bebouwing dan in programma-alternatief A. Ten aanzien van het aantal zonuren is dit een verbetering. In de gebieden direct achter de bebouwing ontstaat namelijk een groter gebied waar meer schaduwvorming is. Echter, door de aaneengesloten bebouwing, wordt weinig ruimte gelaten voor ventilatie. Dit impliceert dat er sprake is van een afname van het aantal zonuren ten opzichte van de referentiesituatie, maar vanwege de afwezigheid van de ventilatie niet voor meer verkoeling zorgt. Op basis hiervan is programma-alternatief B, conform het beoordelingskader (Tabel 10-4) neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: 0).

Tot slot is in programma-alternatief C ook sprake van een lichte afname van het aantal zonuren direct achter de bebouwing, vanwege de hogere bebouwingshoogte. De bebouwingsopzet laat echter iets meer ruimte voor ventilatie dan in programma-alternatief B. Dit impliceert dat er in programma-alternatief C iets meer schaduw op straat is en gezien de opzet van de bebouwing blijft de ventilatie gelijk. Programma-alternatief C is derhalve, conform het beoordelingskader (Tabel 10-3) neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (score: 0).



Afbeelding 10-8 Aantal zonuren deelgebied 4 programma-alternatief A



Afbeelding 10-9 Aantal zonuren deelgebied 4 programma-alternatief B



Afbeelding 10-10 Aantal zonuren deelgebied 5 programma-alternatief C

10.5 Mitigerende maatregelen

Zoals gesteld is de temperatuur in het binnenstedelijke gebied van Utrecht gemiddeld 5 graden hoger dan buiten de stad (platteland). Het toepassen van mitigerende maatregelen om deze effecten te minimaliseren zijn dan ook noodzakelijk. Er zijn ook aanvullende aspecten van belang die kunnen bijdragen aan verkoeling in de wijk. Belangrijke factor daarbij is het ventilatievermogen van de buurt, met andere woorden: is er voldoende doorstroming van de wind mogelijk door de gekozen opzet van de bebouwing? Daarnaast zijn verkoelende elementen als groen en water van groot belang. Plantsoenen, grasstroken en dergelijke nemen warmte op, maar houden deze niet vast. Verharde gebieden houden wel warmte vast en dragen bij aan de opwarming van het gebied. Sloten en fonteinen zorgen voor verkoeling van de lucht in het gebied door de aanwezigheid van water. Uiteraard treedt dit verkoelende effect zeer plaatselijk op, op straatniveau waar de verkoelende elementen aanwezig zijn.

Inrichtingsaspecten die een positieve bijdrage leveren aan het voorkomen van een toename van de temperatuur zijn:

- Minimaliseren van verhard oppervlak (zorgen voor zo min mogelijk absorptie van zonlicht, meer verdamping);
- Maximaliseren van openingen tussen gebouwen (zorgen voor voldoende ventilatie);
- Maximaliseren van toepassing van groen en water; bijvoorbeeld klimaatgroen (zorgen voor verkoeling door middel van extra schaduwvorming en lagere absorptie van zonlicht).

In de concept Omgevingsvisie is reeds voorzien in het toepassen van klimaatgroen. Zo wordt beoogd om de Merwedekanaalzone onderdeel uit te laten maken van de hoofdgroenstructuur van de gemeente. Er wordt een zone gecreëerd met een minimale breedte van 29 meter (waar mogelijk breder) en de openbare ruimte wordt grotendeels autovrij met een groene inrichting. Daarnaast wordt op bouwblokniveau 25% van de oppervlakte groen ingevuld, zoals groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels. Daarbij geldt dat voor elk bouwblok aantoonbaar natuur-inclusief wordt gebouwd. Rekening houdend met deze en eventuele overige genoemde type inrichtingsmaatregelen zal er sprake zijn van een positief effect voor alle beoordelingscriteria (zie Tabel 10-6).

Tabel 10-6 Effectbeoordeling hittestress na mitigatie

Criterium	Plansituatie	Effectscore na mitigatie
Hitte-eilandeffect	0	+
Skyviewfactor	0	+
Zonuren	0	+

10.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

10.6.1 Leemten in kennis

De exacte inrichting van de deelgebieden is nog niet bekend. Deze wordt uitgewerkt op bestemmingsplanniveau. Het is daarom nog niet mogelijk exacte uitspraken te doen voor wat betreft het aspect hitte-stress. Wel is op basis van de programma-alternatieven en mogelijke invulling ervan aangegeven welke effecten er kunnen optreden en hoe de invulling invloed kan hebben op het leefklimaat re plaatse en welke type inrichtingsmaatregelen er mogelijk zijn voor de verdere uitwerking van het plangebied. Deze leemte in kennis vormt om deze reden geen belemmering voor de besluitvorming over de omgevingsvisie.

10.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Een evaluatieprogramma voor hittestress is in dit stadium van planvorming nog niet van toepassing.

11 BODEM EN WATER

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op bodem en water beschreven aan de hand van bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterberging en riolering. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§11.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§11.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§11.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§11.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§11.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§11.6).

11.1 Beleidskader

In Tabel 11-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor de verschillende thema's voor bodem en water.

Tabel 11-1 Beleidskader bodem en water

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Nationaal beleid	
Wet milieubeheer (1979)	De Wet milieubeheer vormt de basis waar de Wet bodembescherming een vervolg op is. De wet definieert verschillende relevante thema's, waaronder "milieuschade" en dicteert de regels in het kader van de bescherming van het milieu.
Wet bodembescherming (Wbb) (1986)	De Wbb geeft een wettelijk kader voor de bescherming tegen verontreiniging van de bodem en voor de sanering van ernstig verontreinigde bodems. Hierin staan procedures omschreven betreffende melding van bodemverontreiniging tot en met sanering en nazorg. De regels met betrekking tot sanering van de bodem hebben betrekking op verontreiniging die is veroorzaakt vóór 1 januari 1987. Voor verontreiniging veroorzaakt na die datum geldt de zorgplicht van de Wbb. Mocht er in het plangebied verontreiniging bekend zijn, aangetroffen worden of veroorzaakt worden, moet de Wbb gevolgd worden.
Besluit bodemkwaliteit (Bbk) (2007)	Het Besluit bodemkwaliteit heeft ten doel milieuhygiënische voorwaarden te stellen aan het nuttig kunnen toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie ter bescherming van de bodem en het oppervlaktewater in balans met ruimte voor maatschappelijke ontwikkelingen. Het maakt onderscheid tussen verschillende toepassingsmogelijkheden met bijbehorende toetsingskaders. Voor baggerspecie gelden daarbij, op hoofdlijnen, dezelfde uitgangspunten als voor grond. Bij ontgravingen in het gebied geldt het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) als richtlijn over waar deze grond hergebruikt of verspreid mag worden.
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) (2008)	In de Wabo wordt de noodzaak van een omgevingsvergunning uitgelegd en welke gevolgen het aantreffen van bodemverontreiniging op het verstrekken van de vergunning heeft.
Kaderrichtlijn Water en Grondwaterrichtlijn (KRW)	De KRW presenteert de richtlijn die ervoor zorgt ervoor dat uiterlijk 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon en gezond is. In de richtlijn staan bijvoorbeeld maatregelen voor het verminderen en beperken van verontreiniging en streeft ernaar milieubelangen en belangen van hen die afhankelijk zijn van het milieu in evenwicht te houden.
Waterwet	De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.
Gemeentelijk beleid	

Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 (2016)	Invulling van wettelijke gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. Beschrijving van beheer van gemeentelijke oppervlaktewater in Utrecht. Geplande aanpassingen op het rioleringssysteem staan hierin beschreven.
Omgevingsvisie Merwedekanaalzone gemeente Utrecht (concept)	Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone. Voor water zijn de volgende ambities opgenomen: • Er wordt op ingezet om 100% van het regenwater in het gebied op te vangen. • Het gebied is klimaat-robuust. Er wordt rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering.

11.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema bodem en water worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 11-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 11-2 Beoordelingskader bodem en water

Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Bodemopbouw	Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden	Kwalitatieve beoordeling verstoring bodemopbouw/ grondwaterstanden
Bodemkwaliteit	Effect op de kwaliteit van bodem en grondwater	Aantal locaties en omvang (m^3) van te saneren van ernstige bodemverontreiniging in de bouwfase
Waterberging	Bijdrage aan de water-neutrale opvang en berging hemelwater	Mate waarin het gebied hydrologisch neutraal ingericht is.
Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering	Aangesloten verharding op gemengd stelsel + hoeveelheid vuilwater op het gemengde stelsel.

Studiegebied

De veranderingen voor bodem en water door de transformatie van de Merwedekanaalzone worden beoordeeld door te kijken naar veranderingen in bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterbergende capaciteit en rioleringscapaciteit, gerelateerd aan werkzaamheden zoals ontwikkeling van bedrijven en woningen. Het ontwikkelen van bedrijven en woningen kan gepaard gaan met bodem beroerende werkzaamheden. Hierdoor kan de bodemopbouw verstoord worden. Bij bijvoorbeeld het plaatsen van bruggen en tunnels in het plangebied kan ook de grondwaterstand beïnvloed worden.

In het gehele plangebied wordt gekeken naar activiteiten die van invloed kunnen zijn op de bodemkwaliteit, bijvoorbeeld werkzaamheden die gepland zijn in (sterk) verontreinigde grond. Deze werkzaamheden kunnen pas uitgevoerd worden als er geen humane, ecologische of verspreidingsrisico's door de verontreiniging zijn, of deze risico's zijn weggenomen. Andere activiteiten kunnen juist risico's vormen, zoals het slopen van bestaande gebouwen, waarbij niet vooraf vastgesteld of er PCBs of asbest in het gebouw bevinden en deze zijn verwijderd.

Omdat alle aspecten van bodem en water zich over het hele plangebied bevinden en effecten in het plangebied optreden, is het studiegebied gelijk aan het plangebied.

Bodemopbouw

De ontwikkeling kan een effect hebben op de bodemopbouw door de aanleg van infrastructuur, ondergrondse (parkeer) garages, gebouwen, cunetten en bouwputten. Daarnaast kan er sprake zijn van grondverbetering.

De beoordeling van veranderingen in de bodemopbouw is gebaseerd op informatie van de landelijke website DinoLoket [9]. Er zijn risico's op het verstoren van bodemopbouw bij graafwerkzaamheden. Als er gegraven wordt in bijzondere lagen, zoals veen, kan dit gevolgen hebben voor de gehele bodemopbouw en grondwaterstand, zoals inklinking en verdroging.

Gemiddelde grondwaterstanden zijn beschikbaar en inzichtelijk op een digitale kaart op de gemeentelijke website van Utrecht[10]. Het verstoren van grondwaterstanden kan door het tijdelijk verlagen van de grondwaterstand (bemaling) bij bouwputten of voor de aanleg van leidingen.

Positieve scores zijn voor bodemopbouw niet van toepassing. Alle graafwerkzaamheden, zowel afgraving als ophoging, brengen een verandering in bodemopbouw en eventueel grondwaterstand teweeg. Bodemopbouw en grondwaterstand kan op deze reden niet positief scoren, enkel neutraal of negatief. Verstoring van archeologische waarde in de bodem wordt separaat beoordeeld.

Tabel 11-3 Beoordelingskader bodemopbouw

Score	Omschrijving
++	n.v.t.
+	n.v.t.
0	Geen verstoring van de bodemopbouw en grondwaterstand
-	(risico op) matige verstoring van de bodemopbouw en grondwaterstand
--	(risico op) sterke verstoring van de bodemopbouw en grondwaterstand

Bodemkwaliteit

Bodem- en grondwaterkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de aan- of afwezigheid van verontreinigingen. Op de landelijke website[11] http://www.bodemloket.nl/ is informatie beschikbaar over de huidige verontreinigingen. Aanvullend heeft de gemeente een Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer[12]. Als de reeds bekende verontreinigingen tijdens de transformatie van de Merwedekanaalzone worden gesaneerd, is dit een positieve score op het gebied van bodemkwaliteit. Indien er nieuwe toepassingen in het getransformeerde gebied komen die risico's vormen voor de bodem- en grondwaterkwaliteit, bijvoorbeeld zware industrieën, is dit een negatieve score.

Tabel 11-4 Beoordelingskader bodemkwaliteit

Score	Omschrijving
++	Sterke verbetering van de bodemkwaliteit en grondwater (meerdere/volledige saneringen)
+	Enige verbetering van de bodemkwaliteit en grondwater (enkele/gedeeltelijke sanering)
0	Geen invloed op de bodemkwaliteit en grondwater (geen saneringen)
-	(risico van) enige verslechtering van de bodemkwaliteit en grondwater (kans op nieuwe verontreiniging)
--	(risico van) sterke verslechtering van de bodemkwaliteit en grondwater (sterke kans op nieuwe verontreiniging)

[9] www.dinoloket.nl
[10] https://www.provincie-utrecht.nl/loket/kaarten/geo/grondwaterstanden-0/
[11] www.bodemloket.nl
[12] https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/Milieu/Bodem/2015-04-29-Hoofdrapport-Gebiedsplan-gebiedsgericht-grondwaterbeheer.pdf

Waterberging

Bij waterbergingscapaciteit wordt er gekeken naar de omvang van de waterbergende lichamen. Het volume waar water in opgeslagen kan worden is het waterbergend vermogen. Dit kan zowel in bestaande waterlichamen als in de bodem. Dit laatste is gerelateerd aan de oppervlakte waar hemelwater in de bodem kan infiltreren, de bodemopbouw en de grondwaterstand. Met een hoge grondwaterstand is de bergingsvermogen beperkt, omdat het volume waarin water opgeslagen kan worden klein is. Ook ondergrondse structuren als tanks en parkeerplaatsen beperken het waterbergend vermogen, omdat het volume waarin water opgeslagen kan worden wordt ingenomen door iets anders.

Waterberging draagt bij aan het klimaatbestendig maken van de stad en duurzaam waterbeheer. Waterbergingscapaciteit is gerelateerd aan de snelheid waarmee het waterbergend vermogen vol kan raken. Een goed doorlaatbare bodem draagt echter positief bij aan de bergingscapaciteit. Met een klein infiltratieoppervlak is de bergingscapaciteit opnieuw beperkt. Dus met het vergoten van het infiltratieoppervlak kan een positieve score gehaald worden op waterberging.

Tabel 11-5 Beoordelingskader waterberging

Score	Omschrijving
++	Sterke verbetering van de waterbergende capaciteit van de omgeving (sterke groei in waterbergende lichamen)
+	Matige verbetering van de waterbergende capaciteit van de omgeving (groei in waterbergende lichamen)
0	Geen invloed op waterbergende capaciteit van de omgeving
-	Matige verslechtering van de waterbergende capaciteit van de omgeving (reductie van waterbergende lichamen)
--	Sterke verslechtering van de waterbergende capaciteit van de omgeving (sterke reductie van waterbergende lichamen)

Riolering

De belasting van het rioolsysteem wordt in het ontwerp van het systeem berekend door te kijken naar de hoeveelheid afvalwater van huishoudens en bedrijven die op het systeem aangesloten moeten worden, en de gemiddelde hoeveelheid hemelwater. Gemiddeld eindigt 60% van de jaarlijkse neerslag in het rioleringssysteem (Stowa, 2009). Als het riool dit niet kan verwerken, leidt dit tot overbelasting en overstorten op het Merwedekanaal. Als het hemelwater in de bodem infiltreert in plaats van via de wegen in het riool komt, wordt het riool minder belast bij regenval. Een groot infiltratieoppervlak zal daarom positief scoren op riolering. Een andere ontwikkeling die positief scoort is als door de transformatie minder bedrijven en huishoudens worden aangesloten op het rioleringssysteem dan daarvoor.

Tabel 11-6 Beoordelingskader riolering

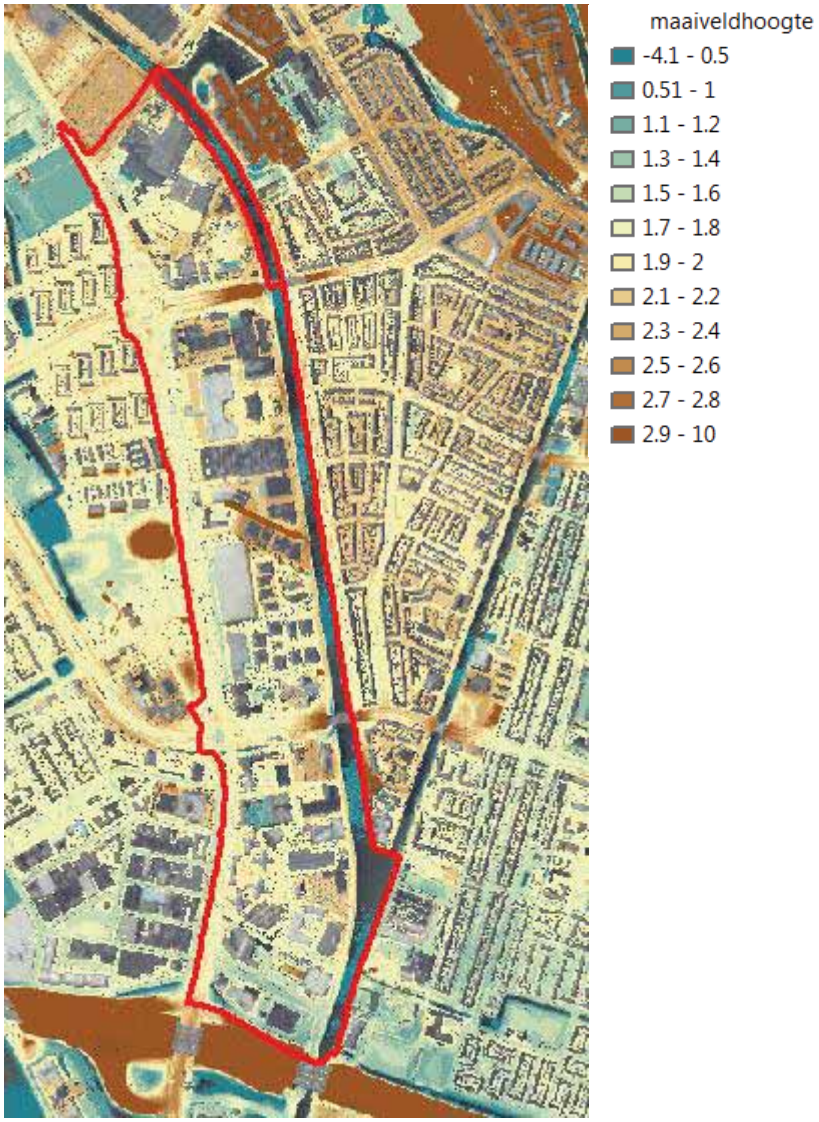
Score	Omschrijving
++	Sterke vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering
+	Vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering
0	Geen verandering in de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering
-	Verhoging van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering
--	Sterke verhoging van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering

11.3 Referentiesituatie

Bodemopbouw

Huidige situatie

Het maaiveld van het plangebied varieert tussen circa NAP+ 1,1 m in het zuiden tot circa NAP+2,2 m in het noorden (Afbeelding 11-1[13]). Op basis van gegevens uit het DinoLoket is in Tabel 11-7 een globale weergave van de bodemopbouw in het plangebied weergegeven.

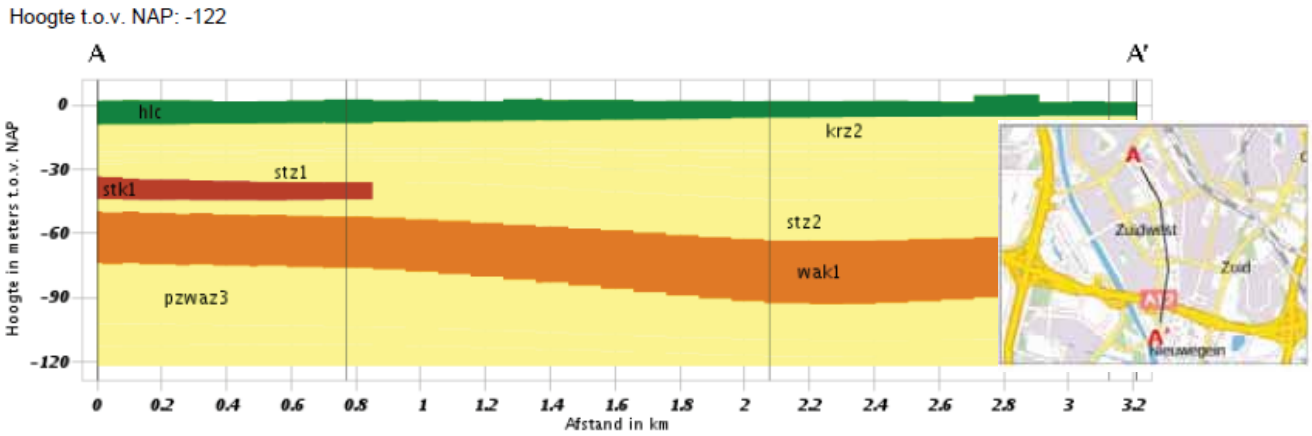


Afbeelding 11-1 Maaiveldhoogte t.o.v. NAP (bron: www.AHN.nl)

Tabel 11-7 Bodemopbouw Merwedekanaalzone

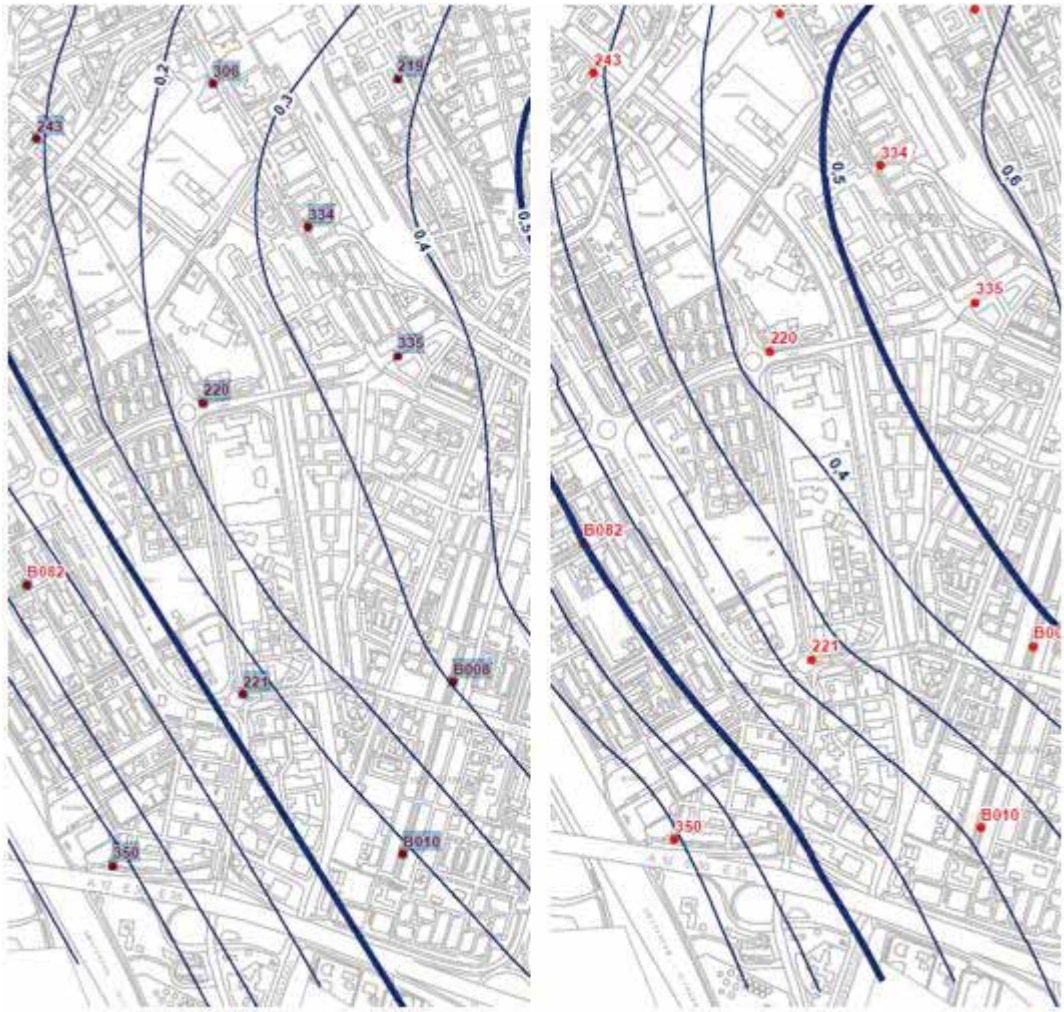
Diepte (m-mv)	Bodem	Formatie
0,0 - 9,4	Afwisselend zandige klei, veen kleiig zand (plaatselijk dikker of dunner)	Holoceen complex
9,4 – 22,3	Zand, matig fijn tot matig grof	Formatie van Kreftenheye
22,3 – 29	Zand, grof, humeus	Formatie van Peelo/Urk
29 – 60	Zand, matig grof, zwak grindig	Sterksel formaties

[13] www.ahn.nl



Afbeelding 11-2 Doorsnede bodemopbouw REGIS

De grondwaterstand fluctueert op de locatie onder invloed van seizoensafhankelijke factoren zoals neerslag en verdamping. Door de gemeente Utrecht wordt de grondwaterstand in peilbuizen gemonitord. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) varieert tussen circa NAP+0,5 m in het noordoosten tot circa NAP -0,05 m in het zuidwesten. De gemiddeld grondwaterstand (GG) varieert tussen circa NAP+0,3 m in het noordoosten tot circa NAP -0,15 m in het zuidwesten. De grondwaterstromingsrichting is zuidwestelijk gericht. De ontwatering (afstand grondwater ten opzichte van maaiveld) is over het algemeen voldoende met een diepte van meer dan 1,0 meter.



Afbeelding 11-3 Gemiddelde grondwaterstand (links) en gemiddeld hoogste grondwaterstand (rechts) (bron: gemeente Utrecht

Autonome ontwikkeling

In de directe omgeving van de Merwedekanaalzone zijn enkele ontwikkelingen voorzien die effect kunnen hebben op de bodem. Zo zijn in het plangebied diverse woningbouwprojecten mogelijk gemaakt op de Wilhelminawerf (Deelgebied 4, in aanbouw), Twogether (Deelgebied 5) en een hotel (Deelgebied 6). Daarnaast is de ontwikkeling van de City Campus Max reeds gerealiseerd in deelgebied 5.

Buiten het plangebied staat nieuwe bebouwing en ruimtelijke herstructurering op de planning voor het stationsgebied 2e fase (Beurskwartier en Lombokplein), Kanaleneiland, ziekenhuis Oudenrijn en een nieuwe HOV-baan Transwijk. Voor deze nieuw te realisering bebouwing zijn heiwerkzaamheden en vergraving van de grond nodig. Hoofdzakelijk plannen binnen het projectgebied kunnen verstoring van de bodemopbouw veroorzaken.

Bodemkwaliteit

Huidige situatie

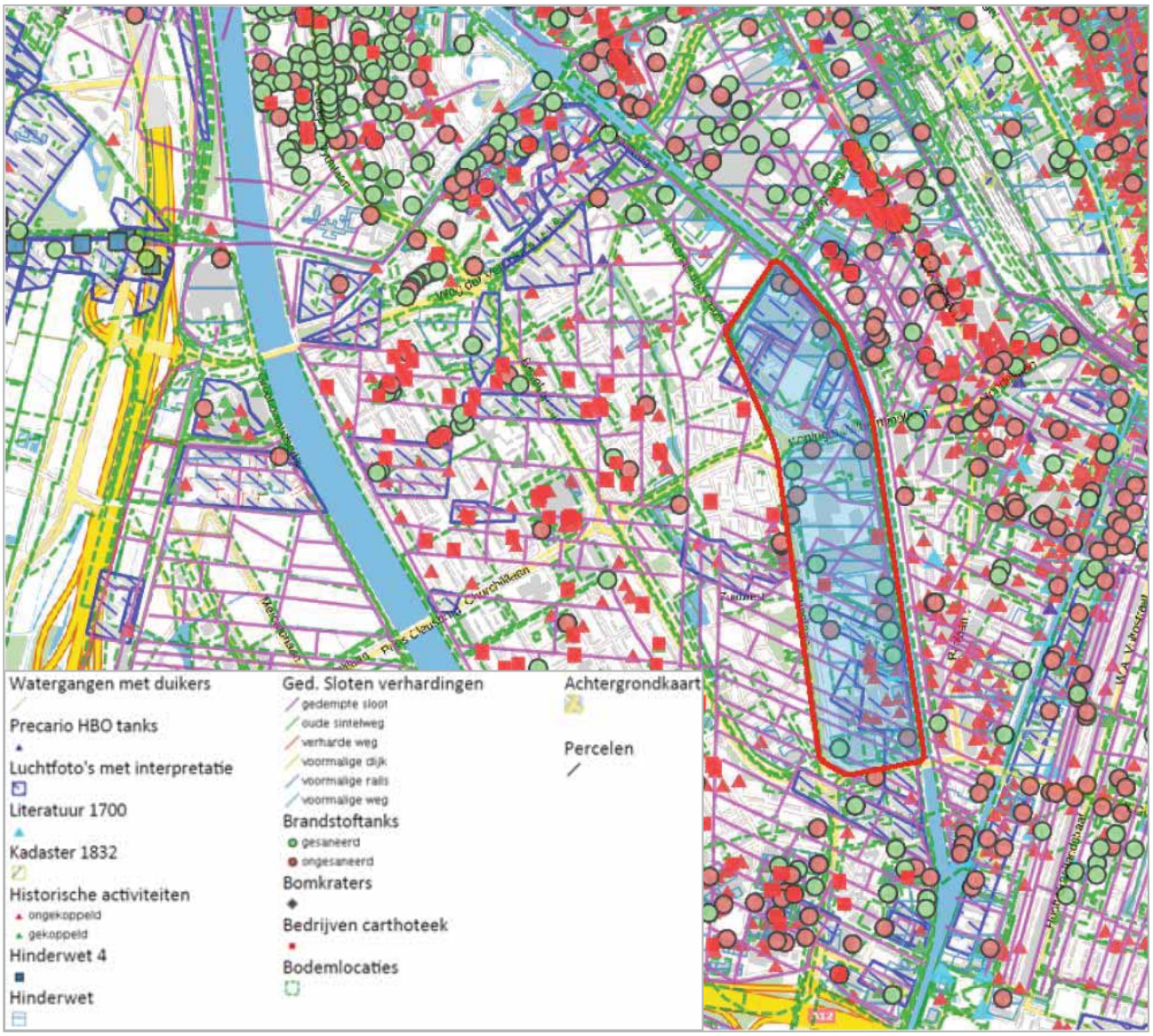
Op BodemLoket is in deelgebied 5 een geval van bodemverontreiniging te zien, bekend bij het bevoegd gezag als UT034400350, waar gesaneerd moet worden.



Afbeelding 11-4 Bodemverontreiniging (Bron: BodemLoket)

In de overige deelgebieden zijn geen gevallen van bodemverontreiniging op BodemLoket beschikbaar. Aan de rand van deelgebied 4 is in 2004 een sanering uitgevoerd, bekend als UT034400213. Deze sanering is afgerond en door bevoegd gezag als voldoende gesaneerd beschouwd.

In de omgevingsrapportage van de Merwedekanaalzone (Gemeente Utrecht, d.d. 01-05-2017) zijn gegevens opgenomen die afkomstig zijn uit het BIS van de gemeente Utrecht. Hieruit blijkt dat er sprake is van enkele bodemverontreinigingen in het gebied. De verontreinigingen die in deze rapportage zijn gedocumenteerd zijn weergegeven in Bijlage E. (Potentieel) ernstige bodemverontreinigingen zijn geconstateerd voor enkele locaties in de Merwedekanaalzone, zie Afbeelding 11-5. Voor enkele verontreinigingen geldt het advies voor het vervolg dat nog evaluaties uitgevoerd moeten worden of dat monitoring noodzakelijk is, maar voor de meeste locaties geldt dat deze voldoende zijn onderzocht en/of gesaneerd. Echter, in deze rapportage is niet nader gespecificeerd wat het type verontreiniging is en is tevens onbekend of de verontreiniging inmiddels is gesaneerd of niet. Dit is voor de analyse in voorliggend planMER niet dermate essentieel dat de conclusies veranderen, maar vormen wel aandachtspunten voor de verdere planvorming.

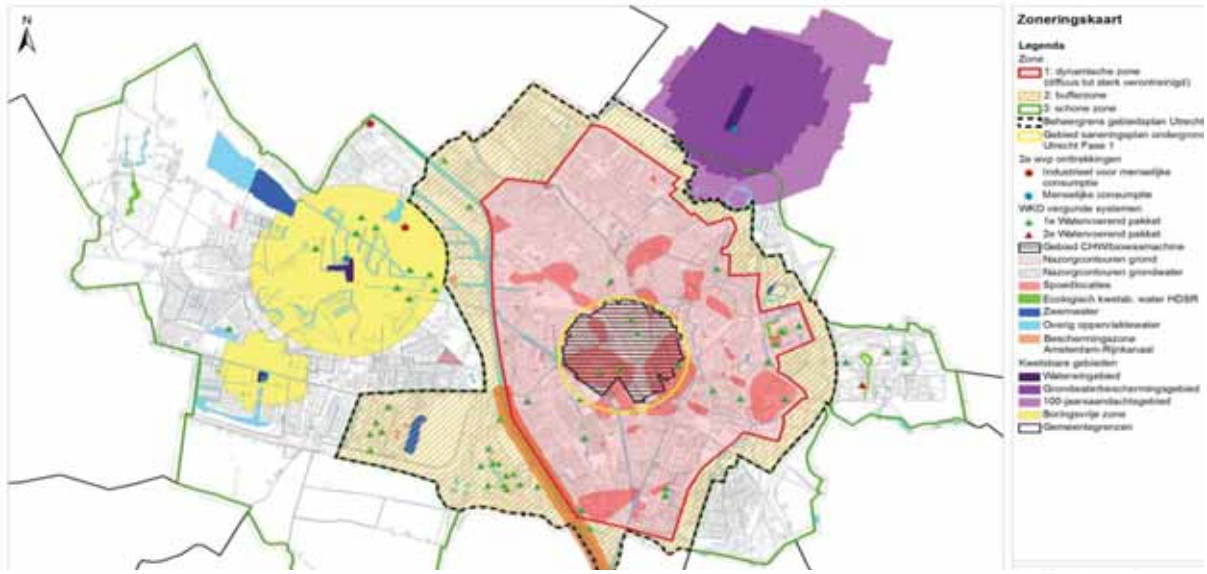


Afbeelding 11-5 Bodemverontreinigingen Omgevingsrapport Merwedekanaalzone

Het grondwater in de stad Utrecht is grotendeels verontreinigd. Voor het grondwater geldt dat de verontreinigingen in elkaar overlopen en het een integraal diffuus tot sterk verontreinigd gebied is. Door de gemeente Utrecht is een gebiedsplan opgesteld gericht op de verbetering van de kwaliteit van het grondwater en draagt bij aan het wegnemen van beperkingen aan het gebruik van de ondergrond.

Het plangebied is gelegen in zone 1 van het gebiedsplan. Dit omvat het centrumgebied en de wijken hieraan grenzend in een straal van 2 km, waar de ondergrond verontreinigd is en waar menging van verontreinigingspluimen in het grondwater optreedt. De ondergrens van de dynamische zone bevindt tot op de onderzijde van de scheidende laag. Binnen deze hoog-dynamische zone is de gebiedsgerichte aanpak van kracht, de Biowasmachine (beschikking Saneringsplan Ondergrond Utrecht d.d. 20 januari 2010).

Naast dat het gebied ligt in zone 1 blijkt dat (Afbeelding 11-6 en Afbeelding 11-7) in het zuiden en noorden van het plangebied een spoedlocatie verontreiniging aanwezig is.



Afbeelding 11-6 Zoneringskaart gebiedsplan gemeente Utrecht



Afbeelding 11-7 Uitsnede zoneringskaart gebiedsplan gemeente Utrecht

Autonome ontwikkeling

In 2020 moeten alle gevallen van ernstige bodemverontreiniging met onaanvaardbare humane, ecologische of verspreidingsrisico's (spoedlocaties) zijn gesaneerd of moeten in ieder geval de risico's beheerst te zijn. Dat staat in het Convenant bodem en ondergrond 2016-2020. Daarnaast moeten spoedlocaties met onaanvaardbare humane risico's, die in 2013 al bekend waren, uiterlijk in 2016 zijn gesaneerd of de risico's beheerst.

De ruimtelijke autonome ontwikkelingen betreffen voornamelijk woningbouw en een hotel. Geen van deze autonome ontwikkelingen gaan gepaard met saneringen. De typen ruimtelijke ontwikkelingen die in de autonome situatie in het plangebied zijn voorzien, geven geen verhoogd risico op nieuwe verontreiniging.

Waterberging

Huidige situatie

In de huidige situatie ligt er een gemengd rioolstelsel (bron: gemeentelijk rioleringsplan 2016-2019, gemeente Utrecht). Het hemelwater wordt direct afgevoerd via de riolering naar de afvalwaterzuivering. Ten westen van het plangebied zijn enkele riool overstorten gelegen (gemengd). In de huidige situatie is 85% verhard (bebouwing + verharding) en 15% onverhard (groen + water) van de deelgebieden (openbare gebieden buiten beschouwing gelaten). In deelgebied 4 is in de huidige situatie 27% onverhard, deelgebied 5 slechts 8% en in deelgebied 6 16%. Behalve het Merwedekanaal, die zich buiten het plangebied bevindt, nauwelijks oppervlaktewater aanwezig (Afbeelding 11-8 bron: Legger Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden)

Tabel 11-8 Verhardingssituatie deelgebieden huidige situatie

Projectgebied	Bebouwing (footprint)	Verharding	Groen	Water	Totaal opp.
Totaal dg 4	39.111	39.350	29.473	0	107.934
Totaal dg 5	104.182	129.041	21.070	205	254.499
Totaal dg 6	82.703	66.407	27.734	9	176.853
Totaal MWKZ	**225.996**	**234.798**	**78.277**	**214**	**539.286**



Afbeelding 11-8 Ligging watergangen omgeving plangebied (groen= tertiair water)

Autonome ontwikkeling

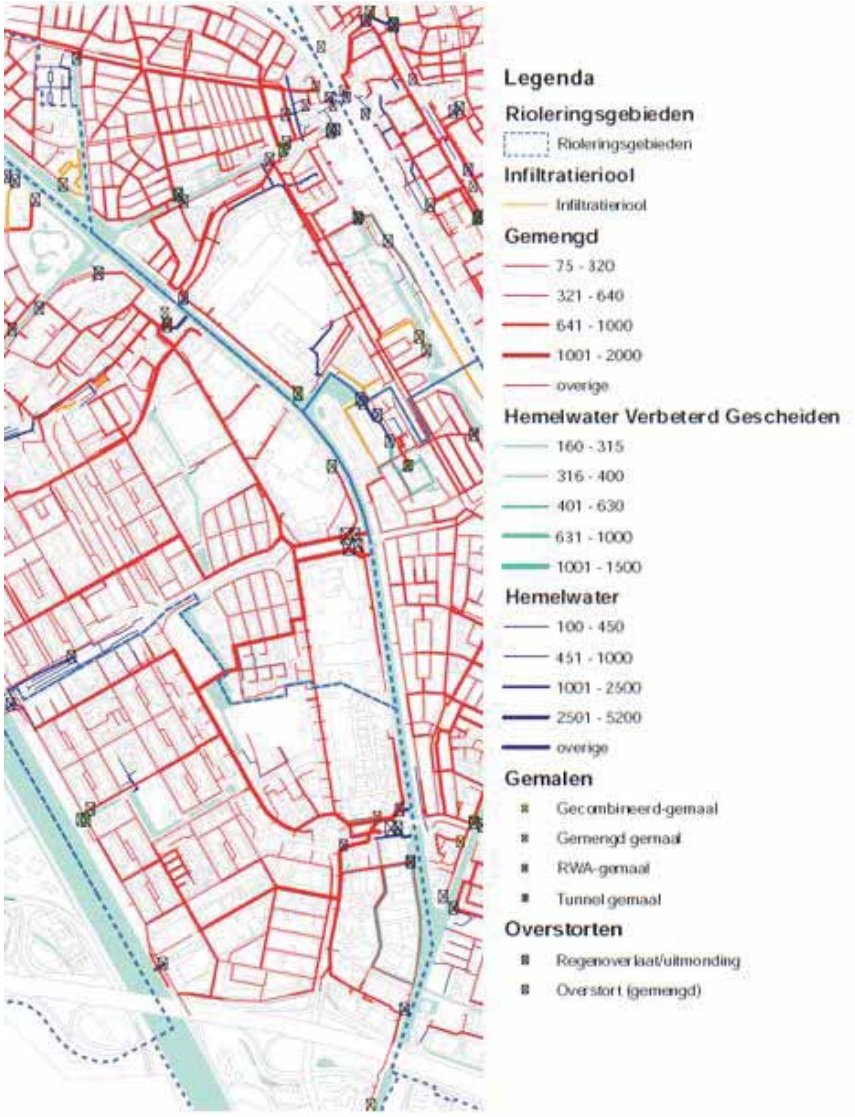
De gemeente heeft voor 2016-2019 een gemeentelijk rioleringsplan opgesteld, waarin vermeld wordt welke investeringen de gemeente Utrecht doet in het onderhoud en beheer van de Utrechtse riolering en watergangen. Eén van de belangrijkste beleidswijzigingen betreft het ontlasten van het riool door de hoeveelheid hemelwater hierin te verminderen, door naast het ontvlechten van afvalwatersysteem en hemelwatersystemen ook niet functionele verhardingen te vervangen door groen en/of oppervlaktewater. Het vervangen van functionele verhardingen door groen en/of oppervlaktewater zou bijdragen aan het infiltratieoppervlak en waterbergend vermogen, en daarmee de waterbergingscapaciteit. Voor het plangebied zijn geen maatregelen vastgesteld. Tevens draagt deze maatregel bij aan de vermindering van hittestress in de stad (dit onderwerp is nader toegelicht in hoofdstuk 10).

Bij (her)ontwikkeling geldt conform de eisen van de keur van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden dat uitbreiding van verhard oppervlak waterbalansneutraal plaatsvinden. Indien dit niet kan door infiltratie in de bodem, kan dat door nieuwe bergingscapaciteit aan te leggen die de extra afvoer van het nieuwe verharde oppervlak als het ware neutraliseert dan wel de piekafvoer opvangt. Gesteld kan worden dat door autonome invloeden de waterbergingscapaciteit niet de woningbouwprojecten en overige autonome ontwikkelingen geen negatieve invloed hebben op de waterbergingscapaciteit.

Riolering

Huidige situatie

De grootste rioolwaterzuiveringinstallatie (RWZI) in Utrecht, gelegen aan Zandpad 1 in Utrecht, verwerkt jaarlijks circa 500.000 inwoner equivalenten (i.e.). De plannen om de RWZI te vernieuwen zijn inmiddels vergund, en worden in het volgende kopje over autonome ontwikkeling verder besproken. Het hemel- en afvalwater wordt gezamenlijk afgevoerd via de gemengde riolering richting de zuivering. Op het Merwedekanaal zijn enkele overstorten aanwezig.



Afbeelding 11-9 Water in de Merwedekanaalzone

Autonome ontwikkeling

Doel van het eerder genoemde rioleringsplan voor 2016-2019 is onder andere het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er waterlast optreed. Samen met de eerder genoemde beleidswijziging voor het

vervangen van functionele verhardingen door groen en/of oppervlakte water zorgen de autonome ontwikkelingen voor ontlasting van de riolering.

11.4 Effectbeoordeling

In Tabel 11-9 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema bodem en water samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 11-9 Effectbeoordeling bodem en water

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Bodemopbouw	0	0	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0	+	+	+	+	++	++
Waterberging	0	++	++	++	++	+	++
Riolering	0	+	++	+	++	+	++

Bodemopbouw

Door de aanleg van infrastructuur, ondergrondse (parkeer) garages, gebouwen, cunetten en bouwputten kan de beoogde ontwikkeling een effect hebben op de bodemopbouw. Daarnaast kan er sprake zijn van grondverbetering. Alle ontwikkelingen waarbij graafwerkzaamheden benodigd zijn, hebben potentie om de bodemopbouw te verstoren. In onderstaande tabel zijn voor de verschillende programma-alternatieven de toekomstige footprint (bebouwingsoppervlak) weergegeven. Uit de verschillende oppervlaktes kan geconcludeerd worden dat voor programma-alternatief C de toename aan bebouwing en verhardingen groter is (62%) ten op zichte van programma-alternatief A en B (54%). De kans op verstoring bij programma-alternatief C is hiermee hoger.

De gronden die binnen het plangebied voorkomen zijn algemeen voorkomend en hebben geen bijzondere status. Daarnaast is door het realiseren van de huidige bebouwing en cunetten de bodem reeds geroerd. Grote negatieve effecten worden daarom door de planontwikkeling ook niet verwacht. Ondanks de grotere toename van verharding bij alternatief zijn er geen negatieve of positieve effecten te verwachten. Alle programma-alternatieven scoren daarom neutraal. De manier van ontwerpen ten behoeve van het verkeer speelt hierin geen rol en leidt niet tot andere effectscores.

Tabel 11-10 Overzicht verhardingssituatie programma-alternatieven

	Ref.	Alt. A1/A2	Alt. B1/B2	Alt. C1/C2
Uitgeefbaar oppervlak m^2	539.285	539.285	539.285	539.285
Bruto vloeroppervlak		432.730	810.358	1482.826
Footprint	225.996	126.831	162.045	204.971
Verhardingen	234.798	166.834	131.824	130.962
Som verhard + Footprint	460.794	293.665 54%	293.869 54%	335.933 62%
Groen	78.277	104.077	99.151	48.571
Tuin		128.658	133.994	154.781
Water	214	12.886	12.272	0

Bodemkwaliteit

Ontwikkelingen in het plangebied vormen bij juist gebruik van veiligheidsvoorschriften geen risico voor bodem en grondwaterkwaliteit, omdat de ontwikkeling van woningen en kantoren geen bodembedreigende activiteiten zijn. Echter er mag alleen gebouwd worden op schone grond of licht verontreinigde grond als deze geen risico vormt. De aanwezige spoedlocaties in het noorden en zuiden worden conform Convenant bodem en ondergrond 2016-2020 voor 2020 gesaneerd. Bij de transformatie dient voor het uitvoeren van de werkzaamheden (historisch)bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij worden nog (on)bekende verontreinigingen in beeld gebracht en wordt de benodigde saneringsnoodzaak vastgesteld. Dit betekent voor alle programma-alternatieven dat bodemverontreinigingen bij transformatie worden gesaneerd, wat positief is voor de bodemkwaliteit (score: +).

Bij het uitvoeren van grondwateronttrekkingen geldt conform het Gebiedsplan gebiedsgericht Grondwaterbeheer dat de initiatiefnemer een onderzoek moet uitvoeren waaruit blijkt dat de werkzaamheden het belang van bescherming van de bodem niet schaadt. Vanwege de lange termijn aanpak van het gebiedsplan worden op zowel korte als lange termijn effecten benoemd. Binnen het gebiedsplan dient hierbij te worden getoetst, of de activiteit zich verdraagt met deze aanpak. Hiermee wordt eveneens invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel voor beheersbare risico's (monitoring en aanvullende maatregelen).

In het geval van een hogere intensiteit aan ontwikkelingen, zoals het geval is bij programma-alternatief C, is er een grotere kans op de noodzaak van sanering van aanwezige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig, wat leidt tot een positief effect. programma-alternatief A en B leiden tot enige verbetering van de bodemkwaliteit/grondwaterkwaliteit. Programma-alternatief C leidt gezien het grote oppervlak (footprint) tot een sterke verbetering van de bodemkwaliteit/grondwaterkwaliteit (score: ++).

Waterberging

Bij alle programma-alternatieven wordt het hemelwater afgekoppeld van de gemengde riolering en geborgen/vertraagd afgevoerd/geïnfiltreerd in het plangebied. Dit betekent dat alle programma-alternatieven positief scoren ten opzichte van de referentie situatie.

In Tabel 11-10 zijn de verhardingssituaties voor de verschillende programma-alternatieven weergegeven. Een groter oppervlak groen biedt meer mogelijkheden voor het inpassen van de waterbergingsopgave en de toename van het waterbergend vermogen. Bij programma-alternatief A en B neemt de oppervlakte groen beide aanzienlijk toe van 78.277 m^2 tot respectievelijk 104.077 m^2 en 99.151 m^2). Bij programma-alternatief C neemt de oppervlakte groen af tot 48.571 m^2. Daarnaast heeft programma-alternatief C een grotere hoeveelheid verhard oppervlak waardoor de waterbergingsopgave voor het gebied hoger is dan programma-alternatief A en B.



Bij de score voor waterberging is ervan uitgegaan dat de infrastructuur tussen het reguliere verkeersontwerp en het verkeersarme verkeersontwerp anders is. Mocht er worden gekozen voor een lage verkeersintensiteit, dan moet hiervoor de infrastructuur worden aangepast, waarmee aanpassingen gedaan kunnen worden op het gebied van groenvoorzieningen en infiltratieoppervlak. Een voorbeeld hiervan is in de afbeelding hiernaast te zien, naar voorbeeld uit Rotterdam.

Alle programma-alternatieven score door de hydrologisch neutrale ontwikkeling positief. Door de afname aan groen oppervlak en de hogere wateropgave bij programma-alternatief C scoort dit alternatief matig positief. Bij programma-alternatief A en B neemt het oppervlak groen en water beide toe en is de wateropgave lager dan programma-alternatief C. Deze twee programma-alternatieven scoren daarom sterk positief (++).De programma-alternatieven met een lage verkeersintensiteit worden ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit positiever beoordeeld gezien de mogelijkheden voor de afname van verharding en de toename aan groen.

Riolering

In de referentie situatie wordt het hemelwater en vuilwater afgevoerd via de gemengde riolering naar de rioolwaterzuivering. Bij hevige neerslag kan water uit het gemengde stelsel overstorten op het Merwedekanaal. Dit heeft een negatieve invloed op de waterkwaliteit. In de omgevingsvisie Merwedekanaal

is opgenomen dat het hemelwater (regen e.d.) niet meer afgevoerd wordt via het riool naar de rioolwaterzuivering, maar het regenwater – ook op eigen terrein – vasthouden in de bodem of het oppervlaktewater in en rond het gebied.

Dit betekent voor alle programma-alternatieven een sterke vermindering van de belasting van het rioolstelsel met hemelwater en het voorkomen van overstorten op oppervlaktewater af. De programma-alternatieven met een hogere dichtheid (B en C) hebben een hogere vuilwaterafvoer richting het rioolstelsel en de zuivering.

De afkoppeling van hemelwaterafvoer van de riolering heeft op de belasting van het rioolstelsel vanwege de piekafvoer bij hevige neerslag een hogere impact dan de toename van vuilwater. Alle programma-alternatieven worden daarom positief beoordeeld (+). Zoals bij de beoordeling van het aspect waterberging is aangegeven moet bij een lagere verkeersintensiteit (2) de infrastructuur worden aangepast. Dit biedt waarmee aanpassingen gedaan kunnen worden op het gebied van het afkoppelen van verhardingen. De verkeersarme programma-alternatieven worden daarom positief beoordeeld (++) ten opzichte van de huidige verkeerssituatie.

11.5 Mitigerende maatregelen

Om de bodemopbouw minimaal te verstoren kan bij transformatie gekeken worden naar het hergebruik van bestaande funderingen. Hierdoor kunnen de graafwerkzaamheden worden beperkt echter nooit compleet worden voorkomen. Met deze maatregel kan de bodemverstoring worden beperkt. Echter gezien de bodem in de stedelijke omgeving reeds verstoord is en er geen sprake is van bijzondere aardkundige waarden zal de verbetering door deze maatregel beperkt zijn. De effectbeoordeling wijzigt door deze mitigerende maatregel niet.

Daarnaast hoeft hogere woningdichtheid niet te betekenen dat er sprake is van een lager infiltratieoppervlak en daardoor afname van het waterbergend vermogen. Hiervoor kunnen mitigerende maatregelen getroffen worden. Voorbeelden hiervan zijn groene daken en parkeerplaatsen (of overige verhardingen in het gebied) waarbij hemelwater direct de grond kan inzakken, zoals zichtbaar in de afbeelding hiernaast. Met deze maatregelen kunnen zowel de waterberging capaciteit en de vermindering van belasting op het rioleringssysteem verbeterd worden.

11.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

11.6.1 Leemten in kennis

Bodemopbouw

De bodemopbouw in het plangebied is sterk heterogeen, waardoor plaatselijk grote verschillen kunnen zijn in de bodemopbouw. Voor de uitvoering van de bouwwerkzaamheden en ter bepaling van de funderingswijze dient nader bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Bodemkwaliteit/grondwaterkwaliteit

Er zijn slechts enkele verontreinigingen bekend op het bodemloket. Gezien de historie van het plangebied (oud industrieterrein) is er een kans om verontreinigingen aan te treffen. In de volgende planfase(s) is historisch onderzoek noodzakelijk om eventueel aanwezige verontreinigen in kaart te brengen en dient afhankelijk van de resultaten van het historisch onderzoek nader bodemonderzoek uitgevoerd te worden waarbij vastgesteld wordt of deze verontreinigingen een risico vormen voor de omgeving.

Voor het uitvoeren van grondwateronttrekkingen geldt dat conform het Gebiedsplan gebiedsgericht Grondwaterbeheer de initiatiefnemer een onderzoek moet uitvoeren waaruit blijkt dat de werkzaamheden het belang van bescherming van de bodem niet schaadt. Vanwege de lange termijn aanpak van het gebiedsplan worden op zowel korte als lange termijn effecten te worden benoemd. Binnen het gebiedsplan dient hierbij te worden getoetst, of de activiteit zich verdraagt met deze aanpak. Hiermee wordt eveneens invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel voor beheersbare risico's (monitoring en aanvullende maatregelen).

Waterberging

Voor het dimensioneren en in passen van waterbergende voorzieningen is het noodzakelijk lokaal inzicht te krijgen in de bodemopbouw en doorlatendheid. Op basis van deze gegevens kan in de volgende

uitwerkingsfase van het plan de wijze waarop het hemelwater in het gebied wordt geborgen en het benodigde ruimtebeslag vastgesteld worden.

Riolering

Er is geen inzicht in het functioneren van het huidige rioolstelsel.

11.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

In deze paragraaf wordt een voorstel gedaan voor het vervolg om onzekerheden wat betreft aannames uit te sluiten en waarmee verwachte effecten concreet in beeld kunnen worden gebracht.

Tabel 11-11 Aanzet evaluatieprogramma

Criterium	Locatie	Tijd	Soort onderzoek	Wie
Bodemkwaliteit	Plangebied	Bestemmingsplan	Historisch onderzoek	IN
Waterberging	Plangebied	Bestemmingsplan Watertoets	Vaststellen omgang hemelwater en benodigde waterberging in het plangebied	IN
Riolering	Plangebied	Bestemmingsplan Watertoets	Vaststellen toename vuilwaterafvoer en effecten capaciteit bestaande rioleringssysteem	IN

12 DUURZAAMHEID

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op duurzaamheid beschreven aan de hand van energie en materialen/ grondstoffen. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§12.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§12.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§12.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§12.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§12.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§12.6).

12.1 Beleidskader

In Tabel 12-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor de verschillende duurzaamheidsthema's.

Tabel 12-1 Beleidskader duurzaamheid

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Europees beleid	
De Europese Richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD) (2010), het Besluit energieprestatie gebouwen en de Regeling energieprestatie gebouwen.	De Europese Richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD) heeft het energielabel verplicht gesteld. Deze richtlijn is omgezet in Nederlandse regelgeving via het Besluit energieprestatie gebouwen en de Regeling energieprestatie gebouwen. Eigenaren moeten een energielabel hebben bij verkoop, verhuur of oplevering van hun woning of gebouw.
Gemeentelijk beleid	
Duurzaamheidsverslag 2015, Gemeente Utrecht	Utrecht wil een duurzame en gezonde stad zijn. Jaarlijks wordt een duurzaamheidsverslag gemaakt om te weten waar ze staan als stad en organisatie als het gaat om duurzaamheid.
Energieplan Utrecht, 'Utrecht, energiek middelpunt van het land' (juni 2015)	Het Energieplan van de gemeente Utrecht is het resultaat van het stadsgesprek Energie met 165 Utrechters die door loting bijeengebracht zijn. Gedurende drie zaterdagen hebben zij gesproken en gedacht over een toekomstige klimaatneutrale energievoorziening in Utrecht
Utrecht: energiek middelpunt van het land. Duiding van het College bij het Energieplan (november 2015)	Dit duidingsdocument hoort bij het Energieplan van de stad: Utrecht Energiek Middelpunt van het land. Het Energieplan en duiding door het College geven samen de richting van het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren.
Utrechtse Energieagenda's (november 2015)	Deze agenda's zijn een vervolg op het Energieplan 'Utrecht: Energiek middelpunt van het land' en de duiding daarop vanuit de gemeente. De Energieagenda's beschrijven de doelen en activiteiten van de gemeente op het gebied van energie en duurzaamheid, de partners met wie zij willen samenwerken en de resultaten die zij samen met hen willen bereiken.
Manifest Wonen zonder aardgas (oktober 2016)	90 gemeenten, waaronder Utrecht, en ook andere partijen willen af van aardgas. Hiervoor hebben zij een manifest ondertekend. Het manifest roept op om in Nederland te stoppen met koken en stoken op aardgas.
City Deal Circulaire Stad (november 2016)	Gemeente Utrecht heeft met 7 andere gemeenten, ministeries, kennisinstellingen en bedrijven de City Deal Circulaire Stad getekend. De ambitie is om uiterlijk in 2050 tot volledig circulaire steden te komen, analoog aan de ambitie zoals verwoord in het Rijksbrede programma Circulaire Economie.

Nationaal grondstoffenakkoord (januari 2017)	Utrecht heeft een akkoord getekend om grondstoffen zoveel mogelijk te hergebruiken. Hierdoor komt er minder afval. Afgedankte materialen worden vaker als waardevolle grondstof hergebruikt.

12.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema duurzaamheid worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 12-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Duurzaamheid is een veelomvattend begrip. Een veel gebruikte definitie van duurzaamheid is die van Commissie Brundtland (1987):

> *'Een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.'*

Er zijn vele aspecten waarop duurzaamheid getoetst kan worden, bijvoorbeeld: watergebruik, energiegebruik, toepassing van materialen, gezondheid en natuur. De aspecten gezondheid en natuur zijn uitgewerkt in de hoofdstukken 9 en 13 van voorliggend planMER. Watergebruik is een onderwerp dat niet speelt op het abstractieniveau van de Omgevingsvisie zoals deze nu wordt opgesteld en maakt om deze reden geen onderdeel uit van dit planMER. Wel wordt in het hoofdstuk bodem en water ingegaan op het waterbergend vermogen van het plangebied en daardoor klimaatbestendigheid van het gebied. In voorliggend hoofdstuk wordt conform het beoordelingskader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gekeken naar de aspecten energie en materialen/ grondstoffen.

Tabel 12-2 Beoordelingskader duurzaamheid

Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Energie	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	Mate van reductie van CO2 uitstoot
Materialen en grondstoffen	Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau (gesloten stoffenbalans, bijzondere maatregelen)	Mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen.

Studiegebied

Voor de beoordeling van duurzaamheid wordt onderzocht in hoeverre de voorgenomen transformatie van het plangebied kansen biedt voor het reduceren van CO_2-uitstoot en het hergebruik van materialen en grondstoffen. Hoewel CO_2-uitstoot een groot verspreidingsgebied kent, is voor dit planMER ten aanzien van duurzaamheid enkel gekeken naar de kansen binnen het plangebied. Het studiegebied komt derhalve overeen met het plangebied.

Energie

Gemeente Utrecht heeft de ambitie om in 2030 een CO2-neutrale stad te zijn. In 2011 ging het programma Utrechtse Energie van start waarin de doelstellingen voor 2020 zijn opgenomen:

- 30% CO2-reductie ten opzichte van 2010
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt
- 10% van de daken belegd met zonnepanelen

In 2015 zijn daar de volgende doelstellingen aan toegevoegd:

- In de toekomst zijn de woningen in Utrecht energieneutraal, comfortabel en betaalbaar.
- Iedereen gebruikt energiezuinige apparaten en verlichting.
- Bewoners kennen hun energiegebruik (onder andere door het gebruik van slimme meters) en gaan hier bewust mee om door hun energieverbruik ook te vergelijken met anderen.
- Bewoners kunnen kiezen uit verschillende aanbieders en maken hierin een bewuste keuze.

Enkele voorbeelden van kansen voor gebiedsontwikkeling met betrekking tot energie zijn:

- Nieuw- en verbouw van gebouwen vormt een goede aanleiding om na te denken over duurzaamheid. Bij oplevering, verkoop of verhuur van gebouwen (zowel utiliteitsgebouwen als woningen) is een energielabel verplicht.
- Zakelijk afnemers blijven de grootste bron van CO_2 emissies. De ontwikkeling van industrie naar woonfunctie kan bijdragen aan een verdere CO_2 reductie.
- De gemeente en de Utrechtse corporaties hebben afspraken gemaakt over het energiezuiniger maken van hun woningvoorraad tot 2020, waarbij is afgesproken te streven naar gemiddeld label B voor de woningen. De grote schaal van het gebied kan deze ontwikkeling wellicht versnellen.
- Door het lagere milieurendement van stadsverwarming is besloten om bij nieuwbouw met een lager milieurendement te rekenen (zie Duurzaamheidsverslag 2015). Dit betekent dat projectontwikkelaars extra maatregelen moeten nemen aan een woning om aan de milieubepalingen van het bouwbesluit te voldoen. Bijvoorbeeld warmteterugwinning voor de douche of zonnepanelen. Deze extra maatregelen leiden tot een energiezuiniger huis en lagere energielasten voor de bewoners. De grote schaal van het gebied biedt wellicht mogelijkheden om deze maatregelen kostenefficiënter te realiseren.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om te stoppen met aardgas. Gebouwen verwarmen, eten koken en het verwarmen van water moet dan op een andere manier. Bijvoorbeeld met warmtepompen, een zonneboiler of met warmte- en koudeopslag (WKO).
- Mogelijkheden in het gebied onderzoeken voor WKO in de bodem of gebruik maken van het kanaal hiervoor. De ondergrondse infrastructuur zal immers op het plan bodemenergie moeten worden aangepast en ingericht.
- Bij de aanpak van een groot gebied kan ook gekeken worden naar de optimale inzet van daken voor zonne-energie, waterberging, groene daken etc.
- Maatregelen nemen om hitte-eiland effect tegen te gaan: schaduwrijke plekken creëren (door beplanting, luifels etc.), materialen die geen tot weinig zonnewarmte opnemen (met hoge Solar Reflectance Index), waterdoorlatende terreininrichting (gras, grind, grasklinkers etc.). Zo dat er minder energie nodig is om gebouwen te verwarmen en/of te koelen.

Tabel 12-3 Beoordelingskader energie

Score	Omschrijving
++	Zeer grote reductie (grootschalig / omvangrijk) van CO_2 uitstoot
+	Beperkte reductie (lokaal / weinig omvangrijk) van CO_2 uitstoot
0	Geen of geringe reductie (zeer lokale / minimale) van CO_2 uitstoot
-	Beperkte toename (lokaal / weinig omvangrijk) van CO_2 uitstoot
--	Zeer grote toename (grootschalig / omvangrijk) van CO_2 uitstoot

Materialen en grondstoffen

De ambitie van de gemeente Utrecht is, middels het tekenen van de City Deal Circulaire Stad, om uiterlijk in 2050 een volledig circulaire stad te zijn. Dit houdt onder andere in dat afval lokaal wordt gebruikt als nieuw materiaal en dat de stad geen afval meer produceert. Producten worden zoveel mogelijk gerepareerd of als componenten opnieuw ingezet. Circulair bouwen en transformeren betekent dat bestaande gebouwen worden beschouwd als de grondstofbanken voor de stad. Nieuwe gebouwen worden demontabel en flexibel gerealiseerd, zodat ze eenvoudig aangepast kunnen worden aan toekomstige functies.

Enkele voorbeelden van kansen voor gebiedsontwikkeling m.b.t. reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen:

- Op grote schaal afval inzamelen, scheiden en hergebruiken biedt veel mogelijkheden denk daarbij ook aan afspraken met leveranciers en gebruikers.
- Hergebruik van vrijgekomen materialen bij sloop in de beoogde nieuwbouw. Dit geldt zowel voor het vastgoed als de infrastructuur. Een mooi voorbeeld is de nieuwe fietsroute door de Cremerstraat met duurzaam asfalt. Dit is een nieuw type asfalt. De onderste laag bestaat volledig uit gerecycled asfalt, dat geschikt is om opnieuw te gebruiken.
- Lineaire processen van materiaalgebruik vervangen door circulaire processen waarbij gebruikers van het gebied slim omgaan met water, energie, reststoffen en grondstoffen.

- Circulair handelen heeft ook gevolg voor het gebruik en aanschaf van producten door consumenten. Dit leidt tot meer vraag naar werk in de sfeer van onderhoud, reparatie en demontage. Ook dragen deze activiteiten bij aan lokale werkgelegenheid. Consumenten kiezen voor producten van gerecycled materiaal en er is een bloeiende deeleconomie. De beoogde toename van creatieve bedrijven, winkels, dienstverlening en horeca in het programma kan hierin een belangrijke rol spelen. Dit leidt tot minder afval.

Tabel 12-4 Beoordelingskader materialen en grondstoffen

Score	Omschrijving
++	Zeer grote reductie (grootschalig / omvangrijk) van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen
+	Beperkte reductie (lokaal / weinig omvangrijk) van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen
0	Geen of geringe reductie (zeer lokale / minimale) van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen
-	Beperkte toename (lokaal / weinig omvangrijk) van afval door toepassing van nieuwe materialen en grondstoffen
--	Zeer grote toename (grootschalig / omvangrijk) van afval door toepassing van nieuwe materialen en grondstoffen

12.3 Referentiesituatie

In het plangebied en in de omgeving van de Merwedekanaalzone zijn al diverse ontwikkelingen gaande en/of gerealiseerd. Daarin wordt duurzaamheid ook al in meer of mindere mate meegenomen. De afgelopen jaren zijn de Villa Jongerius (binnen het plangebied) en de Cereol fabriek (net buiten het plangebied) gerenoveerd en getransformeerd tot (horeca)voorzieningen. Dit zijn mooie voorbeelden van hergebruik van bestaande gebouwen.

Bij de autonome ontwikkeling zullen er op individuele schaal verschillende duurzame maatregelen getroffen worden. Bij nieuw- en verbouw van gebouwen zal er aandacht zijn voor energiebesparende maatregelen aan de hand van het verplichte energielabel (De Europese Richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD) (2010), het Besluit energieprestatie gebouwen en de Regeling energieprestatie gebouwen). En mogelijke worden andere duurzaamheidsinitiatieven ontwikkeld, gestimuleerd door de gemeente Utrecht.

12.4 Effectbeoordeling

In Tabel 12-5 zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema duurzaamheid samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 12-5 Effectbeoordeling duurzaamheid

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Energie	0	+	++	+	++	+	++
Materialen en grondstoffen	0	++	++	+	+	++	++

Duurzame energie

Met de toename van het programma in het totale gebied zal de energievraag in het gebied stijgen en daarmee ook de CO_2- productie. Echter, de inzet van duurzame energieopwekking voor grote groepen

gebruikers biedt meer mogelijkheden dan voor kleine individuele projecten. Bijvoorbeeld de inzet van warmte- en koude opslag (WKO) in de bodem of het kanaal als energievoorziening voor het plangebied versus zonnepanelen op het dak van een gebouw voor de gebouwgebruikers. Bij een overkoepelende inzet van duurzame energieopwekking en energiebesparing voor het plangebied wordt er meer CO_2 gereduceerd dan de som van kleine individuele initiatieven in het gebied. Gezien de ambities en initiatieven van gemeente Utrecht op het gebied van duurzaamheid is het realiseren van dergelijke overkoepelende en integrale duurzame maatregelen mogelijk. De CO_2-afname door dergelijke gebied omvattende maatregelen is in dat geval groter dan de CO_2-toename door de groei van de energievraag, waarmee de effectbeoordeling positief (score: +) is voor de mogelijkheden voor CO_2-besparing voor de programma-alternatieven waarbij het verkeer regulier wordt ontworpen.

Daarnaast kan ook in het bouwtransport de CO_2-productie beperkt worden door zoveel mogelijk materialen te gebruiken die in het plangebied vrijkomen (zie ook toelichting in Materialen en grondstoffen). Door transportbewegingen te verkorten is de uitstoot van de bouwlogistiek zo laag mogelijk. Deze uitstoot kan nog verder omlaag gebracht worden door andere vormen van transport in te zetten. Bijvoorbeeld door de bevoorrading en het bouwtransport via het water te laten plaatsvinden of te kiezen voor een bevoorradingsplek aan de rand van de stad en vervoer door de stad laten plaatsvinden door vervoersmiddelen op duurzame energie (stroom, gas enz.). De transportvormen kunnen ook overwogen worden voor bijvoorbeeld de bevoorrading van de winkels en kantoren of het vervoeren van huisafval.

Door verkeersarm ontwerpen wordt beoogd de keuze van vervoerswijze van de nieuwe gebruikers van het plangebied te beïnvloeden, waarbij een modal shift wordt bewerkstelligd van auto naar openbaar vervoer respectievelijk lopen en fiets. Dit heeft zeer positief effect op de reductie van de CO_2-uitstoot. Derhalve scoren alle verkeersarme programma-alternatieven zeer positief (score: ++).

Materialen en grondstoffen

Met de toename van de bebouwingsdichtheid van het programma neemt niet alleen het benodigd aantal m^2 bvo toe, maar veranderen ook de gevraagde functies. Beide ontwikkelingen vragen veel veranderingen aan bestaand vastgoed en infrastructuur. Het effect op het gebruik van materialen en (bouw)afval hiervan wordt per programma hieronder toegelicht. Het scheiden en hergebruiken van huisafval wordt ook gestimuleerd. Dit is toepasbaar in alle programma-alternatieven, dus zal geen verschil maken in de score tussen de programma-alternatieven onderling.

Programma-alternatief A

In programma-alternatief A wordt ten opzichte van de andere 2 programma-alternatieven het meest gebruik gemaakt van het bestaande vastgoed en het minst gesloopt en nieuw gebouwd. Voor de effectbeoordeling van de programma-alternatieven wordt er gekeken naar de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen. Daarin scoort hergebruik van bestaand vastgoed (en infrastructuur) zeer hoog (score ++). Immers, hergebruik van materialen in hun oorspronkelijke functie levert minder (bouw)afval op dan het materiaal afbreken en (deels) recyclen. Bestaande gebouwen fungeren als de grondstofbanken voor de stad. Echter, bestaand vastgoed kan ook beperkingen met zich meebrengen voor nieuwe, andere functies in de (verre) toekomst (toekomstbestendigheid). Bijvoorbeeld een bestaand kantoorgebouw ombouwen tot woningen kan relatief meer (bouw)afval opleveren dan een nieuw gebouw dat demontabel en flexibel gebouwd is en daarmee eenvoudig en zonder veel (bouw)afval aangepast kan worden aan verschillende functies. Aangezien in dit programma gerekend wordt met behoud van meest van de bestaande functies, zal dit effect relatief klein zijn. De score voor programma-alternatief A wordt beoordeeld op de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen en scoort zeer positief (score: ++).

Programma-alternatief B

Bij programma-alternatief B wordt zowel gebruik gemaakt van het bestaande vastgoed als gesloopt en nieuw gebouwd. De reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen kan behaald worden op dezelfde wijze als beschreven bij de andere twee programma-alternatieven, echter in beperktere mate. De score voor programma-alternatief wordt beoordeeld op de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen en scoort positief (score: +).

Programma-alternatief C

Bij programma-alternatief C wordt ten opzichte van de andere twee programma-alternatieven veel nieuw gebouwd en bestaand vastgoed (en infrastructuur) gesloopt. Dergelijke ontwikkelingen op grote schaal

bieden veel mogelijkheden voor hergebruik van materialen. Van materialen die vrijkomen bij sloop waaronder beton, grind, zand en cement, kan bijvoorbeeld nieuw beton gemaakt worden dat direct wordt ingezet voor de ontwikkeling van de nieuwbouw. Nieuwbouw biedt ook veel kansen voor toekomstbestendigheid. Dit houdt in dat het gebouw demontabel en flexibel (zowel horizontaal als verticaal) is en daardoor het in de toekomst eenvoudig aangepast kan worden voor een andere functie zonder (veel) (bouw)afval. Door in het ontwerp al rekening te houden met een bouwsysteem waarbij materialen eenvoudig gedemonteerd (voor onderhoud en/of vervanging, of bij verandering van gebouwfunctie) en hergebruikt en elders ingezet kunnen worden (circulaire economie) zal dat afval besparen op de langere termijn. Ontwerpkeuzes zijn daarin essentieel, bijvoorbeeld de invloed van de hoogte van de plint op de mogelijkheden aan verscheidende functies die daarin komen. Over het algemeen biedt nieuwbouw meer mogelijkheden hiertoe dan bestaande bouw. Bij nieuwbouw en verbouw wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van gebruikte, hernieuwbare en duurzame materialen. De milieubelasting van het gebouw wordt bepaald aan de hand van MilieuPrestatie Gebouwen (MPG). De bomen die worden gekapt voor de bouw worden hergebruikt en komen bijvoorbeeld terug in natuurspeelplekken.

Daarnaast biedt programma-alternatief C wooneenheden voor een grote diversiteit aan doelgroepen en kantoor- en publieksruimten voor creatieve en innovatieve bedrijven en organisaties. Dit biedt kansen voor de deeleconomie. Bijvoorbeeld het aanbieden van gezamenlijke kledingwasruimten voor eenpersoonshuishoudens zoals studenten, starters, alleenstaanden en expats, waardoor niet elk huishouden afzonderlijk een eigen wasmachine hoeft aan te schaffen (besparing van afval en energie). Of de inzet van creatieve bedrijven die van afval weer (deel)producten maken.

De score voor programma-alternatief C wordt beoordeeld op de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen en scoort zeer positief (score: ++).

Verkeer regulier versus verkeersarm ontwerpen

In de reguliere verkeerssituatie wordt uitgegaan van vermindering van de verkeersgeneratie van 15%. Dit kan worden gerealiseerd door de invoering van betaald parkeren en een parkeernorm in het gebied. Dit is standaard beleid van de provincie Utrecht bij binnenstedelijke transformatiegebieden.

In de verkeersarme programma-alternatieven wordt uitgegaan van vermindering van het autoverkeer van 25%. Dit kan worden gerealiseerd door de hiervoor genoemde normen (betaald parkeren en parkeernorm). Daarnaast is sprake van extra vermindering door minimale parkeernormen, maximaal autodelen en meer fiets-parkeren. Deze programma-alternatieven zijn beoogd voor de plansituatie.

Maatregelen voor regulier en verkeersarm ontwerpen kunnen zowel beleidsmatig als technisch zijn. Bijvoorbeeld het beïnvloeden van de vervoerswijze keuze van de gebruikers van het plangebied, waarbij een modal shift wordt bewerkstelligd van auto naar openbaar vervoer respectievelijk fiets. Dit kan met verschillende maatregelen, zoals het aanpassen van normen (bijvoorbeeld betaald parkeren en parkeernorm) of aanpassing van de ruimtelijke inrichting (zoals verbeteren netwerk van langzaam verkeer). Als er gekeken wordt naar de effecten op de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen hebben de beleidsmatige aanpassingen vanzelfsprekend een veel positiever effect dan de technische oplossingen. Bijvoorbeeld bij de beleidsmaatregel om betaald parkeren in te voeren zijn minder aanpassingen aan de infrastructuur nodig die afval veroorzaken dan bij een technische oplossing waarbij bijvoorbeeld extra fietspaden worden aangelegd.

Voor de effectbeoordeling van de programma-alternatieven verkeer regulier en verkeersarm wordt er gekeken naar de mate van reductie van afval door hergebruik van materialen en grondstoffen. Daarin scoort hergebruik van bestaand infrastructuur het hoogst. Hergebruik van materialen in hun oorspronkelijke functie levert minder afval op dan het materiaal afbreken en (deels) recyclen. Gezien het voorgestelde programma zal hergebruik van bestaande infrastructuur wellicht alleen (deels) mogelijk zijn in programma-alternatief A. In programma-alternatief B en C zullen meer mogelijkheden zijn voor hergebruik van materialen en toekomstbestendig bouwen als eerste stappen naar een circulaire materialenstroom, zoals reeds beschreven in de toelichting bij programma-alternatieven A, B en C.

12.5 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen om een eventueel negatief effect op het gebied van duurzaamheid te voorkomen dan wel te beperken is niet van toepassing. Wel is het belangrijk voor het daadwerkelijk realiseren van gebiedsbrede duurzame maatregelen dat er al in een vroeg stadium integraal over de aanpak wordt nagedacht over de duurzaamheidsmogelijkheden en het integraal toepassen daarvan. Hierdoor kunnen er

grotere resultaten bereikt worden dan op afzonderlijke losse projecten. Bijvoorbeeld door naar de energie voorziening van het hele gebied te kijken in plaats van elk gebouw op zich. Om dit te realiseren is het belangrijk dat er een overkoepelende organisatie met een overkoepelende duurzaamheidsvisie wordt ingericht, die zorgt voor de juridische beheersing en borging van de algemene voorzieningen op het gebied van water, energie en materiaalgebruik en die de individuele initiatieven in het gebied stuurt om te komen tot operationalisering op korte termijn (zonder afleiding door beleid of vergaande onderzoeken).

12.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

12.6.1 Leemten in kennis

Zoals al aangegeven in de introductie, kan duurzaamheid op verschillende aspecten getoetst worden. In het kader van het planMER is in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de kansen voor energiereductie en beperking van afval /hergebruik van materialen. In een volgende planfase zou het gebied op meer aspecten beoordeeld kunnen worden t.a.v. duurzaamheid. Er bestaan verschillende beoordelingsrichtlijnen hiervoor: GPR Stedenbouw, BREEAM-NL Gebiedsontwikkeling en LEED Neighborhood Development.

BREEAM-NL Gebiedsontwikkeling bijvoorbeeld van de Dutch Green Building Council (DGBC) toetst de duurzaamheid van een gebied op:

- Gebiedsmanagement (o.a. participatie, MVO en faseovergang naar beheer- en gebruiksfase)
- Synergie (o.a. adaptief vermogen en duurzaam rendement)
- Bronnen (o.a. water-, energie- en materialengebruik, maar ook voedsel)
- Ruimtelijke ontwikkeling (o.a. landgebruik, cultureel erfgoed, ecologische waarden, mobiliteit)
- Welzijn & welvaart (o.a. sociale veiligheid en omgevingsbeleving)
- Gebiedsklimaat (o.a. wind en geluid, maar ook lichthinder en stralingsrisico)

Op kleinere schaal, dat van gebouwniveau in plaats van gebiedsniveau, zijn er in de genoemde duurzaamheidsmaatlatten (GPR, BREEAM en LEED) ook beoordelingsrichtlijnen voor uiteenlopende type gebouwen (woningen, kantoren, scholen etc.)

Elke categorie en elk onderwerp (genaamd ‘credit’) zijn in de BREEAM-beoordelingsrichtlijn in detail uitgewerkt. Voor elke credit zijn duurzaamheiddoelstellingen en criteria-eisen gedefinieerd waaraan moet worden voldaan. Indien aan de criteria-eisen is voldaan en dit is met onderliggend bewijsmateriaal afdoende aangetoond, dan kunnen punten worden toegekend. Aan de hand van de punten en scoreweging kan het gebied gecertificeerd worden op 4 verschillende niveaus.

Voor toepassing van duurzaamheid in de ontwikkeling en uitwerking naar inrichtingsniveau van de Merwedekanaalzone is het aan te bevelen om de drie genoemde beoordelingsrichtlijnen te bekijken. Wellicht dat (enkele) daarin genoemde maatregelen toegepast kunnen worden in het gebied en er zo op een breder vlak invulling gegeven kan worden aan duurzaamheid. Afhankelijk van de ambities kan zelfs bekeken worden of de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gecertificeerd kan worden. Een eerste aanzet hierin is reeds gemaakt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone. , CONCEPT, 23 maart 2017. Daarin is het volgende opgenomen:

In de Merwedekanaalzone:

- Voor alle nieuwe gebouwen wordt een milieuprestatie van ten hoogste 0,5 per m2 bvo volgens de bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven.
- Voor de woningen in het plangebied wordt een GPR score van 8 voorgeschreven.

Uitwerkingsvragen voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt wat de GPR-scoremoet zijn voor andere functies en voor de stedenbouwkundige opzet van het gebied.
- Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om het afval slimmer te hergebruiken in het gebied en af te voeren.
- Onderzocht wordt wat de verschillende mogelijkheden zijn van deeleconomie vanuit de beoogde doelgroepen en de gevolgen daarvan (stimuleren van faciliteiten die niet door elk individueel huishouden hoeven te worden aangeschaft).

12.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

De voorgenomen planontwikkeling biedt veel kansen voor de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Wanneer de kansen worden benut zoals gesteld in dit hoofdstuk, zal voor een groot deel bijgedragen worden aan de vermindering van de CO_2-uitstoot en vermindering van het energiegebruik. Wanneer vanaf de volgende planfase gebruik gemaakt zal worden van een beoordelingsrichtlijn, bijvoorbeeld de GPR-certificering, zal de bebouwing periodiek (bijvoorbeeld ontwerpfase en uitvoeringsfase) worden getoetst aan de duurzaamheidseisen, zoals beschreven in 1.6.1. Deze periodieke controle is namelijk inherent aan de certificering.

13 NATUUR

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op natuur beschreven aan de hand van beschermde gebieden en beschermde soorten. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§13.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§13.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§13.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§13.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§13.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§13.6).

13.1 Beleidskader

In Tabel 13-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema natuur.

Tabel 13-1 Beleidskader natuur

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Wet Natuurbescherming	De Wet Natuurbescherming regelt sinds 1 januari 2017 de bescherming van Natura 2000-gebieden en beschermde soorten. Natura gebieden liggen in de wijde omgeving van Utrecht. In en rond het studiegebied kunnen beschermde soorten voorkomen.
Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht	De Provinciale verordening regelt (o.a.) de begrenzing, het beheer en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS). In de wijde omgeving van het plangebied liggen gebieden die deel uitmaken van het NNN.
Groenstructuurplan Gemeente Utrecht[14]	De gemeente Utrecht heeft een Groenstructuurplan en Bomenbeleid ontwikkeld. De groenstructuur vormt de basis voor inrichting en beheer van groene elementen in de stad. Deze groenstructuur dient behouden te blijven en verder te worden versterkt bij ruimtelijke veranderingen die plaats vinden.

13.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema natuur worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 13-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op het studiegebied, de beoordelingscriteria en de gehanteerde methode.

Tabel 13-2 Beoordelingskader natuur

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Beschermde gebieden	Aantasting natuurlijke kenmerken Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Aantasting gemeentelijke groenstructuur	Oppervlakte (ha)
Beschermde soorten	Gevolgen voor beschermde soorten en hun vaste rust- en verblijfplaatsen	Kwalitatief

Studiegebied

Het studiegebied voor het aspect natuur wordt bepaald door de maximale reikwijdte van effecten. De depositie van stikstof die afkomstig is van emissies vanuit het plangebied heeft de grootste reikwijdte. Dit effect kan optreden tot op tientallen kilometers afstand. De omvang van dit studiegebied wordt bepaald door de berekening van de effecten met het rekenprogramma AERIUS Calculator.

[14] Momenteel ligt een actualisatie van het groenstructuurplan voor bij de Raad. Hierin wordt onder andere meer ingezet op de combinatie water en groen, klimaatadaptatie en groene verbindingen. Dit document is nog niet definitief en derhalve niet inhoudelijk meegenomen in voorliggend planMER.

De effecten van ruimtebeslag en verstoring treden lokaal op, in het plangebied zelf en de directe omgeving daarvan (maximaal enkele kilometers).

Effectbeoordeling

De effectbeoordeling vindt plaats aan de hand het beoordelingskader in Tabel 13-3.

Tabel 13-3 Beoordelingskader natuur

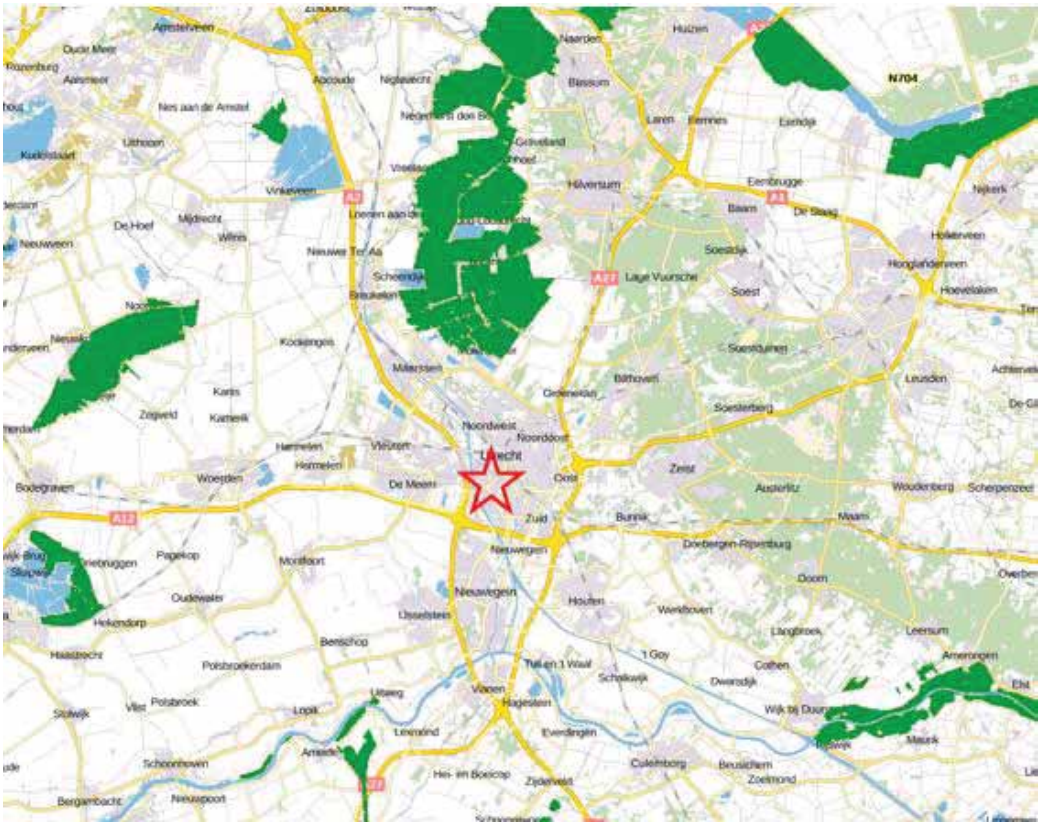
Score	Omschrijving
++	Sterke verbetering van omstandigheden voor natuur
+	Kleine verbetering van omstandigheden voor natuur
0	Geen effecten.
-	Kleine aantasting van natuurwaarden. Effecten blijven binnen wettelijke/beleidsmatige normen
--	Sterke aantasting van natuurwaarden. Wettelijke normen worden overschreden

13.3 Referentiesituatie

13.3.1 Beschermde gebieden: Natura 2000

In Afbeelding 13-1 is de ligging van Natura 2000-gebieden in de wijde omgeving van Utrecht weergegeven. De meest nabijgelegen gebieden zijn:

- Oostelijke Vechtplassen
- Nieuwkoopse Plassen en De Haeck
- Rijntakken
- Zouweboezem
- Uiterwaarden Lek



Afbeelding 13-1 Ligging Natura 2000-gebieden (donkergroen)

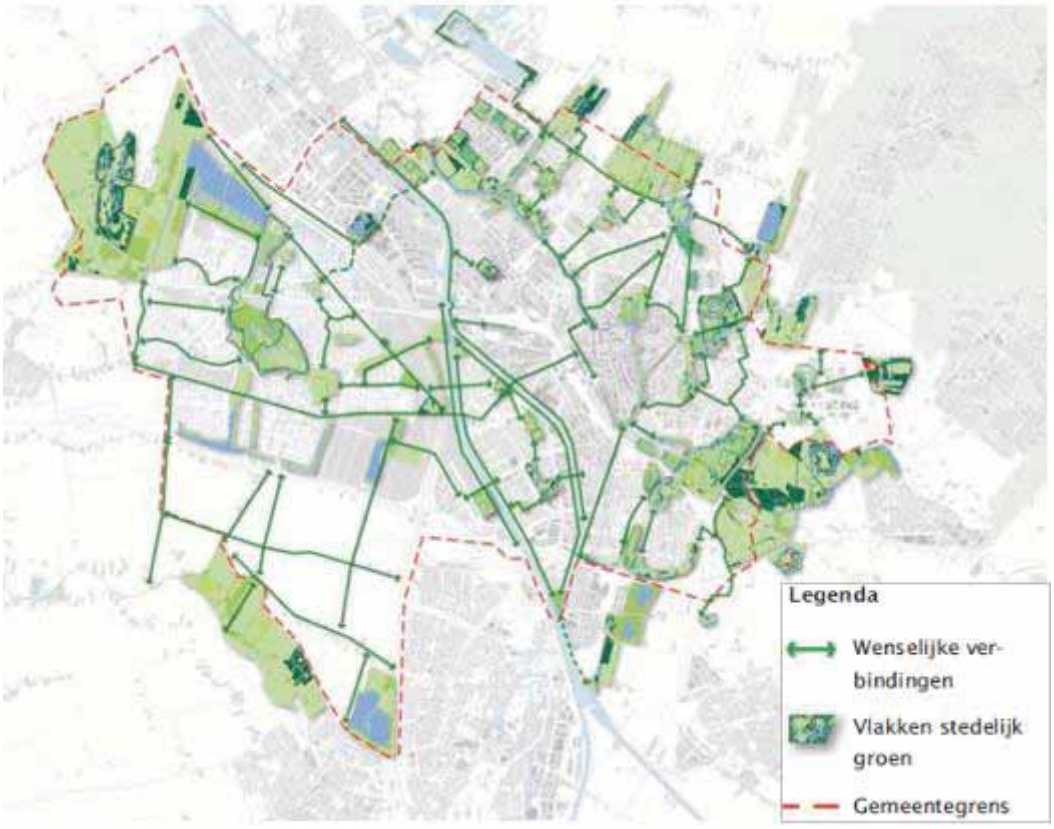
De **Oostelijke Vechtplassen** bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. De combinatie van rivierinvloeden en invloeden van het watersysteem van de zandgronden heeft een rijke schakering van typen van moeras en moerasvegetaties doen ontstaan. In het gebied komen veel habitattypen voor die gevoelig zijn voor verzuring en vermesting (trilvenen, veenmosrietlanden, vochtige heiden, hoogveenbossen). Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger) en zeer belangrijk voor broedvogels van moerassen met veel waterriet en lange oeverlijnen (woudaap, grote karekiet). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (porseleinhoen, zwarte stern, ijsvogel).

De **Nieuwkoopse Plassen en de Haeck** is een laagveen verlandingsgebied waarin, naast veenplassen met bijzondere watervegetaties, een grote oppervlakte overgangsveen en moerasheide is gevormd. In het gebied komen veel habitattypen voor die gevoelig zijn voor verzuring en vermesting (trilvenen, veenmosrietlanden, vochtige heiden, blauwgraslanden, hoogveenbossen). Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger, snor, rietzanger). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (zwartkopmeeuw, zwarte stern). Voor de zwartkopmeeuw betreft het de grootste broedkolonie buiten de Delta.

Het deelgebied **Uiterwaarden Neder-Rijn** van het gebied **Rijntakken** beslaat de uiterwaarden van de Neder-Rijn tussen Heteren en Wijk bij Duurstede. De rivier vormt een dynamisch systeem, een samenspel tussen natuurlijke processen en menselijk ingrijpen. De uiterwaarden zijn gevarieerd in breedte en hoogteligging. De uiterwaarden bestaan voornamelijk uit graslanden, afgewisseld met enkele akkers, meidoornhagen, knotwilgen, bosjes, moerasgebiedjes, ontgrondingsgaten en geïsoleerde oude riviertakken. Karakteristiek voor dit gebied is de overgang van het rivierenlandschap naar de hogere gronden: de stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe. Op deze overgangen komen restanten van hardhoutooibossen voor. Door kwel vanuit de rivier en vanuit de hogere gronden kan het water in poelen en plassen in de uiterwaarden van goede kwaliteit zijn. De Amerongse Bovenpolder is een relatief hooggelegen uiterwaard waar soortenrijke glanshaverhooilanden voorkomen. Het is een geaccidenteerd terrein met hoge, droge ruggen en vochtige laagten die incidenteel geïnundeerd worden.

De **Zouweboezem** is een in de 14e eeuw gegraven boezemgebied dat diende als opvang van het overtollige water uit de omliggende polders. Het gebied bestaat uit open water, riet- en zeggemoerassen, wilgengrienden en elzenbroekbos. Het deel van de Polder Achthoven dat binnen de begrenzing ligt, bevat een aanzienlijke oppervlakte blauwgrasland. Belangrijk broedgebied van soorten van rietmoeras (purperreiger), geïnundeerde kruidenvegetaties (porseleinhoen) en drijvende waterplanten vegetaties (zwarte stern). Van enige betekenis voor de krakeend. Deze en andere watervogels maken vooral gebruik van de beschutte open water gebieden, terwijl de rietlanden o.a. als slaapplaats voor diverse trekvogels in gebruik zijn. In het gebied komen veel grote modderkruipers voor, die onder andere als voedsel dienen voor de purperreigers.

Het gebied **Uiterwaarden Lek** bestaat uit vier terreinen in de uiterwaarden van de Lek tussen Vianen en Schoonhoven. Het gaat om de Willige Langerak en het nabij gelegen schiereiland De Bol op de noordoever van de rivier (provincie Utrecht) en - op de zuidoever - de Koekoeksche Waard en de Kersbergsche- en Achthovensche uiterwaarden, met daarin het terreintje Luistenbuul (provincie Zuid-Holland). Gezamenlijk bevatten deze terreinen de best ontwikkelde voorbeelden van het habitattype stroomdalgraslanden langs de Lek.



Afbeelding 13-2 Groenstructuur gemeente Utrecht

13.3.2 Beschermde gebieden: Groenstructuur gemeente Utrecht

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone bevinding zich geen vlakken stedelijk groen van de groenstructuur van de gemeente Utrecht. Wel zijn er wenselijke verbindingen uit de groenstructuur van de gemeente Utrecht in het gebied, namelijk de verbinding langs het Merwedekanaal en de verbinding tussen het Merwedekanaal en park Transwijk (Afbeelding 13-2). Het stadspark Transwijk ligt direct ten westen van het plangebied, aan de overzijde van de Europalaan. Het Merwedekanaal vormt een gewenste verbinding tussen de elementen van de groenstructuur. Langs het water moet voor 2030 een continue groene structuur worden aangelegd. De Koningin Wilhelminalaan en Europalaan zijn volgens het bomenbeleid van de gemeente belangrijke dragers van de groene structuur (bomenlaan en parkway).

13.3.3 Biodiversiteit: beschermde soorten

Ook in de stedelijke omgeving komen veel soorten planten en dieren voor. Deze vormen samen de stedelijke biodiversiteit. Verschillende van deze soorten worden beschermd door de Wet Natuurbescherming.

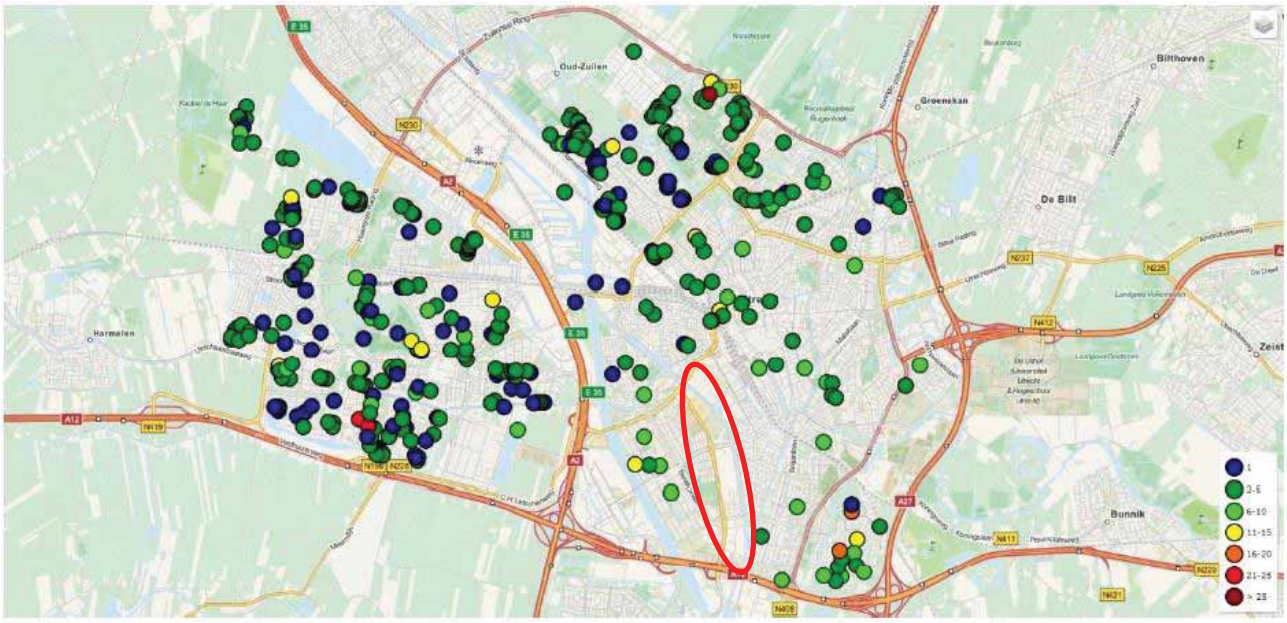
Het voorkomen van beschermde soorten is beschreven aan de hand van beschikbare data van de gemeente Utrecht, het Soortmanagementplan van de Gemeente Utrecht en data afkomstig van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Daaruit blijkt dat in het plangebied en de omgeving geen planten bekend zijn die beschermd zijn door de Wet Natuurbescherming. Ook zijn er geen reptielen, vissen of ongewervelden (o.a. dagvlinders en libellen) waargenomen in het plangebied en de directe omgeving die beschermd worden door de Wet natuurbescherming. Ondanks dat dit de waarschijnlijkheid van het voorkomen van deze beschermde soorten beperkt is, is het wel mogelijk dat ze zich in het plangebied bevinden.

Vogels

Verspreid in en om het plangebied kunnen broedende vogels voorkomen. Dit beperkt zich niet alleen tot de delen met begroeiing, maar kan op in of op daken van gebouwen zijn.

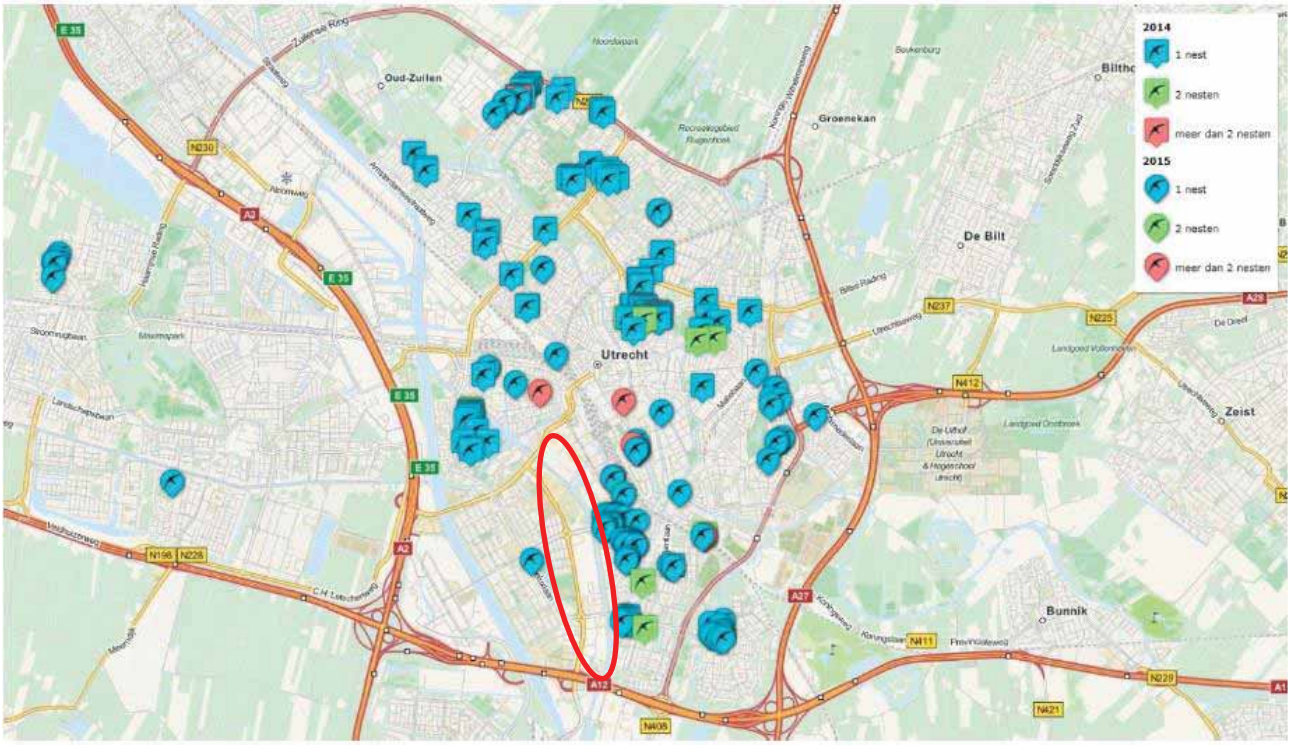
In het plangebied en in de omgeving zijn tevens vogels met jaarrond beschermde nesten waargenomen. Het gaat hier om buizerd, boomvalk, huismus, gierzwaluw kerkuil en slechtvalk. Het betreft hier voornamelijk waarnemingen van langs vliegende of foeragerende vogels. Nesten van buizerd, boomvalk en kerkuil worden niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikte nestplekken. De slechtvalk broedt op de Uithof (persoonlijke waarneming), maar gebruikt een groot gebied om te jagen.

De huismus broedt vooral in woonwijken rondom het plangebied. De bebouwing in het plangebied heeft voor het grootste gedeelte platte daken, die minder geschikt zijn als nestlocatie. Wel zouden er enkele panden als nestplaats gebruikt kunnen worden. De huismus is dan ook op enkele plekken in het plangebied waargenomen (NDFF). Uit het soortmanagement plan van de Gemeente Utrecht blijkt dat er tijdens onderzoek in 2014 en 2015 geen nestplekken van de huismus zijn waargenomen in het plangebied (zie Afbeelding 13-3). Wel zijn ten oosten van het plangebied nestplekken waargenomen van de huismus (gemeente Utrecht). In de periode 2007 – 2015 zijn wel huismussen waargenomen tijdens onderzoek in het kader Meetnet Urbane Soorten (MUS) (Korsuize & Kruse, 2016). De lokale populatie in Utrecht bedraagt 3600 – 5800 individuen (Korsuize & Kruse, 2016). Het aantal huismussen dat tijdens het onderzoek in 2014 – 2015 is waargenomen bedraagt 1500 – 1800. Dit aandeel is fors lager. In het soortmanagementplan wordt aangegeven dat mogelijk het aantal nestplaatsen gemist zijn, zoals bijvoorbeeld nestplaatsen aan de achterkant van de huizenblokken (Korsuize & Kruse, 2016). Gezien de NDFF-waarnemingen in het plangebied zijn mogelijk enkele nestplaatsen in het plangebied aanwezig. Dit betreft echter maar enkele nestplaatsen en daardoor betreft het dan een zeer klein onderdeel van de lokale populatie.



Afbeelding 13-3 Waargenomen huismussenterritoria met globale ligging plangebied rood omcirkeld (Korsuize & Kruse, 2016)

De gierzwaluw is op meerdere plekken in het plangebied waargenomen (NDFF). Deze broed bij uitstek in hoge gebouwen en in daken van woningen. In het plangebied zijn diverse gebouwen die mogelijk geschikt zijn voor de gierzwaluw. Uit het soortmanagementplan van de Gemeente Utrecht blijkt dat tijdens het onderzoek in 2014 en 2015 geen verblijfplaatsen zijn waargenomen. Wel zijn direct ten oosten van het plangebied waargenomen in de nabij gelegen woonwijk. Bij uitbreiding van de populatie zouden enkele gierzwaluwen zich kunnen vestigen in het plangebied. Tijdens het onderzoek zijn 260 verblijfplaatsen van gierzwaluwen gevonden (zie Afbeelding 13-4). De geschatte populatie van de gierzwaluw in Utrecht is tussen de 3200 – 4100. Wel laat de gierzwaluw een matige afname in Utrecht zien. Tevens is het aantal gevonden nestplekken laag in vergelijking tot de gehele populatie gierzwaluwen in de gemeente Utrecht. Dit komt mogelijk doordat de gierzwaluw lastig is aan te treffen. De gemeente Utrecht haalt een trefkans van 15% aan in het soortmanagementplan (Korsuize & Kruse, 2016). Mogelijk zijn er enkele nesten in het plangebied aanwezig gezien de dichtheid van nesten ten oosten van het plangebied. Het gaat hier dan naar verwachting om slechts enkele nesten. Dit betreft een zeer klein onderdeel van de lokale populatie.



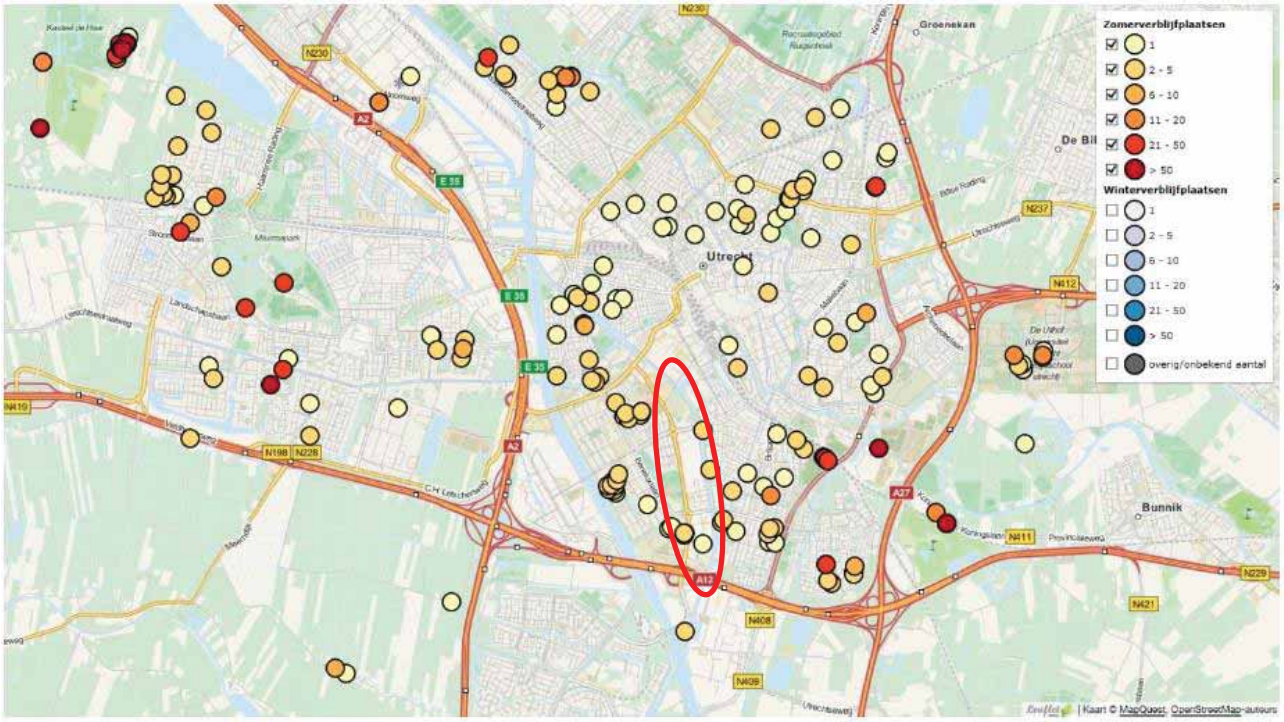
Afbeelding 13-4 Nesten gierzwaluwen in Utrecht met globale ligging plangebied rood omcirkeld (Korsuize & Kruse, 2016)

Zoogdieren

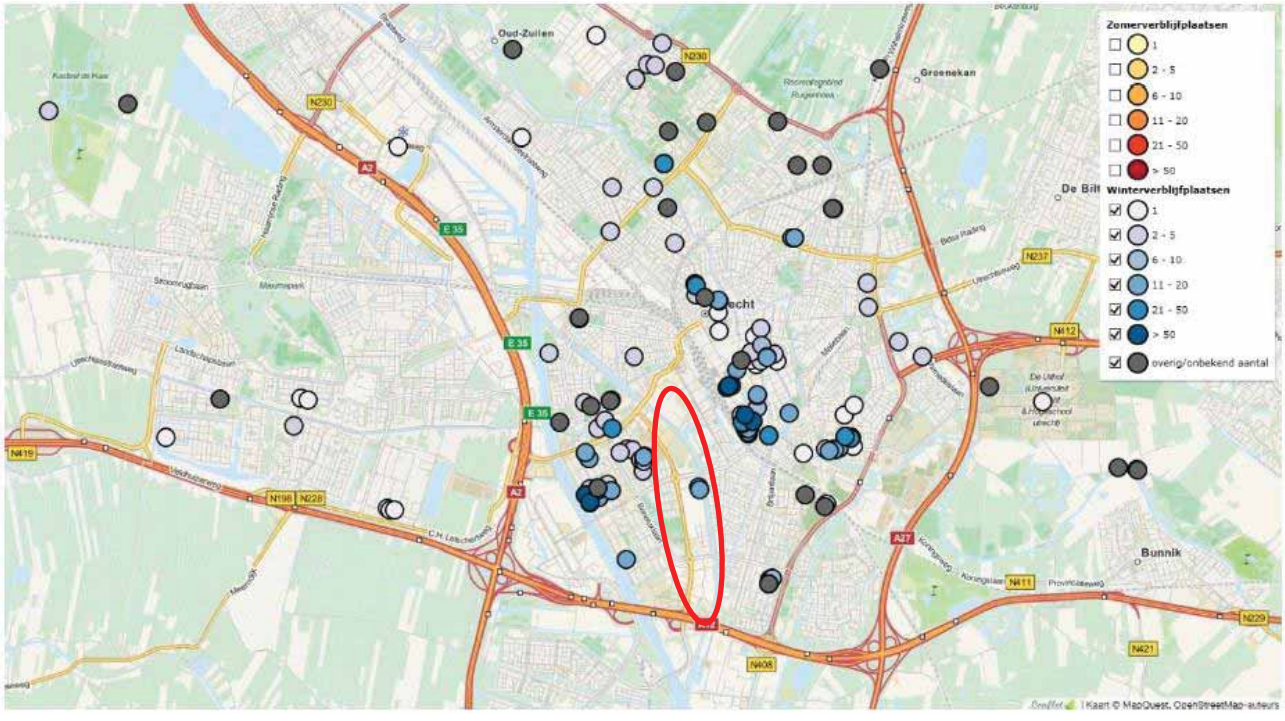
Vleermuizen

In het plangebied en de omgeving van het plangebied is het voorkomen van diverse soorten vleermuizen bekend. Het gaat hier om gewone dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. De grootste gedeelte van de waarnemingen zijn afkomstig van de gewone dwergvleermuis. Gebouwen in het plangebied kunnen als verblijfplaats gebruikt worden van gebouwen bewonende vleermuizen zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en kleine dwergvleermuis. Bomen met holtes in het plangebied kunnen mogelijk gebruikt worden als verblijfplaats voor boom bewonende vleermuizen zoals franjestaart, watervleermuis, ruige dwergvleermuis en rosse vleermuis.

In het plangebied zijn enkele verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis bekend (mededelingen Gemeente Utrecht). Het gaat hier om twee winterverblijfplaatsen (één verblijfplaats met 20 gewone dwergvleermuizen en één verblijfplaats met 15 gewone dwergvleermuizen) en een vermoedelijke zomerverblijfplaats (met 1 gewone dwergvleermuis). De winterverblijfplaatsen zijn gelegen op de hoek van de kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan (zie Afbeelding 13-5). De vermoedelijke zomerverblijfplaats is nabij de Eendrachtlaan gelegen (zie Afbeelding 13-5). Mogelijk zijn er nog meer verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig. Tevens zijn enkele zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen weergegeven op de oostgrens van het plangebied in het soortmanagementplan (Korsuize & Kruse, 2016). De populatie van de gewone dwergvleermuis in de zomer wordt geschat tussen de 2000 – 3500 dieren. De Utrechtse populatie van de gewone dwergvleermuis in de winter wordt geschat tussen de 4000 en 6000 gewone dwergvleermuizen. De gewone dwergvleermuizen die een verblijfplaats hebben in het plangebied vormen een klein gedeelte van de gehele populatie gewone dwergvleermuizen in Utrecht. Naar verblijfplaatsen van andere soorten vleermuizen is nog geen onderzoek uitgevoerd. Wel zijn met behulp van batloggers diverse soorten waargenomen zoals ruige dwergvleermuis, laatvlieger, baard-, meer- en watervleermuis en franjestaart (Korsuize & Kruse, 2016). Soorten zoals baard-, meer- en watervleermuis en franjestaart werden sporadisch gehoord (Korsuize & Kruse, 2016).



Afbeelding 13-5 Zomerverblijfplaatsen gewone dwergvleermuis met globale ligging plangebied rood omcirkeld (Korsuize & Kruse, 2016).



Afbeelding 13-6 Winterverblijfplaatsen gewone dwergvleermuis met globale ligging plangebied rood omcirkeld (Korsuize & Kruse, 2016).

Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied en de omgeving van het plangebied zijn diverse soorten zoogdieren bekend. De meeste van deze zoogdieren vallen onder de vrijstelling van de provincie Utrecht. Het betreft hier o.a. bosmuis, bunzing, egel, konijn, haas, huisspitsmuis en veldmuis. Voor deze soorten geld een vrijstelling. Ook komt de eekhoorn voor in het plangebied. Het betreft hier één waarneming. Deze soort is nabij de kruising met de Koningin Wilhelminalaan en de Kanaalweg waargenomen. Dit is een gebied met vrij weinig bomen die niet dicht bij elkaar staan. Omdat het om een enkele waarneming gaat en het plangebied suboptimaal is, wordt

verwacht dat het een zwervend dier was en er geen verblijfplaatsen in het plangebied aanwezig zijn. Mogelijk zijn verblijfplaatsen in de omgeving van het plangebied aanwezig op plekken waar bomen meer geclusterd voorkomen, zoals de oostkant van het Merwedekanaal.

Amfibieën

In het plangebied en omgeving zijn de gewone pad, bruine kikker en kleine watersalamander waargenomen. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in de Provincie Utrecht. Andere beschermde soorten amfibieën komen niet voor in het plangebied of de directe omgeving. Deze soorten worden hier ook niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikt habitat.

13.3.4 Soortbescherming: Rode lijst

Rode Lijstsoorten zijn soorten planten en dieren die kwetsbaar tot sterk bedreigd zijn, en daarom bijzondere aandacht krijgen in het biodiversiteitsbeleid en het beheer van natuurgebieden. Niet alle Rode Lijstsoorten zijn beschermd door de Wet Natuurbescherming. In Tabel 13-4 is een overzicht gegeven van alle aangetroffen Rode Lijst-soorten die zijn waargenomen in het plangebied.

Tabel 13-4. Waargenomen Rode Lijst-soorten in het plangebied (Bron: NDFF). Vetgedrukte soorten zijn tevens beschermd door de Wet natuurbescherming.

Soortgroep	Soorten
Flora	Bolderik, gele kornoelje, kamgras, korenbloei, polei, Rond haasjeskruid, ruige weegbree, schijnraket, veldsalie
Vogels	**Boerenzwaluw, boomvalk, graspieper, groene specht, huismus, huiszwaluw, kramsvogel, oeverloper, slechtvalk, veldleeuwerik, visdief.**
Amfibieën	-
Reptielen	-
Vissen	-
Zoogdieren	**Laatvlieger, Rosse vleermuis**
Ongewervelden	Bruin blauwtje, groot dikkopje

13.3.5 Autonome ontwikkeling

De aanwezigheid van beschermde soorten in de autonome ontwikkeling wordt bepaald door 1) de huidige aanwezigheid van beschermde soorten en 2) de ontwikkeling van habitats (landschap en omgeving).

Bij autonome ontwikkeling treedt mogelijk enige verruiging van het projectgebied op. Mogelijk komen er meer panden leeg te staan en terreinen braak te liggen. Hierdoor ontstaat een meer verruigde vegetatie en wordt mogelijk minder verlichting gebruikt. Dit heeft een positief effect op het foerageergebied van aanwezige vleermuizen en vogels. Verwacht wordt dat dit echter een beperkt effect is aangezien veranderingen relatief beperkt blijven.

Verwacht wordt dat het habitat echter niet ingrijpend veranderd. Het habitat veranderd dan ook niet dusdanig ingrijpend dat er veranderingen optreden voor beschermde planten, reptielen, amfibieën en vissen welke nu in het plangebied ontbreken.

13.4 Effectbeoordeling

De ruimtelijke veranderingen in de Merwedekanaalzone kunnen op verschillende wijze gevolgen hebben voor natuurgebieden, groenstructuren en beschermde soorten. De belangrijkste potentiële effecten (storingsfactoren) zijn:

- Oppervlakteverlies
- Versnippering
- Verontreiniging
- Verdroging
- Verstoring door geluid, licht, trillingen en visuele hinder
- Mechanische verstoring

13.4.1 Effecten op Natura 2000-gebieden

13.4.1.1 Effectbeschrijving

De Merwedekanaalzone ligt op aanzienlijke afstand van Natura 2000-gebieden. De meest nabij gelegen delen van de Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen liggen op minimaal 8 kilometer afstand. Dit betekent dat directe aantasting van deze gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het gebruik van het plangebied gevolg van storingsfactoren oppervlakteverlies, versnippering en mechanische verstoring) op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij veranderingen en activiteiten binnen het plangebied kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden (verstoring door geluid, licht, bewegingen en trillingen, hydrologische veranderingen, stikstofdepositie en andere verontreinigingen).

Op grond van de kwetsbaarheid van voorkomende habitattypen en soorten zijn de volgende typen effecten mogelijk relevant:

- Verontreiniging
- Verdroging
- Verstoring door geluid
- Verstoring door licht
- Verstoring door trillingen
- Verstoring door visuele hinder

De effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op Natura 2000-gebieden zijn onderzocht in een afzonderlijke Passende Beoordeling (Bijlage G). De uitkomsten hiervan zijn in deze paragraaf samengevat.

Verontreiniging: Stikstofdepositie

Berekening stikstofdepositie met AERIUS

De stikstofdepositie als gevolg van het gebruik van de Merwedekanaalzone in Natura 2000-gebieden is berekend met het wettelijk voorgeschreven programma AERIUS Calculator (versie 2015.1).

Het rekenprogramma AERIUS berekent alleen effecten van verkeer voor Natura 2000-gebieden die op minder dan 3 kilometer van de bron liggen. Aangezien de Natura 2000-gebieden op minimaal 6 kilometer afstand liggen, zal AERIUS deze effecten niet berekenen. Er zijn daarom geen verkeersgegevens ingevoerd in het rekenprogramma.

Voor de uitstoot vanuit gebouwen zijn emissiekentallen gehanteerd. De emissiekentallen zijn gebaseerd op gemiddelde emissies van stikstof door bepaalde categorieën woningen, kantoor- en bedrijfsgebouwen. De emissie is per deelgebied bepaald en ingevoerd in AERIUS Calculator.

Met AERIUS Calculator versie 2016 zijn berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie en plansituatie. Daarbij is het rekenjaar 2017 gebruikt (als zijnde de worst case situatie).

Merwedekanaalzone is onderverdeeld in drie deelgebieden (4, 5 en 6). De jaarlijkse stikstofemissie (in de vorm van NO_x) is berekend voor de huidige situatie en de plansituatie.

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

a. Voor zowel huidige situatie als plansituatie is uitgegaan van een emissie van gemiddeld 2 kg NOx per jaar per woning. Hierdoor ontstaat mogelijk een onderschatting van de emissie in de huidige situatie en een overschatting in de plansituatie, waarmee een worst case situatie is aangehouden.
b. Voor de emissie van bestaande bedrijven in het gebied is uitgegaan van een vergelijkbare emissie als kantoren/winkels. Hiermee ontstaat mogelijk een onderschatting van de bestaande situatie, omdat veel bedrijven meer emissiebronnen hebben. Daarmee wordt een wordt case situatie aangehouden.
c. Voor de plansituatie wordt “als worst case” uitgegaan van 50% energie neutrale voorzieningen[15], voor zowel woningen als overige voorzieningen.

Deze emissies zijn per deelgebied ingevoerd in het AERIUS programma (zie Bijlage G - bijlage 1). Hierbij is uitgegaan van een gelijkmatige emissie binnen de grenzen van de deelgebieden. Gezien de grote afstand tot Natura 2000-gebieden is dit een verantwoorde werkwijze.

Resultaten

Uit de berekening blijkt dat er een forse daling van de emissie van NOx uit het plangebied voor de Merwedekanaalzone optreedt (> 50% afname bij het maximale scenario). Daarmee staat op voorhand vast dat de depositie in omliggende Natura 2000-gebieden, ten opzichte van de huidige situatie, niet zal toenemen als gevolg van de ontwikkeling van het gebied.

De berekening met AERIUS bevestigt dit (Zie Bijlage G - Bijlage 1). In alle Natura 2000-gebieden binnen de invloedssfeer van het gebied daalt de stikstofdepositie in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie (Tabel 13-5).

Tabel 13-5 Stikstofdepositie in de huidige situatie en plansituatie in een aantal nabijgelegen Natura 2000-gebieden (kg/ha/jaar)

Natura 2000-gebied	Depositie huidige situatie	Depositie toekomstige situatie	Verschil
Kolland & Overlangbroek	0,15	0,07	-0,08
Zouweboezem	0,14	0,07	-0,07
Uiterwaarden Lek	0,12	0,06	-0,06
Oostelijke Vechtplassen	0,11	0,06	-0,06
Naardermeer	0,10	0,05	-0,05

Bij het bepalen van de invoergegevens voor de berekening is uitgegaan van worst-case situaties (onderschatting huidige situatie, overschatting toekomstige situatie). De verschillen in emissie en berekende depositie zijn dermate groot dat eventuele nuanceringen van deze invoergegevens niet zullen leiden tot een afwijkende uitslag.

Dit betekent dat bij maximale uitvoering van het bestemmingsplan voor de Merwedekanaalzone kan worden uitgesloten dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden optreedt.

Verdroging

De Merwedekanaalzone ligt op minimaal 6 kilometer afstand van verdrogingsgevoelige Natura 2000-gebieden. Bij de aanleg van Merwedekanaalzone zullen maatregelen genomen worden om de waterhuishouding van het gebied in overeenstemming te brengen met de gebruiksfuncties. Bij eventuele toename van het verhard oppervlak in het plangebied, zal de neerslag in de toekomst zonder aanvullende maatregelen niet langer ter plekke in de grond kunnen infiltreren. In het plan zal daarom worden voorzien in de aanleg van infiltratievoorzieningen om dit te compenseren.

In verband met deze maatregelen en gezien de grote afstand tot de (verdrogingsgevoelige) delen van de Natura 2000-gebieden is uitgesloten dat de Merwedekanaalzone leidt tot hydrologische veranderingen in de beide Natura 2000-gebieden.

[15] De ambitie in de omgevingsvisie is 100% energieneutrale woningen.

Verstoring door licht, geluid en visuele hinder

Licht

Als gevolg van de uitstraling van licht afkomstig van de Merwedekanaalzone naar de omgeving zou verstoring kunnen optreden van verstoringsgevoelige soorten. De bronnen van dit licht zijn straatverlichting en verlichting afkomstig van verkeer en gebouwen.

In verschillende van de Natura 2000-gebieden in de wijde omtrek van Merwedekanaalzone komen verstoringsgevoelige soorten voor.

De leefgebieden van deze soorten liggen op minimaal 6 kilometer afstand van het plangebied. Tussen het plangebied en het natuurgebied liggen de bebouwde kommen van verschillende steden en dorpen, bedrijventerreinen en drukke verkeerswegen. Al deze bebouwing en infrastructuur levert emissie van licht op. Daarnaast vindt afscherming van licht plaats door bebouwing en beplanting.

Vanwege de afstand van minimaal 6 kilometer tussen plangebied en gevoelige natuurgebieden, en de afschermende werking van gebouwen, infrastructuur en begroeiing is op voorhand uitgesloten dat licht afkomstig van de Merwedekanaalzone zichtbaar is in de leefgebieden van verstoringsgevoelige soorten in Natura 2000-gebieden.

Geluid

Door geluid dat afkomstig is van de Merwedekanaalzone zou verstoring kunnen optreden van verstoringsgevoelige soorten. In de gebruiksfase is de bron van dit geluid vooral het verkeer dat verbonden is aan de Merwedekanaalzone. In de aanlegfase vindt emissie van geluid plaats door gebruik van bouwmaterieel. In deze fase is het eventuele gebruik van hei-installaties potentieel het meest verstorend.

Verstoringsgevoelige natuurwaarden komen voor in verschillende van de Natura 2000-gebieden in de wijde omgeving van de Merwedekanaalzone. Daarbij gaat het vooral om vogels.

De leefgebieden van deze soorten liggen op minimaal 6 kilometer afstand van het plangebied. Tussen het plangebied en de Natura 2000-gebieden liggen bovendien de bebouwde kommen van verschillende dorpen en steden, bedrijventerrein en (drukke) verkeerswegen.

Aanlegfase
In de aanlegfase is het eventuele gebruik van hei-installaties maatgevend voor het maximaal mogelijke effect op de omgeving.

Uit (beperkt beschikbaar) onderzoek naar de effecten van impulsgeluiden op vogels blijkt dat een geluidbelasting van 65 dB(A) een reële waarde lijkt te zijn voor de ondergrens waarbij effecten optreden. Uit onderzoek blijkt geen effect bij meer dan 60, wel effect bij 100 dB(A)). Aangenomen wordt dat bij knalgeluiden van meer dan 65 dB(A) een reactie bij broedende vogels waargenomen zal worden (ARCADIS, 2015). Uit berekeningen van de geluidseffecten van heien in een relatief open landschap blijkt de afstand waarop deze drempelwaarde bereikt wordt ca. 500 meter te zijn (ARCADIS, 2015).

Gezien de afstand tot de dichtstbij gelegen Natura 2000-gebieden met verstoringsgevoelige soorten van minimaal 6 kilometer, kan daarom uitgesloten worden dat verstoring optreedt in de aanlegfase van de Merwedekanaalzone.

Gebruiksfase
Effecten van verkeersgeluid op vogels treden op vanaf een geluidbelasting van 42dB(A) (Reijnen & Foppen, 1991). Beneden deze waarde zijn effecten uitgesloten.

Op een afstand van 6 kilometer is dit geluid niet meer waarneembaar. Bovendien liggen dichter bij de Natura 2000-gebieden bestaande geluidbronnen die maatgevend zijn voor de huidige en toekomstige geluidsniveaus in het Natura 2000-gebied (vooral infrastructuur).

Effecten als gevolg van verstoring door geluid in de gebruiksfase kunnen daarom uitgesloten worden.

Visuele hinder

(Kenmerkende soorten van) habitattypen en beschermde soorten in Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor verstoring door visuele hinder, veroorzaakt door menselijke aanwezigheid en activiteiten, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. De verstoringsafstanden voor dergelijke verstoringen bedragen maximaal enkele honderden meters, in zeer open gebieden en op open water kan deze toenemen tot maximaal enkele kilometers voor sommige soorten ganzen en bij zeer verstorende activiteiten (Krijgsveld, 2008).

De afstand tussen de Merwedekanaalzone en de Natura 2000-gebieden is dermate groot dat activiteiten in de Merwedekanaalzone niet zichtbaar zijn in de natuurgebieden. Bovendien bevinden zich tussen plangebied en natuurgebieden een groot aantal visuele barrières zoals gebouwen, infrastructuur en begroeiing. Effecten van visuele hinder zijn daarom uitgesloten.

13.4.1.2 Effectbeoordeling

Door de afstand van minimaal 6 kilometer tussen de Merwedekanaalzone en de Natura 2000-gebieden is aantasting van deze gebieden als gevolg van hydrologische veranderingen en verstoring uitgesloten. Het toekomstig gebruik van de Merwedekanaalzone kan theoretisch leiden tot een daling van de stikstofdepositie in een aantal Natura 2000-gebieden in de wijde omgeving van Utrecht. De drempelwaarde die in het PAS wordt gehanteerd voor het optreden van significante gevolgen (0,5 mol/ha/jaar[16]) wordt daarbij overschreven.

De Merwedekanaalzone heeft een prioritaire status in kader van het PAS. Dit betekent dat voor de uitvoering van deelprojecten in het kader van de Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Van deze reservering hoeft bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone geen gebruik gemaakt te worden.

Hiermee bestaat de zekerheid dat kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in de omgeving van de Merwedekanaalzone worden aangetast. De transformatie van de Merwedekanaalzone kan daarom plaatsvinden in overeenstemming met de Wet Natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming.

13.4.2 Effecten op de gemeentelijke groenstructuur

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone komen – met uitzondering van de gewenste verbinding Merwedekanaalzone-Park Transwijk – geen elementen voor die van belang zijn voor de groenstructuur van de stad Utrecht. De grenzen van het plangebied zijn echter wel belangrijke dragers van de groenstructuur: grote doorgaande wegen vormen lanen en parkways, de oevers van het Merwedekanaal worden verder ontwikkeld tot groene ecologische en recreatieve zones.

De herinrichting van het gebied borduurt voort op ingezet ruimtelijk beleid van de gemeente Utrecht. In het kader van het ‘Rondje Stadseiland” bieden de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal kansen voor sport en recreatie. Door het koppelen van recreatieve routes langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een route van 11 kilometer voor langzaam verkeer, met aandacht voor groen, ecologie en cultuurhistorie. De instandhouding van het Merwedekanaal als groene structuur is daarmee gewaarborgd.

De herinrichting van het plangebied heeft geen gevolgen voor de inrichting van de wegen op de randen. Het aan deze wegen gekoppelde groenbeleid kan worden gecontinueerd. De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft echter wel gevolgen voor de oppervlakte en kwaliteit van de gemeentelijke groenstructuur. Zoals ook gepresenteerd in hoofdstuk 11 en Tabel 11-10 wijzigt het groenoppervlak ten opzichte van de referentiesituatie, van 78.277 m^2 in de huidige situatie, naar 104.077 m^2 (alternatief A), 99.151 m^2 (programma-alternatief B) en 48.571 m^2 (programma-alternatief C). Wanneer gekeken wordt naar de principes van het groenstructuurplan (kwaliteit van groen, verbindingen), is het aannemelijk dat verbeteringen in de groenstructuur in de Merwedekanaalzone op termijn deel uit gaan maken van het groenstructuurplan. Derhalve worden programma-alternatieven A en B positief beoordeeld, aangezien in deze programma’s sprake is van een toename van het groenoppervlak (score: +). In programma-alternatief C is sprake van een afname en scoort derhalve negatief (score: -). Aangezien in de verkeersarme programma-alternatieven uitgegaan wordt van meer ruimte voor een groene inrichting, scoren programma-alternatieven A2 en B2 positiever dan wanneer het verkeer regulier geregeld wordt (score: ++). Voor programma-alternatief C is deze bijdrage geen reden om de beoordeling te wijzigen, omdat naar alle waarschijnlijkheid nog steeds sprake is van een afname van het groenoppervlak.

[16] Wanneer er voor één of meer hexagonen in een gebied de depositieruimte voor meldingen voor 95 procent is benut, wordt de grenswaarde voor het betreffende gebied van rechtswege verlaagd van 1 mol naar 0,05 mol per hectare per jaar voor het hele gebied. De verlaging van de grenswaarde geldt niet voor prioritaire projecten opgenomen in de Regeling PAS.

13.4.3 Effecten op biodiversiteit: beschermde soorten

13.4.3.1 Effectbeschrijving

Zoogdieren

Gebouwen in het plangebied worden mogelijk gesloopt of verbouwd. Hierdoor gaan de huidige verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis verloren. Dit betreft de twee bekende vleermuisverblijfplaatsen en mogelijk andere verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis in het plangebied. Mogelijk komen ook verblijfplaatsen van andere soorten vleermuizen voor in het gebied.

In de gemeente Utrecht is beleid ontwikkeld om diervriendelijk te bouwen. Door bij de transformatie van het gebied rekening te houden met biodiversiteit, worden nieuwe verblijfplaatsen gecreëerd voor de gewone dwergvleermuis en komen deze na afronding van de werkzaamheden weer beschikbaar. Daarnaast betreft het hier een klein onderdeel van de gehele populatie gewone dwergvleermuizen in Utrecht.

Omdat de betreffende verblijfplaatsen maar een beperkt deel van de Utrechtse populatie vertegenwoordigen, en deze verblijfplaatsen bij transformatie (meer dan) hersteld worden, wordt de staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis niet aangetast. Wel worden er met de voorgenomen ontwikkeling wel verbodsbepalingen overtreden van de Wet natuurbescherming. Hiervoor moeten bij de uitvoering van deelprojecten voorzorgsmaatregelen genomen worden, zoals het tijdig verplaatsen van bekende verblijfplaatsen voor gewone dwergvleermuizen. Hiervoor zal een ontheffing van de Wet Natuurbescherming moeten worden aangevraagd.

Ook komen er enkele grondgebonden zoogdieren voor zoals egel, bunzing en enkele algemene muizensoorten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in de Provincie Utrecht. Er vindt met de voorgenomen ontwikkeling dan ook geen overtreding plaats op de Wet natuurbescherming. Deze algemeen voorkomende soorten hebben een gunstige staat van instandhouding. Verlies van leefgebied kan worden gecompenseerd bij transformatie van het gebied. Er worden daarom geen nadelige effecten voor deze soorten verwacht.

Vogels met jaarrond beschermde nesten

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden gaan mogelijk verblijfplaatsen verloren van jaarrond beschermde soorten zoals huismus en gierzwaluw. Door de sloop van oude gebouwen en het bouwen van nieuwe gebouwen gaan verblijfplaatsen en mogelijk foerageergebied van de huismuis verloren. Voor de gierzwaluw gaat geen essentieel foerageergebied verloren, aangezien deze soort over grote oppervlaktes foerageert en het plangebied een marginaal deel vormt van dit gebied. Op termijn wordt verwacht dat het plangebied weer geschikt wordt als foerageergebied voor huismus doordat groenstructuren zich ontwikkelen. Door faunavriendelijk te bouwen wordt verwacht dat er weer verblijfplaatsen beschikbaar komen voor de huismus en de gierzwaluw en de staat van instandhouding van beide soorten niet wordt aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. De mogelijke dieren die verstoord worden betreffen maar een klein deel van de gehele populatie in Utrecht en na afronding van de werkzaamheden wordt het gebied weer geschikt voor deze soorten.

Door de voorgenomen ontwikkeling worden mogelijk verbodsbepalingen overtreden van de Wet natuurbescherming. Hiervoor moeten bij de uitvoering van deelprojecten voorzorgsmaatregelen genomen worden, zoals het tijdig verplaatsen van bekende nestlocaties voor vogels. Hiervoor zal een ontheffing van de Wet Natuurbescherming moeten worden aangevraagd.

Overige broedvogels

In het plangebied gaan mogelijk nesten verloren van broedvogels. Deze nesten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren wordt overtreding voorkomen.

In de toekomstige situatie ontstaan in tuinen en groenstructuren nieuwe mogelijkheden voor vogels om te broeden.

Amfibieën

In het plangebied komen enkele algemene amfibieën soorten voor zoals de bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in de provincie Utrecht. Door de voorgenomen ontwikkeling treden geen effecten op voor beschermde amfibieën die leiden tot overtreding

van verbodsbepaling. Vestiging van andere soorten beschermde amfibieën wordt bij herinrichting van het gebied niet verwacht.

13.4.3.2 Effectbeoordeling

Er komen in het plangebied vogels en vleermuizen voor die beschermd worden op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. In onderstaand overzicht is gemotiveerd aangegeven welke verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling.

Tabel 13-6 Mogelijke overtreding verbodsbepalingen ten aanzien van vogels. Met stoplichtkleuren is aangegeven of zeker (rood), mogelijk (oranje) of geen (groen) kans is op overtreding van de betreffende verbodsbepaling.

Verbodsbepaling	Mogelijke overtreding	
Opzettelijk doden of vangen	Bij het slopen en of verbouwen van gebouwen kunnen mogelijk aanwezige vogelsoorten gedood worden. Ook bij het verwijderen van groenstructuren kunnen mogelijk aanwezige vogelsoorten (bijvoorbeeld broedende vogels) gedood worden	
Opzettelijk nesten, rustplaatsen of eieren vernielen	Mogelijk zijn er nesten en/of verblijfplaatsen van vogels met jaarrond beschermde nesten aanwezig in de bebouwing of in de te verwijderen groenstructuren. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden worden mogelijk nesten, rustplaatsen of eieren vernield van vogels met jaarrond beschermde nesten (huismus en gierzwaluw). Bij uitvoering tijdens het broedseizoen wordt tevens nesten, rustplaatsen of eieren vernield.	
Eieren rapen	Er worden geen eieren geraapt, overtreding van dit verbod is niet aan de orde.	
Opzettelijk verstoren, tenzij niet van wezenlijke invloed	Mogelijk worden vogels met jaarrond beschermde nesten (huismus en gierzwaluw) verstoord bij de sloop en/of verbouwing van de aanwezige bebouwing.	

Tabel 13-7 Mogelijk overtreding verbodsbepalingen ten aanzien van overige Europese beschermde soorten. Met stoplichtkleuren is aangegeven of wel (rood), mogelijk (oranje) of geen (groen) kans is op overtreding van de betreffende verbodsbepaling.

Verbodsbepaling	Mogelijke overtreding	
Opzettelijk doden of vangen	Mogelijk zijn vleermuizen aanwezig in de gebouwen en/of bomen in het plangebied. Mogelijk worden er vleermuizen gedood bij het verwijderen van deze bomen en/of het slopen of verbouwen van gebouwen in het plangebied.	
Opzettelijke verstoren	Mogelijk zijn er vleermuizen aanwezig in de panden en bomen. Door de voorgenomen ontwikkeling kan verstoring optreden bij eventuele aanwezigheid	
Opzettelijk vernielen of rapen van eieren	Er worden geen eieren vernield of geraapt, overtreding van dit verbod is niet aan de orde	
Het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen	Mogelijk zijn er verblijfplaatsen en/of voortplantingsplaats van vleermuizen aanwezig in de gebouwen en/of bomen in het plangebied. Bij het werkzaamheden in het plangebied worden deze verblijfplaatsen en/of voortplantingsplaatsen mogelijk verstoord.	
Opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen en vernielen van plantensoorten	Er komen geen beschermde plantsoorten voor in het plangebied. Planten worden niet opzettelijk geplukt, verzameld, afgesneden, ontworteld of vernield. Overtreding van dit verbod is niet aan de orde.	

Tabel 13-8 Mogelijk overtreding verbodsbepalingen ten aanzien van nationaal beschermde soorten. Met stoplichtkleuren is aangegeven of wel (rood), mogelijk (oranje) of geen (groen) kans is op overtreding van de betreffende verbodsbepaling.

Verbodsbepaling	Mogelijke overtreding	
Opzettelijk doden of vangen	Verwacht wordt dat de werkzaamheden niet leiden tot het doden van nationaal beschermde soorten.	
Opzettelijk beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen	In het plangebied zijn geen voortplantingsplaatsen of vaste rustplaatsen van nationaal beschermde soorten aanwezig. Deze worden dan ook niet beschadigd of vernield met de voorgenomen werkzaamheden. Overtreding van dit verbod is niet aan de orde.	
Opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen en vernielen van plantensoorten	Er komen geen beschermde plantsoorten voor in het plangebied. Planten worden niet opzettelijk geplukt, verzameld, afgesneden, ontworteld of vernield. Overtreding van dit verbod is niet aan de orde.	

Doordat er fauna-inclusief gebouwd wordt bij de herinrichting wordt het plangebied na afronding weer geschikt en wellicht geschikter voor de betreffende soorten. Daarnaast betreft het enkele verblijfplaatsen die maar een beperkt onderdeel van de populaties gewone dwergvleermuis, huismus en gierzwaluw vormen. Verwacht wordt dat de gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties niet in het geding komt. Alle programma-alternatieven zijn derhalve positief beoordeeld. Daarnaast geldt dat in de verkeersarme programma-alternatieven meer ruimte voor groen wordt geboden dan in de programma-alternatieven waarbij het verkeer regulier is ontworpen. Derhalve zijn alle verkeersarme programma-alternatieven zeer positief beoordeeld (score: ++).

Bij (dreigende) overtreding van algemene verbodsbepalingen gelden onder bepaalde voorwaarden vrijstellingen en ontheffingen. Deze mogelijkheden zijn afhankelijk van het beschermingsniveau van de soort en het belang waardoor de effecten veroorzakende activiteiten worden uitgevoerd, en alleen onder voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Tabel 13-9 Juridische status van betrokken soorten

Artikel	Betrokken soorten	Juridische status
3.1	Broedvogels tijdens broedtijd	Ontheffing is niet mogelijk
3.1	Vogels met jaarrond beschermde nesten	Ontheffing volgens uitgebreide toets
3.5	Vleermuizen	Ontheffing volgens uitgebreide toets
3.10	Algemene soorten zoogdieren en amfibieën	Algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting volgens lichte toets

Mogelijk kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd onder een generieke ontheffing. Deze generieke ontheffing wordt door de gemeente Utrecht aangevraagd op basis van een Soort Management Plan. Deze ontheffing is echter nog niet verkregen.

13.4.4 Overzicht effectbeoordeling

In Tabel 13-10 is een beoordeling gegeven van de verschillende programma-alternatieven voor de transformatie van de Merwedekanaalzone. Als gevolg van stikstofdepositie is er bij alle programma-alternatieven in theorie een klein effect op Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Naarmate de bebouwing dichter is (programma-alternatieven C1 en C2) en het verkeer intensiever (programma-alternatieven A1, B1, C1) is de kans op dit effect groter. Om de theoretische kans nader de bestuderen is een Passende Beoordeling uitgevoerd. Uit de Passende Beoordeling (zie Bijlage G) blijkt dat er geen effecten zijn op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn daarom voor alle programma-alternatieven uitgesloten. Effecten op het NNN zijn tevens voor alle programma-alternatieven uitgesloten.

Tabel 13-10 Effectbeoordeling programma-alternatieven

	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0
NNN	0	0	0	0	0	0	0
Groenstructuur Utrecht	0	+	++	+	++	-	-
Beschermde soorten	0	+	++	+	++	+	++

Bij het slopen van bestaande bebouwing t.b.v. de transformatie van de Merwedekanaalzone gaan vaste nest- en verblijfplaatsen van vogels en vleermuizen verloren. Dit effect is bij alle programma-alternatieven waarschijnlijk van gelijke orde van grootte. De huidige dichtheid van beschermde soorten in het plangebied is zeer laag. Bij transformatie van het gebied kunnen verblijfplaatsen hersteld worden door faunavriendelijke maatregelen. Uiteindelijk kan het aantal vaste nest- en verblijfplaatsen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Deze mogelijkheden zijn in beginsel onafhankelijk van de dichtheid van de bebouwing en de verkeersintensiteit. Echter, de hoeveelheid aanwezig groen is wel van belang en is te differentiëren voor de programma-alternatieven. De programma-alternatieven met een lagere dichtheid van bebouwing (programma-alternatieven A en B) laten meer ruimte voor groen en zijn derhalve positiever beoordeeld dan het programma-alternatief met een hoge bebouwingsdichtheid (programma-alternatief C). Ook geldt dat de verkeersarme programma-alternatieven meer kansen bieden voor de ontwikkeling van groen dan in de programma-alternatieven waarin het verkeer regulier is ontworpen. Daardoor geldt voor programma-alternatieven A en B een positievere score dan programma-alternatief C en zijn daarnaast de verkeersarme programma-alternatieven positiever beoordeeld dan de programma-alternatieven waarbij het verkeer regulier is ontworpen.

13.5 Mitigerende maatregelen

De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft geen negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden, het NNN en de groenstructuur van de gemeente Utrecht. Mitigerende en compenserende maatregelen voor beschermde natuurgebieden zijn daarom niet nodig.

Om overtreding van verbodsbepalingen en negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen dienen mitigerende maatregelen genomen. Voor vleermuizen kunnen de volgende maatregelen genomen worden:

- Werken buiten de kwetsbare periode (winterperiode/kraamperiode);
- Tijdelijke verblijfplaatsen aanbieden, voorafgaand aan de sloop;
- Nieuwe verblijfplaatsen realiseren in de nieuwe bebouwing;
- Rekening houden met verlichting;
- Voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied ongeschikt maken voor vleermuizen.

Voor huismus kunnen de volgende maatregelen genomen worden:

- Werken buiten de kwetsbare periode (broedseizoen);
- Tijdelijke verblijfplaatsen aanbieden, voorafgaand aan de sloop;
- Nieuwe verblijfplaatsen realiseren in de nieuwe bebouwing;

- Groenstructuren behouden als voedselgebied;
- Voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied ongeschikt maken voor de huismus.

Voor de gierzwaluw kunnen de volgende maatregelen genomen worden
- Werken buiten de kwetsbare periode (broedseizoen);
- Tijdelijke verblijfplaatsen aanbieden voorafgaand aan de sloop;
- Nieuwe verblijfplaatsen realiseren in de nieuwe bebouwing;
- Voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied ongeschikt maken voor gierzwaluwen.

Voor overige broedvogels kunnen de volgende maatregelen genomen worden:
- Werken buiten het broedseizoen

In algemene zin kan bewust worden ingezet op natuur- en diervriendelijk (natuur-inclusief) bouwen ter vergroting van de biodiversiteit van het gebied, aangezien er zodoende ruimte wordt geboden aan planten en dieren. Hierdoor wordt ook het gebied aantrekkelijk om in te leven. Natuur-inclusief bouwen betekent ook dat Natura 2000-gebieden, NNN en de groenstructuur geen negatieve gevolgen ondervinden.

Daarnaast dient aandacht geschonken te worden aan het mitigeren van de barrièrewerking van grotere wegen als Europalaan en Koningin Wilhelminalaan, om hiermee leefgebieden in verschillende delen van de stad beter met elkaar te verbinden.

Met de bovenstaande maatregelen worden negatieve effecten zoveel mogelijk beperkt en wordt de staat van instandhouding van de betreffende soorten gegarandeerd. Er treedt echter nog wel overtreding op voor de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, waarvoor een ontheffing aangevraagd moet worden.

13.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

13.6.1 Leemten in kennis

Er is geen gebiedsdekkend onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten beschikbaar voor deze MER. De gebruikte gegevens zijn enerzijds afgeleid van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), die in beginsel geen systematisch verzamelde gegevens bevat. Voor huismus, gierzwaluw en vleermuizen is daarnaast gebruik gemaakt van informatie die aanwezig is bij de gemeente Utrecht, waaronder het soortmanagementplan. Deze informatie berust op recente en gerichte inventarisatiegegevens. Voor overige soorten is geen gericht verzamelde informatie beschikbaar, buiten de NDFF.

Deze leemten hebben geen gevolgen voor de betrouwbaarheid van de effectbeschrijving op het niveau van de Structuurvisie.

Omdat voor een aantal soorten een ontheffing nodig is van de Wet Natuurbescherming, is het aan te bevelen om een actualisatie van het onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen en vogels uit te voeren.

13.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Wij bevelen aan om de vestiging van vleermuizen en vogels in getransformeerde deelgebieden te monitoren, en eventueel aanvullende maatregelen te nemen wanneer de stand van deze soorten achter blijft bij de verwachtingen. Daarnaast dienen de ambities van het realiseren van de groenstructuur en de realisatie van natuur-inclusief bouwen te worden gemonitord; worden deze ambities wekelijk gerealiseerd?

14 RUIMTELIJKE KWALITEIT

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op ruimtelijke kwaliteit beschreven aan de hand van de ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§ 14.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§ 14.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§14.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§14.4). Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§ 14.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§ 14.6).

14.1 Beleidskader

In Tabel 14-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 14-1 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (2012)	In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. In dit document wordt de definitie van ruimtelijke kwaliteit geformuleerd als de mate waarin een plek voorziet in de behoefte van mensen: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (provincie Utrecht, 2013)	De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie benoemd uitgangspunten en doet aanbevelingen voor ruimtelijke kwaliteit bij stedelijke ontwikkeling in de provincie Utrecht. Uitgangspunt is zowel behoud van bestaande kwaliteit als het creëren van nieuwe kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt uitgesplitst in de begrippen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Per begrip worden deelaspecten genoemd die onder meer van belang zijn voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzonde. De provincie neemt een stimulerende rol aan en legt de primaire verantwoordelijkheid van ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied bij de gemeente.
Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), Provincie Utrecht (2013)	De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) bevat algemene regels die overheden (waaronder gemeenten) in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. Relevant is het uitgangspunt dat woningbouw in aansluiting op het stedelijk gebied moeten plaatsvinden.
Structuurvisie 2015-2030 (gemeente Utrecht, 2004)	De Structuurvisie van de gemeente Utrecht schetst drie ontwikkelperspectieven ‘De Markt’, ‘Het Podium’ en ‘De Binnentuin’, waarvan het perspectief De Markt met name van belang is voor de ruimtelijke kwaliteit van de Merwedekanaalzone. In dit perspectief is de Merwedekanaalzone onderdeel van ‘het nieuwe midden van Utrecht’, een hoogstedelijke as in noord-zuid richting. Met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit van deze hoogstedelijke as wordt het slechten van infrastructurele barrières (snel)wegen en kanalen) in de oostwest-richting genoemd.
Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016)	De ruimtelijke strategie geeft aan in welke richting de gemeente Utrecht de stad wil ontwikkelen. Het betreft een gedifferentieerde aanpak in omgevingsvisies voor gebieden. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting.
Structuurvisie Merwedekanaalzone (2016)	Deze structuurvisie beschrijft de identiteit van dit stadsdeel. De identiteit wordt bepaald door een integrale uitwerking van bestaande kwaliteiten, dichtheid, structuur, mobiliteit, gezondheid en karakteristiek.
Meer Merwede (2013)	Meer Merwede is een ontwikkelingsperspectief voor deelgebied 5. In dit perspectief wordt onder meer een ruimtelijk beeld geschetst.

Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensieterrein MWKZ 4 (2016, concept)	Dit document beschrijft de stedelijke duurzame ontwikkeling – ambities gerelateerd aan een gezonde en duurzame stad en aan de ruimere stedenbouwkundige context – en vertaalt dit naar concrete randvoorwaarden voor het Defensieterrein. Als deel van de Merwedekanaalzone kan het als voorloper dienen voor de uitwerking van de andere deelgebieden.

14.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema ruimtelijke kwaliteit worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit onderstaande tabel. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 14-2 Beoordelingskader ruimtelijke kwaliteit

Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Ruimtelijke structuur	Mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd	Verandering van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde
Ruimtelijk beeld	Mate waarin de MWKZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	Verandering van belevingswaarde en gebruikswaarde

Voor tot het aspect ruimtelijke kwaliteit wordt onderzocht in hoeverre de ruimtelijke kwaliteit van de Merwedekanaalzone en de omgeving wordt beïnvloed door de voorgenomen transformatie van het voornoemde gebied. Ruimtelijke kwaliteit heeft betrekking op de mate waarin de plek voorziet in de behoefte van mensen, uitgesplitst in de begrippen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Deze begrippen spelen in meer of mindere mate een rol bij zowel het beoordelen van de ruimtelijke structuur (vooral toekomstwaarde en gebruikswaarde) en het ruimtelijk beeld (vooral belevingswaarde en gebruikswaarde). De ruimtelijke structuur en het ruimtelijk beeld van de MWKZ worden kwalitatief en in samenhang met de omgeving beoordeeld.

Ruimtelijke structuur

Het aspect ruimtelijke structuur beschrijft de mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht is geïntegreerd. De mate van integratie wordt onderzocht op twee aspecten en twee schalen:

Het eerste aspect is de fysiek ruimtelijke structuur van de stad. Dat wil zeggen: het netwerk van bebouwing en openbare ruimte, het stadsontwerp. Dit wordt onderzocht op twee verschillende schaalniveaus:

- Het eerste schaalniveau is de positie van de MWKZ in het geheel van omliggende wijken. Hierbij wordt gekeken naar kenmerken van de fysiek ruimtelijke structuur, zoals oriëntatie van de verschillende wijken en de richting van hoofdroutes.
- Het tweede schaalniveau beschrijft het gebied zelf en de interne organisatie en aanhechting aan de directe omgeving. Hierbij wordt gekeken naar de algemene oriëntatie van gebouwen en hoe deze in relatie staat met de omgeving; verkaveling en typologie. Beoordeeld zal worden wat de stedenbouwkundige waarde van het gebied is in het geheel van omliggende wijken en wat de waarde is op het niveau van het gebied zelf.

Het tweede aspect betreft de functioneel ruimtelijke structuur. Ook dit wordt onderzocht op twee schaalniveaus.

- Het eerste schaalniveau is de positie van de MWKZ in het geheel van omliggende wijken. Hierbij wordt gekeken naar het functioneren van het gebied: wat zijn de functioneel ruimtelijke kenmerken van de MWKZ en wat is de toekomstwaarde van het gebied?
- Het schaalniveau beschrijft welke type functies en voorzieningen aanwezig zijn en wat de specifieke ruimtelijke kenmerken van deze functies zijn. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar functies met een uniek en gebied overstijgend karakter, dit zijn over het algemeen functies met een hoge gebruiks- en belevingswaarde.

Het beoordelingskader voor het criterium ruimtelijke structuur is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 14-3 Beoordelingskader ruimtelijke structuur

Score	Omschrijving
++	Zeer positieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
+	Beperkte positieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
0	Geen of zeer korte / zeer lokale / minimale verandering van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
-	Beperkte negatieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.
--	Zeer negatieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van fysieke en/of functionele ruimtelijke structuur.

Ruimtelijk beeld

Het aspect ruimtelijk beeld beschrijft de verandering die de transformatie van de MWKZ mogelijk heeft op de beleving vanaf de hoofdroutes. Net als bij de ruimtelijke structuur wordt gekeken naar twee schaalniveaus.

- Het eerste schaalniveau beschrijft de positie van de hoofdroutes in het geheel van de omliggende wijken. De routes maken deel uit van een groter geheel, een netwerk van routes. Onderzocht wordt hoe de routes naar karakter (ruimtelijk concept) kunnen worden onderscheiden en wat de waarde is van dat karakter.
- Het tweede schaalniveau beschrijft de belevingswaarde van de hoofdroutes op de schaal van het transformatiegebied. Hierbij wordt gekeken naar de kwaliteit (het aanzien en de samenhang) van het stedelijk beeld (het geheel van bebouwing, beplanting en water) vanuit het straatprofiel van de hoofdroutes. Aspecten die worden onderzocht zijn: dichtheid en hoogte van bebouwing, oriëntatie en samenhang van bebouwing, groen- en waterstructuur, toegankelijkheid (positie en hoeveelheid van adressen/ingangen aan het straatprofiel).

Het aspect veiligheid wordt niet meegenomen in de belevingswaarde. Dit aspect komt aan de orde in het hoofdstuk Veiligheid. Het beoordelingskader voor het criterium ruimtelijke beeld is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 14-4 Beoordelingskader ruimtelijk beeld

Score	Omschrijving
++	Zeer positieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
+	Beperkte positieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
0	Geen of zeer korte / zeer lokale / minimale verandering van het ruimtelijk beeld.
-	Beperkte negatieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.
--	Zeer negatieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van het ruimtelijk beeld.

14.3 Referentiesituatie

Ruimtelijke structuur

De vorm van de MWKZ wordt bepaald door het Merwedekanaal, aangelegd in 1892, en de hoofdwegenstructuur die is aangelegd in de jaren zestig bij de bouw van de wijk Kanaleneiland. De huidige stedenbouwkundige vorm is na de aanleg van deze wegenstructuur tot stand gekomen. De langgerekte

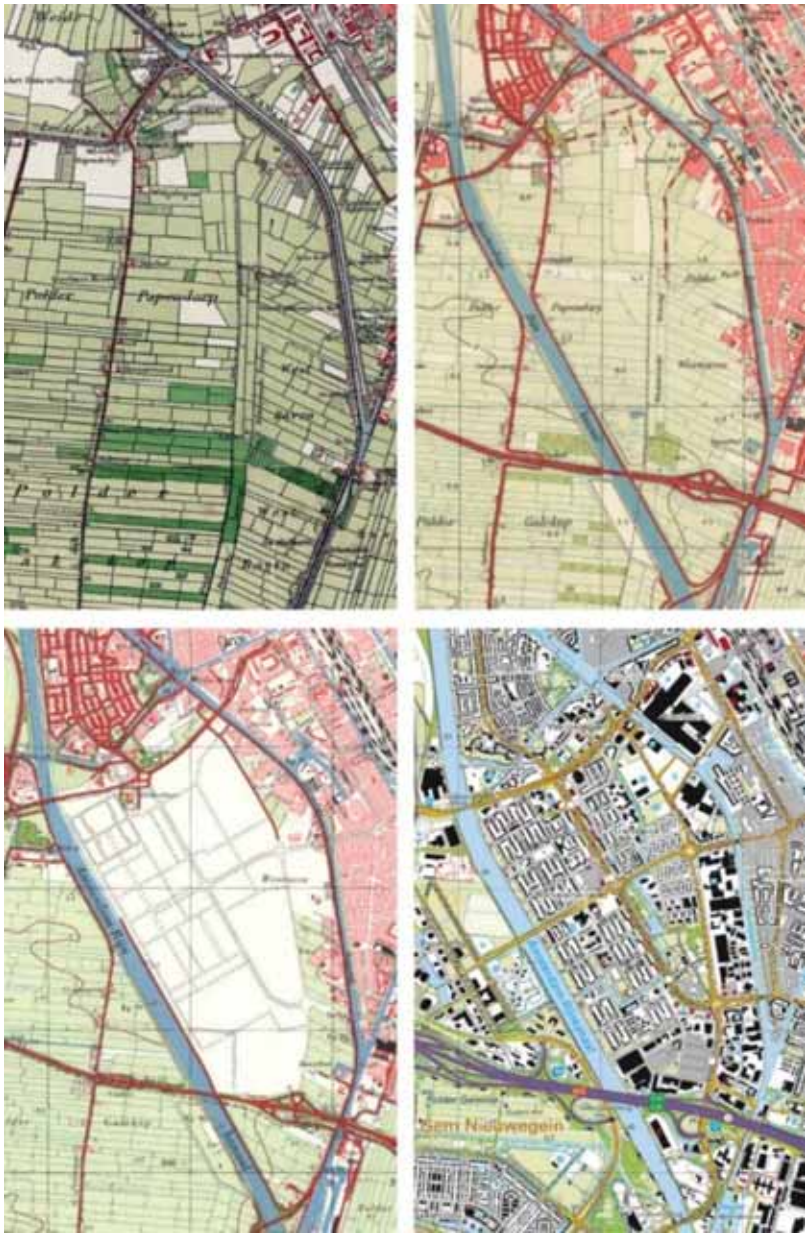
vorm wordt dan ook vooral bepaald door het functionele, modernistische karakter van de infrastructuur, een systeem van hoofdwegen en parallelwegen met daarbinnen eilanden van vrijstaande bebouwing. Inherent aan deze structuur is dat het gebied geïsoleerd ligt, wat vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit negatief is.

Binnen het ruimtelijk model heeft de MWKZ een eigenaardige vorm. Bij de aanleg van het Merwedekanaal werd het polderlandschap doorsneden, maar het verkavelingspatroon bleef ongewijzigd; nieuwe bebouwing aan het kanaal werd altijd ingepast binnen dit patroon. Dit principe werd losgelaten bij de aanleg van Kanaleneiland, dat volgens modernistische principes werd aangelegd (*tabula rasa*). Het lijkt echter alsof de MWKZ hierbij is overgeslagen: de polderstructuur is vrijwel volledig verdwenen, maar de MWKZ kent geen strak grid of modernistische stempels, zoals aan de westzijde van de Europalaan. Wel is de bebouwing hoofdzakelijk orthogonaal georiënteerd op ofwel de Europalaan, ofwel het Merwedekanaal. Wat opvalt is dat de polderstructuur niet helemaal is verdwenen: de nummers 60.5.106 en 60.5.107 (Afbeelding 14-1 en Afbeelding 14-2) volgen nog de oorspronkelijke verkaveling en zijn daarom in stedenbouwkundig opzicht het meest interessant en waardevol.

Heel anders dan Kanaleneiland, aan de oostzijde van Europalaan, is de MWKZ een stedenbouwkundig allegaartje. Het polderrelict is daarvan een voorbeeld. Het gebied is een bonte verzameling van bebouwing en open ruimte zonder een duidelijk herkenbare structuur. De kavels zijn van uiteenlopende grootte en oriëntatie en er zijn verschillende stedenbouwkundige vormen (ensembles) uitgeprobeerd. De ontsluiten is sterk gericht op de afzonderlijke functies en gebouwen en minder op het gebied als onderdeel van de stad. Er is bovendien geen sterke onderlinge relatie en samenhang tussen de afzonderlijke delen.



Afbeelding 14-1 Kavelnummers 60.5.106 en 60.5.107. Zie afbeelding 2 voor de historische achtergrond voor de afwijkende oriëntatie van deze kavels.



Afbeelding 14-2 Situaties (kloksgewijs vanaf linksboven) 1900, 1950, 1960, 2015 (bron: kadaster, topotijdreis)

Dezelfde rommeligheid in de fysiek ruimtelijke structuur maakt het gebied in functioneel ruimtelijk opzicht des te interessanter. Omdat het gebied aan strakke stedenbouwkundige planning lijkt te zijn ontsnapt, is er een boeiende verzameling van functies en voorzieningen ontstaan en gehandhaafd. Grote hallen herbergen functies (zoals boulderhal Sterk, Vechtclub XL, Praxis en in mindere mate de busstalling) die anders alleen aan de rand van de stad zouden kunnen bestaan. Kleinere, historisch waardevolle functies en elementen hebben kunnen ‘overleven’ (Mobach, Villa Jongerius).

Het geheel van functies en voorzieningen draagt sterk bij aan de gebruikswaarde en toekomstwaarde van het gebied. De functionele ruimtelijke kwaliteit van het gebied is hoog.

De Zeehaenkade, Kanaalweg en Winthontlaan zijn onderdeel van een route om Kanaleneiland, die vrijwel geheel parallel loopt aan het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. De route is echter gefragmenteerd en per locatie zeer verschillend in toegankelijkheid en karakter. De route parallel aan het Merwedekanaal is voor een groot gedeelte autoluw of zelfs autovrij en vormt een belangrijke route voor fietsverkeer.

Conclusie

Door de stedenbouwkundige vorm ligt het gebied geïsoleerd ten opzichte van Kanaleneiland. De interne structuur is zeer rommelig en weinig toegankelijk. De MWKZ functioneert in het geheel van omliggende

wijken als een stedelijke rafelrand en heeft om die reden een buitengewone functionele ruimtelijke kwaliteit. De route langs het kanaal is onderdeel van een belangrijke recreatieve, autoluwe route met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijk beeld

De routes die bepalend zijn voor het ruimtelijk beeld van de MWKZ zijn de hoofwegen (Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan, Europalaan, Beneluxlaan), de verbindingsweg (Dr. M.A. Tellegenlaan), de snelweg (A12) en de kanaalroute (Zeehaenkade, Kanaalweg, Winthontlaan). Deze routes zijn onderscheiden in vier types, elk met hun eigen ruimtelijke kenmerken.

Hoofdwegen: Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan

De voor de MWKZ meest beeldbepalende wegen zijn de Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan. Deze wegen zijn in de jaren ‘60 aangelegd, gelijktijdig met de aanleg van de wijk Kanaleneiland en maken onderdeel uit van het netwerk van hoofdwegen van de stad Utrecht. Deze hoofdwegen hebben een breed profiel met een systeem van busstroken, rotondes, parallelwegen en weinig afritten en zijn bedoeld voor een snelle doorstroming van autoverkeer. De rijstroken worden geflankeerd door ruime groenstroken met (dubbele) bomenrijen en op bepaalde delen zijn groene middenbermen uitgevoerd. De wegen vormen een continue groene structuur. Door de aanzienlijke hoeveelheid bomen wordt, afhankelijk van het jaargetijde, bebouwing grotendeels aan het zicht onttrokken. Fietspaden liggen altijd vrij. Voor de weggebruiker (auto) hebben de hoofdwegen (Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan) door het groene en ruime karakter een hoge belevingswaarde. Door de afschermende werking van de bomen is er relatief weinig afleiding door bebouwing; het geheel biedt een rustig beeld.

De combinatie van afscherming en snelle doorstroming heeft echter als negatief effect dat de MWKZ nauwelijks wordt beleefd. De inrichting van de infrastructuur is erop gericht de MWKZ zo snel mogelijk en zonder hinder voorbij te rijden. Op kleinere, langzamere schaal hebben het brede profiel van de hoofdwegen en de gerichtheid op snelle doorstroming een negatief effect op de belevings- en gebruikswaarde voor voetgangers. Het aantal oversteekplekken is zeer beperkt en de schaal van het wegprofiel nodigt niet uit tot voetgangersverkeer tussen de MWKZ en de omliggende wijken. De voorzieningen in de MWKZ concentreren zich bij de oversteekplekken (rotondes), maar een voorziening als het Transwijkpark is vanuit de MWKZ niet goed bereikbaar.

De gebouwen aan de hoofdwegen zijn relatief breed en zijn allemaal vrijstaand. Dat gegeven maakt dat er weinig ingangen aan de straat zijn. Dit heeft een veiligheidscomponent waar in dit hoofdstuk niet verder op wordt ingegaan. De geringe hoeveelheid ingangen in de langgerekte gebouwen heeft echter ook een negatief effect op de belevingswaarde, het gebied kan als monotoon worden ervaren, en de gebruikswaarde, minder ingangen betekent minder differentiatie in functies.

De hoogbouw vanaf de A12 tot en met de Beneluxlaan en in het verlengde van de Beneluxlaan in de wijk Kanaleneiland domineert het beeld ter plaatse en geeft het geheel een stedelijk karakter. De hoogbouw sluit goed aan op de grote schaal van het Europaplein en verhoogd de belevingswaarde van de MWKZ. De vormgeving van de hoogbouw doet echter weinig voor de beleving op straatniveau. Er is nauwelijks differentiatie aangebracht in de ‘plinten’ (langgerekt in de hoogte en de breedte). City Campus Max draagt bij aan de gebruikswaarde door het herbergen van verschillende voorzieningen.

Verbindingsweg: Dr. M.A. Tellegenlaan

De Dr. M.A. Tellegenlaan verbindt het stationsgebied en het Jaarbeursterrein met Kanaleneiland en meer specifiek de MWKZ. De laan sluit aan op het hoofdwegennetwerk bij de Overste den Oudenlaan. De beleving van de route wordt gedomineerd door de grootschaligheid van de Jaarbeurs, zowel gebouwen als parkeerterrein, en voegt niet toe aan de belevingswaarde van MWKZ.

Snelweg: A12

De snelweg A12, de verbinding van Utrecht met Rotterdam en Den Haag in het westen en Arnhem in het oosten, doorkruist Utrecht ter hoogte van Kanaleneiland met bebouwing aan beide zijden van de weg. Ten zuiden van de snelweg zijn de kantoren van Rijkswaterstaat en Ordina belangrijke herkenningspunten, ten noorden markeert een cluster van hoogbouw (BDO, Equens, Van der Valk hotel en verderop Beerenschot en City Campus Max) de MWKZ. De hoogbouw draagt hier sterk bij aan de belevingswaarde en de identiteit van de MWKZ.

Kanaalroute: Zeehaenkade, Kanaalweg en Winthontlaan

De beleving van de route parallel aan het Merwedekanaal, zeker ter hoogte van de MWKZ, is bijna landelijk te noemen. De route is geen onderdeel van de hoofdwegen voor snelverkeer en is daarom rustig. De bebouwing langs de kanaalroute is laag, maximaal vier lagen, wat goed past bij de landelijke beleving. De rooilijn is niet strak. Dit heeft niet noodzakelijkerwijs een negatief effect op de belevingswaarde. Door de afwisseling in de rooilijn en de erfafscheidingen ontstaat er een veelheid aan ruimtes die in contrast staan met de rechtlijnigheid van het kanaal. Dit wordt versterkt door een groot verschil in schaal tussen de verschillende gebouwen. Veel van de bebouwing heeft een sterk utilitaire en gesloten uitstraling. Door de uitstraling en vormgeving hebben de grote loodsen en hallen een negatief effect op de belevingswaarde.

Door de genoemde kleine schaal en verspringende rooilijn van de bebouwing en de rust door de enigszins geïsoleerde ligging krijgt de route langs het kanaal het karakter van een buitengebied. De beleving van groen sluit hier echter maar gedeeltelijk op aan. Er is geen continue lijn van beplanting langs het kanaal. Een groot deel van de groene beleving wordt bepaald door het groen op de percelen en de kwaliteit van dat groen is sterk verschillend. De groene beleving langs de route is daarmee gefragmenteerd. Het Merwedekanaal en de route parallel aan het kanaal wordt intensief gebruikt voor sportief recreatief gebruik. De Kanaalroute heeft als zodanig een hoge gebruikswaarde, terwijl door het gebruik ook de belevingswaarde wordt versterkt (de zichtbaarheid van activiteiten).

Conclusie

De hoofwegen (Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan) zijn als onderdeel van een brede en continue groene infrastructuur in Utrecht de belangrijkste beelddrager van de MWKZ. Vanwege deze dominantie heeft dit een negatief effect op de beleving van de MWKZ als uitzonderlijk herkenbaar gebied. Op de schaal van het gebied hebben de genoemde hoofdwegen door hun omvang een fysieke barrière werking voor met name voetgangers en hebben daarmee een negatief effect op de belevings- en gebruikswaarde.

De hoogbouw vanaf de A12 tot en met het Europaplein voegt veel toe aan de identiteit en daarmee aan de beleving van het gebied, maar de vormgeving en de gebruikswaarde van de hoogbouw op straatniveau is van weinig toegevoegde waarde. Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde.

14.4 Effectbeoordeling

In onderstaande tabel zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling voor het thema ruimtelijke kwaliteit samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 14-5 Effectbeoordeling ruimtelijke kwaliteit

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Ruimtelijke structuur	0	++	++	++	++	++	++
Ruimtelijk beeld	0	+	+	+	+	++	++

Ruimtelijke structuur

Op het niveau van het gebied in relatie tot de omliggende wijken laten alle programma-alternatieven door het voorzien in meer aansluitingen op de hoofdwegen een verfijning van de stedenbouwkundige structuur zien (Afbeelding 14-3). Het is duidelijk de ambitie om de MWKZ uit zijn geïsoleerde positie te halen en integraal onderdeel te laten zijn van de stad. Het kaartbeeld toont een gedifferentieerd verkeersnetwerk binnen de MWKZ, dat de wijk beter ontsluit voor verschillende gebruikers (zie ook het hoofdstuk Verkeer). Aangenomen kan worden dat de ruimtelijke structuur hierdoor verbeterd en dat de gebruikswaarde toeneemt. Er is wel een kanttekening te plaatsen. De verbinding met omliggende wijken lijkt onvoldoende concreet gemaakt. Het concept stedenbouwkundige hoofdopzet toont wel een sterkere verbinding van de MWKZ met de Europalaan, maar nauwelijks met de wijken aan de andere kant van de Europalaan. Alleen

de fietsverbindingen over de nieuw aan te leggen bruggen doorsnijden het gebied en verknopen op die manier de MWKZ met het centrum en Kanaleneiland. De stedenbouwkundige hoofdopzet laat onvoldoende zien welke betekenis de MWKZ gaat hebben voor de omliggende wijken en andersom, terwijl die onderlinge (en betekenisvolle) relaties in hoge mate bepalend zijn voor de kwaliteit van de ruimtelijke structuur.

Op basis van dit beeld zou men daarnaast tot de conclusie kunnen komen dat er nog meer druk op de Europalaan komt te liggen door het toevoegen van meer ‘feeder roads’. Dit wordt nog versterkt doordat (door kleurgebruik) de nadruk in het beeld lijkt te liggen op de ontsluitingen voor autoverkeer, terwijl voor een positieve ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van de MWKZ het belang van een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk groter is.

Bij alle programma-alternatieven, maar zeker bij een hoog stedelijk woonmilieu (C) hoort een systeem van stadsstraten en een sterke aanhechting met omliggende wijken. Dit versterkt het gebruik van OV, fiets- en voetgangersverkeer en het gebruik van voorzieningen tussen de verschillende gebiedsdelen. Dit systeem heeft op die manier een (gebied overschrijdend) positief effect op de toekomstwaarde. De ontwikkeling van de MWKZ biedt kansen voor een herziening van het ruimtelijk model, namelijk het systeem van hoofdwegen met parallelwegen, naar een systeem van stadstraten en boulevards (evt. in combinatie met parallelwegen).

Met alle genoemde kanttekeningen is er voor alle programma-alternatieven toch een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke structuur (zeer positief). Omdat door minder autoverkeer de barrièrewerking van de Europalaan licht zal afnemen voegt het verkeersarme alternatief licht positief toe aan de effectbeoordeling. Dit geeft echter geen verschil in de toch al positieve score (score: ++).



Afbeelding 14-3 Concept Stedenbouwkundige hoofdopzet

De huidige status van de stedenbouwkundige structuur is niet waardevol. Transformatie en transformatie schept kansen om de historische kavelstructuur in zijn oorspronkelijke vorm terug te brengen. Programma-alternatieven C1 en C2 bieden hiervoor de meeste ruimte. Programma-alternatief C gaat uit van grootschalige transformatie, met veel ruimte voor sloop en nieuwbouw en herziening van de ruimtelijke structuur. Voor een dergelijke herziening moet echter wel reden zijn. Die reden zou kunnen voortkomen uit een beargumenteerde visie op verkaveling en typologie. Een dergelijke visie ontbreekt nu. De dichtheid-scenario's laten nogal willekeurige verkavelingspatronen zien. Het is onduidelijk wat de status is van deze patronen. De visie op verkaveling is evenwel van groot belang voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. Er is daarom sprake van een leemte in kennis voor de effectbeoordeling op dit gebied.

De toename van het aantal woningen is voor elk programma-alternatief positief (score: +). Het vergroot de mix en het totale volume van functies en daarmee wordt de toekomstwaarde versterkt. In programma-alternatief C is het creëren van de juiste condities voor een waardevolle mix van functies en voorzieningen een aandachtspunt. Hoewel is voorzien in een oppervlakte die groter is dan de huidige situatie is het bij sloop en nieuwbouw afwachten of de vervangende nieuwbouw dezelfde aantrekkingskracht en kwaliteit heeft als de bestaande unieke combinatie van gebouwen en functies. Het kost op zijn minst tijd. Niettemin is de toekomstwaarde van programma-alternatief C door de sterke toename van publieksfuncties zeer positief beoordeeld (score: ++).

De transformatie van de MWKZ biedt kansen voor experimenten op het gebied van dichtheid en functiestapeling. Het is aan te bevelen in de volgende planfase programma-alternatieven te onderzoeken die uitgaan van minimale transformatie (sloop-nieuwbouw) in combinatie met programma-alternatief C[17].

De transformatie van de MWKZ biedt kansen voor het 'rondje Kanaleneiland', een recreatieve route die is voorzien rondom Kanaleneiland en die een unieke buitenruimte toevoegt aan Utrecht (ook genoemd: Route Stadseiland) (Afbeelding 14-3). Deze ontwikkelkans komt naar voren in alle programma-alternatieven en zal een zeer positief effect hebben op de ruimtelijke structuur (score: ++).

De concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van 23 maart 2017 laat op alle voornoemde punten een sterke verbetering zijn en neemt de twijfel over de goede verbondenheid van de MWKZ weg. De visie en argumentatie, ondersteund met verschillende heldere kaartbeelden en impressies, is overtuigend. De relatie van de MWKZ met de omliggende wijken en de betekenis die dit heeft voor de functionele en ruimtelijke positie van de MWKZ wordt duidelijk gemaakt. De MWKZ ligt centraal (sleutelpositie) en gaat een belangrijke, hoog stedelijke rol vervullen. Deze positie wordt goed vertaald naar een interne ruimtelijke opbouw, met een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer, belangrijke fietsverbindingen en een nieuwe, stedelijke rol voor de Europalaan. De verschillende functies die in het gebied aanwezig zijn worden gewaarborgd en beeldbepalende ruimtelijke structuren en elementen vormen een betekenisvolle laag in de MWKZ. De kansen die worden gegrepen bij de ontwikkeling van de MWKZ door middel van de nieuw ruimtelijke structuur hebben op die manier een gebied overstijgend karakter.

Toch kan de voorgestelde ruimtelijke structuur op een strategisch niveau nog wel worden verfijnd. Een hiërarchie en/of differentiatie van de openbare ruimte is een verfijning die ondersteunend kan zijn in het keuzeproces voor de voorgestelde zoekgebieden (o.a. school, winkelgebied) en voor de invulling van het programma van de concentratiegebieden.

De interne verbindingen voor langzaam verkeer zijn nu vormgegeven als bajonetten. De argumentatie hiervoor is niet geheel duidelijk, wellicht dat hierdoor het informele karakter van deze verbindingen wordt benadrukt. Op basis van de huidige situatie (ondergrond) is de keuze hiervoor in elk geval niet logisch. De ruimtelijke kwaliteit van de bajonetten is op zijn minst twijfelachtig. Door hun ruimtelijke opbouw kunnen het stille rustpunten zijn, maar ook onveilige hoekjes. Een onderzoek naar axiale integratie kan ondersteunend zijn voor het vinden van argumentatie en oplossingen voor beide genoemde punten.

Ruimtelijk beeld

De dominante aanwezigheid van de hoofdwegen in het huidige ruimtelijke beeld is negatief. De programma-alternatieven geven echter onvoldoende aanleiding om dit op een andere manier te kunnen beoordelen; er treedt noch verbetering noch verslechtering op. Het is bovendien onduidelijk hoe het verkeersarme alternatief van invloed is op de ruimtelijke beleving. De intimiderende schaal (barrièrewerking) van de hoofdwegen in de referentiesituatie blijft immers ongewijzigd (score: 0).

Zoals al aangegeven in de effectbeoordeling ten aanzien van de ruimtelijke structuur biedt de transformatie van de MWKZ kansen om het huidige ruimtelijke model (hoofdwegen en parallelwegen) te herzien. Zeker bij een transformatie van de MWKZ naar een hoog stedelijk gebied (alternatief C) zou gezocht moeten worden naar een bijpassend stedelijk beeld.

De toename van (geclusterde) hoogbouw in programma-alternatief C versterkt de identiteit en de belevingswaarde van het gebied (score: +). De inpassing en vormgeving van de hoogbouw op straatniveau is een aandachtspunt voor de gebruiks- en belevingswaarde.

De voorgenomen toename van de hoeveelheid groen langs de route langs het Merwedekanaal heeft een positief effect in alle verschillende programma-alternatieven (score: +). Mogelijk wordt het landelijke karakter door een toegenomen gebruik aangetast, maar tegelijk kan door die levendigheid de belevingswaarde als hoger worden ervaren. De effectbeoordeling is neutraal (score: 0).

[17] Ter illustratie: vrijwel het gehele kantoorprogramma in programma-alternatief C kan gerealiseerd worden in een gebouw als het Groothandelsgebouw in Rotterdam (120.000 m^2 bvo).

Het beeld van de Dr. M.A. Tellegenlaan behoeft voor alle programma-alternatieven aandacht als entree van de MWKZ vanuit het stationsgebied.

Net als bij het onderdeel ruimtelijke structuur geeft de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van 17 maart veel duidelijkheid over het ruimtelijk beeld. Het gewenste/geambieerde ruimtelijk beeld is een vertaling van de ambities op structuurniveau. De streefbeelden en uitgangspunten zijn dus logische keuzes. Het formele karakter en het stedelijke beeld van de bebouwing aan de zijde van de Europalaan past goed bij de nieuwe rol die deze weg gaat spelen in de structuur van de stad. Hetzelfde geldt voor de bebouwing aan de kanaalzijde: de verspringende rooilijn geeft ruimte aan de ambitie voor het creëren van het Merwedepark en de structuur van langzaam verkeer. Het gesloten bouwblok past bij de heldere scheiding van formeel en informeel, publiek en privaat en beantwoord aan het gewenste stedelijke beeld. Binnen het kader van het gesloten bouwblok sluit de keuze voor een gevarieerde, locatieafhankelijke bouwhoogte goed aan op de toch al gevarieerde opbouw van hoogte in de MWKZ.

Toch zijn er bij dat laatste kanttekeningen te plaatsen. In de Omgevingsvisie wordt het volgende gesteld:

> "*Diversiteit en variatie in de bouwblokken moeten ondanks de hoge dichtheid zorgen voor een menselijke maat. De bouwblokken bestaan uit afzonderlijke gebouwen die in grootte, hoogte, typologie en architectuur van elkaar verschillen.*"

De geldigheid van de eerste uitspraak is twijfelachtig en wordt niet ondersteund door argumentatie. Enerzijds is het niet zo dat uniformiteit in combinatie met een hoge dichtheid automatisch leidt tot gebrek aan menselijke maat (zie bijvoorbeeld de Amsterdamse grachtengordel) en anderzijds is het tegenovergestelde ook niet noodzakelijkerwijs het geval. De geambieerde dichtheid is een belangrijk argument voor de keuze voor variatie, maar de referentiebeelden bij de dichtheid tonen bij uitstek uniforme architectuur en slechts een gebouwtype.

De keuzes die op dit gebied worden gemaakt zijn zeer bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit. Om te voorkomen dat variatie omslaat in willekeur is het van belang heldere, strategische kaders te scheppen rondom bouwhoogte en gebouwtype. De dichtheid in combinatie met het gewenste beeld (niveau van stedelijkheid) spelen daarin een sleutelrol. In de Omgevingsvisie wordt het begrip FSI (floor space index) gehanteerd om de mate van dichtheid weer te geven. De FSI op zichzelf zegt echter niet zoveel over hoe dichtheid zich vertaalt naar een ruimtelijk beeld. Naast intensiteit (FSI) zijn ook compactheid (GSI = gross space index), ruimtelijkheid (OSR = occupied space ratio), hoogte (of aantal bouwlagen, L) en netwerk dichtheid (N) van bepalend voor het uiteindelijke ruimtelijke beeld en daarmee de gewenste ruimtelijke kwaliteit. De koppeling van deze begrippen ontbreekt nu in de Omgevingsvisie. In de huidige visie kan het aantal bouwlagen (L), maar ook de compactheid (GSI) als variabele worden genomen, met de FSI als constante. Het verkavelingspatroon (korrelgrootte) is ook van cruciaal belang in deze vergelijking. Door hierin keuzes te maken kan de dichtheid worden vertaald naar een ruimtelijk beeld. Met de FSI als variabele kan ook een koppeling worden gemaakt met de ontwikkelingsalternatieven A, B en C.

Die keuzes kunnen bovendien leiden tot strategische uitgangspunten bij de vormgeving van hoogbouw. Naast de in de Omgevingsvisie genoemde bezonning en windhinder kan ook de gewenste ruimtelijkheid (OSR) en compactheid (GSI) maatgevend zijn voor de vormgeving (zoals de toepassing van verjongingen).

14.5 Mitigerende maatregelen

Het valt op dat de stedenbouwkundige hoofdopzet voor elk alternatief hetzelfde is. Voor een dergelijke hoofdopzet zijn echter verschillende, van elkaar onderscheiden modellen (opzetten) denkbaar. Om de relatie tussen de interne ontsluiting van de MWKZ en verbinding met de omliggende wijken concreter te maken is het zinvol om verschillende modellen te ontwikkelen en te onderzoeken. De Europalaan heeft hierin een sleutelpositie. Een getransformeerde Europalaan kan een zeer groot positief effect hebben op zowel de ruimtelijke structuur als het ruimtelijk beeld van de MWKZ en de omliggende wijken. De getransformeerde Europalaan is een belangrijk puzzelstuk in de verbinding van de MWKZ met de omliggende wijken. De puzzelstukken die direct passen aan de Europalaan zijn de dwarsverbindingen binnen de MWKZ en aansluitend op de MWKZ. Voor een geslaagde transformatie is een duidelijke visie (gebaseerd op diepgaand onderzoek) op de positie van deze weg – samen met de dwarsverbindingen - binnen Utrecht en de MWKZ nodig als maatregel. Deze visie en dit onderzoek kan niet los gezien worden van de eveneens noodzakelijke visie op verkavelingspatronen en bouwtypen (zie 1.6.1 Leemten in kennis). Een integrale visie op bebouwing, infrastructuur (routes) en ruimte biedt een enorme kans de ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ te vergroten.

Ook de visie op hoogbouw zou hier onderdeel van moeten zijn. De onzorgvuldige inpassing van hoogbouw kan (door de grote schaal in combinatie met mono-functionaliteit, alsook valwinden) een zeer negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit. Een visie op beeldkwaliteit en gebruikswaarde van hoogbouw op het niveau van het maaiveld is dan ook vereist als maatregel.

Aanbevelingen voor verdere planvorming:

- Het bestuderen en testen van verschillende ruimtelijke modellen en structuren, waarbij de wisselwerking wordt onderzocht tussen: bebouwing (typologie, verkaveling en dichtheid), routes (netwerk, infrastructuur, verkeer) en ruimte (beeld, bebouwingshoogte, netwerk);
- Het formuleren van nieuwe, volwaardige programma-alternatieven op basis van het voornoemde onderzoek;
- Het vormen van een integrale visie op ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld in samenhang met omliggende wijken.

Een axiale integratie analyse in combinatie met ambities op het gebied van stedelijk beeld (FSI, GSI, OSR, N en L als variabele) kan leiden tot een sterkere argumentatie voor bouwhoogte, stedelijkheid, ruimtelijk beeld en hiërarchie in de openbare ruimte. Hieruit kunnen ook heldere kaders op het gebied van hoogbouw (zoals verjongingen) volgen.

14.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

14.6.1 Leemten in kennis

Een visie op het ruimtelijke beeld ontbreekt grotendeels. De dichtheid-scenario's en de transformatiealternatieven geven onvoldoende informatie. Verkavelingspatroon en bouwtype zijn van zeer groot belang voor kwaliteit van de ruimte. Onderzoek naar korrelgrootte en typologisch onderzoek zijn onontbeerlijk als input voor het formuleren van een ontwikkelingsstrategie voor de MWKZ. Gestreefd zou moeten worden naar het koppelen van de programma-alternatieven aan ruimtelijke modellen (verkaveling en verkeersstructuur in combinatie met typen) met bijbehorende (referentie)beelden. Bij deze programma-alternatieven horen ook (driedimensionale) verbeeldingen van de bouwhoogtes. De bouwhoogte is nu niet direct gekoppeld aan een alternatief. De relatie tussen de bebouwingsdichtheid, de bouwhoogte en de programma-alternatieven is onduidelijk.

14.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld

Voor de thema's ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld is het volgende evaluatieprogramma relevant:

- Monitoren of de genoemde maatregelen worden opgenomen in verdere planvorming;
- Monitoren of de leemten in kennis worden aangevuld;

Monitoren of ruimtelijke structuur en ruimtelijk beeld integraal, in samenhang worden benaderd in verdere planvorming.

15 ERFGOED

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op het thema erfgoed beschreven aan de hand van archeologie en cultuurhistorie. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§15.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§15.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§15.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§15.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§15.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§15.6).

15.1 Beleidskader

In Tabel 15-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor het thema erfgoed.

Tabel 15-1 Beleidskader erfgoed

Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Europees Landschapsverdrag (2000)	Verdrag waarin in het thema landschap integraal behandeld wordt. Belangrijke doelen van dit verdrag zijn bescherming, beheer en inrichting van landschappen.
Verdrag van Malta (1992)	Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Het streven is het behouden van archeologisch erfgoed in de bodem, "behoud in situ" (artikel 4, tweede lid). Als dat niet mogelijk is, dan wordt overgegaan tot behoud ex situ (opgraven en bewaren in een depot). Indien mogelijk kan ook voortijdig onderzoek naar archeologische waarden worden gedaan, en daar door middel van planaanpassing rekening mee houden (artikel 5). De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kosten van het archeologisch onderzoek en de uitwerking van de resultaten (artikel 6). De ruimtelijke ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen ertoe leiden dat bij de bouw of aanleg van bebouwing en infrastructuur archeologische waarden in de (diepe) ondergrond worden aangetast door toenemende druk op de bodemlagen (compressie) of bijvoorbeeld heiwerkzaamheden.
Erfgoedwet (2017)	De Erfgoedwet is het belangrijkste sectorale instrument voor de bescherming van cultureel erfgoed en vervangt zes verschillende wetten en een regeling waarin voorheen het behoud en beheer van het Nederlands erfgoed was geregeld18. De wet borgt de bescherming van onroerend en roerend cultureel erfgoed en omvat zowel de bescherming van gebouwen (Rijks- of gemeentelijke monumenten), Stads- of Dorpsgezichten en van elementen/ensembles van de (Voorlopige) Werelderfgoedlijst. In de Erfgoedwet is vastgelegd dat gemeenten verantwoordelijk zijn om de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren. Vanaf 2019 zal de Omgevingswet van kracht zijn, deze vervangt dan de nu nog geldende delen van de Monumentenwet 1988 die niet zijn overgenomen in de Erfgoedwet. De gemeente Utrecht dient in haar Omgevingsvisie rekening te houden met archeologische waarden in de Merwedekanaalzone en een gerichte aanpak voor monumentenzorg hierin op te nemen. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie

[18] Monumentenwet 1988, Wet verzelfstandiging rijks museale diensten, Wet tot behoud van cultuurbezit, Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied, Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 inzake onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen en de regeling materieel beheer museale voorwerpen

Verordening op de archeologische monumentenzorg, gemeente Utrecht (2007)	In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.
Archeologische Waardenkaart Utrecht (2009)	De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische monumentenzorg. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten en gebieden van archeologische waarde of verwachting. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers met bodem verstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Voor de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone kan de waardenkaart als naslagwerk voor de archeologische waarde en verwachting in het gebied worden gebruikt en inzicht worden verkregen in de vergunningplicht.
Cultuurhistorische Atlas Provincie Utrecht (2015)	De digitale Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Utrecht (CHAT) presenteert de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie van de prehistorie tot heden. De CHAT is ingedeeld op beleidsspeerpunt (buitenplaatsen, militair erfgoed, agrarisch cultuurlandschap en archeologie). Op de kaart staan cultuurhistorische gebieden en zones die behouden en verbeterd dienen te worden. De Provincie wil eraan bijdragen dat waarden zoveel mogelijk behouden blijven en beleefd kunnen worden dankzij informatievoorziening en mogelijkheden voor gebruik en ontwikkeling. De CHAT vormt een informatiebron, het vastgestelde beleid is beschreven in de PRV en PRS (zie hieronder). De gemeente wil dynamische herbestemming en hergebruik van het erfgoed mogelijk maken. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten zoals voor de Merwedekanaalzone kunnen inspiratie halen uit deze atlas.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (2016) en Verordening	Met het ruimtelijk erfgoedbeleid wil de Provincie bijdragen aan het behouden, versterken en leefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Utrecht. Provinciaal belang is benoemd: behoud van de kwaliteit van de cultuurhistorische structuur en steven naar betere beleefbaarheid ervan. Achtergrondinformatie staat in de CHAT (zie hiervoor).
Cultuur- en erfgoednota 2016-2019	De nota ‘Alles is NU’ is een samenwerking van culturele instellingen en gemeenten en heeft onder andere tot doel om cultuurhistorische waardevolle landschappen en archeologische zones te verankeren in ruimtelijk beleid en om monumenten in stand te houden en te beheren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de Merwedekanaalzone, moet er zorg worden gedragen dat cultuurhistorische waarden en archeologische structuren herkenbaar zijn en blijven.

15.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema erfgoed worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 15-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op het studiegebied, de beoordelingscriteria en de gehanteerde methode.

Tabel 15-2 Beoordelingskader erfgoed

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Archeologie	Effect op archeologische waarden	Aantasting van bekende en verwachte archeologische waarden
Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	Verandering historisch geografische en stedenbouwkundige waarden

Studiegebied

Voor het deelaspect archeologie wordt beoordeeld in hoeverre archeologische waarden kunnen worden beïnvloed door de transformatie van de Merwedekanaalzone. Er wordt gekeken naar de kans van aantasting

van archeologische waarden in de bodem als gevolg van de invulling van de gebieden (bebouwing, infrastructuur, etc.). De ontwikkeling van bedrijven en woningen kan gepaard gaan met bodem beroerende werkzaamheden.

Het deelaspect cultuurhistorie beschrijft de fysieke veranderingen (versterking/aantasting) van kenmerkende of identiteitsbepalende cultuurhistorische elementen en patronen in het gebied.

Het studiegebied heeft voor beide deelaspecten betrekking op het plangebied en is daarom voor beide deel aspecten gelijk. De effectbeoordeling is kwalitatief uitgevoerd, op basis van de beschikbare informatie en kaartmateriaal (zie hieronder per deelaspect welke bronnen zijn gebruikt).

Archeologie

De archeologische beoordeling is gebaseerd op de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (zie Afbeelding 15-1). De kaart geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch of historisch geografisch onderzoek archeologische waarden worden verwacht (een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Dat betekent dat het niet is toegestaan om in deze gebieden bouwwerkzaamheden uit te voeren zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van B&W. Voor de witte gebieden op de kaart geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

De effectbeoordeling vindt plaats aan de hand het beoordelingskader in Het tweede beoordelingscriterium betreft de toe- of afname van het aantal (ernstig) gehinderden binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied. Op basis van een raster met rekenpunten op een maatgevende rekenhoogte van 5,0 meter zijn geluidcontouren bepaald. Met behulp van informatie uit de Basis Administratie Gebouwen (BAG) is op basis van een gemiddelde woningbezetting het aantal (ernstig) geluidgehinderden bepaald overeenkomstig de dosis-effect relaties voor wegverkeerslawaai zoals gepubliceerd in bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer (RGM). . Positieve scores zijn voor archeologie niet van toepassing. In de archeologie is opgraven (ex situ) van archeologische waarden gelijk aan vernietiging. Archeologie kan daarom nooit positief scoren, alleen neutraal of negatief.

Tabel 15-3 Beoordelingskader archeologie

Score	Omschrijving
++	N.v.t.
+	N.v.t.
0	Waarden blijven behouden. In dit geval is er geen verandering van, of effect op waardevolle elementen of structuren.
-	Waarden worden aangetast. Hiervan is sprake wanneer het gaat om een beperkte aantasting van bekende of verwachte archeologische waarden.
--	Waarden worden ernstig aangetast. Hiervan is sprake wanneer archeologisch waarden verdwijnen of in ernstige mate worden aangetast als gevolg van ingrepen. Hieronder valt ook de aantasting van beschermde archeologische monumenten, andersoortige AMK-terreinen en archeologische belangrijke plaatsen.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische beoordeling is gebaseerd op de Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Utrecht en de erfgoedlijst van de gemeente Utrecht. Voor de beoordeling van de effecten op cultuurhistorie wordt onderscheid gemaakt in:

- Verandering historische geografie: historische wegen, sloten, erven, dijken, beplantingen etc. als ook historische zichtlijnen en historische wegen-, verkavelings- en beplantingspatronen etc.;
- Verandering historische (steden)bouwkunde: monumentale gebouwen of bouwkundige objecten (molens, boerderijen, landhuizen, forten etc.) en bouwkundige ensembles (erven, dorpen, linten, landgoederen, linies etc.). Hieronder vallen ook stads- en dorpsgezichten.

Als er sprake is van een beperkt verlies aan historisch geografische en/of historisch (steden)bouwkundige waarden door verlies van context of beperkt ruimtebeslag spreken we van beperkte aantasting. Bij ernstige aantasting is sprake van een groot verlies door een groot ruimtebeslag of (kans op) aantasting van elementen van hoge waarde. Positieve effecten kunnen ontstaan door herstel van cultuurhistorische elementen, patronen en ensembles. Het beoordelingskader voor cultuurhistorie is weergegeven in Tabel 15-4.

Tabel 15-4 Beoordelingskader cultuurhistorie

Score	Omschrijving
++	Zeer positieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van unieke historisch geografische en historisch (steden)bouwkundige waarden.
+	Beperkte positieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van historisch geografische en historisch (steden)bouwkundige waarden.
0	Geen of zeer korte / zeer lokale / minimale verandering van historisch geografische en historisch (steden)bouwkundige waarden.
-	Beperkte negatieve verandering (tijdelijk / lokaal / weinig omvangrijk) van historisch geografische en historisch (steden)bouwkundige waarden.
--	Zeer negatieve verandering (permanent / grootschalig / omvangrijk) van unieke historisch geografische en historisch (steden)bouwkundige waarden.

15.3 Referentiesituatie

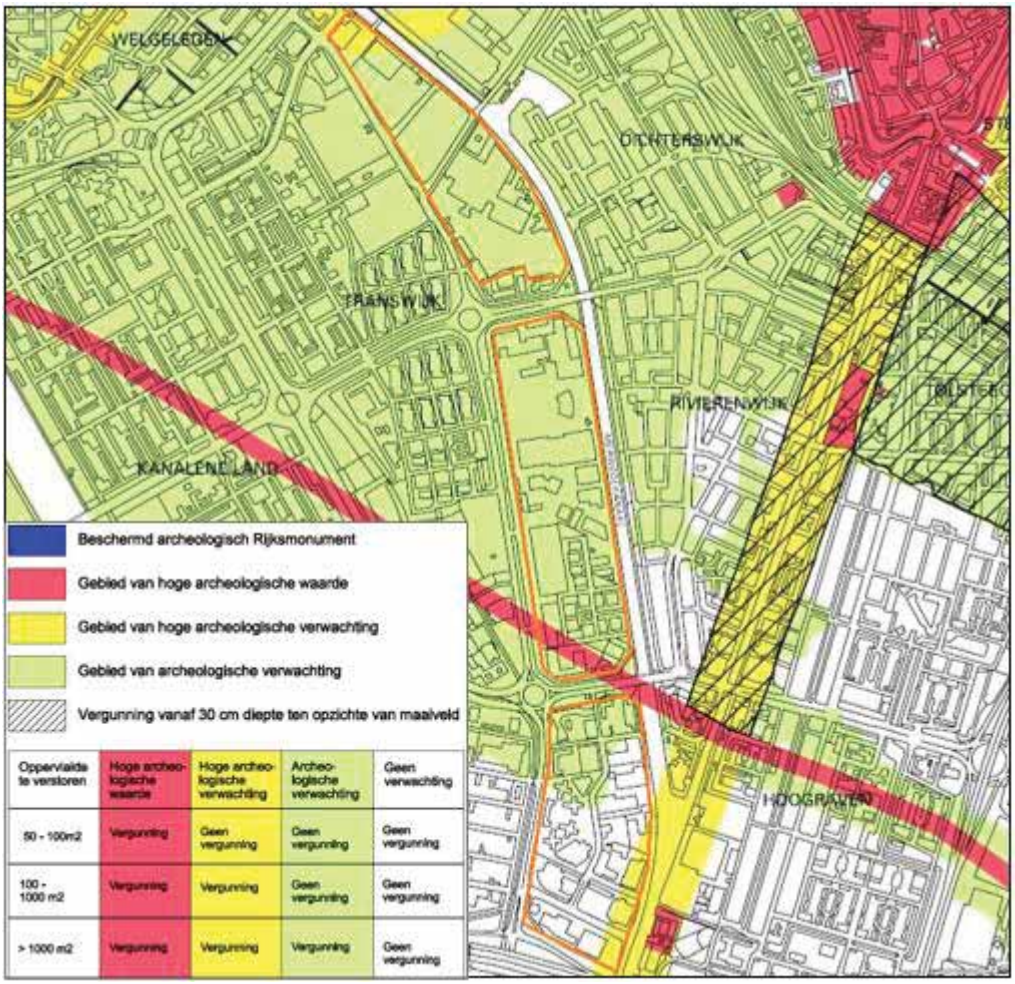
Archeologie

Huidige situatie

Het plangebied Merwedekanaalzone valt op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in vier verschillende gebieden (Afbeelding 15-1); in het noorden van deelgebied 4 en het zuiden van deelgebied 6 ligt een strook met een hoge archeologische verwachting (geel op de waardenkaart), deze hoge verwachting is gebaseerd op de ligging van een restgeul van de Oude Rijn in de ondergrond. Een groot deel van het plangebied valt in een gebied met een archeologische verwachting (groen op de waardenkaart). In deelgebied 5 ligt een strook met een hoge archeologische waarde (rood) in het plangebied. Tot slot geldt er geen archeologische verwachting voor het grootste gedeelte van deelgebied 6 (wit op de waardenkaart).

Voor de vier zones gelden verschillende beleidsadviezen:

- Voor de zone met een hoge archeologische waarde (rood) geldt dat bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm archeologie vergunningplichtig zijn.
- Voor de zone met een hoge archeologische verwachting (geel) geldt dat bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm archeologie vergunningplichtig zijn.
- Voor de zone met een archeologische verwachting (groen) geldt dat bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm archeologie vergunningplichtig zijn.
- Voor de zone zonder een archeologische verwachting (wit) geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.



Afbeelding 15-1 Het plangebied Merwedekanaalzone (aangegeven met oranje lijn) op een uitsnede van de archeologische waardenkaart van de Gemeente

De hoge archeologische waarde (rode lijn op waardenkaart) is gebaseerd op de ligging van de Romeinse limesweg in het gebied (Afbeelding 15-2). De Limes is de voormalige noordgrens van het Romeinse Rijk. De Limes is bovengronds vrijwel nergens zichtbaar. De archeologische resten liggen verborgen in de bodem, veelal onder het grondwaterpeil, waardoor er sprake is van een unieke conservering. In de provinciale ruimtelijke verordening wordt het accent gelegd op de aan de militaire aanwezigheid gerelateerde ruimtelijke structuren:

1. de grensrivier, met scheepswrakken, waterwerken en archeologisch waardevolle geulopvullingen;
2. de limesweg, op de zuidelijke oevers van de Rijn;
3. forten (castella) met bijbehorende kampdorpen (vici), grafvelden, wachttorens en waterwerken;
4. een zone langs en op korte afstand van de Romeinse Rijn en Limesweg met daarbinnen (het mogelijk voorkomen van), (water)wegen, semi-militaire nederzettingen, religieuze centra, grafvelden en aanverwante monumenten.



Afbeelding 15-2 De veronderstelde loop van de limesweg door Utrecht (Kamp, 2012)

Autonome ontwikkeling

Er bestaan voor de archeologie geen autonome ontwikkelingen in de zin dat zich in een korte periode nieuwe archeologische waarden ontwikkelingen. Wel kunnen natuurlijke of semi-natuurlijke processen, zoals verdroging, schade veroorzaken aan archeologische waarden. In de directe omgeving van de Merwedekanaalzone zijn enkele ontwikkelingen voorzien die schade kunnen veroorzaken. Zo worden in het plangebied diverse woningbouwprojecten mogelijk gemaakt op de Wilhelminawerf (DG4), Twogether (DG5) en een hotel (DG6). Daarnaast is de ontwikkeling van de City Campus Max reeds gerealiseerd in deelgebied 5. Buiten het plangebied staat nieuwe bebouwing en ruimtelijke herstructurering op de planning voor het stationsgebied, Kanaleneiland, ziekenhuis Oudenrijn en een nieuwe HOV-baan door Transwijk. Voor deze nieuw te realisering bebouwing zijn heiwerkzaamheden en is vergraving van de grond nodig. Hierbij bestaat de kans dat archeologisch erfgoed in de bodem wordt aangetast. Voor deze specifieke projecten zal bij de uitvoering archeologisch onderzoek plaatsvinden om hier definitief iets over vast te stellen

Cultuurhistorie

Huidige situatie

Tussen 1880 en 1892 is het Merwedekanaal aangelegd als onderdeel van de scheepvaartverbinding voor de opkomende industrie en handel tussen Amsterdam, Utrecht, de grote rivieren en verder naar Duitsland. Veel fabrieken vestigden zich langs het kanaal, dat sneller dan verwacht te klein werd voor de scheepvaart. Deze industriële bebouwing volgt de kavelstructuur die in de Middeleeuwen is ontstaan. Nadat het Amsterdam-Rijnkanaal werd gegraven, werd het Merwedekanaal niet langer gebruikt als handelsroute. Bedrijven vertrokken en veel industriepanden werden gesloopt. De Kanaaldijk, de Vleutense Wetering en de nog aanwezige oudere bedrijven (Mobach en Jongerius) zijn nog zichtbare restanten van de negentiende-eeuwse industrialisering. De naoorlogse periode is in het plangebied nog herkenbaar door karakteristieke bedrijven (zoals OPG), maar ook bijvoorbeeld in de ruimtelijke opzet van de infrastructuur van Kanaleneiland. Vanaf de jaren ’70 en ’80 maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren. Ook uit deze periode zijn enkele karakteristieke voorbeelden aanwezig (zoals Kanaalweg 30). De laatste transformatie van het gebied ontstaat in de huidige 21^{e} eeuw, waarin een verschuiving van kantorenlocatie naar woningbouw (Parkhaven, MAX, Pax en Lux) ontstaat.

Historisch geografische elementen (historische wegen, sloten, erven, dijken, beplantingen, historische zichtlijnen en historische wegen-, verkavelings- en beplantingspatronen) komen in het plangebied voor in de vorm van het Merwedekanaal, de kanaaldijk en enkele relicten van verkavelingspatronen. In het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit worden de relevante historische verkavelingspatronen getoond. De stedenbouwkundige

structuur is grillig door een opeenstapeling van in de tijd steeds wisselende functies. Dat levert verschillende tijdslagen op, maar zonder een sterke ruimtelijke samenhang: de MWKZ lijkt enigszins ontsnapt te zijn aan de krachtige ruimtelijke concepten die in de directe omgeving aanwezig zijn.

Er is sprake van historische zichtlijnen tussen kasteel en landgoed Oudegein en de Domtoren. Deze lijn is echter al sterk verstoord (geblokkeerd) door de al aanwezige hoogbouw in de MWKZ (o.a. City Campus Max). De waarde is dan ook gering. Ook ondergronds is de rijke geschiedenis van Utrecht nog sterk herleidbaar. Zo is de Romeinse Limes ondergronds aanwezig en is ook de middeleeuwse ontginning nog zichtbaar in diverse lijnen en kavels. Er zijn geen beschermde stads- en dorpsgezichten in de Merwedekanaalzone, het stadsgezicht van de historische binnenstad Utrecht ligt buiten het plangebied.

In het kader van historische stedenbouwkunde liggen langs de Kanaalweg nog enkele monumentale panden die zijn beschermd als Rijksmonument. Dat zijn de elektriciteitscentrale, het Jongeriuscomplex en pottenbakkersbedrijf Mobach. Hieronder wordt voor ieder monument kort een beschrijving gegeven. Daarnaast wordt kort ingegaan op de overige cultuurhistorische waardevolle elementen in het plangebied.

Jongeriuscomplex (kanaalweg 64)

Op de hoek van de Kanaalweg en de Doctor M.A. Tellegenlaan ligt het Jongeriuscomplex. Het complex was eigendom van de familie Jongerius, die tot 1955 een autobedrijf hebben gerund. Aan het Merwedekanaal liggen het hoofdkantoor, de villa en de fabriekshallen waarin onder andere carrosserieën werden gebouwd (zie Afbeelding 15-3). Het Jongeriuskantoor is een zeldzaam voorbeeld van Nieuwe Zakelijkheidsarchitectuur in Utrecht.

Samen met de villa en de tuin vormt het een architectonisch geheel. In 2009 is een transformatiesplan gemaakt voor het gehele complex. In dit plan is het Jongerius complex gekenmerkt als beeldbepalend en richtinggevend in stedenbouwkundig opzicht. Het Rijksmonument Villa Jongerius is samen met het hoofdkantoor volledig gerestaureerd en fungeert tegenwoordig als vergader- en evenementenlocatie. De fabriekshallen maken plaats voor woningbouw. Het naastgelegen voormalige defensieterrein werd in 2014 aangekocht door de gemeente Utrecht voor transformatie tot nieuwe woonwijk.

In de tuin van de villa bevindt zich ook een oorlogsmonument: een sculptuur van een bronzen feniks, ter nagedachtenis aan drie werknemers van Jongerius die oorlogsslachtoffer zijn geworden. Dit oorlogsmonument is ook beschermd als rijksmonument.



Afbeelding 15-3 Het (gerestaureerde) Jongeriuscomplex (FBW Architecten, 2015)

Elektriciteitscentrale (kanaalweg 60a)

In 1963 werd in opdracht van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) een elektriciteitscentrale in bedrijf gesteld. Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het complex is kenmerkend vanwege de

stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen (zie Afbeelding 15-4) en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland. Inmiddels is een deel van het gebouw gesloopt, maar het blijft een markant complex. Het complex is geen rijksmonument, maar wel een gemeentelijk monument.



Afbeelding 15-4 De elektriciteitscentrale (Bron: Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed (www.usine-utrecht.nl)

Pottenbakkersbedrijf Mobach (kanaalweg 24)

Het fabriekscomplex van pottenbakkersbedrijf Mobach dateert uit 1913 en omvat een plateelbakkerij, directeurswoning en twee kleine woningen op het achter terrein. De bakkerij en de woningen zijn aangemerkt als rijksmonument, omdat ze kenmerkend zijn voor een goed bewaard voorbeeld van een klein fabriekscomplex en vanwege de geschiedenis van de ontwikkeling van de aardewerkproductie. Het is daarnaast van situationele waarde vanwege de ligging aan het Merwedekanaal, welke werd gebruikt als transportweg. Het is ten slotte van industriële waarde vanwege de aanwezigheid van de laatste moffeloven in Nederland (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2016).



Afbeelding 15-5 Aardewerkfabriek Mobach (Bron: www.panoramio.nl)

De hierboven genoemde rijksmonumenten staan ook aangegeven of de Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Utrecht als zwarte stippen en rode sterren (Afbeelding 15-6). Daarnaast staan op de kaart aangegeven de (niet beschermde) zichtlijn tussen kasteel en landgoed Oudegein en de Domtoren in Utrecht (donkerblauwe lijnen). Deze zichtlijn heeft echter geen juridische status. Op Afbeelding 15-6 is te zien dat de zichtlijn is verstoord door de hoogbouw in de MWKZ.

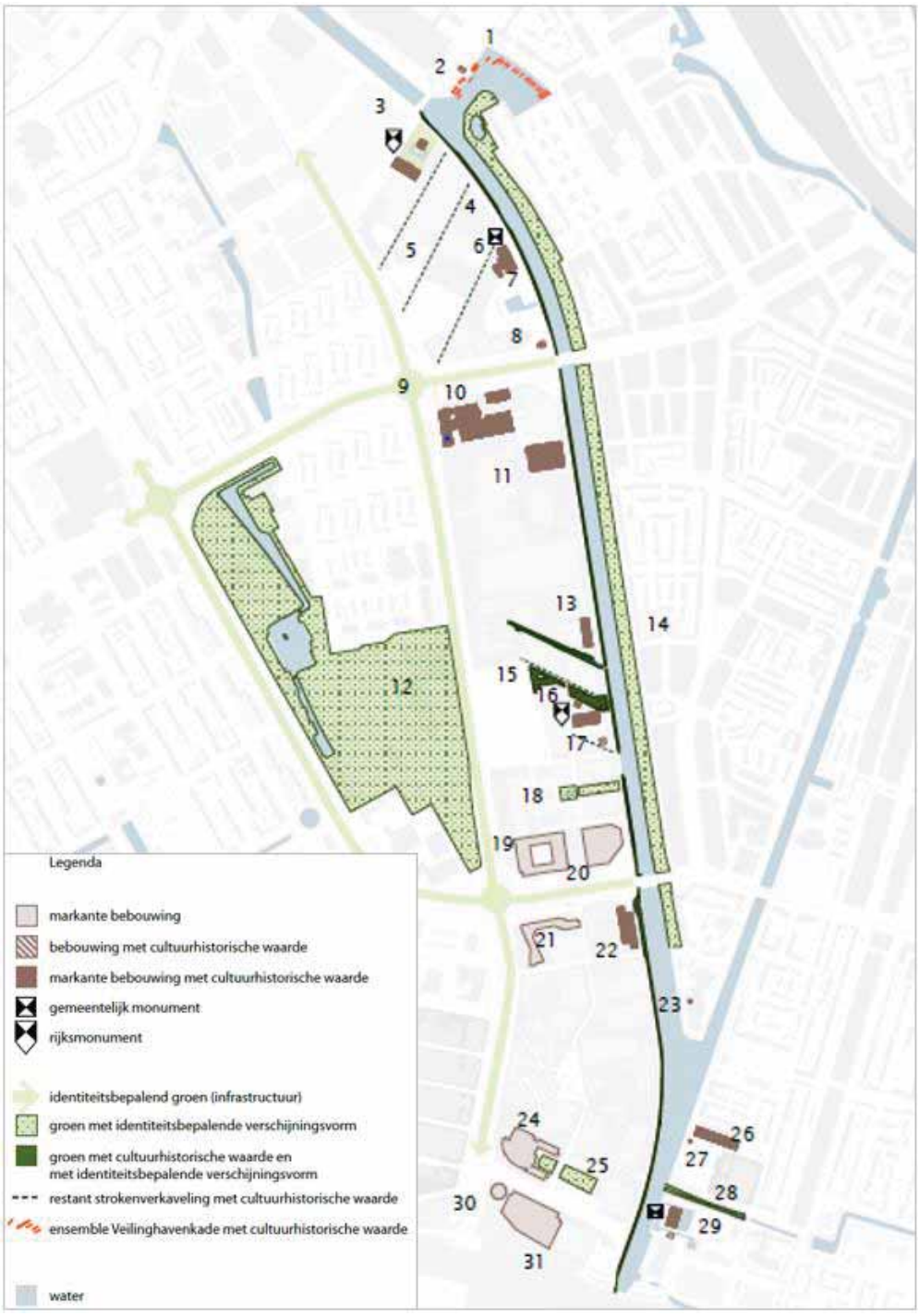


Afbeelding 15-6 Cultuurhistorische Atlas Provincie Utrecht

Naast bovengenoemde (rijks)monumenten in het plangebied, zijn er enkele andere gebouwen en structuren te benoemen die waardevol zijn. Dit zijn het OPG-terrein (diverse gebouwen, hallen, kantoren, productieruimten en distributiecentrum uit de jaren ’60 en ’80), het voorgebouw van voormalig Roto-grafiservice (architectonische vormgeving) en het Voormalig Regionaal Ziekenfonds Midden Nederland (karakteristieke architectuur uit de jaren ’80).

Deze markante bebouwing met cultuurhistorische waarde en gemeentelijke en rijksmonumenten zijn weergegeven op Afbeelding 15-7[19].

[19] Zie voor een toelichting op de nummer de concept omgevingsvisie, Gemeente Utrecht, 2017



Afbeelding 15-7 Historische kwaliteiten Merwedekanaalzone (Bron: concept Omgevingsvisie 2017, Gemeente Utrecht)

Autonome ontwikkeling

In het plangebied en in de omgeving van de Merwedekanaalzone zijn enkele ruimtelijke ontwikkelingen voorzien die de historische geografie mogelijk kunnen aantasten. In het plangebied zijn diverse woningbouwprojecten voorzien, zoals de Wilhelminawerf (DG4), Twogether (DG5), een hotel en starterswoningen op de Vliegend Hertlaan (DG6). Deze ontwikkelingen hinderen in de referentiesituatie de historische zichtlijnen tussen de Domtoren en kasteel en landgoed Oudegein. Ook de ontwikkeling van het stationsgebied, Kanaleneiland en ziekenhuis Oudenrijn kunnen bijdragen aan deze hinder. Echter, aangezien hier nog geen definitieve invulling aan is gegeven, is hier op dit moment geen uitspraak over mogelijk. De hinder is bovendien zeer relatief: de zichtrelatie is al verstoord en nauwelijks waarneembaar, waardoor de waarde gering is. Monumentale gebouwen of bouwkundige objecten en ensembles worden in de autonome situatie niet aangetast, niet in het plangebied noch in de omgeving.

15.4 Effectbeoordeling

In Tabel 15-5 zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het thema erfgoed samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Voor het thema erfgoed is – in deze fase - de omvang van het programma voor het totale plangebied relevant. Immers, wanneer sprake is van programma-alternatief A, betekent dit een lagere bebouwingsdichtheid, meer eengezinswoningen en (dus) meer laagbouw dan in programma-alternatief C, waarbij sprake is van een hogere bebouwingsdichtheid, meer wooneenheden voor studenten en starters en (dus) meer hoogbouw. Het regulier of verkeersarm ontwerpen in het plangebied is voor het thema erfgoed niet relevant. De reden hiervoor is dat de vervoerswijze en routekeuze in het plangebied geen effecten op archeologie en/of cultuurhistorie teweegbrengt. In onderstaande tabel zijn daarom de verkeersalternatieven samengevoegd en zijn in totaal drie programma-alternatieven beoordeeld.

Tabel 15-5 Effectbeoordeling Erfgoed

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Archeologie	0	-	-	-	-	-	-
Cultuurhistorie	0	0	0	0	0	-	-

Archeologie

In het gebied ligt een smalle strook (voormalige limes) met een hoge archeologische waarde en (hoge) archeologische verwachting. Ter plekke van de hoge archeologische waarde hebben zich reeds ontwikkelingen voorgedaan: hier is hoogbouw gerealiseerd voor studenten en starters (City Campus Max). Tevens is er voor de bouw van nieuwe wooneenheden en kantoorruimte van Twogether al een bestemmingsplan onherroepelijk vastgesteld. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen als autonome ontwikkeling in de referentiesituatie en spelen daarom geen rol in de beoordeling van de plansituatie. In het noordelijke puntje van deelgebied 4 is sprake van een hoge archeologische verwachting. Dit is de locatie van Villa Jongerius, die recent is gerestaureerd en is herbestemd. De voorgenomen activiteit voorziet op deze gronden geen verdere ontwikkeling.

Het overige deel van het plangebied betreft een gebied met een archeologische verwachting. Voor het gehele plangebied dat nog invulling behoeft, kan daarom gesteld worden dat de archeologische verwachting gelijk is. De omvang van het programma is echter wel onderscheidend in hun kans op impact op archeologische waarden. Zo wordt gesteld dat hoe meer bebouwing wordt gerealiseerd, des te meer vergraving en heiwerkzaamheden vereist zijn en des te meer compressie van de grondlagen op zal kunnen treden.

Gezien de onzekerheid over de aanwezigheid van archeologische waarden in de ondergrond, is niet op aan te geven of en zo ja of er archeologische effecten zullen optreden. Echter, er kan wel gesteld worden dat de kans op aantasting van archeologische waarden toeneemt naarmate het bebouwingsoppervlak en de bebouwingsdichtheid toeneemt. In programma-alternatief A is sprake van een toename van 186.898 m^2 bvo, in programma-alternatief B is sprake van een toename van 535.981 m^2 bvo en in programma-alternatief C is sprake van een toename van 906.736 m^2 bvo.

In alle programma-alternatieven bestaat de kans dat archeologische waarden beperkt worden aangetast. Er is zeer waarschijnlijk geen sprake van ernstige aantasting van archeologische waarden en er is geen sprake van aantasting van beschermde archeologische monumenten. Gelet op het strategische karakter van de omgevingsvisie is het vooralsnog niet mogelijk rekening te houden met aanwezige archeologische waarden. In de omgevingsvisie worden hiervoor de randvoorwaarden voor verdere planvorming (zoals het bestemmingsplan) meegegeven. Ten tijde van het bestemmingsplan kan (en moet) op inpassingsniveau wel rekening worden gehouden met mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. De realisatie van woningen of bedrijven zal in alle programma-alternatieven zorgen voor bodemberoerende werkzaamheden en hebben daardoor een kans op aantasting van archeologische waarden. Alle programma-alternatieven scoren derhalve negatief (score: -).

Het uitgangspunt is dat er voorafgaand aan ieder initiatief nader archeologisch onderzoek zal moeten worden gedaan. De aandacht gaat hierbij vooral uit naar gebieden met een hoge archeologische

verwachting. Wanneer initiatieven worden ingediend, geldt een onderzoeksplicht bij een oppervlakteverstoring van minstens 100m$^{2.}$.

Cultuurhistorie

Het plangebied omvat diverse cultuurhistorische monumenten en zichtlijnen. De monumenten in het gebied zijn beschermd en zullen in de planontwikkeling behouden blijven en worden ingepast. Deze monumenten worden dus niet aangetast. Wel kan de zichtbaarheid van de historische gebouwen door de mate van verdichting verdwijnen en zijn ze niet meer als zodanig herkenbaar in het plangebied. Er gelden dus meer aandachtspunten vanuit de optiek van cultuurhistorie bij het programma-alternatief C dan bij programma-alternatieven A en B.

Ook kunnen de zichtlijnen vanaf de Domtoren naar omliggende cultuurhistorische waarden, zoals kasteel en landgoed Oudegein worden aangetast door hoogbouw. In de referentiesituatie zorgt hoogbouw voor een sterke verstoring van deze zichtlijn, die nog wordt versterkt door de autonome ontwikkeling Twogether in deelgebied 5. De mate van hoogbouw in het plangebied – en dan met name in deelgebied 5 en 6 waar de zichtlijnen overheen lopen – is bepalend voor het effect op cultuurhistorie en dicteert daarmee de kansen en aandachtspunten waar in de verdere planvorming rekening mee gehouden moet worden. Dit betekent dat programma-alternatief C, waarbij meer verdichting en hoogbouw is voorzien, lastiger inpasbaar is dan programma-alternatieven A en B. Echter, de zichtlijnen beslaan een relatief klein deel in deelgebied 5 en 6, dus inpassing zal ook in programma-alternatief C niet onmogelijk zijn.

Los van een polderrelict (zie hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit) komen zoals gezegd historisch geografische elementen in het plangebied beperkt voor, maar ondergronds is de rijke geschiedenis van Utrecht nog sterk herleidbaar. Deze cultuurhistorische waarden in de ondergrond, zoals de Romeinse Limes en de middeleeuwse ontginning, dienen – waar mogelijk – onaangetast te blijven. Ook hierbij geldt dat programma-alternatief C meer aandachtspunten kent dan programma-alternatieven A en B.

Concluderend kan gesteld worden dat de grootste kans op verstoring van cultuurhistorische waarden geldt voor programma-alternatief C in deelgebied 5 en 6. In deze deelgebieden gelden de meeste aandachtspunten voor de verdere planvorming en de ontwerpopgave. Echter, in de huidige situatie zijn deze waarden tevens niet herkenbaar in het gebied en is het gebied weinig toegankelijk. Om die reden zijn programma-alternatief A en programma-alternatief B neutraal beoordeeld (score: 0) en is programma-alternatief C als zeer negatief beoordeeld (score: -).

Cumulatie van effecten

Voor archeologie kan gesteld worden dat met toenemende bebouwing sprake is van een toename van bodem beroerende activiteiten, zoals heiwerkzaamheden en vergraving. De voorziene ontwikkelingen in het gebied kunnen de negatieve effecten op archeologische kwaliteit versterken.

Er is voor het aspect cultuurhistorie geen sprake van cumulatieve effecten.

15.5 Mitigerende maatregelen

Archeologie

Archeologische waarden kunnen worden beschermd door de bodem waarin deze waarden zich bevinden onaangetast te laten (behoud in situ). De ontwikkelingen voor de Merwedekanaalzone kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden verstoren. Als blijkt dat ontwikkelingen bekende of verwachte archeologische waarden zullen verstoren, is het belangrijk om vrijstellingsmarges te hanteren, namelijk een vergunningplicht voor bodemingrepen voor invulling vanaf 1000m^2. Onderzoek in dit gebied blijft maatwerk en bij het toetsen van bouwplannen moet rekening gehouden worden met de exacte bodemingreep, de gespecificeerde archeologische verwachting en de bodemgesteldheid.

Advies voor verdere planvorming

- Gezocht moet worden naar een strategische inzet van archeologische waarden voor de transformatie van de MWKZ. Waar en hoe kan archeologie de kwaliteit van de planvorming verbeteren? Dit is nu onvoldoende duidelijk uit de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzonde van 23 maart 2017. De waarde en betekenis van verschillende archeologische elementen is hierbij van cruciaal belang (zie ook hieronder ‘Cultuurhistorie’). Als uitwerkingsvraag zou met name de betekenis van de Romeinse Limes voor de ontwikkeling van de MWKZ onderzocht moeten worden. Het zichtbaar maken van de Limes / loop van de Oude Rijn is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

Cultuurhistorie

Door een verdere uitwerking op bestemmingsplanniveau, welstands- en monumentenbeleid, het sloopvergunningenstelsel en koppeling met de historische waardenkaart etc. ontstaat een bredere en sterker beschermingskader voor aanwezige waarden. Als er een harde garantie is dat historische waarden niet aangetast mogen en dus kunnen worden, dan kan bijvoorbeeld – bij welk bebouwingspercentage dan ook – de bebouwing nooit een negatief effect hebben. Steeds zal dan per keer worden afgewogen of nieuwe/andere bebouwing mogelijk is gezien de historische context. Dit kan in de praktijk betekenen dat er op een gegeven moment in die bepaalde opzet van grotere en kleinere nieuwe gebouwen tegen een maximaal bebouwingpercentage wordt aangelopen. Het is de context die leidend is en niet het bebouwingspercentage.

Een aanbeveling hierbij is om op basis van zoneringen specifieke waarden te duiden in het plangebied en delen binnen het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld door eisen aan maximale footprint en bebouwingshoogte, maar belangrijker nog door het benoemen van de specifieke ruimtelijke- en historische waarden in het plangebied die gewaarborgd en/of versterkt dienen te worden. Op sommige locaties is dan meer mogelijk dan op andere locaties.

Zonder bovenstaande is het verlagen van uitgifte- en/of bebouwingspercentage de enige mogelijkheid om impact van nieuwbouw op de cultuurhistorische waarden te beperken. Bij beperking van het uitgiftepercentage zal er meer grip op de kwaliteit van grotere delen van het terrein zijn. Dit heeft alleen zin als dan tegelijkertijd het bebouwingspercentage (ten opzichte van het totale terrein) niet te groot is.

De concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van 23 maart 2017 laat een uitgebreide inventarisatie zien van beeldbepalende en monumentale gebouwen en structuren. Het is echter niet duidelijk welke rol deze elementen spelen in de planvorming. Cultuurhistorie is van oudsher een zeer krachtig middel in het stadsontwerp. Een goed plan en een sterke ontwikkeling kan op die manier weer nieuwe cultuurhistorie produceren. Om cultuurhistorie een effectief middel te laten zijn moet ook duidelijk zijn welk doel er met (het behoud van) cultuurhistorie wordt gediend: welke betekenis hebben de verschillende cultuurhistorische elementen? Die vraag gaat verder dan ‘hoe kunnen we bepaalde elementen het beste conserveren?’. Puur gericht zijn op behoud, zonder nieuwe of toegevoegde betekenis, kan hele ongelukkige situaties opleveren, zoals te zien in Afbeelding 15-8. De cultuurhistorische betekenis van (primaire) elementen als villa Jongerius en Mobach is evident en behoud staat buiten kijf, maar wat heeft die betekenis voor invloed op de transformatie van de MWKZ? Welke aanleiding bieden villa Jongerius en Mobach voor ruimtelijke ontwikkeling? Hoe kunnen zowel de MWKZ als de monumenten aan betekenis winnen? Deze vragen gaan een nog sterkere rol spelen als het gaat om historische landschappelijke elementen, zoals het kanaal, de kanaaldijk en de historische verkaveling. De keuzes die op dit gebied worden gemaakt zijn misschien minder zichtbaar, maar wel zeer ingrijpend voor de ruimtelijke structuur, zoals duidelijk wordt uit de historische kaartenserie in het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit.

Aanbevelingen voor verdere planvorming

- Uit de Omgevingsvisie zou duidelijk moeten worden welke betekenis de verschillende (geïnventariseerde) cultuurhistorische elementen hebben en welke kansen deze bieden voor de ontwikkeling van de MWKZ. Hoe dragen ze bij aan de architectuur van de stad? Dezelfde vraag geldt bij het onderdeel Archeologie. Het betreft uitwerkingsvragen die moeten leiden tot betere planvorming, ruimtelijke samenhang en vervolgens betere stedenbouwkundige en architectonische uitwerking en detaillering.



Afbeelding 15-8 Geconserveerde bebouwing, maar betekenisloze inpassing

15.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

15.6.1 Leemten in kennis

Archeologie

Archeologie wordt gedeeltelijk gebaseerd op beperkte informatie en aannames. Er wordt daarom in het bureauonderzoek en op verwachtings- en beleidskaarten gesproken over verwachtingen. Maar ook voor bekende waarden is niet altijd bekend hoe groot de daadwerkelijke vindplaatsen zijn en hoe deze zijn geconserveerd. Totdat de bodem wordt opengelegd is in feite niet te bepalen of archeologische waarden aanwezig zijn, wat de precieze datering, omvang en dergelijke ervan zijn.

Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2860000 te worden gedaan.

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie is in principe geen sprake van leemten in kennis: alle aanwezige cultuurhistorische waarden zijn bekend en op kaart gezet. Echter, doordat de programma-alternatieven in deze fase van de planvorming nog niet zijn uitgewerkt en nog niet zijn vertaald naar een concrete inpassing, kunnen de exacte effecten op de cultuurhistorie nog niet in beeld worden gebracht. In voorliggend planMER zijn de aanwezige waarden om deze reden benoemd, zodat deze in de verdere uitwerking al aandachtspunten betrokken kunnen worden. Tot slot is het aan te bevelen om – ondanks het gebrek aan juridische en beschermde status – een zichtanalyse uit te voeren naar de zichtlijn Dom – Oudegein.

15.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

Archeologie

Voor het thema archeologie is een evaluatieprogramma niet van toepassing.

Cultuurhistorie

Voor het evaluatieprogramma zijn relevant:

- Het monitoren van de organische ontwikkeling, bijvoorbeeld ruimtelijke verhoudingen;
- Het monitoren van kwaliteit en de wijze van toepassing van nadere ontwikkelingsrichtlijnen, zoals vast te leggen in beleidsdocumenten als bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplannen, monumentenbeleid, welstandsnota etc.;
- Het monitoren van de mate waarin cultuurhistorische waarden behouden blijven, c.q. versterkt worden.

16 VEILIGHEID

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen planontwikkeling op veiligheid beschreven aan de hand van externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico), calamiteiten (hulpverlening en zelfredzaamheid), waterveiligheid en sociale veiligheid. Allereerst wordt ingegaan op het beleidskader (§16.1). Hierna worden het beoordelingskader, de beoordelingscriteria en het studiegebied geïntroduceerd (§16.2) en worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven: de referentiesituatie (§16.3). Op basis hiervan wordt allereerst een effectenoverzicht gepresenteerd, waarna per criterium een korte toelichting wordt gegeven op de effecten (§16.4). De paragraaf sluit af met een conclusie. Tot slot wordt kort ingegaan op de mitigerende maatregelen (§16.5), leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma (§16.6).

16.1 Beleidskader

In Tabel 16-1 is het relevante beleid en regelgeving weergegeven voor de verschillende veiligheidsthema's.

Tabel 16-1 Beleidskader veiligheid

Thema	Beleid of regelgeving	Inhoud & relevantie
Externe veiligheid	Beleid en regeling externe veiligheid inrichtingen(Bevi en (Revi)	In het Bevi en bijbehorende Revi zijn de risiconormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Het besluit en de regeling hebben als doel zowel individuele en groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen
	Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)	In het Bevt zijn de risiconormen voor transportroutes waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt vastgelegd.
	Regeling Basisnet	Het Basisnet beoogt aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. In de Regeling Basisnet zijn de maximaal toelaatbare risico's met bijbehorende risicozones vastgelegd die gemeenten duidelijkheid bieden over waar wel en niet gebouwd mag worden.
	Besluit externe veiligheid buisleidingen	In het Bevb zijn de risiconormen voor buisleidingen vastgelegd, waar rekening mee gehouden moet worden bij ruimtelijke plannen.
Zelfredzaamheid en bereikbaarheid	Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid	In de Handreiking zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot bluswatervoorzieningen en mogelijkheden tot bereikbaarheid
Waterveiligheid	Nieuwe normering primaire waterkeringen, 2017, Rijksoverheid	In 2017 treedt de nieuwe normering voor de primaire waterkeringen in werking. Deze normering is gebaseerd op overstromingskansen in plaats van de huidige overschrijdingskansen van een waterstand. Dit betekent dat de beoordeling van primaire waterkeringen conform nieuw waterveiligheidsbeleid en nieuwe normen zal plaatsvinden. De nieuwe normen geven invulling aan de doelstelling om uiterlijk in 2050 overal een basisbeschermingsniveau van ten minste 105 per jaar te bieden. Er ligt echter geen primaire kering in het plangebied.
	Bodem-, Water- en Milieuplan 2016 - 2021 (vastgesteld 7 dec 2015), Provincie Utrecht	De provincies dragen in samenwerking met Rijkswaterstaat en de waterschappen zorg voor productie, actualisatie en publicatie van overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten. In het Overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) voor de Rijn zijn alle doelen en maatregelen over waterveiligheid opgenomen die eerder in nationale of regionale context zijn vastgesteld en

		waarvoor bestuurlijk en publiek draagvlak bestaat (mede de Deltabeslissingen). Bij het ORBP voor de Rijn nemen de provincies de regie voor het aanleveren van afgestemde regionale informatie aan het Rijk die de regie heeft.
	Handreiking Overstromingsrobuust Inrichten, 2010, Provincie Utrecht	Deze handreiking richt zich op nieuw te realiseren kwetsbare en vitale objecten, en op nieuw te realiseren grootschalige woonwijken en grootschalige bedrijventerreinen. De handreiking geeft een richtlijn bij het selecteren van maatregelen die het gebied robuuster maken zodat het overstromingsgevaar nog verder beperkt wordt.
	Provinciaal Waterplan Utrecht, deelplan KRW 2010-2015, Provincie Utrecht	In het Waterplan stelt de provincie dat zij een overstroming altijd probeert te voorkomen. De eerste pijler van het veiligheidsbeleid is preventie. Hierbij is het voornaamste belang dat de keringen in topconditie verkeren. In het plangebied bevindt zich geen primaire of regionale kering.
	Waterverordening Waterschap de Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht	Het waterschap is verantwoordelijk voor het op orde brengen en houden van het watersysteem. Met de Waterverordening geeft de provincie uitvoering aan de Waterwet. Er is een waterverordening per waterschap. Hierin staan onder andere de normen voor regionale waterkeringen en wateroverlast en regels voor het beheerplan, het peilbesluit, grondwaterbeheer en de legger. Daarnaast is er de Waterverordening provincie Utrecht 2009, met daarin regels voor het provinciaal waterplan, de regionale vaarwegen en de grondwateronttrekkingen
	Keur en Legger, Waterschap de Stichtse Rijnlanden	Het waterbeheer van het waterschap De Stichtse Rijnlanden vormt het beleidskader voor het waterbeheer in het plangebied, dit wordt geregeld door de keur en de legger. De legger is een verzameling kaarten waarin de afmetingen van de wateren en dijken zijn vastgelegd en waarin staat wie welk onderhoud doet.
Sociale veiligheid	Handboek Veilig Ontwerp en Beheer	Geeft achtergrondkennis over sociale veiligheid en een samenvatting van de meest gebruikte methodiek (CPTED) om te komen tot een sociaal veilig ontwerp.

16.2 Beoordelingskader

De effecten voor het thema veiligheid worden bepaald op basis van de beoordelingscriteria uit Tabel 16-2. Onder de tabel volgt per criterium een toelichting op de beoordelingscriteria en gehanteerde methode.

Tabel 16-2 Beoordelingskader veiligheid

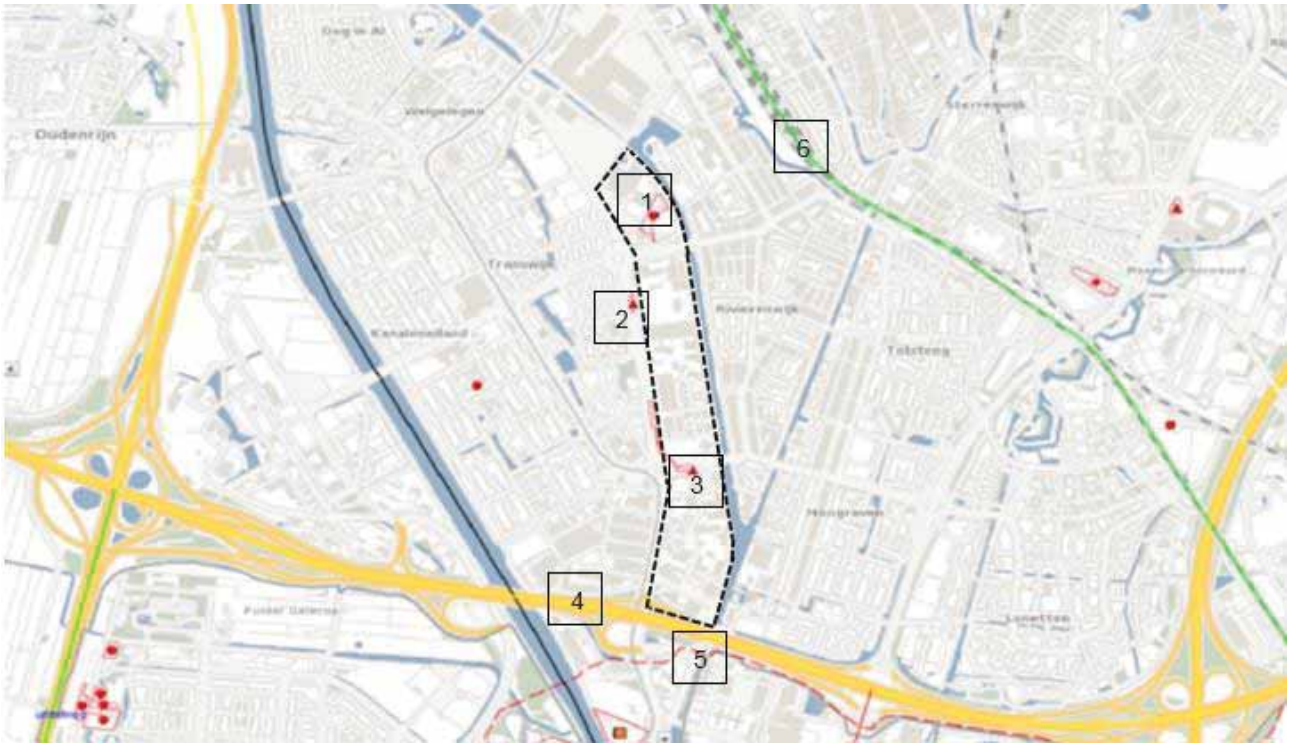
Aspect	Beoordelingscriterium	Meeteenheid
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Toe- of afname aantal (beperkt) kwetsbare objecten in PR10-6 contour / PR plafond
	Groepsrisico	Stijging/daling groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde / Toe- of afname aantal (beperkt) kwetsbare objecten in GR-plafond
Calamiteiten	Zelfredzaamheid en bereikbaarheid	Aantal mogelijkheden om het plangebied te bereiken dan wel te ontvluchten
Waterveiligheid	Veiligheidsniveau waterkering	Kwalitatief op basis van expert judgement
Sociale veiligheid	Effecten sociale veiligheid	Kwalitatieve beoordeling van de mate waarin attractiviteit verandert

Studiegebied

Voor externe veiligheid wordt met behulp van de provinciale risicokaart[20] gekeken naar de risicobronnen die in de nabije omgeving van het plangebied liggen.



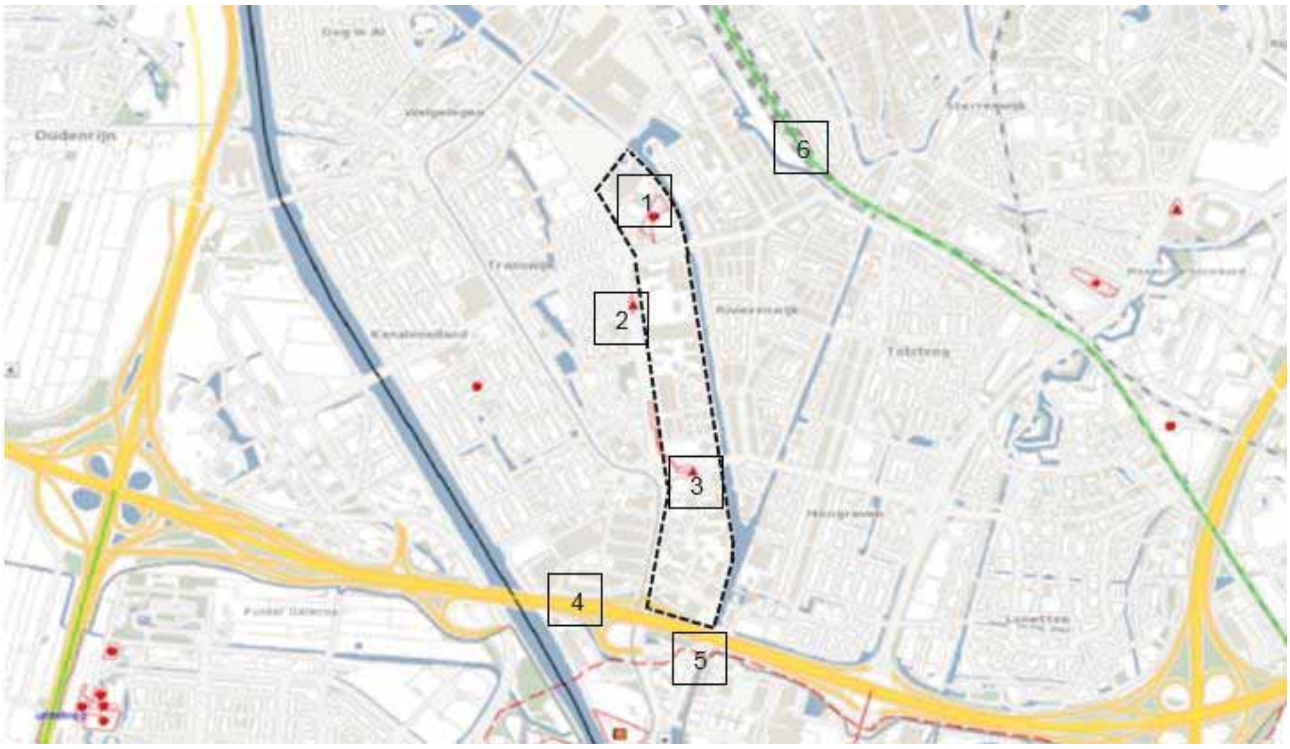
Afbeelding 16-1 geeft de omgeving weer van het plangebied. Het plangebied en nabije omgeving is tevens het studiegebied.



Afbeelding 16-1 Risicobronnen omgeving plangebied Merwedekanaalzone [bron: provinciale risicokaart]

[20] Website: www.risicokaart.nl

In



Afbeelding 16-1 is te zien dat zich diverse risicobronnen in de omgeving van de Merwedekanaalzone bevinden. Het betreft:

1. Nuon Power Generation Kanaleneiland (opslagtank brandbare vloeistoffen).
2. Q8 Tankstation Europalaan
3. BP Tankstation Beneluxlaan
4. Rijksweg 12 (A12)
5. Olieleiding Defensie Pijpleiding Organisatie
6. Spoortraject (t.h.v. Utrecht Centraal)

Risicobron 1 valt niet onder het type Bevi inrichting. Externe veiligheidsrisico's hoeven daarom in principe niet beschouwd te worden. Desondanks dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat er brandbare stoffen opgeslagen worden. In geval van een calamiteit kan er sprake zijn van aanzienlijke hittestraling, waar rekening mee gehouden moet worden bij de realisatie van nieuwe gebouwen nabij het bedrijf. Bovendien moet het bedrijf bereikbaar blijven voor hulpverleningsdiensten in geval van een calamiteit. Ten westen van het plangebied ligt een zwembad (zie rode stip) waar chloor wordt opgeslagen als ook het Amsterdam-Rijnkanaal waar transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De afstand tussen het plangebied en beide risicobronnen is dusdanig groot (meer dan 300 meter) dat deze bronnen geen risico vormen voor de beoogde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De risicobronnen 2 tot en met 6 worden beschouwd bij de paragrafen 16.3 en 16.4.

Met betrekking tot calamiteiten wordt gekeken in hoeverre het plangebied bereikbaar is voor hulpverleningsdiensten en te ontvluchten is voor aanwezigen in het plangebied. Het studiegebied is in dit geval het plangebied zelf.

Gezien het detailniveau van de omgevingsvisie wordt met betrekking tot sociale veiligheid gekeken naar de verandering in attractiviteit ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied. Hierbij wordt gekeken naar de nabije omgeving van het plangebied, waar zich met name woonwijken bevinden.

Plaatsgebonden risico

Aan de hand van de risicoafstanden, weergegeven op de risicokaart en in de in paragraaf 1.1 genoemde beleidskaders, wordt gekeken of er meer of minder (beperkt) kwetsbare objecten in de voor het plaatsgebonden risico (PR) geldende risicozones komen te liggen. Voor inrichtingen (bedrijven) en buisleidingen geldt hiervoor de $PR10^{-6}$ contour. Voor transportroutes geldt volgens de Regeling Basisnet een PR-plafond ($PR10^{-6}$ contour).

Tabel 16-3 Beoordelingskader plaatsgebonden risico

Score	Omschrijving
++	Geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond / de PR10^{-6} contour en/of er liggen géén (beperkt) kwetsbare objecten of alleen beperkt kwetsbare objecten in het PR-plafond / de PR10^{-6} contour
+	Geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond / de PRO10^{-6} contour en/of afname aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het PR-plafond / de PR10^{-6} contour
0	Geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond / de PR10^{-6} contour en/of géén of geen wijziging van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het PR-plafond / de PR10^{-6} contour
-	Geen dreigende overschrijding van het PR-plafond óf geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond / de PR10^{-6} contour maar wel een toename van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het PR-plafond / de PR10^{-6} contour
--	Overschrijding van het PR-plafond / de PR10^{-6} contour en/of toename van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het PR-plafond / de PR10^{-6} contour

Groepsrisico

Met betrekking tot het groepsrisico (GR) wordt gekeken naar een al dan niet te verwachten toe- of afname van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Gekeken wordt naar het invloedsgebied (1% letaliteitsafstand) en het aantal mensen binnen het invloedsgebied. Dit gebeurt op basis van een grove inschatting, onder andere gebaseerd op kengetallen uit de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (ministerie van VROM, BZK en IPO, november 2007). Uitgangspunt voor het bepalen van de hoogte van het groepsrisico is: hoe groter het aantal mensen in het invloedsgebied, hoe hoger het groepsrisico.

Voor transportroutes geldt een GR-plafond (is gelijk aan de PR10^{-7} en de PR10^{-8}-contour), waarbinnen al dan geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. Aanvullend wordt ook stil gestaan bij het zogeheten plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit is een zone van 30 meter vanaf de rand van het asfalt, waarbinnen risico's kunnen optreden ten gevolge van een plasbrand (hittestraling).

Tabel 16-4 Beoordelingskader groepsrisico

Score	Omschrijving
++	Geen (dreigende) overschrijding van het GR-plafond en er liggen géén (beperkt) kwetsbare objecten of alleen beperkt kwetsbare objecten in het GR-plafond / afname van het GR tot een niveau onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde
+	Geen (dreigende) overschrijding van het GR-plafond en afname van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het GR-plafond / afname van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde
0	Geen (dreigende) overschrijding van het GR-plafond en of geen wijziging van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het GR-plafond / geen verandering in de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde.
-	Dreigende overschrijding van het GR-plafond óf geen (dreigende) overschrijding van het GR-plafond met toename van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het GR-plafond / toename van het GR onder de oriëntatiewaarde
--	Overschrijding van het GR-plafond en toename van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten in het GR-plafond / toename van het GR boven de oriëntatiewaarde

Aanvullend op bovengenoemde beoordelingswijze wordt ook gekeken of er gebouwen liggen in het plasbrandaandachtsgebied.

Calamiteiten

In het kader van calamiteiten wordt gekeken naar de mogelijkheden voor hulpverlening. Doorgaans wordt in deze context rekening gehouden met de aspecten bereikbaarheid en bluswatercapaciteit. Doordat over bluswatercapaciteit in deze fase nog niets bekend is, wordt alleen ingegaan op de effecten op

bereikbaarheid. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden voor aanwezigen in het plangebied om zichzelf in veiligheid te brengen (zelfredzaamheid). Voor de effectbeoordeling wordt dus uitsluitend gekeken naar het aantal bereikbaarheidsroutes en ontvluchtingsroutes. Minimaal wenselijk is in ieder geval dat een gebied vanuit twee richtingen te bereiken dan wel te ontvluchten is en bij voorkeur niet via dezelfde routes.

Tabel 16-5 Beoordelingskader calamiteiten

Score	Omschrijving
++	Toename van het aantal mogelijkheden waarop hulpverleningsdiensten het plangebied kunnen bereiken en waarop aanwezigen in het plangebied het gebied kunnen ontvluchten.
+	Geringe toename van het aantal mogelijkheden waarop hulpverleningsdiensten het plangebied kunnen bereiken en waarop aanwezigen in het plangebied het gebied kunnen ontvluchten.
0	Geen verandering in het aantal mogelijkheden waarop hulpverleningsdiensten het plangebied kunnen bereiken en waarop aanwezigen in het plangebied het gebied kunnen ontvluchten.
-	Geringe afname van het aantal mogelijkheden waarop hulpverleningsdiensten het plangebied kunnen bereiken en waarop aanwezigen in het plangebied het gebied kunnen ontvluchten.
--	Afname van het aantal mogelijkheden waarop hulpverleningsdiensten het plangebied kunnen bereiken en waarop aanwezigen in het plangebied het gebied kunnen ontvluchten.

Waterveiligheid

Voor het aspect Waterveiligheid wordt het volgende beoordelingskader gehanteerd, zie Tabel 16-6. Op basis van expert judgement wordt beoordeeld of de voorgenomen activiteit leidt tot effecten op de waterveiligheid in het plangebied.

Tabel 16-6 Beoordelingskader waterveiligheid

Score	Omschrijving
++	Sterke verbetering van de waterveiligheid ten gevolge van het overstromingsrisico
+	Lichte verbetering van de waterveiligheid ten gevolge van het overstromingsrisico
0	Geen verandering van het waterveiligheidsniveau ten gevolge van het overstromingsrisico
-	Lichte verslechtering van de waterveiligheid ten gevolge van het overstromingsrisico
--	Sterke verslechtering van de waterveiligheid ten gevolge van het overstromingsrisico

Sociale veiligheid

Voor de beoordeling van sociale veiligheid wordt doorgaans gekeken naar aspecten zoals zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en attractiviteit. Vanwege het detailniveau waarop deze studie zich bevindt, is het nog niet mogelijk te beoordelen op de aspecten zichtbaarheid, eenduidigheid en toegankelijkheid. Het aspect attractiviteit daarentegen wel. Voor attractiviteit kan namelijk worden aangenomen dat woongebieden over het algemeen aantrekkelijker zijn dan bedrijventerreinen om doorheen te fietsen of te wandelen. Voor omwonenden in de omgeving van het plangebied zal het aantrekkelijker zijn wanneer zich, naast uitsluitend bedrijven, ook andere functies in het plangebied gerealiseerd worden. Doordat in deze studie nu nog alleen informatie bekend is over de invulling van functies (en omvang daarvan), wordt uitsluitend aandacht besteed aan het aspect attractiviteit.

Tabel 16-7 Beoordelingskader sociale veiligheid

Score	Omschrijving

++	Verbetering van sociale veiligheid (attractiviteit)
+	Geringe verbetering van sociale veiligheid (attractiviteit)
0	Geen verandering / effecten op het gebied van sociale veiligheid (attractiviteit)
-	Geringe verslechtering van sociale veiligheid (attractiviteit)
--	Verslechtering van sociale veiligheid (attractiviteit)

16.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Plaatsgebonden risico

Zoals omschreven onder 'studiegebied' in paragraaf 16.2 is een aantal risicobronnen relevant, namelijk:

- Q8 Tankstation Europalaan
- BP Tankstation Beneluxlaan
- Rijksweg 12 (A12)
- Olieleiding Defensie Pijpleiding Organisatie
- Spoortraject (t.h.v. Utrecht Centraal)

In deze paragraaf wordt beschouwd in hoeverre er in de huidige situatie in het plangebied (beperkt) kwetsbare objecten ((beperkt) kwb's) liggen in de $PR10^{-6}$-contour van de risicovolle inrichtingen en buisleiding[21] en binnen de PR-plafonds van de transportroutes[22].

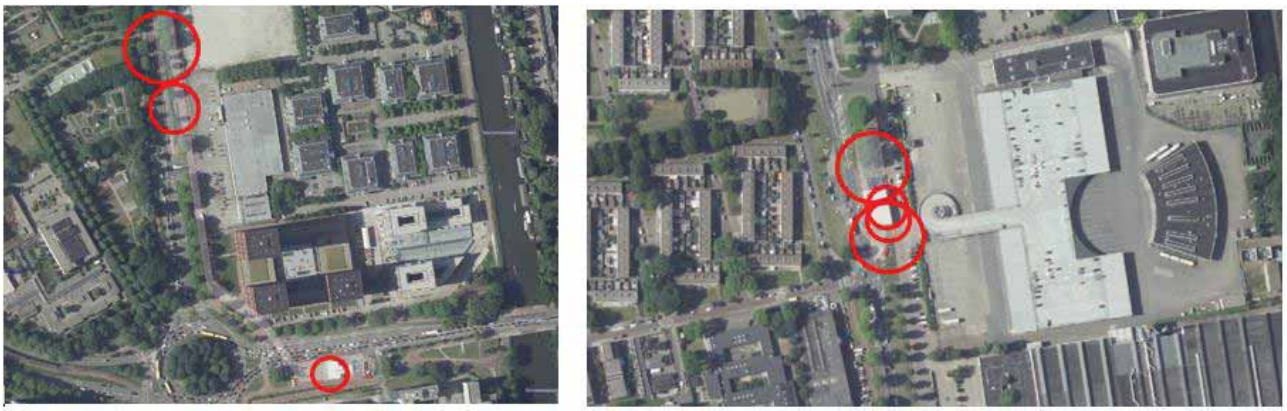
Tabel 16-8 Plaatsgebonden risicocontouren Merwedekanaalzone

Risicobron	$PR10^{-6}$ contour (en PR-plafond)	(Beperkt) kwb's in PR10-6 contour
Q8 Tankstation Europalaan	25 meter	Geen beperkt kwb's in $PR10^{-6}$ contour
BP Tankstation Beneluxlaan	35 meter	Geen beperkt kwb's in $PR10^{-6}$ contour
Rijksweg 12 (A12)	35 meter	Geen beperkt kwb's in $PR10^{-6}$ contour
Olieleiding Defensie Pijpleiding Organisatie	0 meter	$PR10^{-6}$ contour is niet van toepassing
Spoortraject	0 meter	$PR10^{-6}$ contour is niet van toepassing

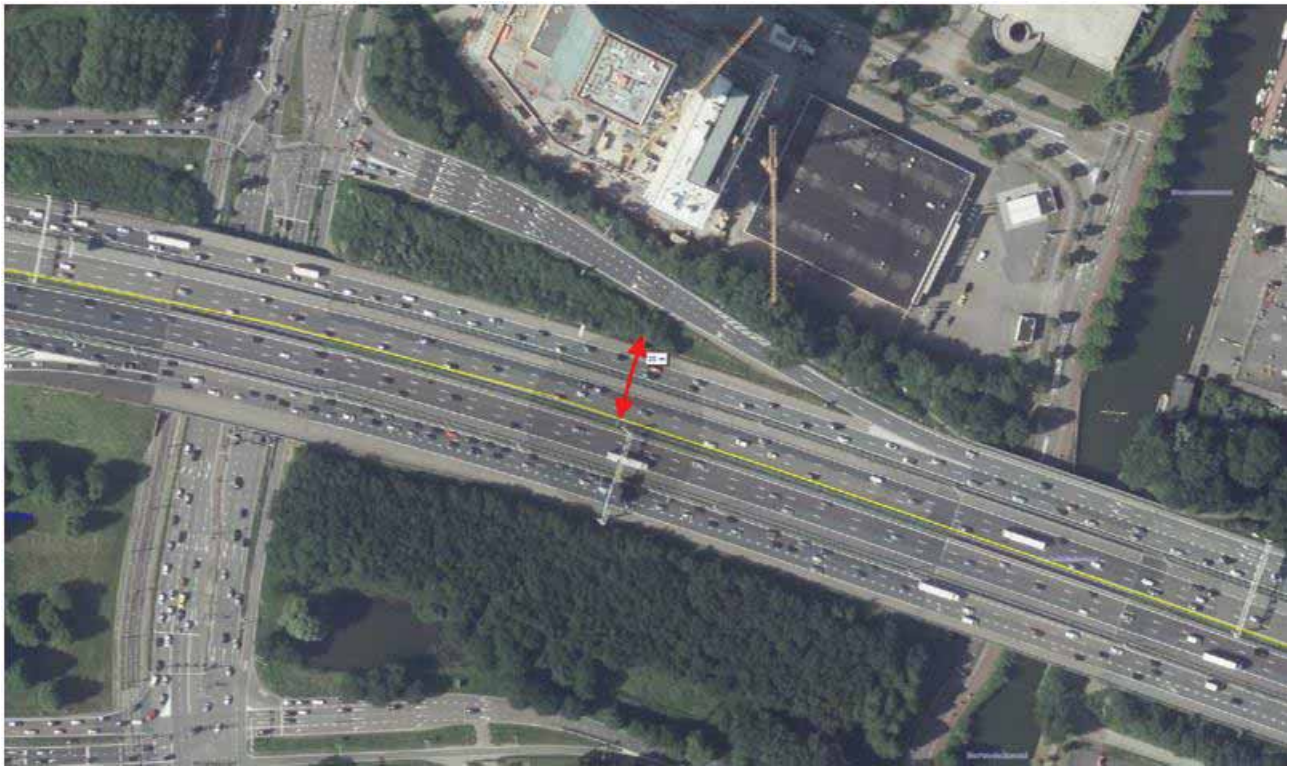
Zie onderstaand de $PR10^{-6}$ contouren van de tankstations (van de vulpunten, de reservoirs en de afleverinstallaties).

Er liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten in de $PR10^{-6}$ contouren van de tankstations. Hetzelfde geldt voor de A12: er liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten in de $PR10^{-6}$ contour van de A12.

[21] Bron: *provinciale risicokaart*
[22] Bron: *Regeling Basisnet*



Afbeelding 16-2 PR 10-6 contouren tankstations



Afbeelding 16-3: PR10^{-6} contour A12

Groepsrisico

Voor bovengenoemde risicobronnen wordt in deze paragraaf beschouwd hoe hoog het groepsrisico naar verwachting is.

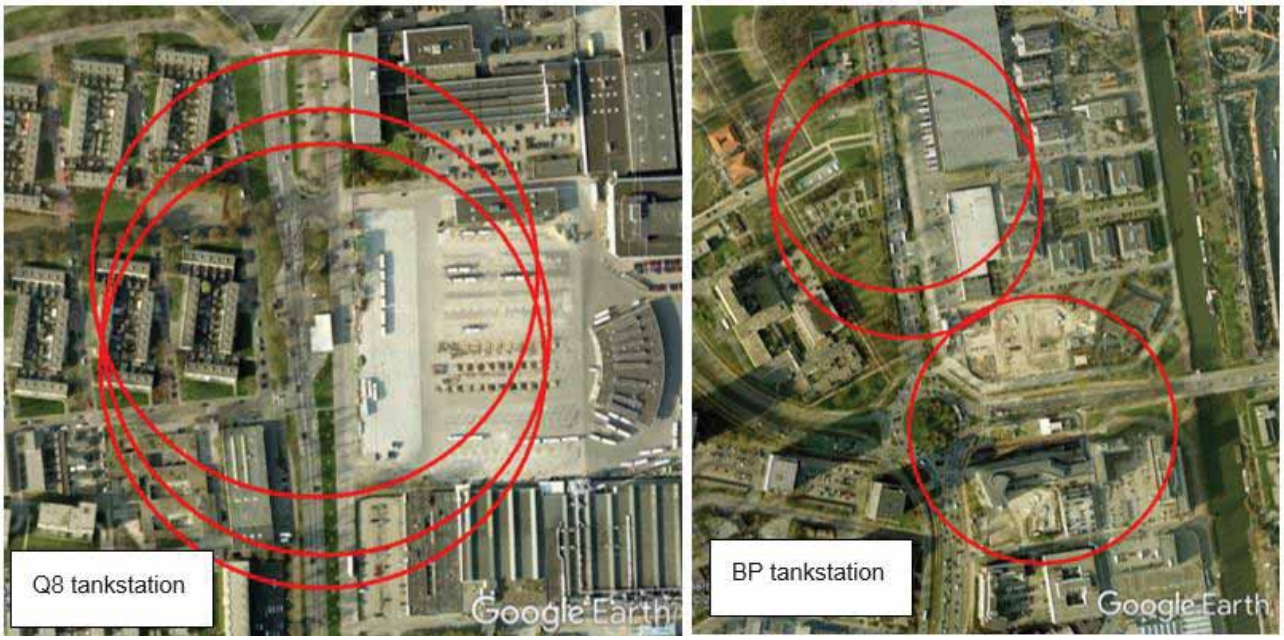
Tabel 16-9 Groepsrisico Merwedekanaalzone

Risicobron	Invloedsgebied	Hoogte GR / (beperkt) kwb's in GR plafond
Q8 Tankstation Europalaan (vergunde jaar doorzet LPG 499 m3)	Invloedsgebied 150 meter conform REVI	< 1.0 x de oriëntatiewaarde[23]

[23] Bron: Document *GR-tabel voor LPG-tankstations die voldoen aan het LPG-convenant, RIVM (Centrum Externe Veiligheid), 30 oktober 2009*. Doordat zich naar verwachting niet meer dan 330 personen bevinden binnen het invloedsgebied, kan volgens bovengenoemd document aangenomen worden dat de oriëntatiewaarde niet zal worden overschreden.

BP Tankstation Beneluxlaan (vergunde jaar doorzet LPG 999 m3)	Invloedsgebied 150 meter	< 1.0 x de oriëntatiewaarde[24]
Rijksweg 12 (A12)	GR-plafond niet aanwezig Geen objecten in de PAG	Geen (beperkt) kwb's in GR-plafond
Olieleiding Defensie Pijpleiding Organisatie	45 meter[25]	GR is niet van toepassing
Spoortraject	GR plafond (10-8): 145 meter	Geen (beperkt) kwb's in GR-plafond

Met behulp van de Revi en de website https://globespotter.cyclomedia.com wordt de grootte van het invloedsgebied aangeduid, zie Afbeelding 16-4 (invloedsgebied van 150 meter is aangeduid met de gele cirkel). Op de afbeelding is te zien dat het invloedsgebied van de tankstations de grenzen van het plangebied overschrijden.



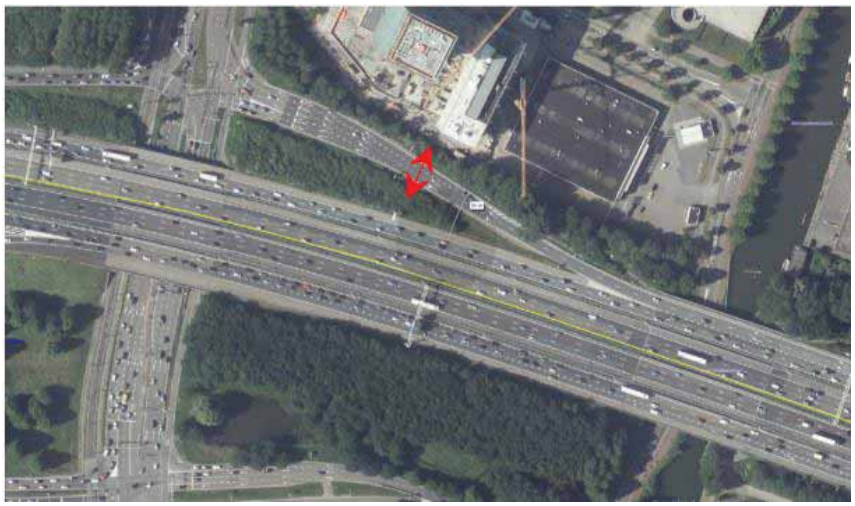
Afbeelding 16-4 Invloedsgebied tankstations

Het plangebied bevindt zich ten oosten van de Europapaan. In het deel van het invloedsgebied van de Q8 dat de plangrenzen van de Merwedekanaalzone overschrijdt bevinden zich (delen van) bedrijven en een parkeerplaats. In het invloedsgebied van het BP tankstation bevindt zich een (relatief nieuw) appartementencomplex met winkels eronder.

Plasbrandaandachtsgebied

Onderstaande afbeelding geeft de ligging weer van het plangebied ten opzichte van het PAG van de A12. In de huidige situatie liggen geen gebouwen in het PAG van 30 meter van de A12. Het spoortraject ligt op meer dan 600 meter afstand. Als hier sprake is van een PAG, betekent dit dat het PAG van het spoortraject niet in de buurt komt van het plangebied.

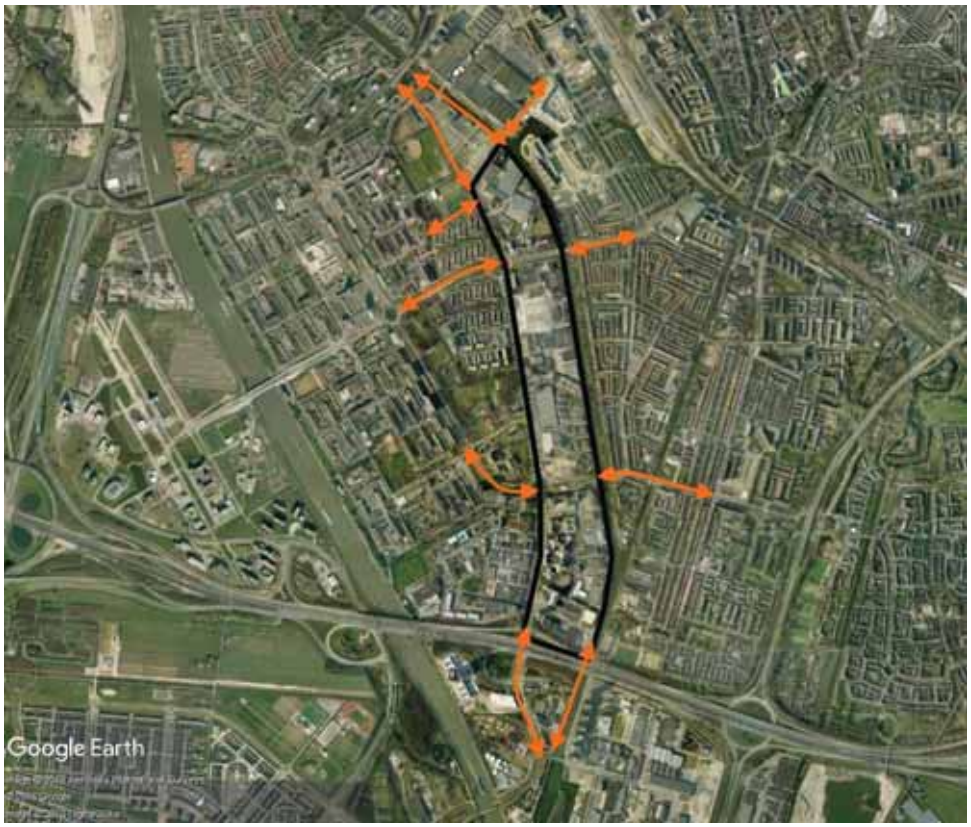
[24] Bron: idem als bij voetnoot 5.
Doordat zich hier naar verwachting niet meer dan 300 personen bevinden binnen het invloedsgebied, kan volgens het document GR-tabel voor LPG-tanlstations die voldoen aan LPG-convenant worden aangenomen dat de oriëntatiewaarde niet zal worden overschreden.
[25] In het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, versie 2016) staat aangegeven dat er geen sprake is van een groepsrisico wanneer bebouwing met een bevolkingsdichtheid van 255 personen per hectare op minimaal 45 meter afstand blijft.



Afbeelding 16-5: Plasbrandaandachtsgebied A12

Calamiteiten

Het plangebied is via meerdere wegen te bereiken dan wel te ontvluchten, zie oranje pijlen in Afbeelding 16-66.



Afbeelding 16-6 Bereikbaarheidsroutes en ontsluitingsroutes Merwedekanaalzone

Vanwege de vele bereikbaarheidsroutes en ontsluitingsroutes is Merwedekanaalzone voor hulpverleningsdiensten op meer dan voldoende manieren te bereiken. Aanwezigen in de Merwedekanaalzone hebben eveneens meer dan voldoende mogelijkheden het gebied te ontvluchten.

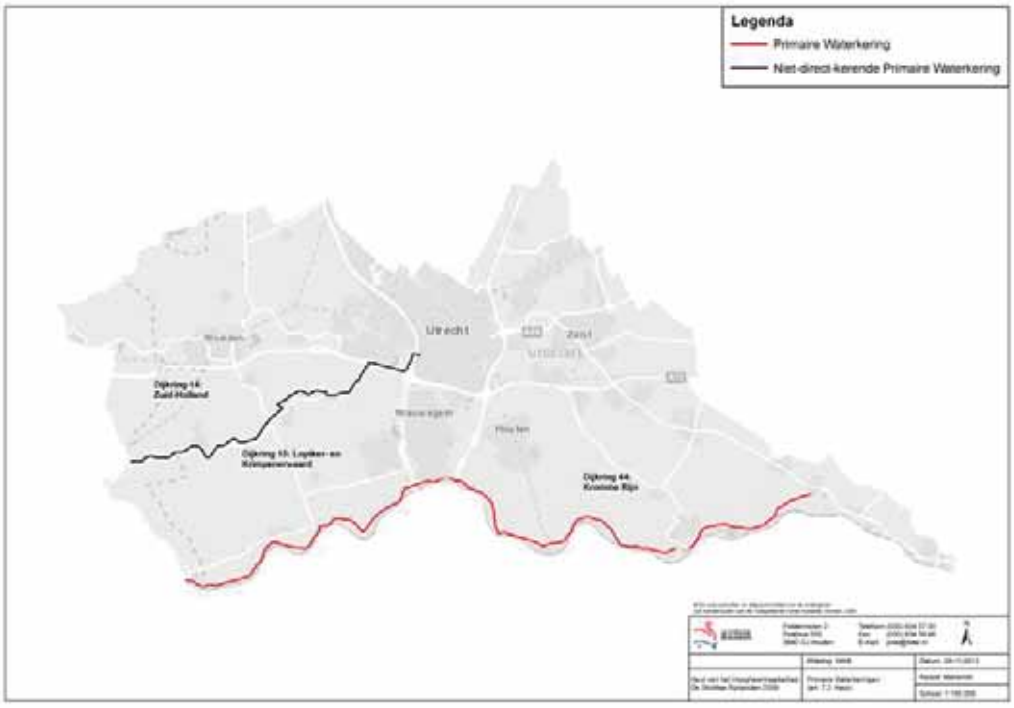
Waterveiligheid

Voor het aspect waterveiligheid is met name de ontwikkeling van de Wilhelminawerf van belang (zie Afbeelding 16-7). De Wilhelminawerf is een woonprogramma rond een nieuw uit te graven binnenhaventje aan het Merwedekanaal. Deze ontwikkeling is in dit planMER beschouwd als autonome ontwikkeling en wordt daarom niet in de effectbeoordeling betrokken.

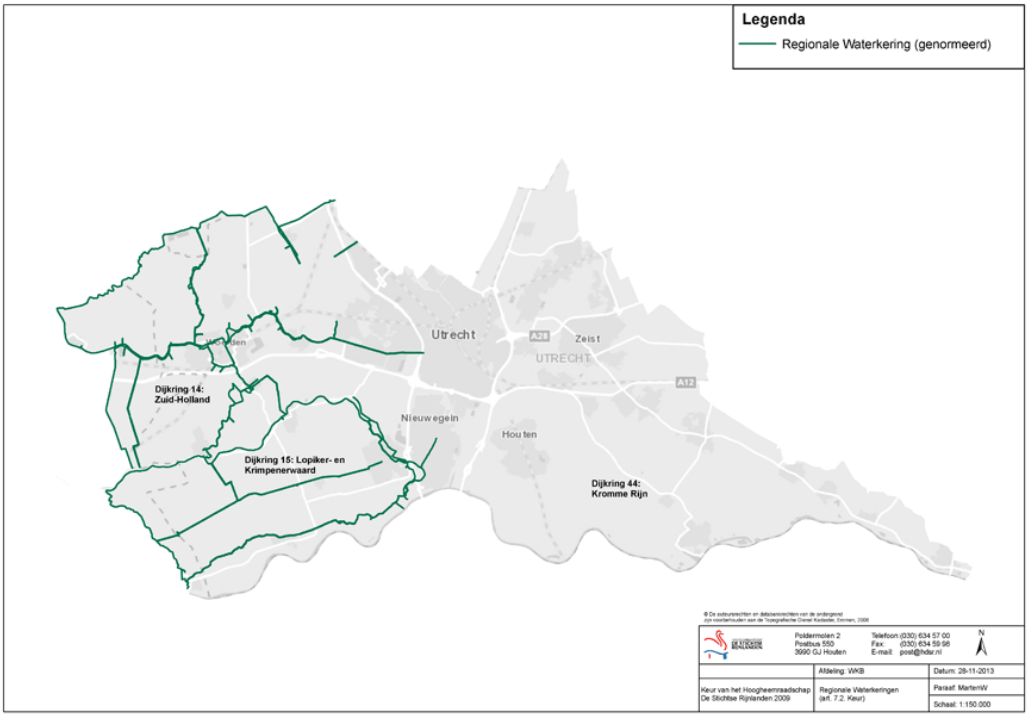


Afbeelding 16-7 Wilhelminawerf

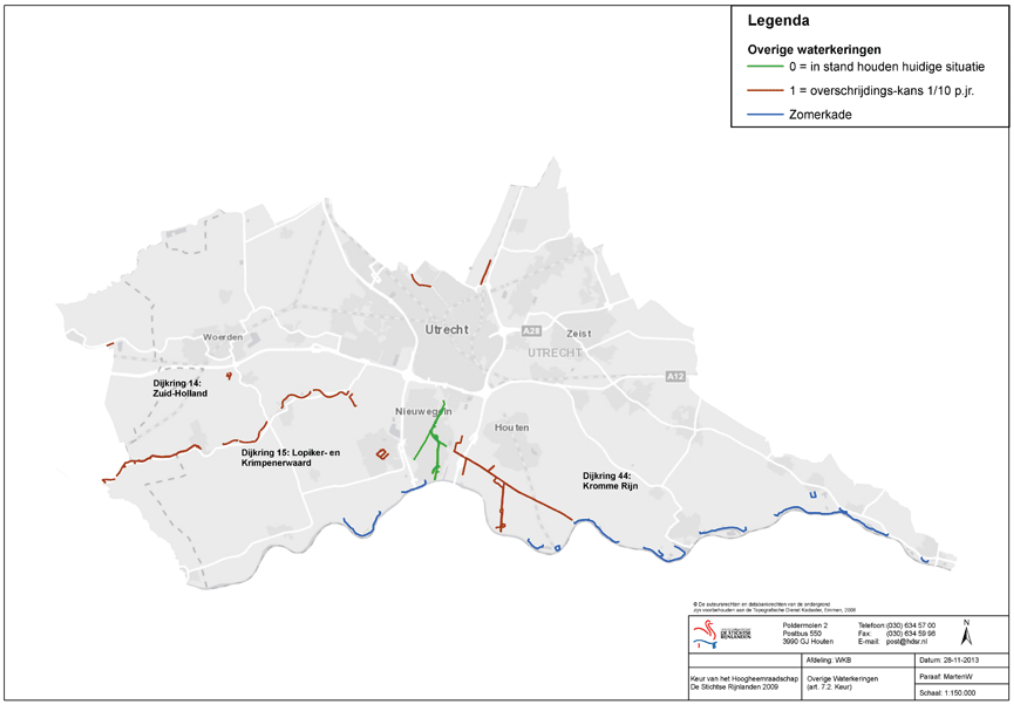
Onderstaande kaarten (Afbeelding 16-8, Afbeelding 16-9 en Afbeelding 16-10) geven respectievelijk de primaire, regionale en overige waterkeringen weer in het gebied van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. In het plangebied liggen geen primaire, regionale of overige waterkeringen. Regionale keringen zijn vooral bedoeld om wateroverlast te voorkomen (ook wel aangeduid met de term ‘Droge Voeten’), maar niet zozeer om levensbedreigende situaties te voorkomen. Het plangebied is beschermd door verderop gelegen keringen.



Afbeelding 16-8 Primaire waterkeringen van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden



Afbeelding 16-9 Regionale waterkeringen van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden



Afbeelding 16-10 Overige waterkeringen van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden

Sociale veiligheid

Zoals aangegeven in paragraaf 16.2 gaat het bij sociale veiligheid om aspecten als zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en attractiviteit. Voorliggend planMER betrekt in de beoordeling van sociale veiligheid in deze fase hoofdzakelijk het deelaspect attractiviteit. Reden hiervoor is dat andere aspecten, zoals zichtbaarheid, eenduidigheid en toegankelijkheid nog niet te beoordelen zijn. Momenteel voorziet het plangebied in verschillende functies, waaronder kantoren en bedrijven, recreatieve voorzieningen (onder andere Vechtclub XL en een skatehal), detailhandel en woningen. Met de voorgenomen autonome

ontwikkelingen komen hier nog meer kantoren en horecavoorzieningen bij. Er zijn goede fietsvoorzieningen, busverbindingen en er is een tramhalte aanwezig.

Er is een veelvoud aan gebruiksfuncties en verkeersmodaliteiten, waardoor het gebied qua functieaanbod aantrekkelijk kan zijn en er naar verwachting wel enige sociale controle is. Desondanks kan het, door de aanwezigheid van een groot aantal kantoren en bedrijvigheid, die in de avond- en nachtelijke uren en in het weekend grotendeels gesloten zullen zijn, voor fietsers en voetgangers als onveilig worden ervaren. Dit speelt met name in de deelgebieden 5 en 6, zie onderstaande afbeeldingen (Afbeelding 16-11a, b en c). In deelgebied 5 is bovendien sprake van leegstand, wat de sociale veiligheid niet ten goede komt.







Afbeelding 16-11a, b en c. Deelgebied 4 *Deelgebied 5* *Deelgebied 6*

16.4 Effectbeoordeling

In Tabel 16-10 zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het thema veiligheid samengevat voor de plansituatie na transformatie van de Merwedekanaalzone van bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium toegelicht.

Tabel 16-10 Effectbeoordeling veiligheid

Criterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0
Groepsrisico	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Calamiteiten	0	0	0	-	-	-	-
Waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0
Sociale veiligheid (attractiviteit)	0	+	+	+	+	+	+

Plaatsgebonden risico

Als gevolg van de voorgenomen plan ontwikkeling komt er in het plangebied ruimte voor extra woningen, worden bestaande kantoren benut en komen er verschillende publieksfuncties. Net als in de huidige situatie liggen er geen (beperkt) kwetsbare objecten in de $PR10^{-6}$ contour van de tankstations en de rijksweg 12 (A12). Voor de toekomstige situatie moetende voorgenomen planontwikkeling buiten de $PR10^{-6}$ contour van de genoemde risicobronnen blijven. Wettelijk bepaald is dat (beperkt) kwetsbare objecten niet toegestaan zijn in een $PR10^{-6}$ contour. Ervan uitgaande dat hier rekening mee wordt gehouden, heeft de ontwikkeling van Merwedekanaalzone geen effect (score: 0) c.q. kent geen aandachtspunten vanuit de bestaande risicobronnen. De programma-alternatieven zijn hierin niet onderscheidend.

Groepsrisico

Het groepsrisico is alleen relevant bij beide tankstations, omdat uitsluitend van deze risicobronnen het invloedsgebied de plangrenzen van de Merwedekanaalzone overschrijden. Gezien de omschreven ontwikkelingen is het aannemelijk dat ter hoogte van Q8 tankstation (deelgebied 5) diverse ontwikkelingen (met name woningbouw) gaan plaatsvinden. Er kan echter nog niet gesteld worden of en in welke mate het groepsrisico zal veranderen. De hoogte van het groepsrisico is immers afhankelijk van het aantal mensen in het invloedsgebied. De realisatie van appartementen relatief dicht in de buurt van het tankstation zal een mogelijk negatief effect hebben (toename van het GR, hoger dan de oriëntatiewaarde, score: --). Realisatie van appartementen die verder van de risicobron af worden gerealiseerd leidt tot een groepsrisico dat niet of nauwelijks verandert (score: 0).

Ter hoogte van het BP tankstation (zuidzijde plangebied) worden geen ingrijpende ontwikkelingen verwacht, aangezien zich hier een relatief nieuw appartementencomplex bevindt. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat deze nu al gesloopt of herbestemd zal worden. Hierdoor verandert hier het aantal mensen in het invloedsgebied niet en blijft het groepsrisico gelijk (score: 0). Vanwege het feit dat er twee risicobronnen zijn waar de voorgenomen ontwikkelingen kunnen leiden tot een verandering in het groepsrisico en een toename verwacht wordt waardoor het groepsrisico dat al hoger was dan de oriëntatiewaarde nog hoger wordt, treedt er een negatief effect op. Dit leidt tot een zeer negatieve beoordeling (score: - -). Door de gemeente is aangegeven dat er voor de Q8 een overeenkomst is die er op neerkomt dat LPG verkoop moet worden gestopt zodra het een conflict geeft met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de BP vinden er momenteel besprekingen plaats over een mogelijke beëindiging van de verkoop van LPG. Als beide overeenkomsten daadwerkelijk van kracht zijn of worden, dan zijn er van externe veiligheidsrisico's bij de tankstations geen sprake meer en vervalt het negatieve effect. Voor nu worden de negatieve effecten nog wel opgenomen. Doordat nog niet exact bekend is, waar wat gerealiseerd gaat worden kunnen er geen onderscheidende effecten aangeduid worden.

Plasbrandaandachtsgebied

De plasbrandaandachtsgebieden van de A12 en het nabij gelegen spoortraject overschrijden de plangrenzen van de Merwedekanaalzone niet. De PAG levert daarom geen knelpunten op voor de beoogde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Calamiteiten

Door de toename van het aantal woningen en dus het aantal mensen in het gebied zal de verkeersdrukte toenemen, zo blijkt ook uit het deelonderzoek verkeersveiligheid. Verkeersdrukte kan de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten belemmeren. Met name bij programma-alternatief C is sprake van een afname van de bereikbaarheid van het autoverkeer. Op de Europalaan ten noorden van de Beneluxlaan blijkt uit het verkeersonderzoek dat in de avondspits een knelpunt ontstaat in zuidelijke richting. Waar knelpunten ontstaan voor het verkeer, wordt voor de beoordeling van het aspect bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten uitgegaan van dezelfde beoordeling als gehanteerd in het verkeersonderzoek. Dit betekent dat programma-alternatief C zeer negatief (score: - -) scoort, programma-alternatief B negatief (score: -) en programma-alternatief A neutraal (score: 0). Voor een compleet beeld van de effecten per alternatief met betrekking tot autoverkeer wordt verwezen naar de verkeersparagraaf.

Bij calamiteiten draait het naast bereikbaarheid ook om mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen dan wel het gebied te ontvluchten. Doordat er voldoende ontsluitingsroutes zijn (mensen hoeven niet met de auto te vluchten), zijn de mogelijkheden om te ontvluchten voldoende. De voorgenomen ontwikkelingen beïnvloeden dit naar verwachting niet. Dit leidt tot een neutrale effectbeoordeling (score: 0).

Bereikbaarheid en ontvluchting tezamen leiden tot een negatieve score (score: -), voor programma-alternatief C. Negatieve effecten bij programma-alternatief B zijn minder sterk, maar worden toch aangeduid als negatief (score: -). Programma-alternatief A wordt neutraal beoordeeld (score: 0).

Waterveiligheid

Het voornemen leidt niet tot een wijziging van de overstromingsrisico's. Er bevinden zich geen primaire, regionale of overige waterkeringen in het plangebied. Deze kunnen daarmee ook niet aangetast worden en leiden dus niet tot een verbetering of verslechtering van de waterveiligheid in het plangebied. Keringen worden ontworpen aan de hand van een maximaal toelaatbare jaarlijkse overschrijdingskans. De waterstand die hierbij hoort wordt de maatgevende hoogwaterstand genoemd. De voorgenomen activiteit heeft geen

invloed op de keringen, omdat deze niet aanwezig zijn in het plangebied. De beïnvloeding van de maatgevende hoogwaterstand door de voorgenomen activiteit is dus ook nihil. De effecten op waterveiligheid zijn daarom als neutraal beoordeeld (score: 0) voor alle programma-alternatieven.

Voor effecten ten aanzien van de afwatering bij overmatige regenval wordt verwezen naar het hoofdstuk Bodem en Water (hoofdstuk 11).

Sociale veiligheid

De voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied leiden naar verwachting tot een verbetering op het gebied van attractiviteit (als onderdeel van sociale veiligheid). Zoals ook gesteld in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (23 maart 2017) wordt de Merwedekanaalzone een levendig stadsdeel. Openbare ruimte wordt speels ingericht en nadrukkelijke aandacht wordt besteed aan een aantrekkelijke omgeving. Detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen krijgen in plek in het gebied, waardoor plinten levendiger zullen worden. Het gebied zal hierdoor meer mensen aantrekken, ook in de avonduren., waardoor het gebied aantrekkelijk wordt en de sociale controle toeneemt. Aandacht gaat ook uit naar de realisatie van een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk. Hoe de invulling van de voorgenomen ontwikkelingen eruit komt te zien, is nog niet bekend. Hierdoor zijn er nog teveel open eindjes om te stellen dat de sociale veiligheid als geheel aanzienlijk verbetert. Wel wordt aangenomen dat het totale gebied en in het bijzonder voor deelgebied 5 waar nu sprake is van leegstand, door de realisatie van onder andere woonfuncties het gebied aantrekkelijker zal worden. Dit is positief van invloed op sociale veiligheid (score: +). De programma-alternatieven zijn hierin naar verwachting niet onderscheidend.

16.5 Mitigerende maatregelen

Er worden enkel op het gebied van externe veiligheid negatieve effecten verwacht. Om een negatief effect op het gebied van externe veiligheid (groepsrisico) te voorkomen dan wel te beperken is de volgende mitigerende maatregel mogelijk:

- Realisatie van bebouwing waar mensen verblijven zover mogelijk bij de tankstations vandaan, zoveel als mogelijk buiten het invloedsgebied van 150 meter.
- Overeenkomst in werking stellen dat LPG verkoop bij tankstations wordt gestopt.
- Zorgen voor een calamiteitenroute voor hulpverleningsdiensten.
- Om zelfredzaamheid te bevorderen zullen bij de inrichting van gebouwen en/of deelgebieden vluchtwegen uit de richting van een risicobron gerealiseerd moet worden.

Bouwkundige of technische maatregelen die effecten van calamiteiten met gevaarlijke stoffen kunnen beperken zijn: hitte- (en/of druk)werende gevels, afsluitbare ventilatiesystemen.

Tabel 16-11 Effectbeoordeling veiligheid na mitigatie

Criterium	Plansituatie	Effectscore na mitigatie
Groepsrisico	-	0

16.6 Leemten in kennis & aanzet evaluatieprogramma

16.6.1 Leemten in kennis

Aangezien nog niet bekend is hoe de invulling van het plangebied er exact uit komt te zien (waar welke ontwikkelingen plaatsvinden met ruimte voor hoeveel personen, stedenbouwkundig ontwerp), is nog niet met zekerheid te stellen welke effecten op het gebied van externe veiligheid (het groepsrisico) te verwachten zijn. In de bestemmingsplanfase zou dit, voor zover nog aan de orde, nader onderzocht moeten worden. Essentiële informatie op het gebied van externe veiligheid betreft de locaties van de bouwontwikkelingen, de aard en omvang van verschillende functies (uitgedrukt in bvo, aantal woningen of anderszins). Op dit moment ontbreekt dit nog in de planomschrijving. Ook zijn er nog geen gegevens bekend over bluswatervoorzieningen in het gebied. Hoe de voorgenomen ontwikkelingen worden vormgegeven en hoe het gebied wordt gestructureerd is nog niet bekend. Daarom kan nog geen volledige beoordeling worden gegeven op het gebied van sociale veiligheid. Een diepgaandere beoordeling is mogelijk als het stedenbouwkundig ontwerp en/of het bestemmingsplan verder is uitgewerkt.

De leemten in kennis zorgen er echter niet voor dat besluitvorming over de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone niet kan plaatsvinden. In een navolgende fase kan en moet een en ander verder geconcretiseerd en onderzocht worden.

16.6.2 Aanzet evaluatieprogramma

In deze paragraaf wordt een voorstel gedaan voor het vervolg om onzekerheden wat betreft aannames uit te sluiten en waarmee verwachte effecten concreet in beeld kunnen worden gebracht.

Als er inderdaad gebouwd of verbouwd gaat worden in de invloedsgebieden van de tankstations, waardoor een verandering optreedt in het aantal mensen in het invloedsgebieden (lees: toename van het aantal mensen binnen een straal van 150 rondom de tankstations), wordt aan de initiatiefnemer aanbevolen een onderzoek te te doen naar de daadwerkelijke verandering van het groepsrisico. Dit kan door middel van een QRA (kwantitatieve risicoanalyse) van de tankstations.

Aanvullend wordt aanbevolen om ten behoeve van het bestemmingsplan met de veiligheidsregio (regionale brandweer) te overleggen over de aanwezige dan wel te realiseren bluswatervoorzieningen. Dit kan als onderdeel van de QRA.

Met betrekking tot sociale veiligheid wordt voorgesteld om bij een verdere uitwerking van een stedenbouwkundig plan en/of bestemmingsplan opnieuw een beoordeling te doen op het gebied van sociale veiligheid, zodat ook rekening wordt gehouden met andere aspecten die onderdeel uitmaken van sociale veiligheid (zichtbaarheid, eenduidigheid en toegankelijkheid) . Daarnaast kan dan beter gekeken worden naar het aspect attractiviteit.

Tabel 16-12 Aanzet evaluatieprogramma veiligheid

Criterium	Locatie	Tijd	Soort onderzoek	Wie
Externe veiligheid (groepsrisico)	BP-tankstation Q8-tankstation	Voor realisatie	Externe veiligheidsonderzoek (QRA)	IN

BIBLIOGRAFIE

ARCADIS (2015). *Passende beoordeling vergunningverlening De Krijgsman, Muiden*.

Blauw Architecten. (2015). *Transformatie Rijksmonument*. Opgehaald van Blauw Architecten: http://www.blauw-architecten.com/projects/transforamtie-rijksmonument/

Kamp, L. D. (2012). *IJzertijdbewoning en de limesweg in Kanaleneiland (Utrecht).* Utrecht: Afdeling Erfgoed Gemeente Utrecht.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. (2016). *Complexnummer: 514169.* Amersfoort: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Websites

http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPBOUWINISTARTBLOK-0601/t_NL.IMRO.0344.BPBOUWINISTARTBLOK-0601_5.8.html
http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPBOUWINISTARTBLOK-0601/t_NL.IMRO.0344.BPBOUWINISTARTBLOK-0601_5.8.html

www.bodemloket.nl

www.dinoloket.nl

https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart

http://stedelijkwaterbeheer.stowa.nl/Upload/publicaties/STOWA%202009-24.pdf (Stowa, 2009)

www.synbiosis.alterra.nl : informatie over Natura 2000-gebieden (begrenzingen, instandhoudingsdoelen, aanwijzingsbesluiten)

BIJLAGEN

BIJLAGE A LIGGING WEGVAKKAN EN VERKEERSINTENSITEITEN

infrastructuur plannen uit het mobiliteitsplan die nu nog niet concreet genoeg zijn, of waar de financiering nog niet rond is. Deze zijn nog niet in het verkeersmodel opgenomen. Enkele van deze plannen zijn beschreven in paragraaf 6.5 (aanvullende maatregelen) omdat deze plannen wel een verwacht probleemoplossend vermogen hebben en daarom waarschijnlijk uitgevoerd zullen worden.

(*) In de PlanMER voor het Beursplein en Lombokplein wordt in meer detail gekeken naar de intensiteiten op het Westplein en de aanliggende wegvakken. Specifiek voor deze wegvakken zijn daar aanvullende maatregelen voorgesteld om de groei van het verkeer daar te beperken. Deze maatregelen zijn in de onderstaande tabellen niet meegenomen.

(**) Nadat de modelcijfers voor deze PlanMER bepaald zijn, is het plan voor het Beurskwartier gewijzigd. Waar in de modelberekeningen rekening gehouden is met parkeren op meerdere locaties (waaronder P1 en P3) wordt nu al het parkeren gepland op P6500 (locatie aan de overkant van het kanaal). Dit leidt tot een lokale heroriëntatie van het verkeer. De verkeersdruk op de Graadt van Roggenweg en de Van Zijstweg (wegvakken 22 en 19) nemen hierdoor af. De verkeersdruk op het noordelijk deel van de Overste den Oudenlaan (wegvak 18) neemt toe. Deze wijziging is niet in de verkeersintensiteiten in deze PlanMER verwerkt.



Afbeelding 12 Studiegebied met wegvaknummers

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (werkdag)

#	Wegvak	2015	Autonoom 2030	Plan Laag 2030	Plan Midden 2030	Plan Hoog 2030
1	Croeselaan Noord (N t.o.v. Van Zijstweg)	8500	15600	15600	15600	15500
2	Croeselaan Zuid	5300	7300	7500	7600	7800
3	Vondellaan	9200	11800	12000	12300	12700
4	Bleekstraat	6800	7300	7600	7900	8100
5	Catharijnesingel ten N-W van Bleekstraat	11800	10300	10500	10800	10900
6	Catharijnesingel ten N-O van Bleekstraat	7100	6700	6800	6900	7100
7	Rijnlaan Noord	6900	8600	9100	9300	9500
8	Rijnlaan Zuid	5100	6100	6700	6700	6600
9	Balijebrug	11700	13700	14000	14800	15200
10	Europalaan Noord (ten N van Beneluxlaan)	16500	17700	14900	18100	21500
11	Europalaan Zuid (ten Z van Beneluxlaan)	28400	28000	28000	28500	29200
12	Het Goylaan (t.h.v. Julianaweg)	14800	16600	17100	17300	18100
13	Beneluxlaan Zuid	14400	11800	13700	13800	14700
14	Beneluxlaan Noord	18600	17400	18400	18600	19200
15	Bevrijdingslaan (t.h.v. Amsterdam-Rijnkanaal)	7500	9200	9300	9800	10600
16	Koningin Wilhelminalaan	8300	10000	10100	11100	11600
17	Overste den Oudenlaan Zuid	12400	15800	15500	16800	18000
18	Overste den Oudenlaan Noord	13900	21000	20800	22000	23600
19	Van Zijstweg	11600	18300	18100	18100	18100
20	Dominee Martin Luther Kinglaan	47800	59000	59200	59800	61000
21	Weg der Verenigde Naties	31900	38800	39200	39800	40900
22	Graadt van Roggenweg	28800	28500	28600	28900	29200
23	Westplein	19800	23000	23000	23200	23400
24	Daalsetunnel	23000	24500	24600	24800	25000
25	Daalsesingel	12600	7500	7500	7600	7500
26	Amsterdamsestraatweg	10900	10800	10800	10800	11000
27	Weerdsingel Westzijde	12000	13500	13500	13600	13700
28	Vleutenseweg (V. Koetsveldstraat – B. Huetstraat	9200	10200	10200	10200	10200
29	Vleutenseweg (thv Hogeweidebrug)	20500	33300	33300	33400	33500
30	Cartesiusweg	30200	42100	42200	42300	42500
31	Spinozaweg/Lessinglaan (t.h.v. Spinozabrug)	20300	27300	27300	27500	27700
32	Joseph Haydnlaan (t.h.v. Hommelbrug)	20300	27800	27400	27600	28400
33	Winthontlaan	5800	7200	7700	9000	12800
34	Mauritiuslaan	12900	18600	18200	18800	20500
35	Europalaan Zuid (zuid van A12)	11800	13900	14200	14500	15100

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (werkdag)

#	Wegvak	Autonoom 2030	Plan Midden Verkeersarm 2030	Plan Hoog Verkeersarm 2030	Plan 'Combi Midden Verkeersarm' 2030	Plan 'Combi Hoog' 2030
1	Croeselaan Noord (N t.o.v. Van Zijstweg)	15600	15600	15500	15100	15100
2	Croeselaan Zuid	7300	7500	7700	7600	7900
3	Vondellaan	11800	12200	12500	12500	13000
4	Bleekstraat	7300	7800	7900	7900	8100
5	Catharijnesingel ten N-W van Bleekstraat	10300	10700	10800	10700	10800
6	Catharijnesingel ten N-O van Bleekstraat	6700	6900	7000	6900	7100
7	Rijnlaan Noord	8600	9200	9400	9300	9500
8	Rijnlaan Zuid	6100	6700	6600	6700	6600
9	Balijebrug	13700	14600	14900	14900	15500
10	Europalaan Noord (ten N van Beneluxlaan)	17700	17300	20200	17800	22100
11	Europalaan Zuid (ten Z van Beneluxlaan)	28000	28300	29000	28400	29400
12	Het Goylaan (t.h.v. Julianaweg)	16600	17200	17600	17300	18300
13	Beneluxlaan Zuid	11800	13700	14500	13700	14700
14	Beneluxlaan Noord	17400	18400	18900	18600	19300
15	Bevrijdingslaan (t.h.v. Amsterdam-Rijnkanaal)	9200	9700	10300	9800	10700
16	Koningin Wilhelminalaan	10000	10900	11300	11200	12400
17	Overste den Oudenlaan Z	15800	16600	17600	17200	18600
18	Overste den Oudenlaan Noord	21000	21700	22900	22700 (**)	24400 (**)
19	Van Zijstweg	18300	18100	18000	18900 (**)	19000 (**)
20	Dominee Martin Luther Kinglaan	59000	59600	60500	60200	61600
21	Weg der Verenigde Naties	38800	39600	40500	39700	41100
22	Graadt van Roggenweg	28500	28800	29000	30600 (*) (**)	31000 (*) (**)
23	Westplein	23000	23100	23300	21600 (*)	21800 (*)
24	Daalsetunnel	24500	24700	24800	23200 (*)	23400 (*)
25	Daalsesingel	7500	7500	7500	7400	7400
26	Amsterdamsestraatweg	10800	10800	10900	10500	10600
27	Weerdsingel Westzijde	13500	13600	13600	13000	13100
28	Vleutenseweg (V. Koetsveldstraat – B. Huetstraat	10200	10200	10200	9800	9900
29	Vleutenseweg (thv Hogeweidebrug)	33300	33400	33400	33300	33500
30	Cartesiusweg	42100	42300	42400	42900	43200
31	Spinozaweg/Lessinglaan (t.h.v. Spinozabrug)	27300	27400	27600	27800	28000
32	Joseph Haydnlaan (t.h.v. Hommelbrug)	27800	27500	28200	28400	28800
33	Winthontlaan	7200	8600	11800	8700	12900
34	Mauritiuslaan	18600	18500	19800	18500	20500
35	Europalaan Zuid (zuid van A12)	13900	14300	14800	14400	15100

Verschil intensiteiten (in %) met 2030 autonome ontwikkeling in motorvoertuigen per etmaal (werkdag)

#	Wegvak	Autonoom 2030	Plan Laag 2030	Plan Midden 2030	Plan Hoog 2030
1	Croeselaan Noord (N t.o.v. Van Zijstweg)	15600	0%	0%	-1%
2	Croeselaan Zuid	7300	3%	4%	7%
3	Vondellaan	11800	2%	4%	8%
4	Bleekstraat	7300	4%	8%	11%
5	Catharijnesingel ten N-W van Bleekstraat	10300	2%	5%	6%
6	Catharijnesingel ten N-O van Bleekstraat	6700	1%	3%	6%
7	Rijnlaan Noord	8600	6%	8%	10%
8	Rijnlaan Zuid	6100	10%	10%	8%
9	Balijebrug	13700	2%	8%	11%
10	Europalaan Noord (ten N van Beneluxlaan)	17700	-16%	2%	21%
11	Europalaan Zuid (ten Z van Beneluxlaan)	28000	0%	2%	4%
12	Het Goylaan (t.h.v. Julianaweg)	16600	3%	4%	9%
13	Beneluxlaan Zuid	11800	16%	17%	25%
14	Beneluxlaan Noord	17400	6%	7%	10%
15	Bevrijdingslaan (t.h.v. Amsterdam-Rijnkanaal)	9200	1%	7%	15%
16	Koningin Wilhelminalaan	10000	1%	11%	16%
17	Overste den Oudenlaan Zuid	15800	-2%	6%	14%
18	Overste den Oudenlaan Noord	21000	-1%	5%	12%
19	Van Zijstweg	18300	-1%	-1%	-1%
20	Dominee Martin Luther Kinglaan	59000	0%	1%	3%
21	Weg der Verenigde Naties	38800	1%	3%	5%
22	Graadt van Roggenweg (*)	28500	0%	1%	2%
23	Westplein (*)	23000	0%	1%	2%
24	Daalsetunnel (*)	24500	0%	1%	2%
25	Daalsesingel	7500	0%	1%	0%
26	Amsterdamsestraatweg	10800	0%	0%	2%
27	Weerdsingel Westzijde	13500	0%	1%	1%
28	Vleutenseweg (V. Koetsveldstraat – B. Huetstraat	10200	0%	0%	0%
29	Vleutenseweg (thv Hogeweidebrug)	33300	0%	0%	1%
30	Cartesiusweg	42100	0%	0%	1%
31	Spinozaweg/Lessinglaan (t.h.v. Spinozabrug)	27300	0%	1%	1%
32	Joseph Haydnlaan (t.h.v. Hommelbrug)	27800	-1%	-1%	2%
33	Winthontlaan	7200	7%	25%	78%
34	Mauritiuslaan	18600	-2%	1%	10%
35	Europalaan Zuid (zuid van A12)	13900	2%	4%	9%

Verschil intensiteiten (in %) met 2030 autonome ontwikkeling in motorvoertuigen per etmaal (werkdag)

#	Wegvak	Autonoom 2030	Plan Midden Verkeersarm 2030	Plan Hoog Verkeersarm 2030	Plansituatie 'Combi Midden Verkeersarm' 2030	Plansituatie 'Combi Hoog' 2030
1	Croeselaan Noord (N t.o.v. Van Zijstweg)	15600	0%	-1%	-3%	-3%
2	Croeselaan Zuid	7300	3%	5%	4%	8%
3	Vondellaan	11800	3%	6%	6%	10%
4	Bleekstraat	7300	7%	8%	7%	11%
5	Catharijnesingel ten N-W van Bleekstraat	10300	4%	5%	4%	5%
6	Catharijnesingel ten N-O van Bleekstraat	6700	3%	4%	3%	6%
7	Rijnlaan Noord	8600	7%	9%	7%	10%
8	Rijnlaan Zuid	6100	10%	8%	9%	8%
9	Balijebrug	13700	7%	9%	8%	13%
10	Europalaan Noord (ten N van Beneluxlaan)	17700	-2%	14%	0%	25%
11	Europalaan Zuid (ten Z van Beneluxlaan)	28000	1%	4%	1%	5%
12	Het Goylaan (t.h.v. Julianaweg)	16600	4%	6%	4%	10%
13	Beneluxlaan Zuid	11800	16%	23%	13%	25%
14	Beneluxlaan Noord	17400	6%	9%	6%	11%
15	Bevrijdingslaan (t.h.v. Amsterdam-Rijnkanaal)	9200	5%	12%	6%	16%
16	Koningin Wilhelminalaan	10000	9%	13%	10%	24%
17	Overste den Oudenlaan Zuid	15800	5%	11%	8%	18%
18	Overste den Oudenlaan Noord	21000	3%	9%	7%	16%
19	Van Zijstweg	18300	-1%	-2%	3%	4%
20	Dominee Martin Luther Kinglaan	59000	1%	3%	2%	4%
21	Weg der Verenigde Naties	38800	2%	4%	2%	6%
22	Graadt van Roggenweg (*)	28500	1%	2%	7%	9%
23	Westplein (*)	23000	0%	1%	-6%	-5%
24	Daalsetunnel (*)	24500	1%	1%	-5%	-4%
25	Daalsesingel	7500	0%	0%	-1%	-1%
26	Amsterdamsestraatweg	10800	0%	1%	-3%	-2%
27	Weerdsingel Westzijde	13500	1%	1%	-4%	-3%
28	Vleutenseweg (V. Koetsveldstraat – B. Huetstraat	10200	0%	0%	-4%	-3%
29	Vleutenseweg (thv Hogeweidebrug)	33300	0%	0%	0%	1%
30	Cartesiusweg	42100	0%	1%	2%	3%
31	Spinozaweg/Lessinglaan (t.h.v. Spinozabrug)	27300	0%	1%	2%	3%
32	Joseph Haydnlaan (t.h.v. Hommelbrug)	27800	-1%	1%	2%	4%
33	Winthontlaan	7200	19%	64%	12%	79%
34	Mauritiuslaan	18600	-1%	6%	0%	10%
35	Europalaan Zuid (zuid van A12)	13900	3%	6%	3%	9%

BIJLAGE B ANALYSE RESULTATEN GELUID

Geluidsbelaste objecten en geluidgehinderden

Huidige situatie Peiljaar 2015

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	23	3876	11367	6254	6438	1143	14	29115
School/gezondheidszorg	0	11	63	81	47	14	0	216
Standplaatsen	0	1	10	0	4	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	59	49	10	2	1	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	0	136	126	673	335	0	1270
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	13759	14164	2515	31	30468
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	0	9	0	0	9
Ligplaatsen	108	22	4	2	136
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	277	1481	737	0	2495
gehinderden	2970	4703	1335	18	9025
ernstig gehinderden	1132	2038	651	10	3830

Geluidsbelaste oppervlak

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	40706	585782	2039026	1703025	1264794	915887	462020	6384752
Oppervlak [in Ha]	4.07	58.58	203.90	170.30	126.48	91.59	46.20	638.48

Autonome ontwikkeling Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	23	4866	11698	5365	5835	1291	37	29115
School/gezondheidszorg	0	14	72	66	47	17	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	67	37	15	2	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	0	426	324	870	52	0	1672
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	11803	12837	2840	81	27562
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	81	33	4	0	119
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	713	1914	114	0	2741
gehinderden	2647	4435	1213	44	8340
ernstig gehinderden	1008	1922	592	24	3547

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	28297	748333	2199617	1610015	1046807	906931	470612	6233982
Oppervlak [in Ha]	2.83	74.83	219.96	161.00	104.68	90.69	47.06	623.40
Verschil tov HS								
Oppervlak [in Ha]	-1.24	16.26	16.06	-9.30	-21.80	-0.90	0.86	-15.08
			1.08	0.95	0.83	0.99	1.02	0.98

Alt. A1 (Minimaal-regulier) Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	23	3598	12253	5324	6149	1708	60	29115
School/gezondheidszorg	0	9	73	61	51	22	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	64	38	16	3	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	15	2046	1379	1040	425	0	4905
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	11713	13528	3758	132	29130
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	84	35	7	0	125
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	3034	2288	935	0	6257
gehinderden	3116	4755	1927	71	9869
ernstig gehinderden	1187	2061	940	40	4227

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	32914	554579	2196534	1703152	1050425	894073	579937	6424121
Oppervlak [in Ha]	3.29	55.46	219.65	170.32	105.04	89.41	57.99	642.41
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	0.46	-19.38	-0.31	9.31	0.36	-1.29	10.93	19.01

Alt. B1 (Tussen-regulier) Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	23	3394	12393	5346	6164	1735	60	29115
School/gezondheidszorg	0	9	68	66	49	24	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	63	39	16	3	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	11	2793	3244	1222	790	0	8060
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	11761	13561	3817	132	29271
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	86	35	7	0	128
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	7137	2688	1738	0	11563
gehinderden	3988	4885	2280	71	11225
ernstig gehinderden	1519	2117	1112	40	4788

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	31177	526042	2185117	1716192	1055537	901762	596163	6454771
Oppervlak [in Ha]	3.12	52.60	218.51	171.62	105.55	90.18	59.62	645.48
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	0.29	-22.23	-1.45	10.62	0.87	-0.52	12.56	22.08

Alt. B2 (Tussen-verkeersarm) Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	23	3463	12352	5341	6155	1722	59	29115
School/gezondheidszorg	0	9	71	64	48	24	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	63	39	16	3	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	12	2857	3208	1542	441	0	8060
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	11750	13541	3788	130	29209
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	86	35	7	0	128
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	7058	3392	970	0	11420
gehinderden	3970	5091	1954	70	11084
ernstig gehinderden	1512	2206	953	39	4710

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	31698	535164	2188445	1712883	1053733	899460	590228	6444749
Oppervlak [in Ha]	3.17	53.52	218.84	171.29	105.37	89.95	59.02	644.47
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	0.34	-21.32	-1.12	10.29	0.69	-0.75	11.96	21.08

Alt. C1 (Maximaal-regulier) Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	0	2431	12610	5748	5993	2241	92	29115
School/gezondheidszorg	0	4	69	61	57	25	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	52	47	19	3	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	6	2783	4518	2777	454	124	10662
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	12646	13185	4930	202	30963
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	103	42	7	0	152
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	9940	6109	999	273	17321
gehinderden	4766	5801	2434	257	13257
ernstig gehinderden	1816	2514	1187	143	5659

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	26902	387848	2152029	1768510	1079842	922423	674438	6597242
Oppervlak [in Ha]	2.69	38.78	215.20	176.85	107.98	92.24	67.44	659.72
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	-0.14	-36.05	-4.76	15.85	3.30	1.55	20.38	36.33

Alt. C2 (Maximaal-verkeersarm) Peiljaar 2030

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen	0	2724	12826	5690	5408	2197	70	29115
School/gezondheidszorg	0	9	66	70	47	24	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	52	47	18	4	0	121
School/gezondheidszorg binnen MWKZ	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen_Binnen MWKZ	0	9	3333	4346	2534	381	59	10662
gehinderden								
ernstig gehinderden								

Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	12518	11898	4833	154	29403
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	103	40	9	0	152
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	9561	5575	838	130	16104
gehinderden	4660	5254	2329	153	12396
ernstig gehinderden	1775	2277	1136	85	5273

Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	29717	447919	2177917	1736471	1062013	916974	640980	6534355
Oppervlak [in Ha]	2.97	44.79	217.79	173.65	106.20	91.70	64.10	653.44
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	0.14	-30.04	-2.17	12.65	1.52	1.00	17.04	30.04

Alt. Combi Plus Peiljaar 2030

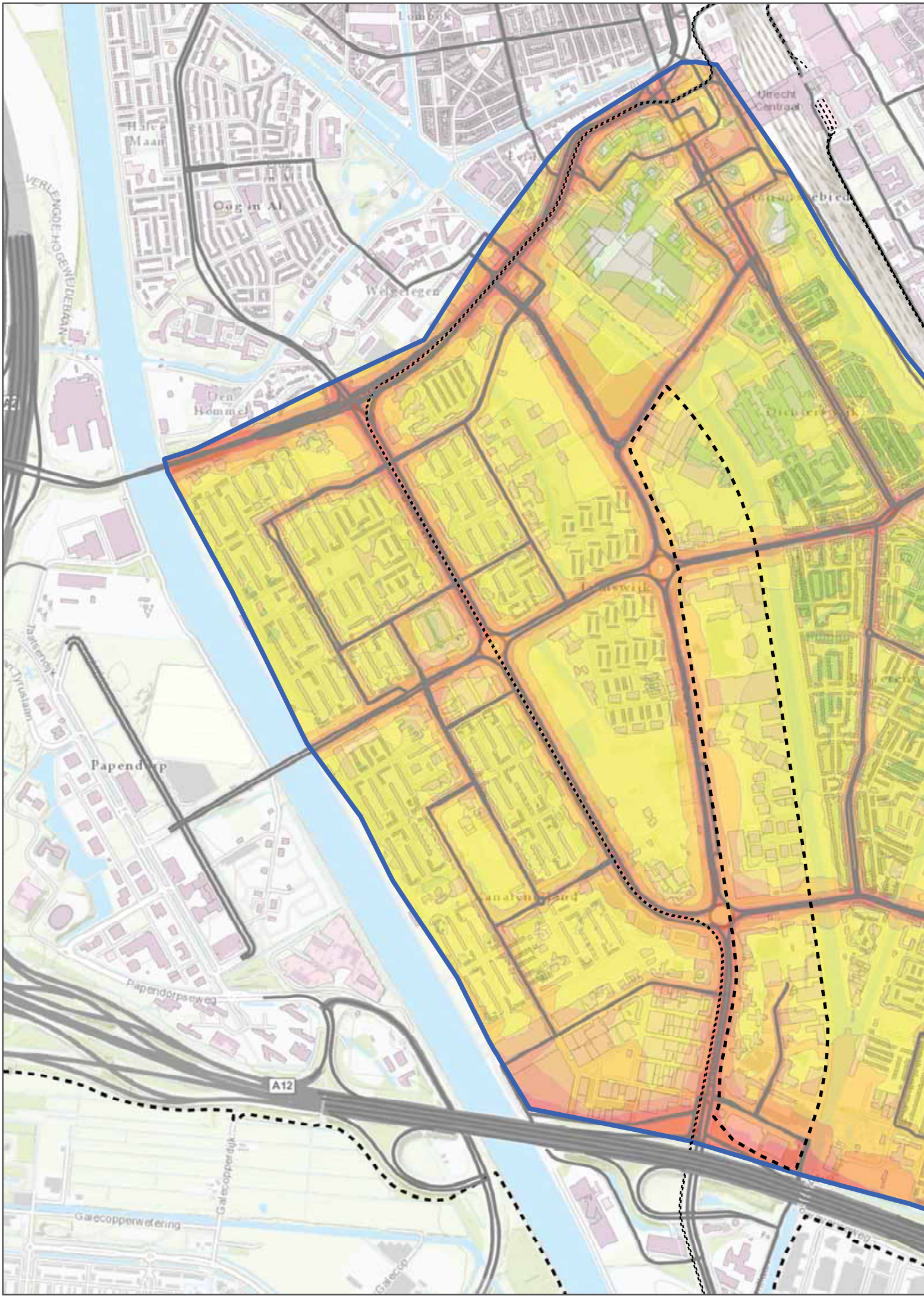
Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Woningen (buiten gebied MWKZ)	717	5005	12553	6016	6490	1806	187	32774
School/gezondheidszorg (buiten gebied MWKZ)	0	9	73	67	48	19	0	216
Standplaatsen	0	0	11	4	0	0	0	15
Ligplaatsen	0	0	64	39	15	2	0	121
School/gezondheidszorg (binnen gebied MWKZ)	0	0	0	0	1	0	0	1
Woningen (Binnen gebied MWKZ)	0	33	3580	4176	2412	366	95	10662
gehinderden								
ernstig gehinderden								

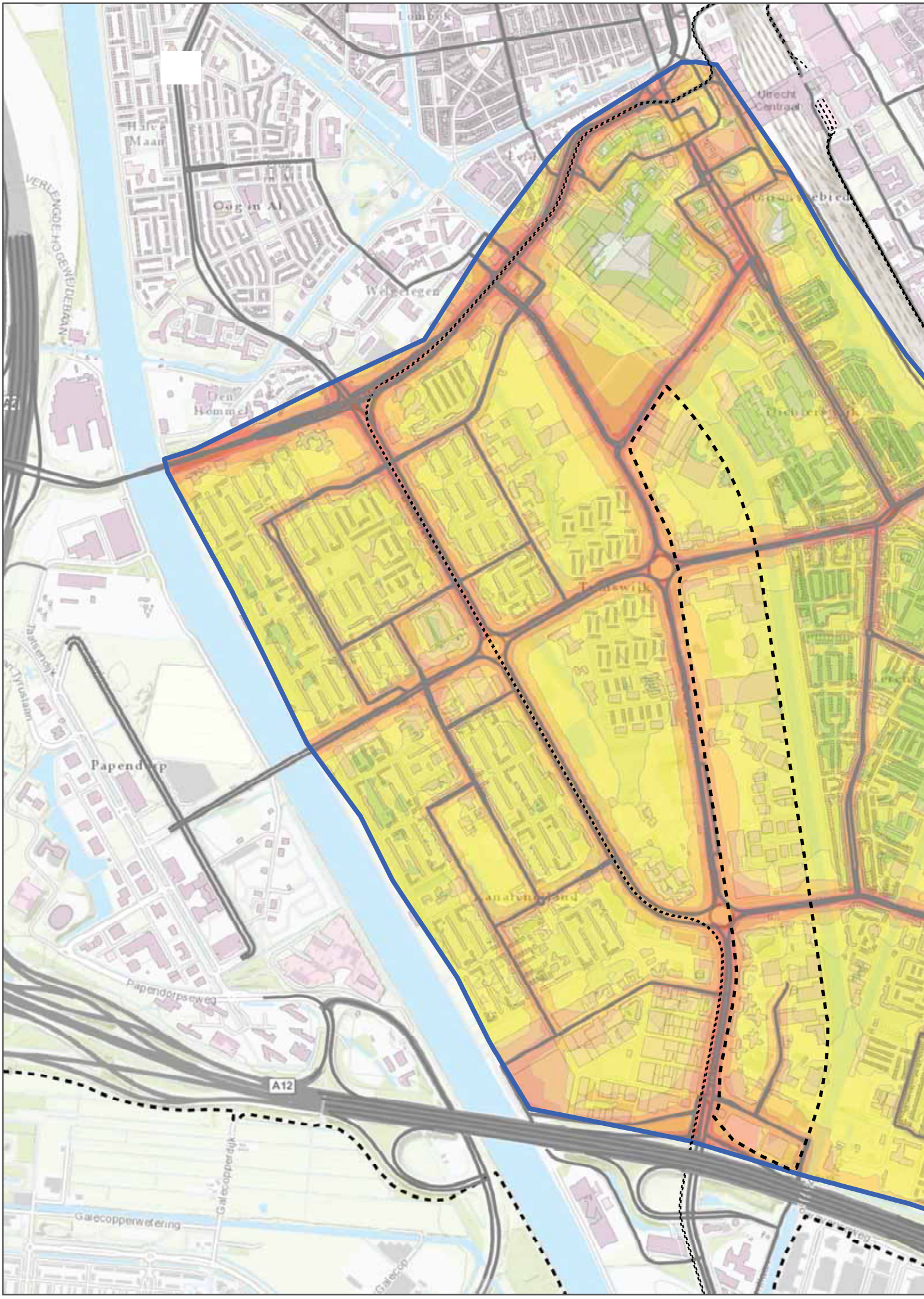
* inclusief woningen Het Nieuwe Centrum aanwezig binnen plangebied

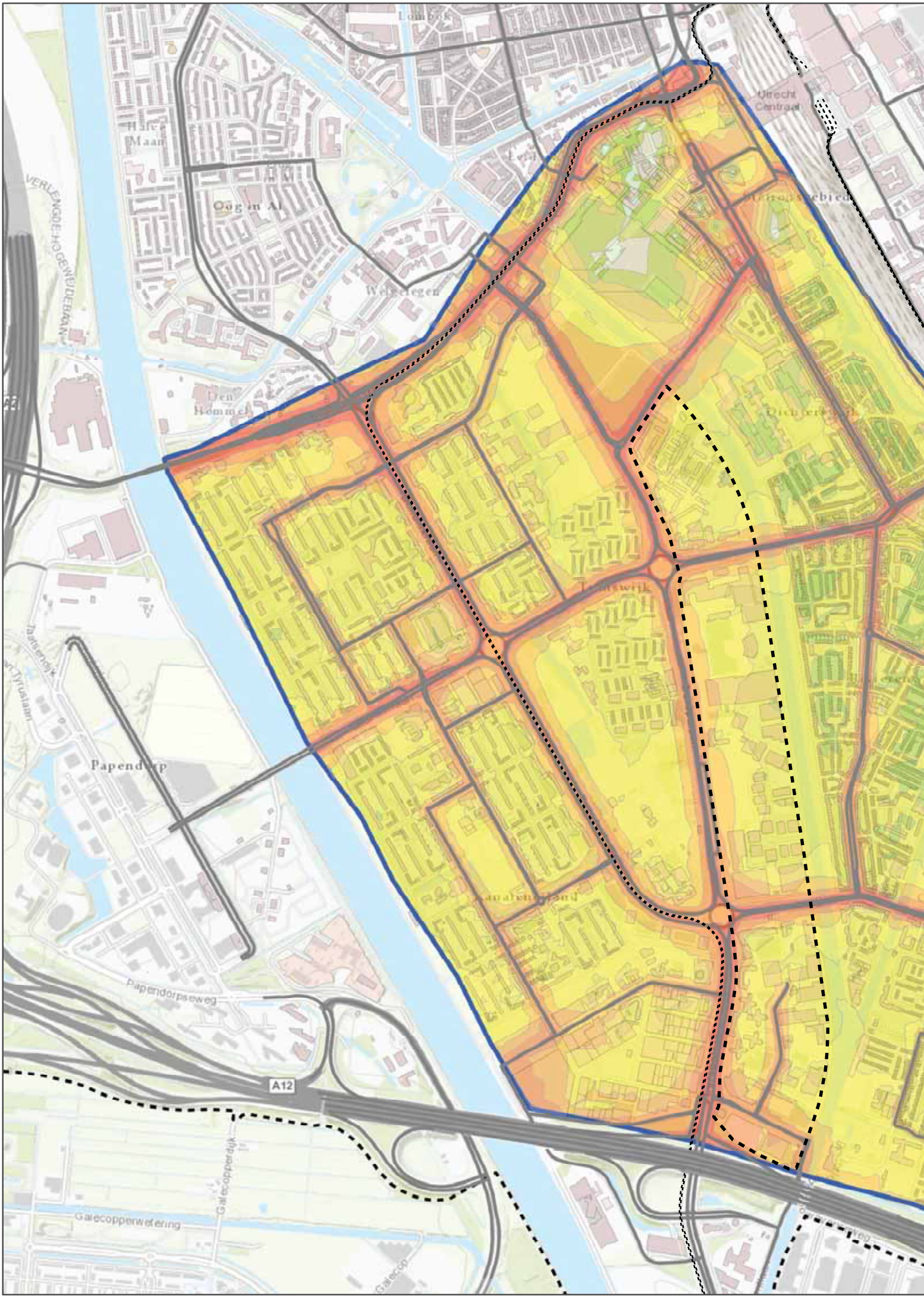
Omschrijving	Aantal bewoners/(ernsig) gehinderden				
	55-59	60-64	65-69	> 70	Totaal
Woningen	13235	14278	3973	411	31898
School/gezondheidszorg					
Standplaatsen	9	0	0	0	9
Ligplaatsen	86	33	4	0	123
School/gezondheidszorg binnen MWKZ					
Woningen_Binnen MWKZ	9187	5306	805	209	15508
gehinderden	4729	5885	1961	335	12910
ernstig gehinderden	1801	2550	957	186	5494

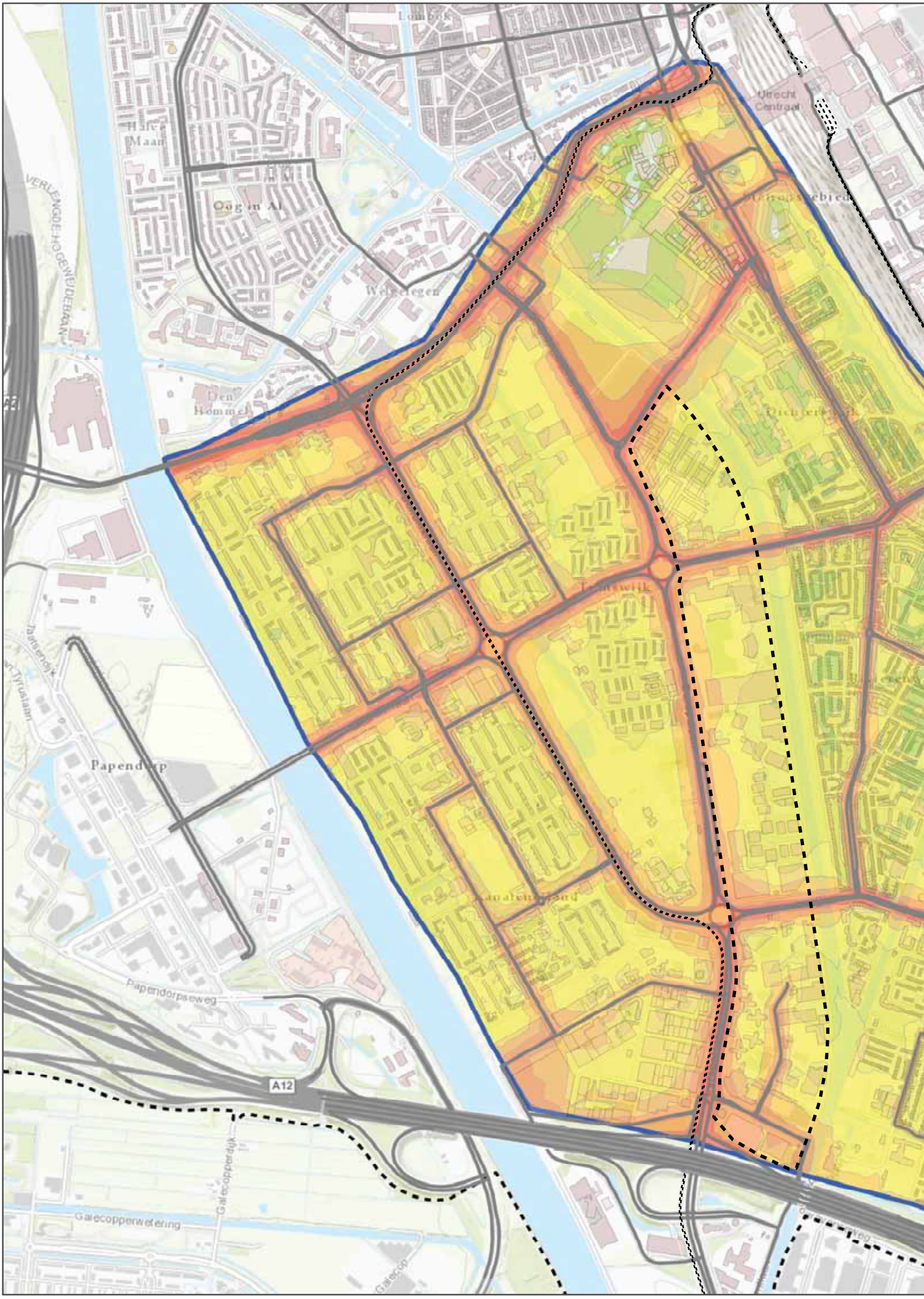
Omschrijving	Geluidsbelastingsklasse in dB							Totaal > 50 dB
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	
Oppervlak [in m2]	44064	641576	2166775	1667161	1033096	899914	559407	6326353
Oppervlak [in Ha]	4.41	64.16	216.68	166.72	103.31	89.99	55.94	632.64
Verschil tov AO								
Oppervlak [in Ha]	1.58	-10.68	-3.28	5.71	-1.37	-0.70	8.88	9.24

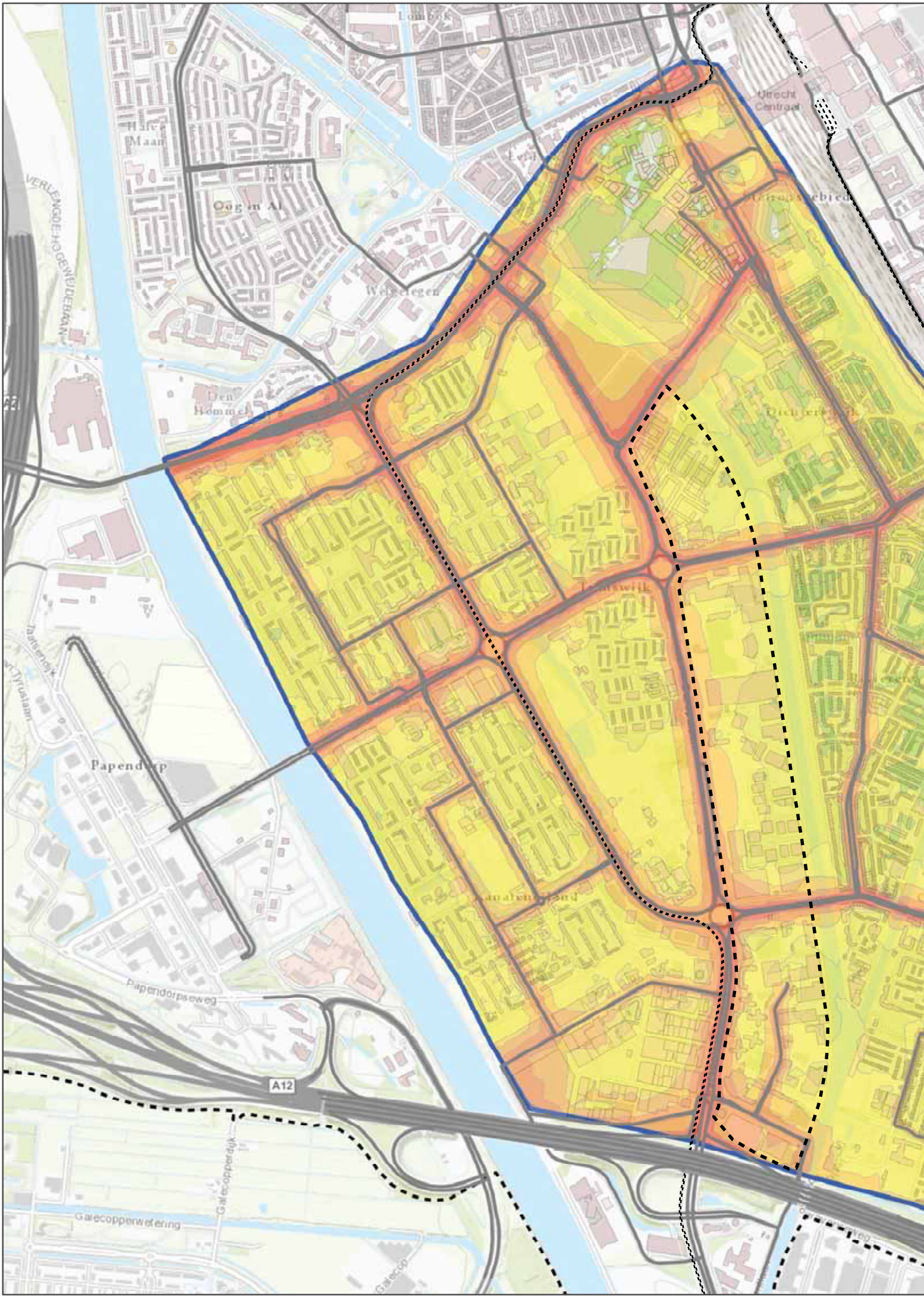
BIJLAGE C GELUIDCONTOUREN

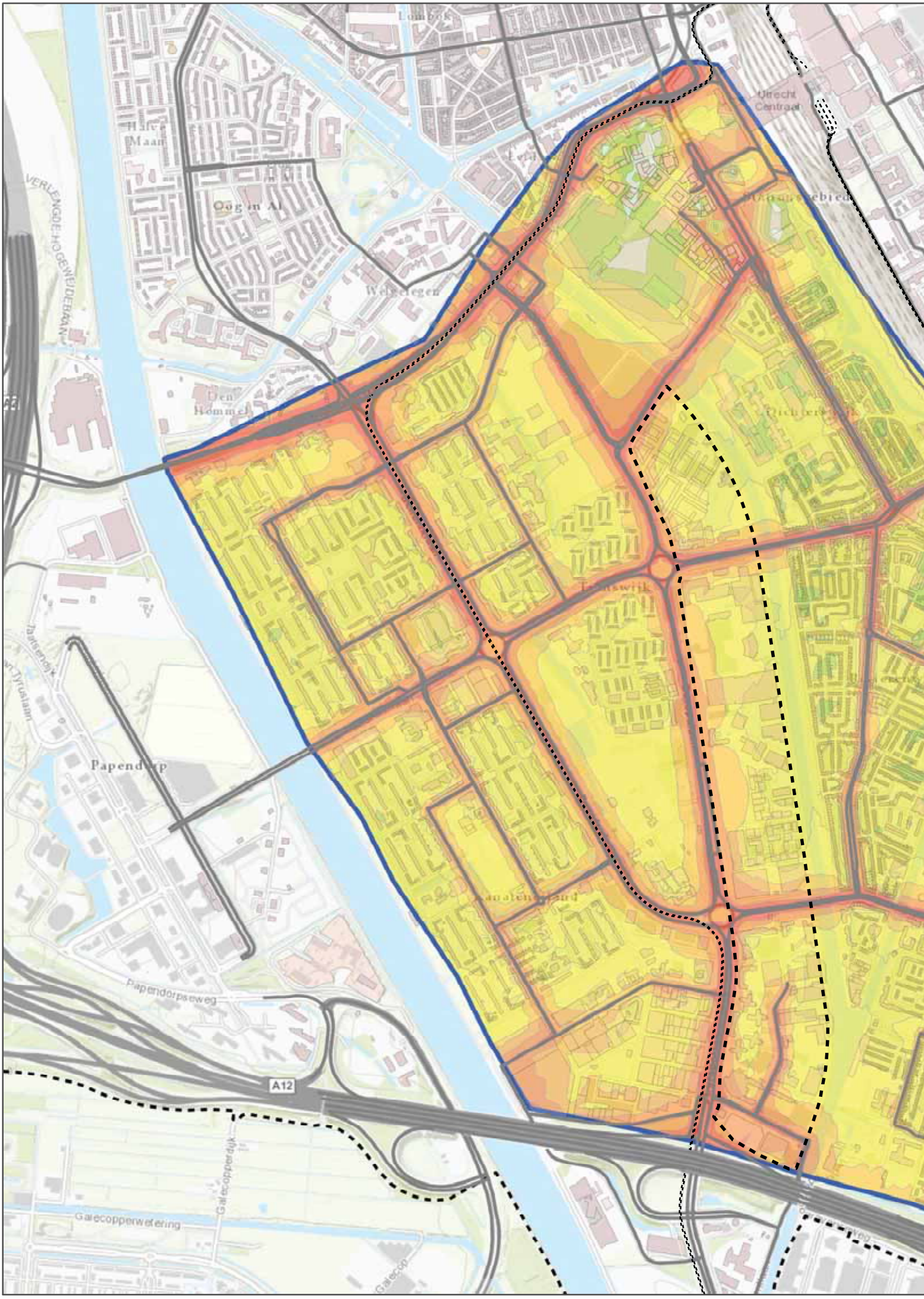

Halve Maan
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Garecopperdijk
Garecopperwetering

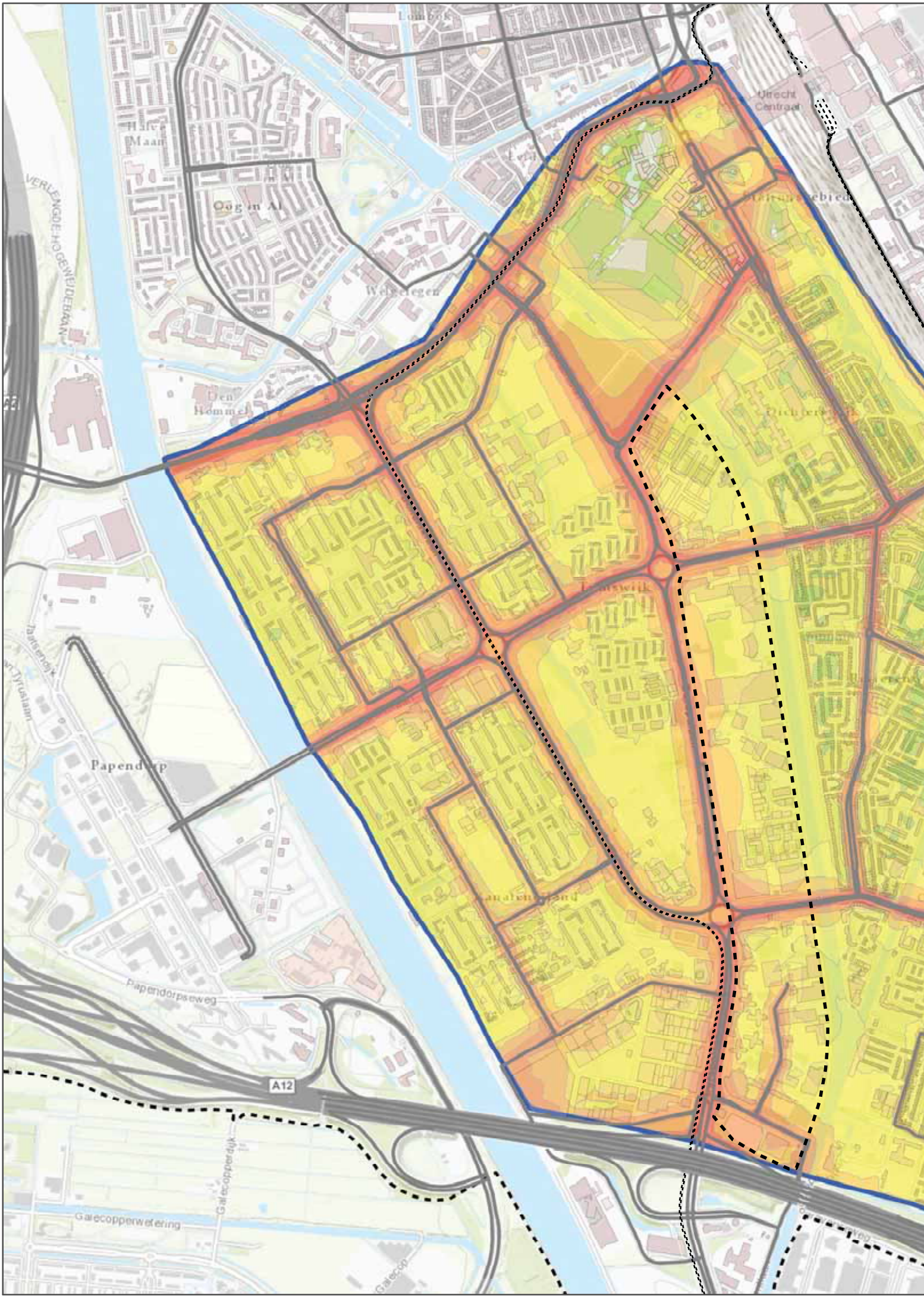

Halve Maan
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Garecopperdijk
Garecopperwetering

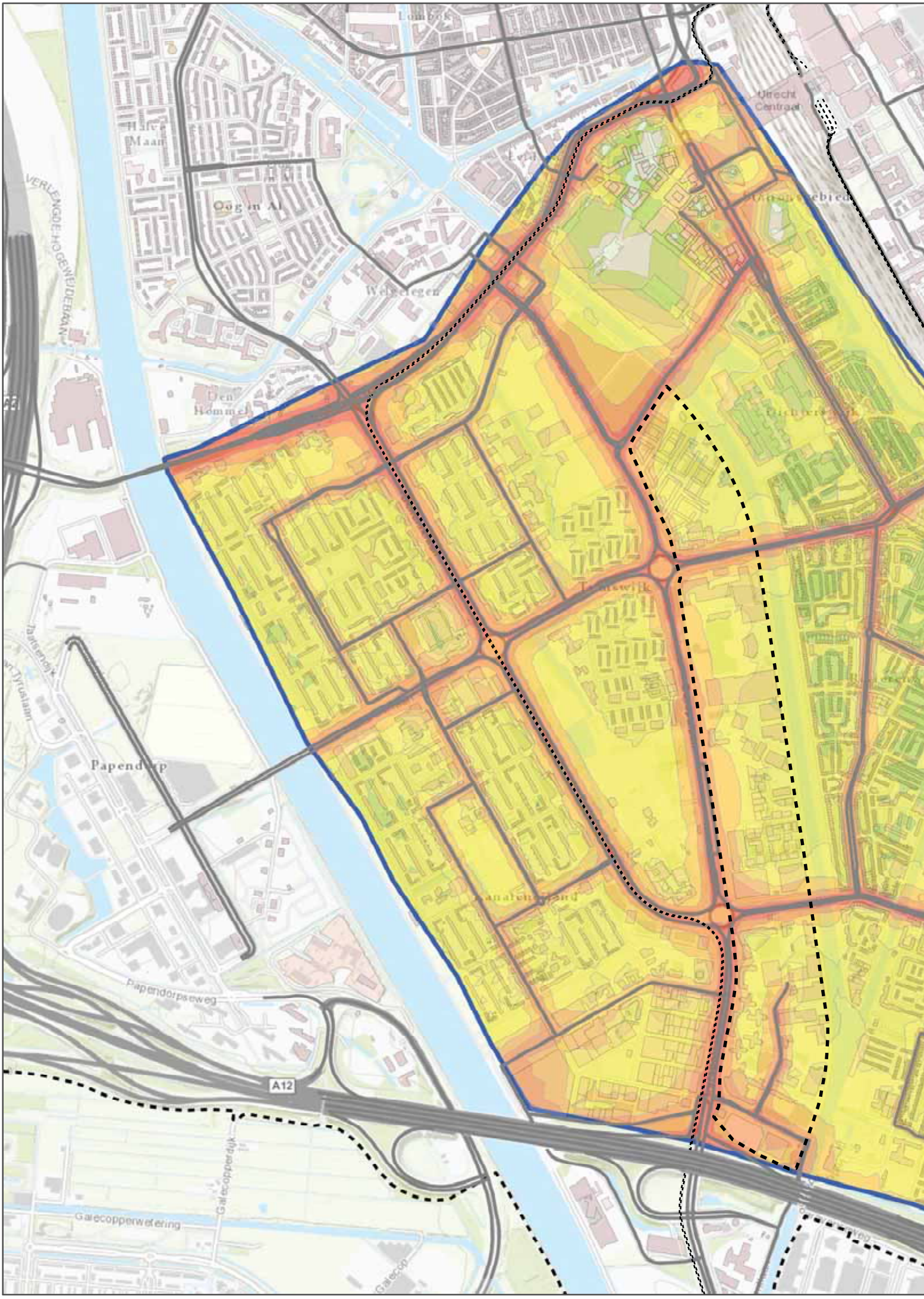

Halve Maan
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Garecopperdijk
Garecopperwetering


Lombok
Halve Maan
Oog in Al
Weerdsingel
Den Hommel
Utrecht Centraal
Leidsche Rijn
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Gaarcopperdijk
Gaarcopperwetering


Utrecht Centraal
Oog in Al
Papendorpseweg
A12
Garecopperdijk
Garecopperwetering

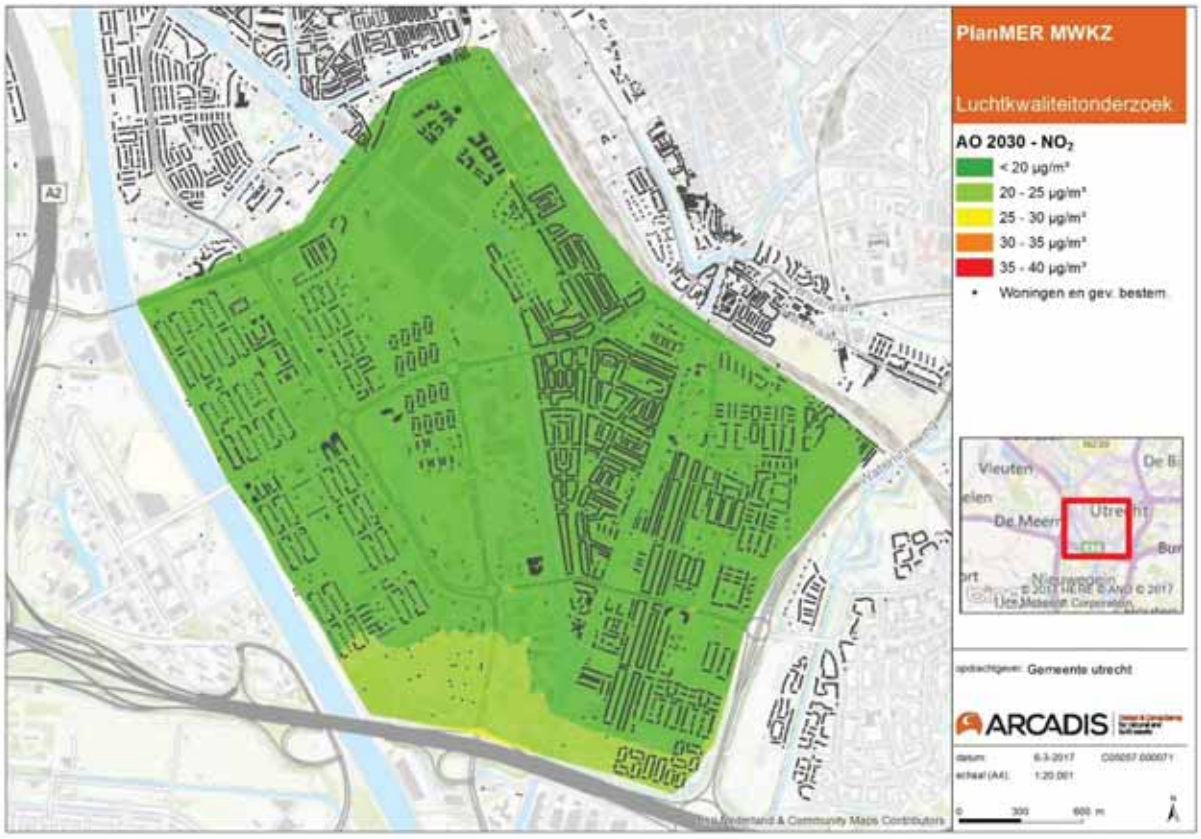

Halve Maan
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Garecopperdijk
Garecopperwetering
Utrecht Centraal

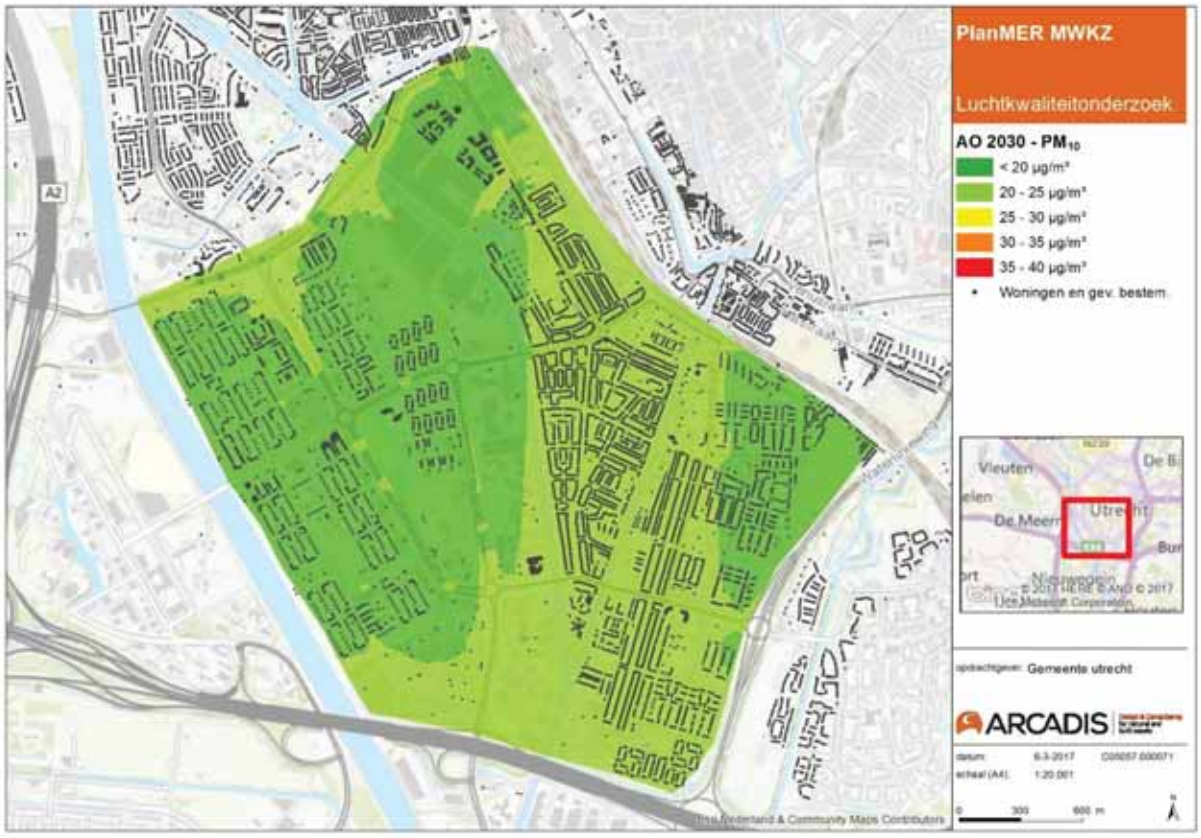

Utrecht Centraal
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Gaarecopperdijk
Gaarecopperwetering

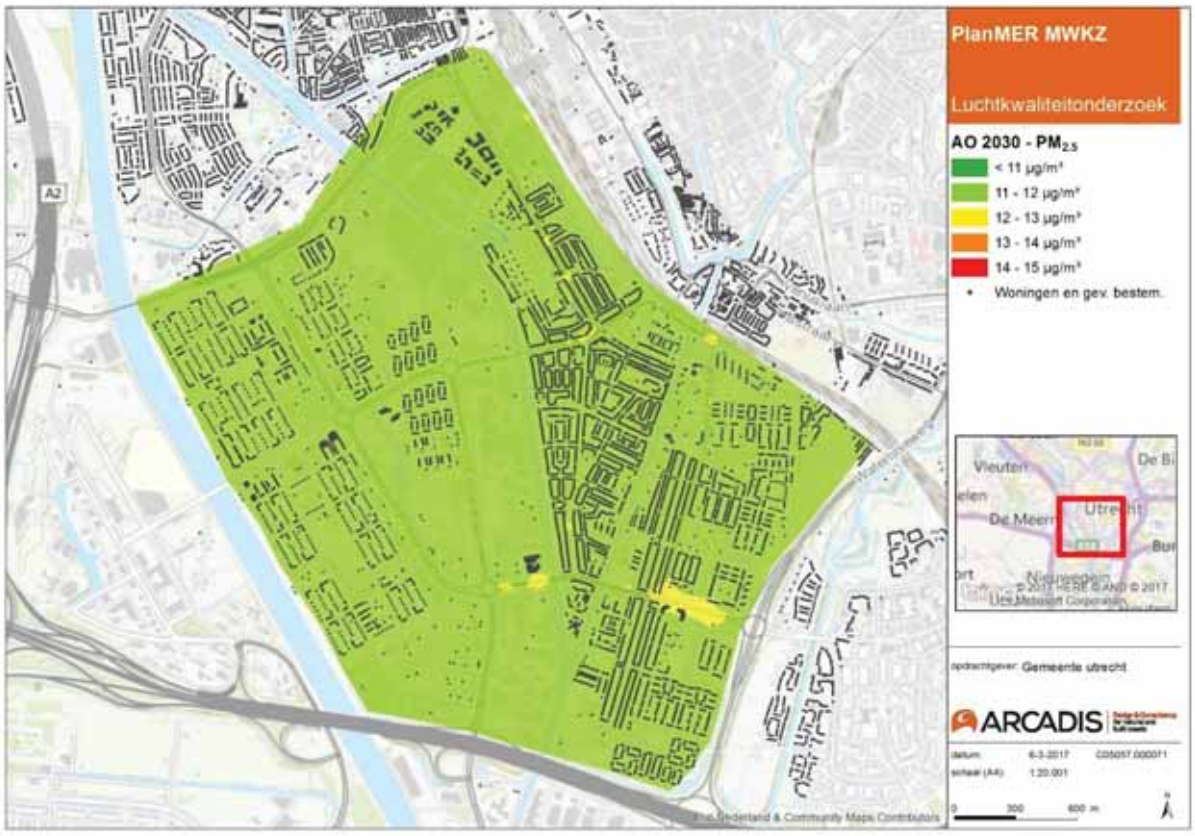

Halve Maan
Oog in Al
Den Hommel
Papendorp
Papendorpseweg
A12
Galecopperdijk
Galecopperwetering

BIJLAGE D LUCHTKWALITEIT CONTOURPLOTS

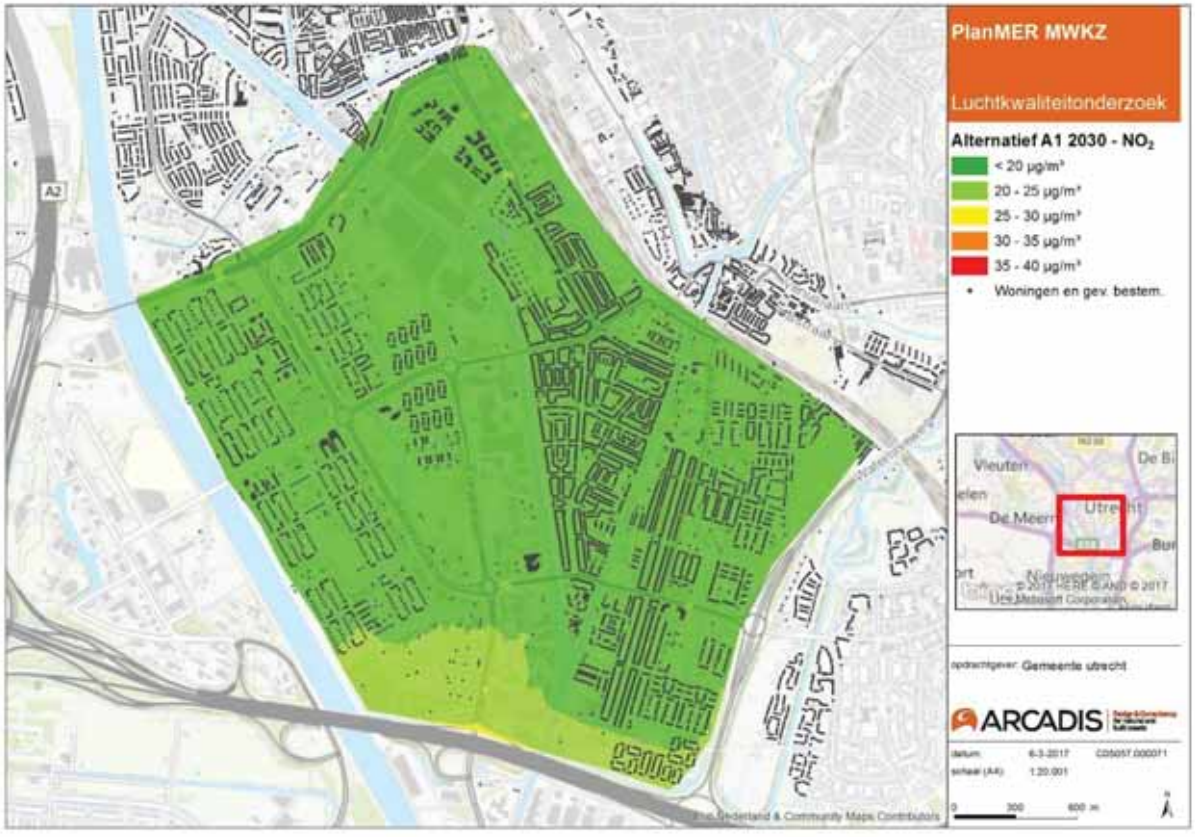
Autonome ontwikkeling 2030

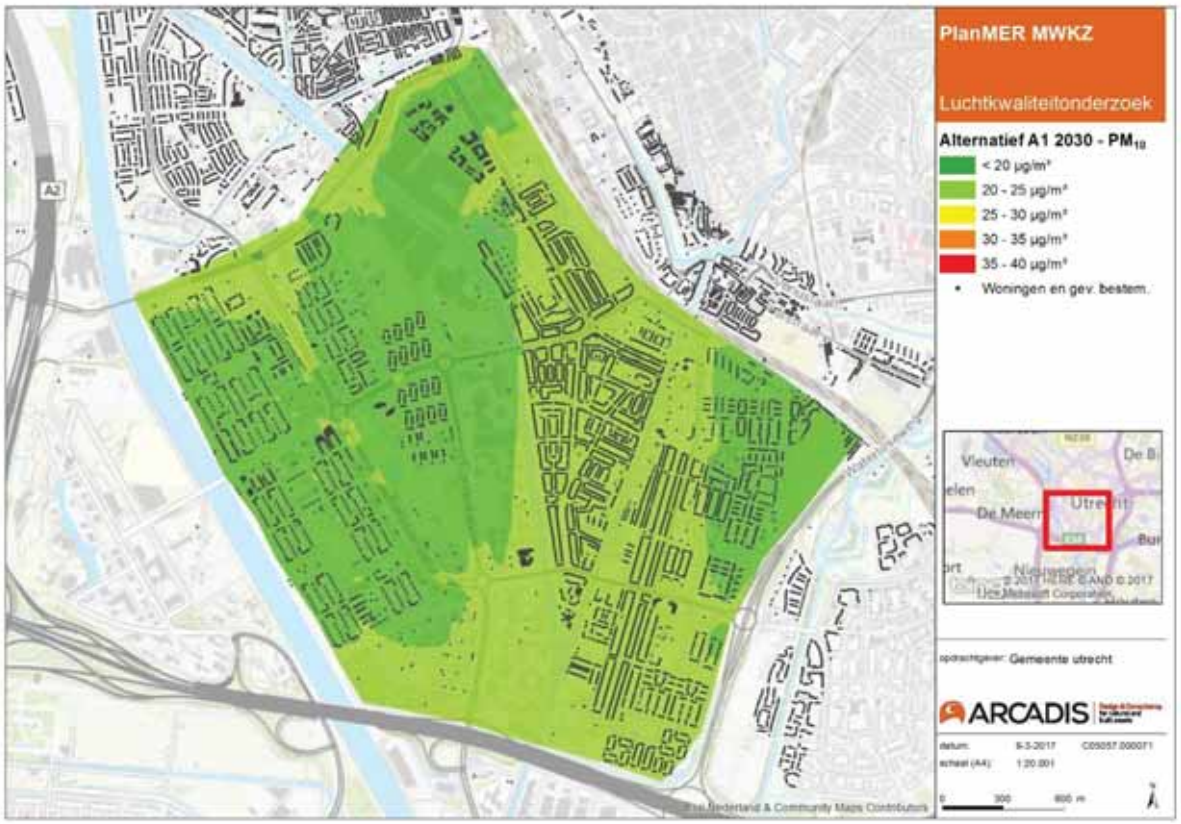


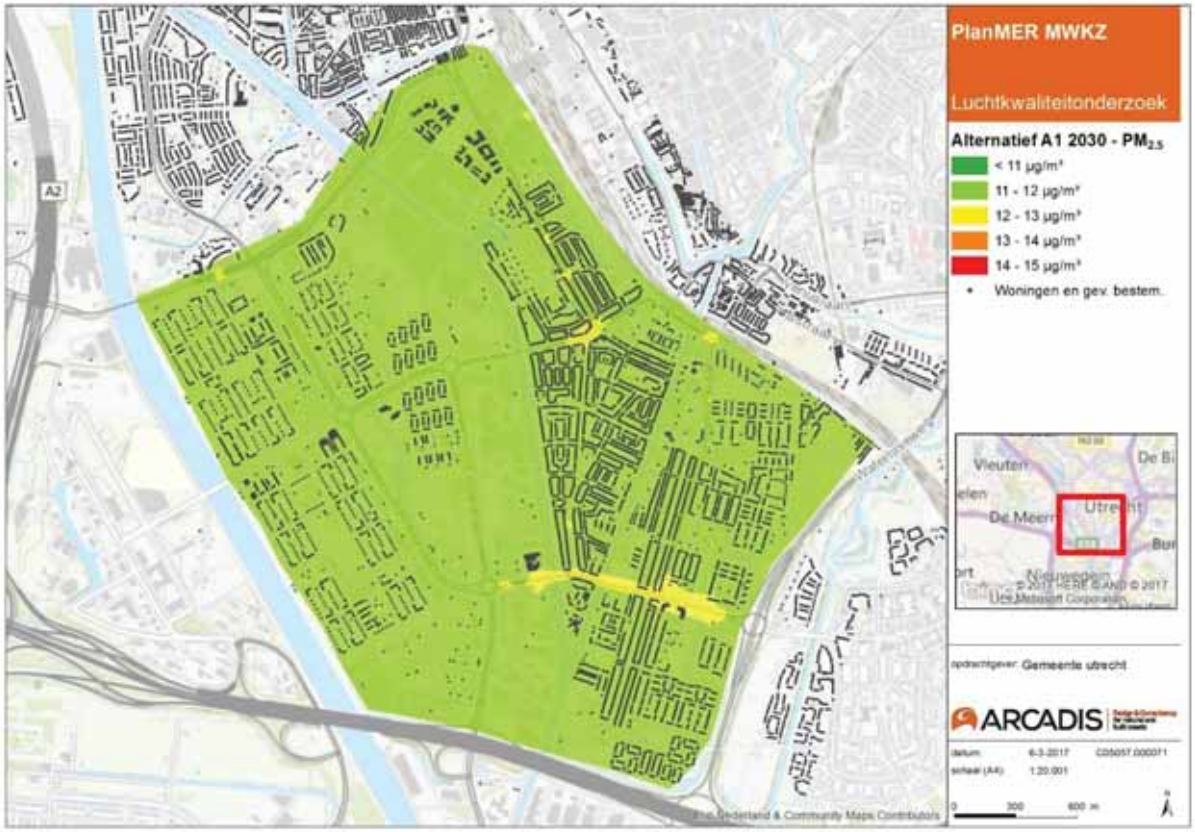




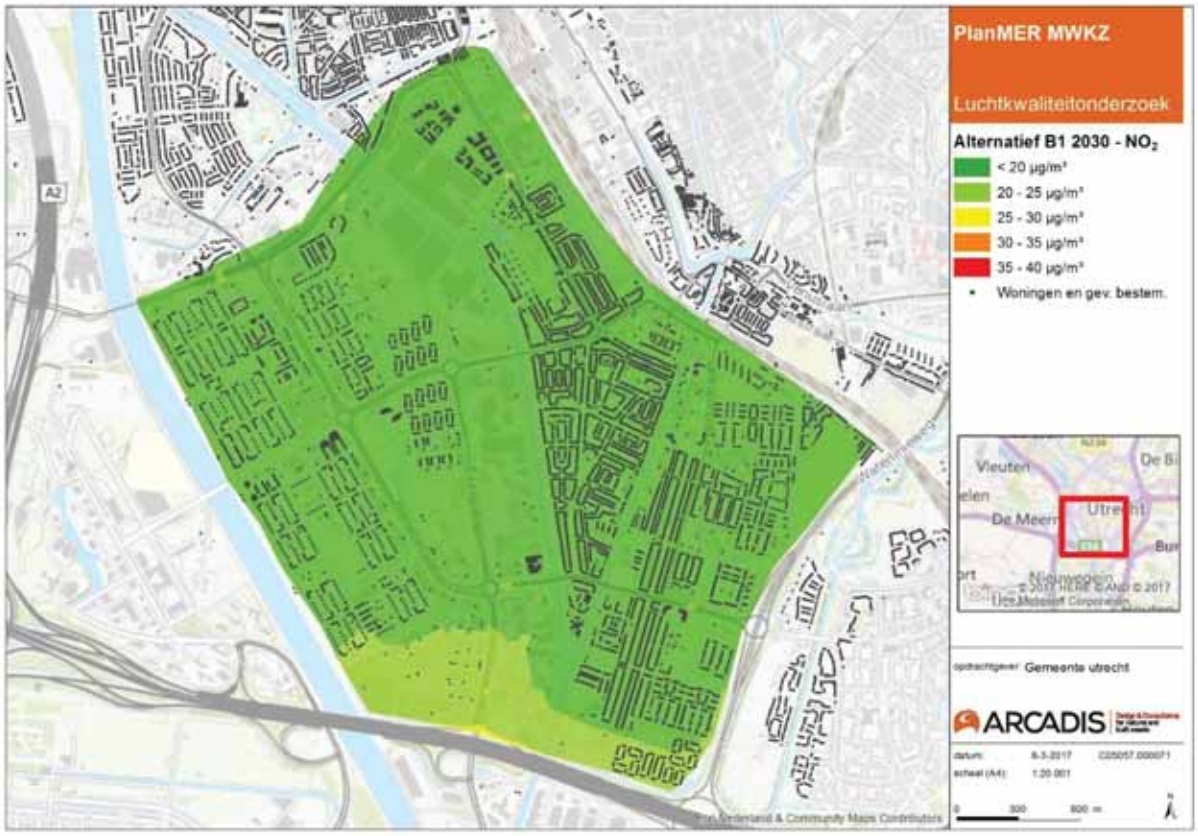
Alternatief A1 2030

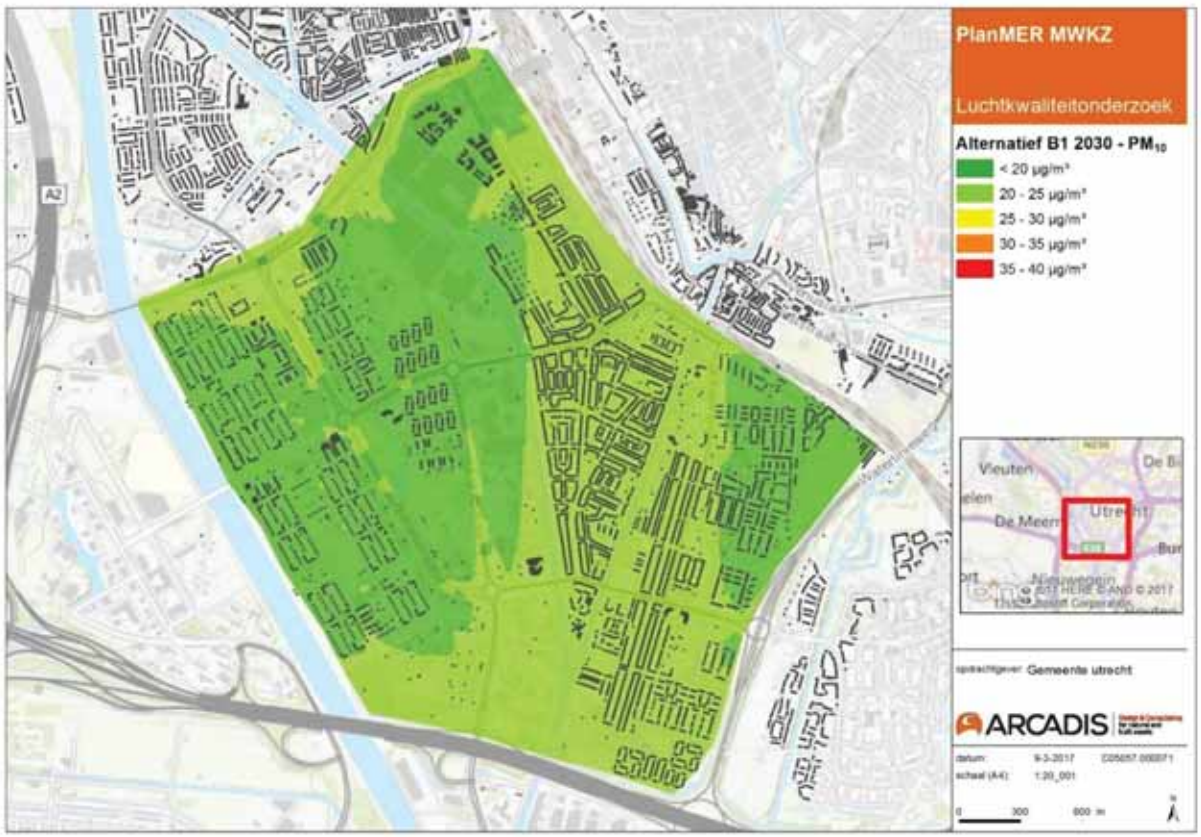


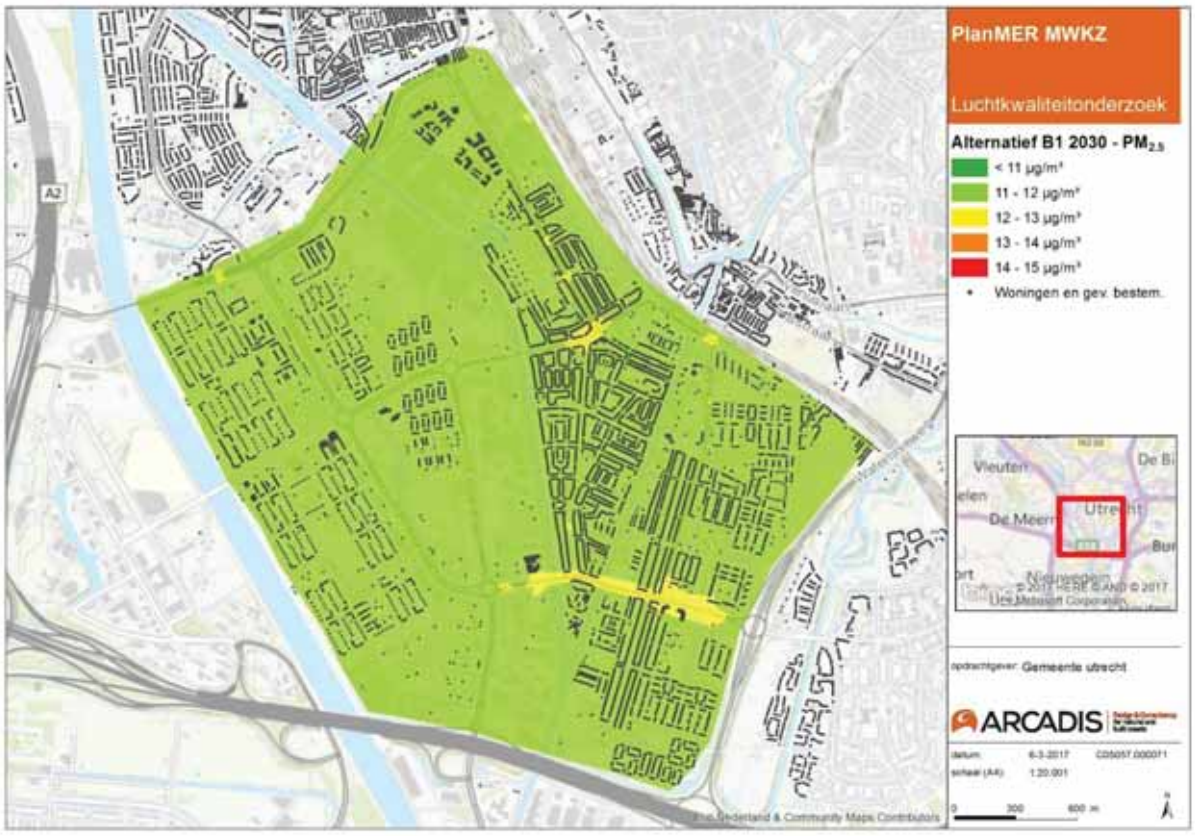

PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief A1 2030 - PM10
< 20 µg/m³
20 - 25 µg/m³
25 - 30 µg/m³
30 - 35 µg/m³
35 - 40 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS


PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief A1 2030 - PM2.5
< 11 µg/m³
11 - 12 µg/m³
12 - 13 µg/m³
13 - 14 µg/m³
14 - 15 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS

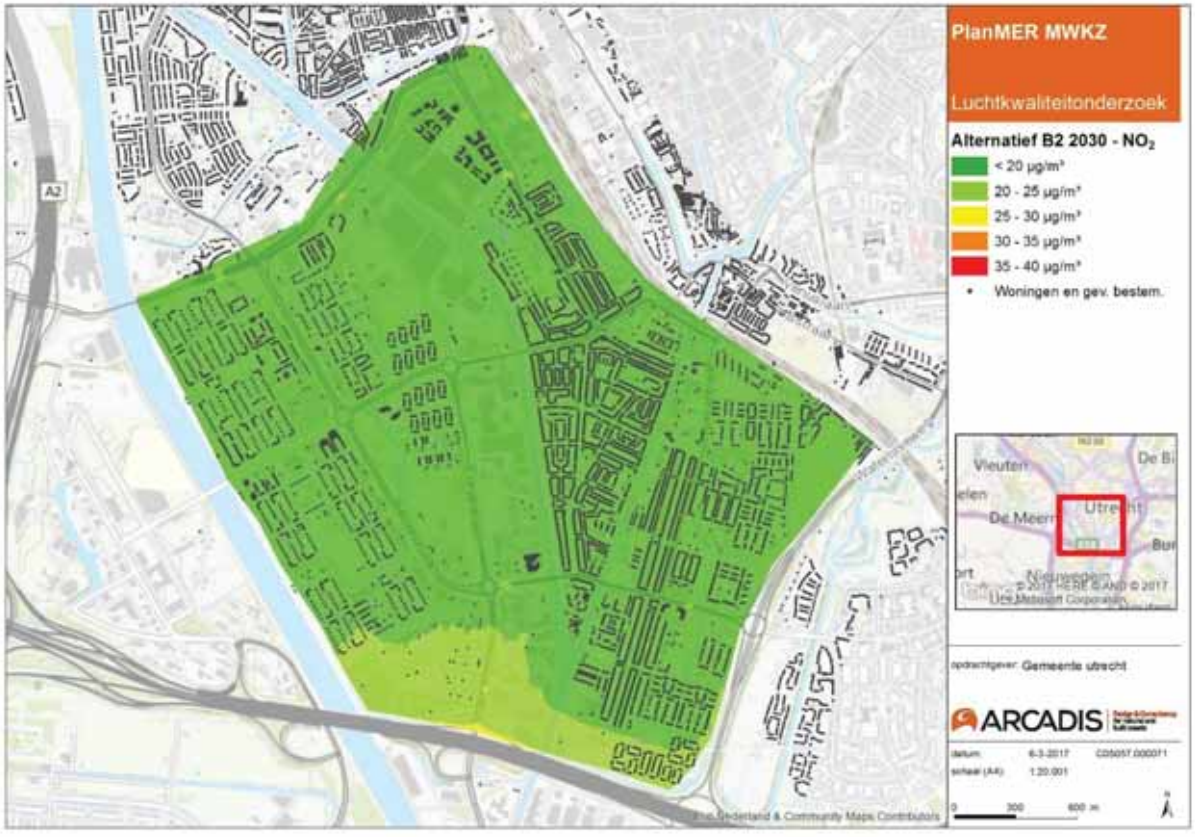
Alternatief B1 2030

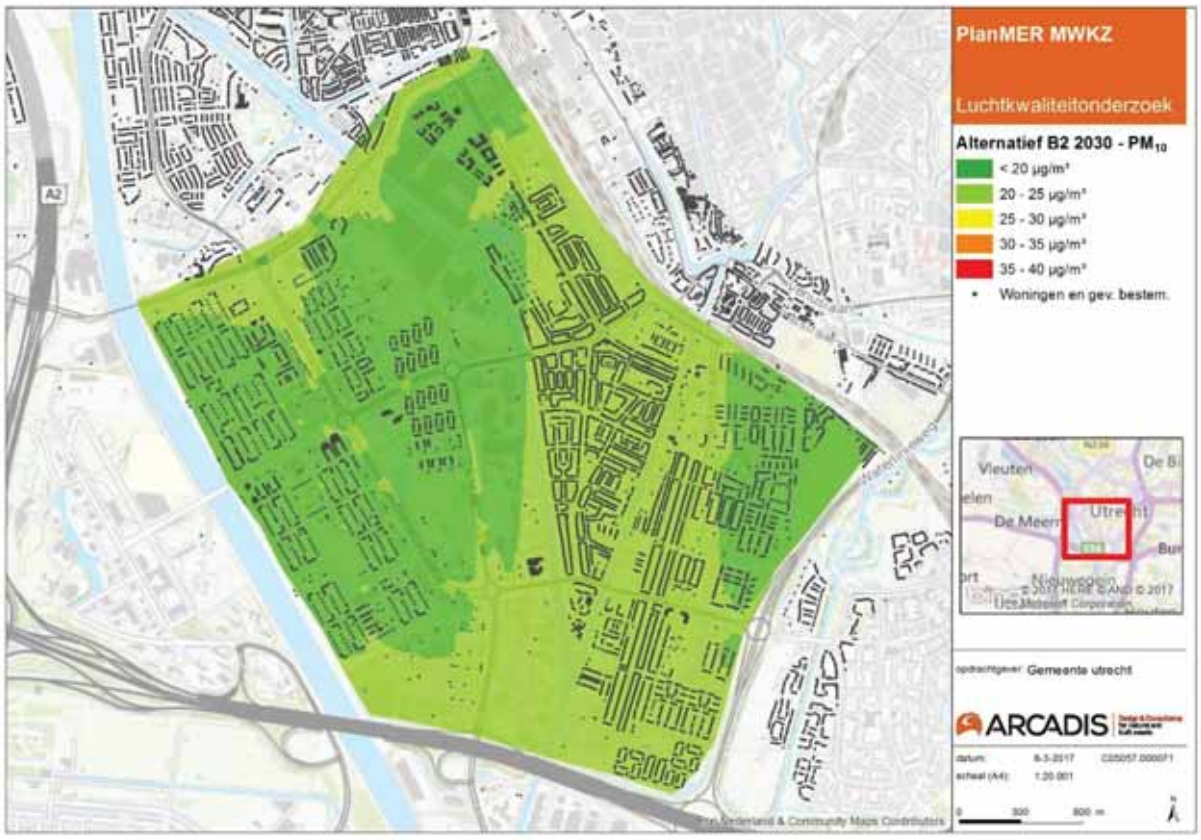


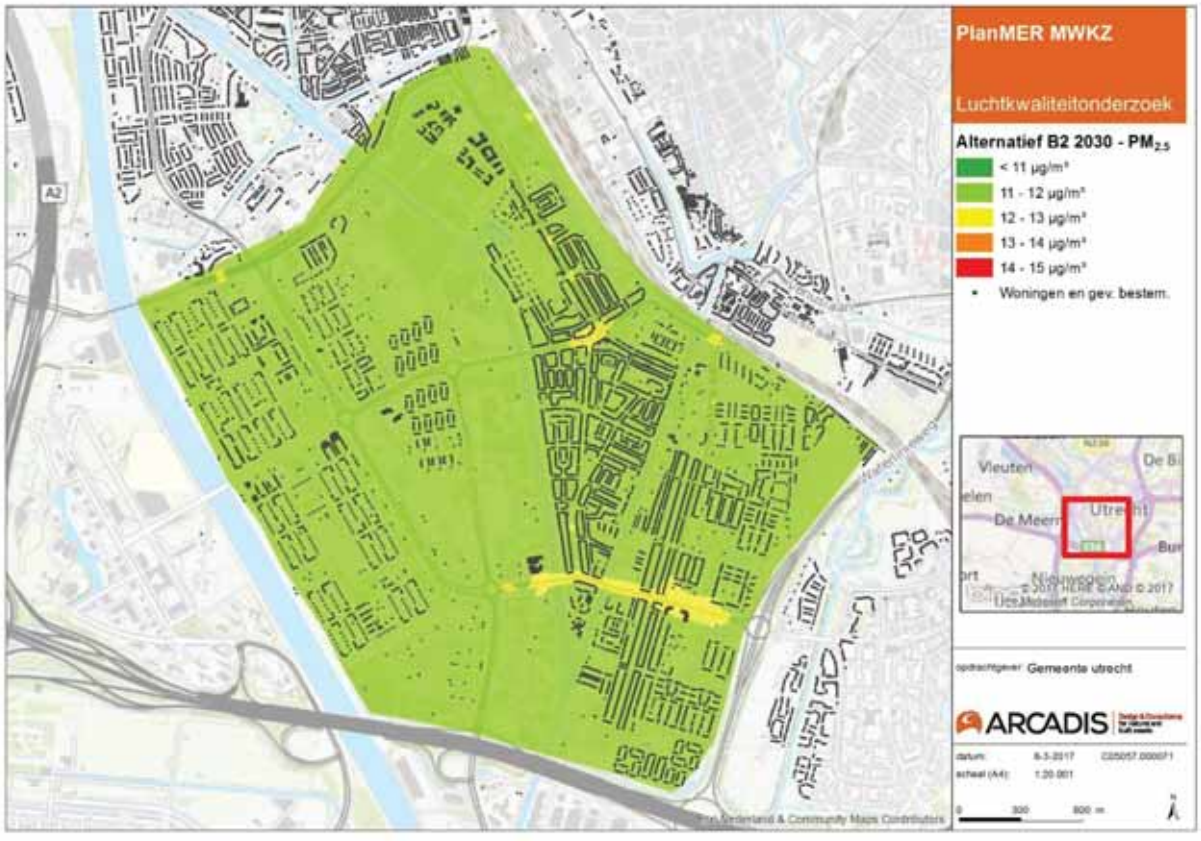




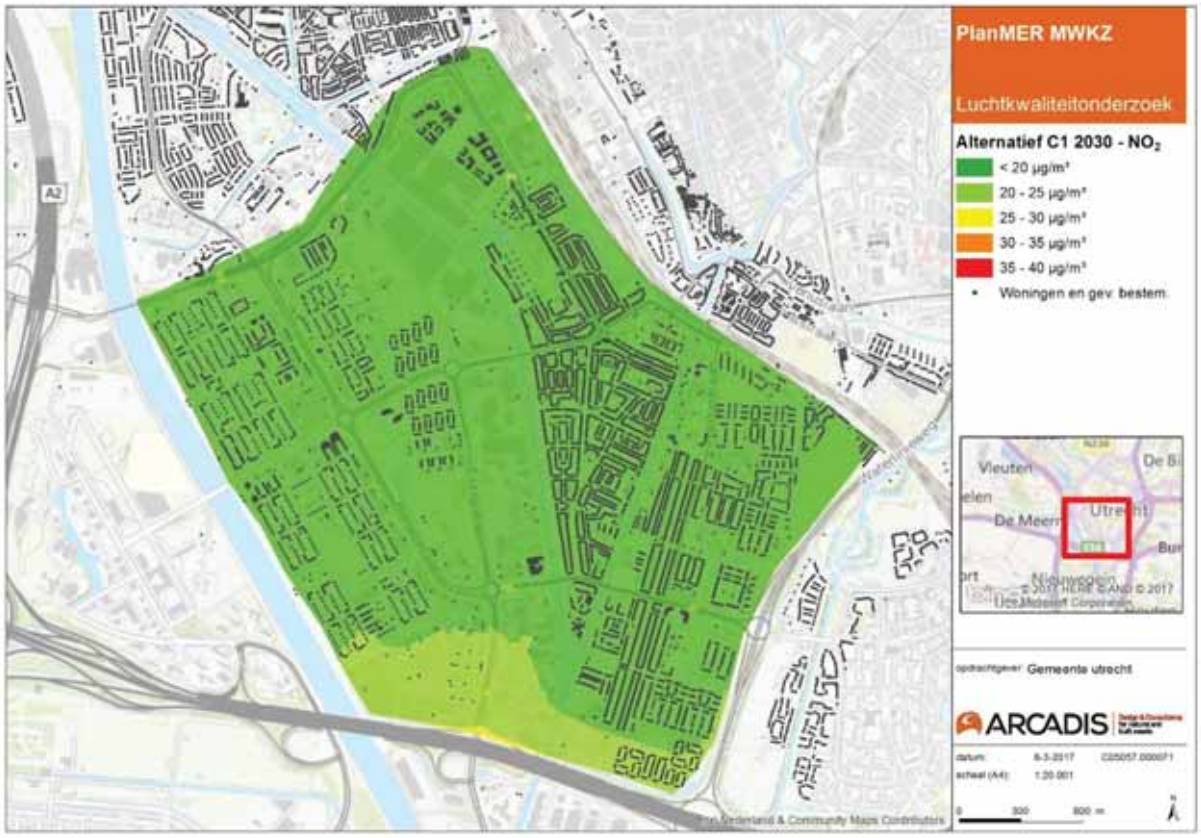
Alternatief B2 2030

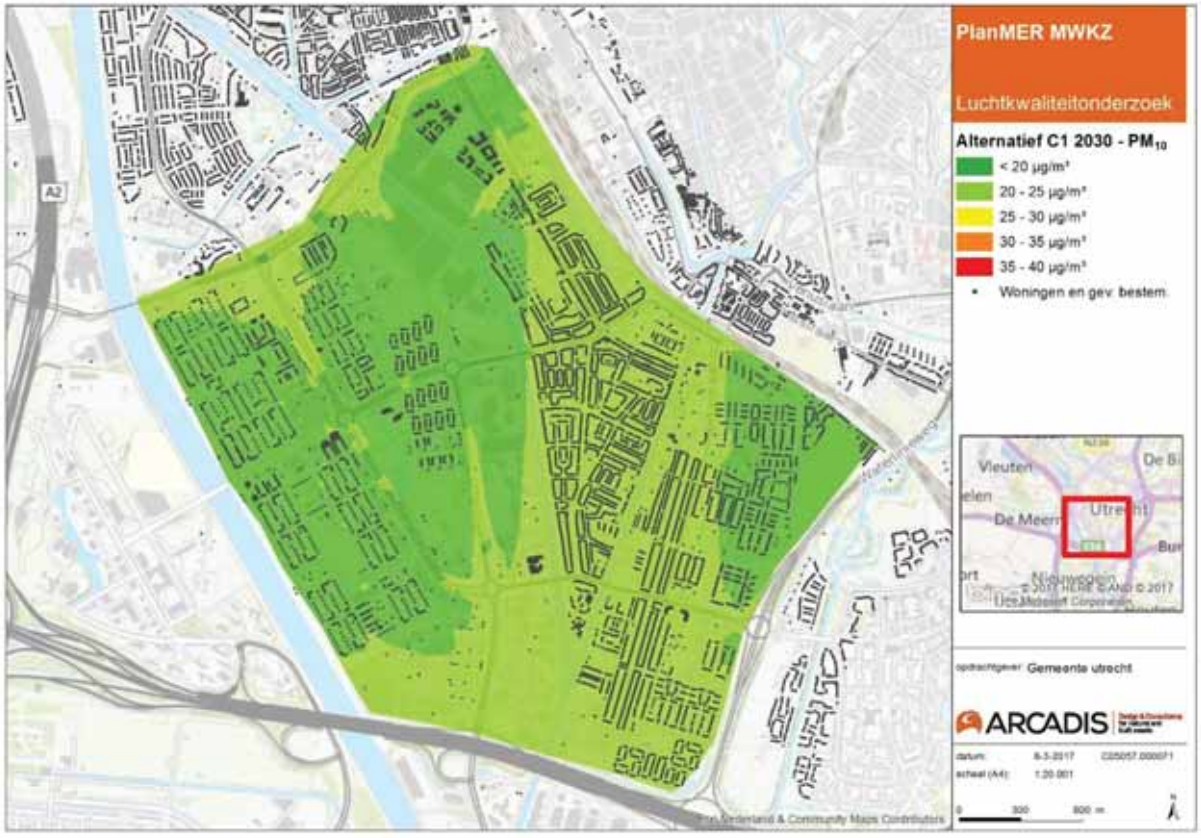


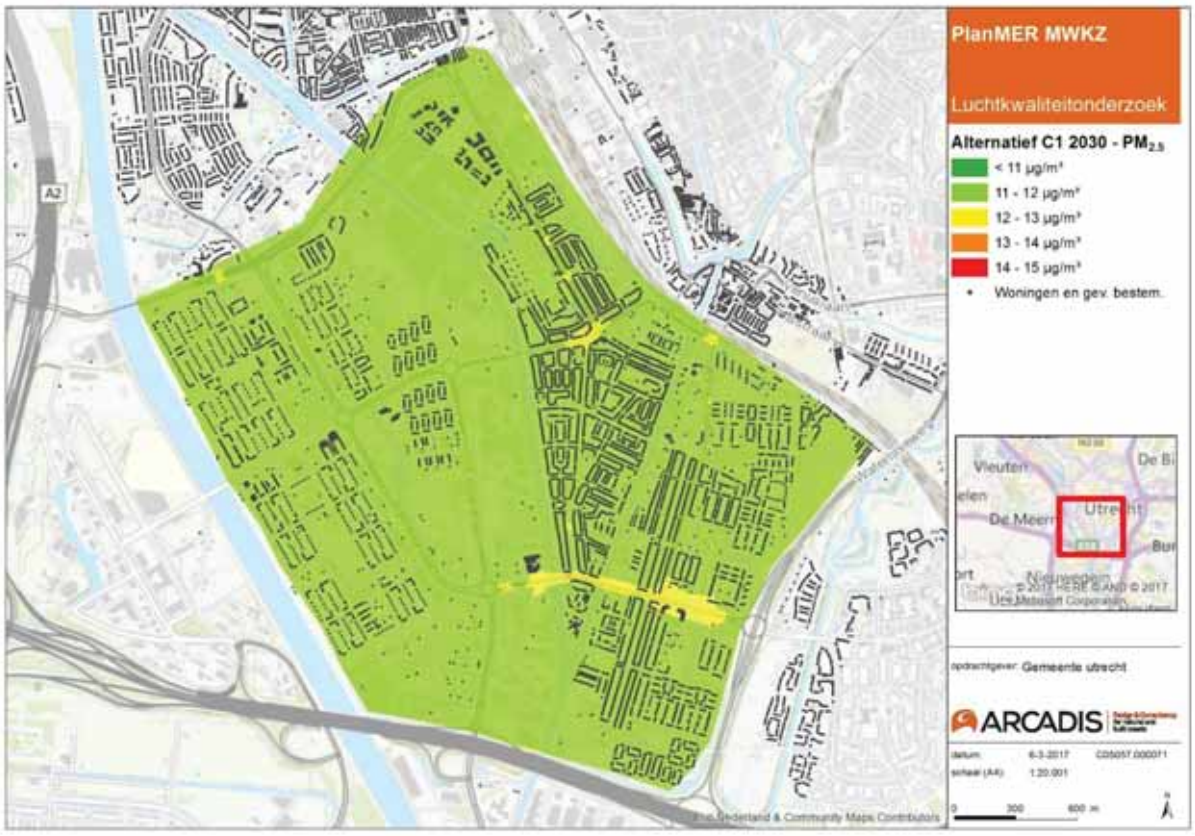

PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief B2 2030 - PM10
< 20 µg/m³
20 - 25 µg/m³
25 - 30 µg/m³
30 - 35 µg/m³
35 - 40 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
Vleuten
De Meern
Utrecht
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS


PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief B2 2030 - PM2.5
< 11 µg/m³
11 - 12 µg/m³
12 - 13 µg/m³
13 - 14 µg/m³
14 - 15 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
Vleuten
De Meern
Utrecht
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS

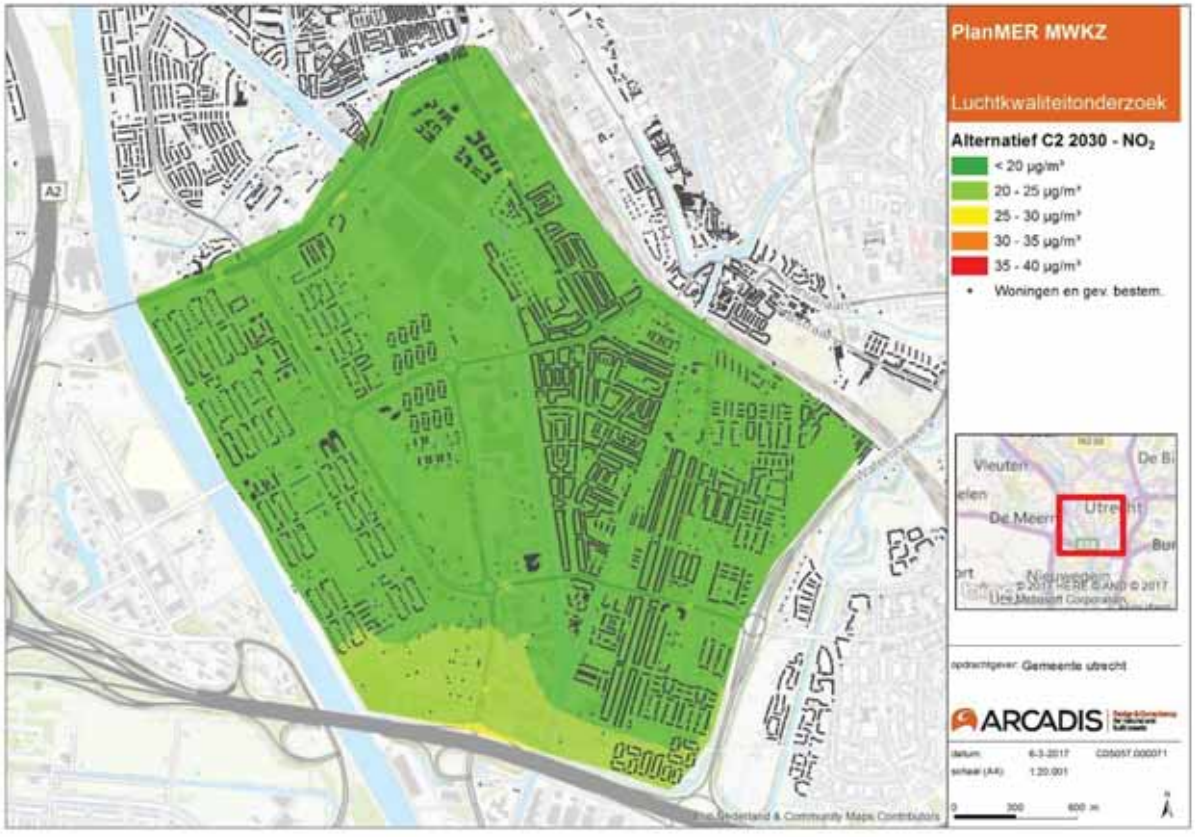
Alternatief C1 2030

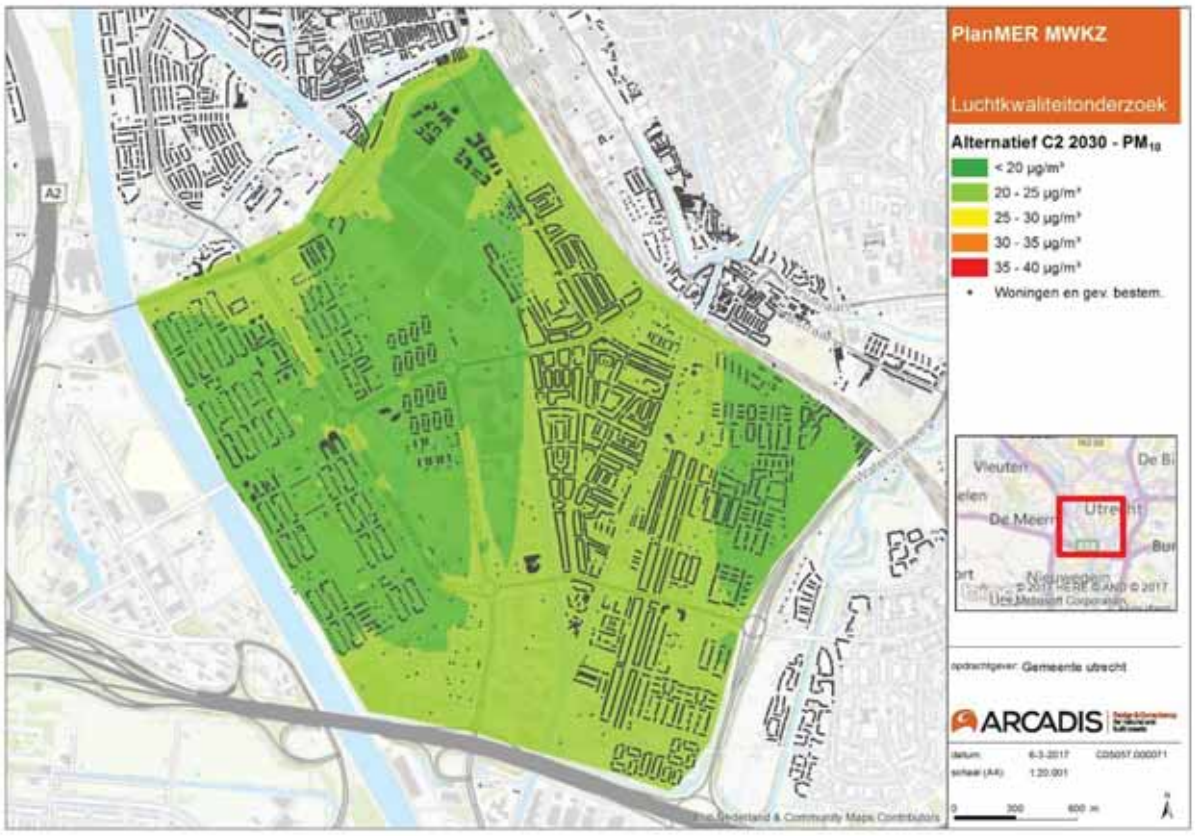


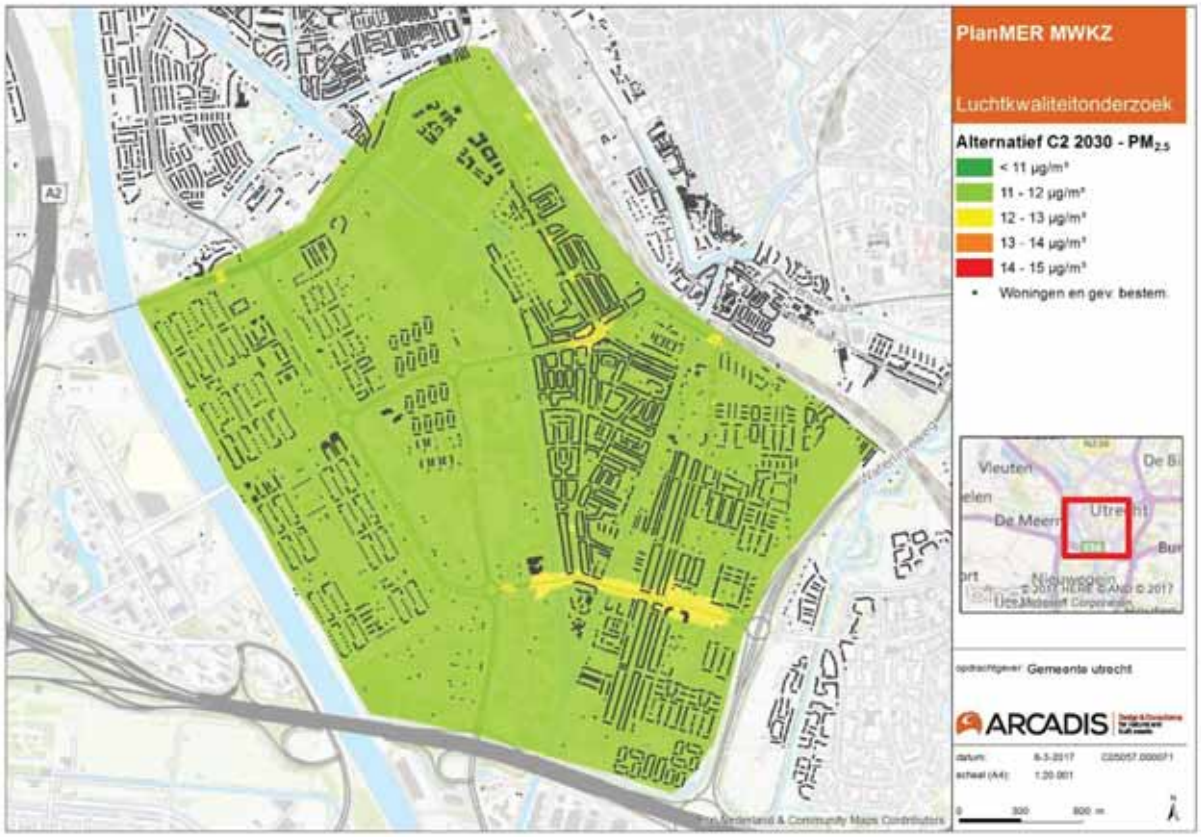




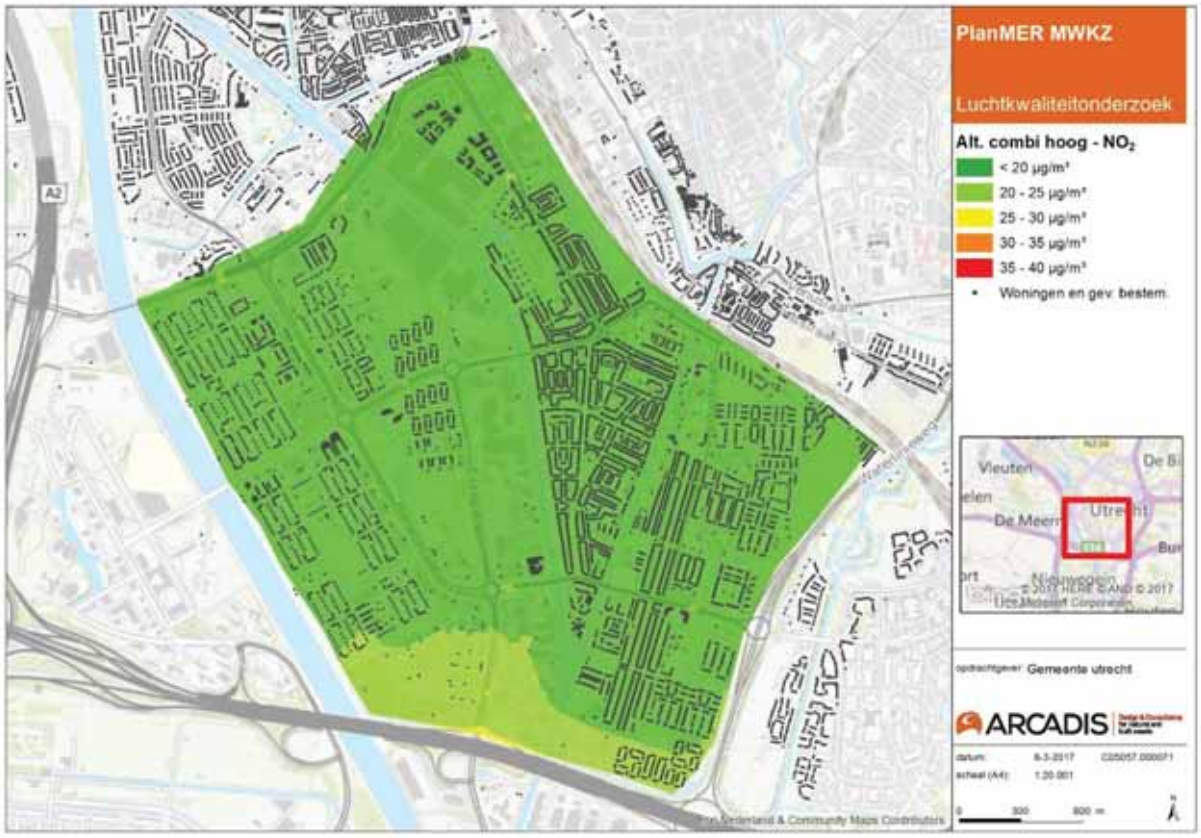
Alternatief C2 2030

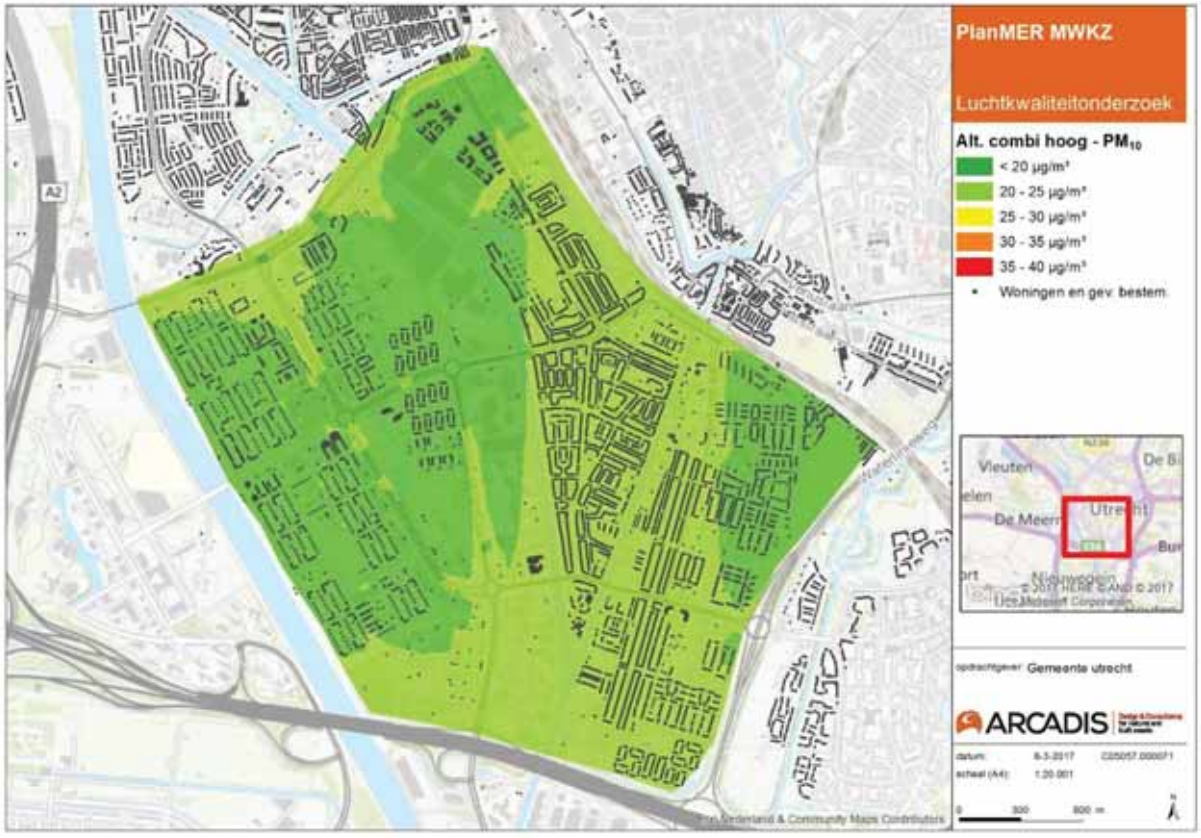


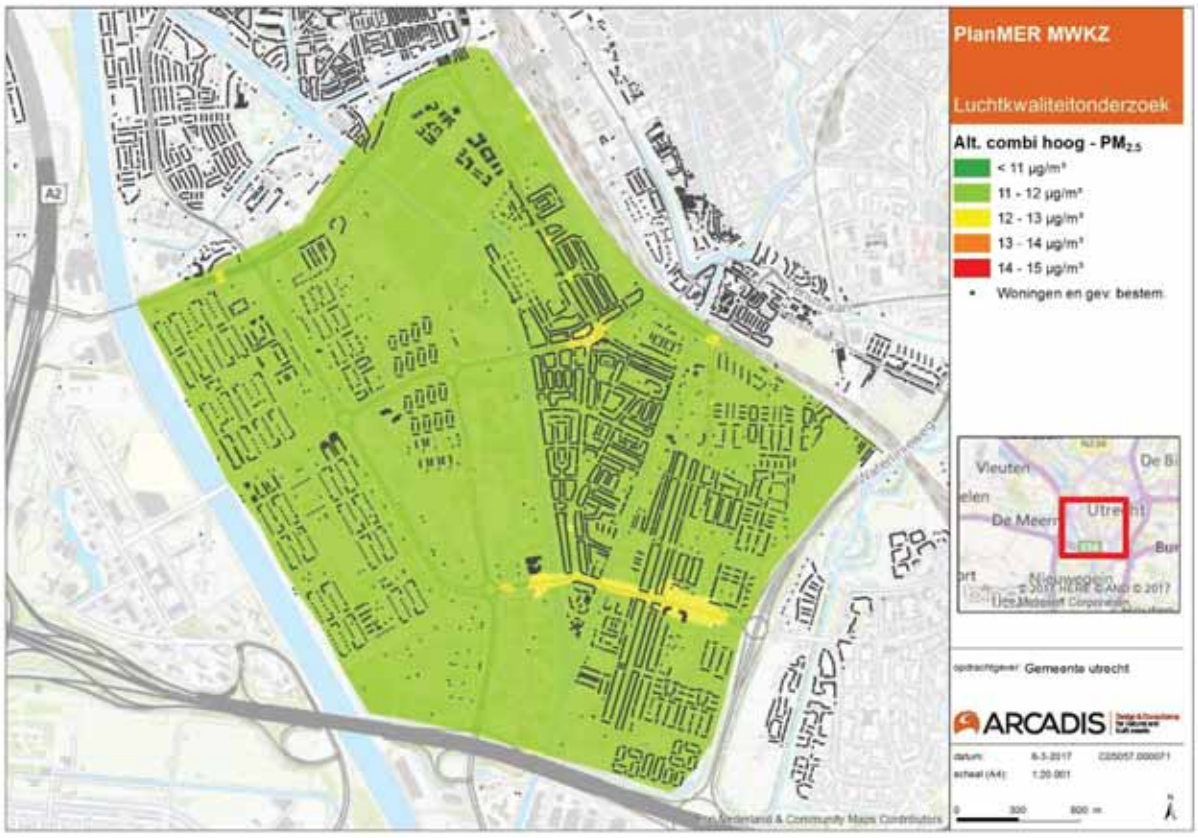

PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief C2 2030 - PM10
< 20 µg/m³
20 - 25 µg/m³
25 - 30 µg/m³
30 - 35 µg/m³
35 - 40 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
A2
Vleuten
De Meern
Utrecht
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS


PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alternatief C2 2030 - PM2.5
< 11 µg/m³
11 - 12 µg/m³
12 - 13 µg/m³
13 - 14 µg/m³
14 - 15 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
A2
Vleuten
De Meern
Utrecht
opdrachtgever: Gemeente utrecht
ARCADIS

Alternatief Combi hoog 2030





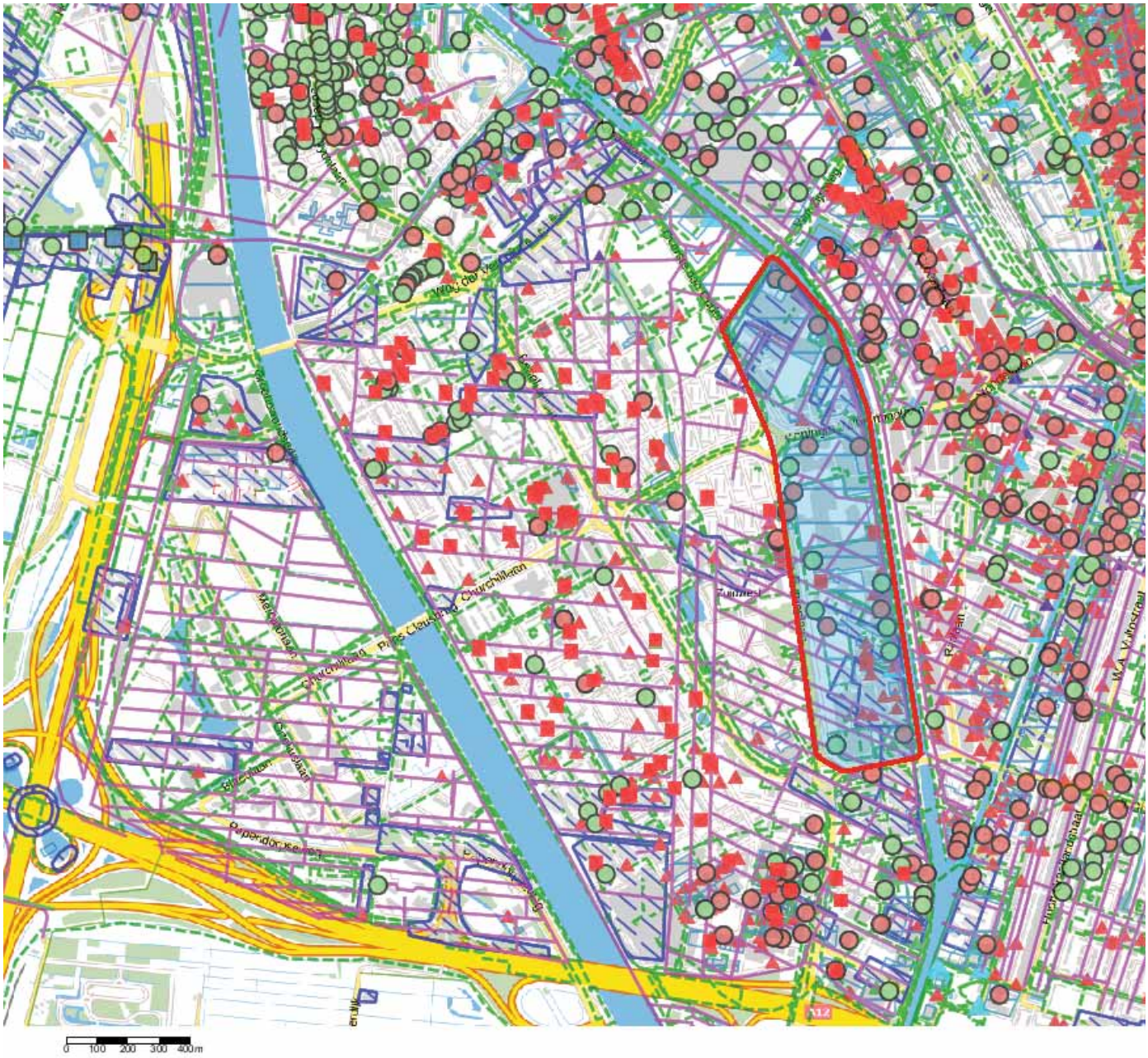

PlanMER MWKZ
Luchtkwaliteitonderzoek
Alt. combi hoog - PM2.5
< 11 µg/m³
11 - 12 µg/m³
12 - 13 µg/m³
13 - 14 µg/m³
14 - 15 µg/m³
Woningen en gev. bestem.
A2
Vleuten
De Meern
Utrecht
opdrachtgever Gemeente utrecht
ARCADIS

BIJLAGE E OMGEVINGSRAPPORT UTRECHT

Gemeente Utrecht

Merwedekanaalzone

Omgevingsrapportage



Gemeente Utrecht

Watergangen met duikers

Precario HBO tanks

Luchtfoto's met interpretatie

Literatuur 1700

Kadaster 1832

Historische activiteiten

- ongekoppeld
- gekoppeld

Hinderwet 4

Hinderwet

Ged. Sloten verhardingen

- gedempte sloot
- oude sintelweg
- verharde weg
- voormalige dijk
- voormalige rails
- voormalige weg

Brandstoftanks

- gesaneerd
- ongesaneerd

Bomkraters

Bedrijven carthoteek

Bodemlocaties

Achtergrondkaart

Percelen

Inhoudsopgave

Voorblad
Inhoudsopgave
Inleiding
Onderhoud fietspaden
Beneluxlaan studentencomplex MAX
BO vastlegging T0-situatie I
City Max II Startblok Beneluxlaan 1000
Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A
Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine
Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace
PTT Post Europalaan te Utrecht
Schooltuin park Transwijk Europalaan
Studentenhuisvesting Europalaan
Fietstunnel Europalaan
Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30
OPG Europalaan 2
Europalaan 2
Shell-tankinstallatie Europalaan 30
EUROPALAAN 30
Europalaan 33-37, Lanslaan deel II
Europalaan 33/Lanslaan deel I
Europalaan 38
Q8 Europalaan 6 Oostzijde
GVU-terrein Europalaan 8
Jaarbeurs-terrein-HO
Watergang 554 Kanaalweg
Asfalt & funderingsonderzoek
Pally-terrein Kanaalweg 0
Kanaalweg 13
Kanaalweg 20-21
Kanaalweg 22 U
Mobach keramiek
Kanaalweg 29
Kanaalweg 32
Kanaalweg 36 Stedin
Kanaalweg 50 MMBS
Kanaalweg 59 Wilhelminawerf
Kanaalweg 60B-61
MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20
Kanaalweg UBO-terrein
Koningin Wilhelminalaan achter 3 en 5
Koningin Wilhelminalaan BBB
4 dienstwoning

Overste den Oudenlaan
Park Transwijk 0
Van Zijstweg 0
HOV Zuidradiaal
Disclaimer
Toelichting

In deze rapportage treft u gegevens aan die afkomstig zijn uit het BIS van de gemeente Utrecht. Hiermee krijgt u een indruk van de aan- of afwezigheid van gegevens over mogelijke bodemverontreiniging in het geselecteerde gebied. Het ontbreken van gegevens in het BIS of deze rapportage wil niet zeggen dat er geen bodemverontreiniging op een perceel of in een gebied aanwezig is.

1. Deze pagina bevat een tekening van het geselecteerde gebied.
2. Informatie over het geselecteerde gebied, per locatie gegroepeerd.
   De in het bodeminformatiesysteem van de gemeente Utrecht aangetroffen informatie over locaties die zich binnen het geselecteerde gebied bevinden.
3. Disclaimer.
4. Toelichting op de rapportage. Hier vindt u de uitleg van de gegevens die in dit rapport zijn vermeld.

Als u vragen heeft over de in dit rapport vermelde gegevens dan kunt u contact opnemen met de gemeente Utrecht via email BodemInfo@utrecht.nl of telefonisch 14 030.

Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine

De locatie "*Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine*" gaat over het diepere grondwater binnen de gemeente Utrecht en is alleen relevant indien gegraven wordt tot onder de grondwaterspiegel of indien grondwater opgepompt of bijvoorbeeld gebruikt wordt voor warmte-koude-opslag. Voor meer informatie kijk op de internetpagina: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/milieu/bodem/gebiedsgerichte-aanpak/ of zoek op gebiedsgerichte aanpak op de site van gemeente Utrecht.

Locatie: Onderhoud fietspaden

Locatie

Adres	AMSTERDAMSESTRWEG 0 Utrecht
Locatienaam	Onderhoud fietspaden
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
17-09-2008	Verkennend onderzoek NEN 5740	Onderhoud fietspaden	IBU IngenieursburUtr	402.30748.096A

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onverdachte activiteit	0	0	Niet van toepassing	Nee	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Beneluxlaan studentencomplex MAX

Locatie

Adres	Beneluxlaan Utrecht
Locatienaam	Beneluxlaan studentencomplex MAX
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Onverdacht/Niet verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
05-09-2005	Indicatief onderzoek	Beneluxlaan studentencomplex MAX	IBU IngenieursburUtr	402.30096.076

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onverdachte activiteit	0	0	Niet van toepassing	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: BO vastlegging T0-situatie I

Locatie

Adres	BENELUXLAAN 1000 Utrecht
Locatienaam	BO vastlegging T0-situatie I
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren OO	**Beoordeling**	Potentieel Ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
06-07-1993	Nul- of eindsituatieonderzoek	BO vastlegging T0-situatie I	Innogas Milieu Meetdienst b.v.	23060R1368A/d

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
vlakdrukkerij	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: City Max II Startblok Beneluxlaan 1000

Locatie	
Adres	Beneluxlaan 1000 3526KK Utrecht
Locatienaam	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Voldoende gesaneerd	**Beoordeling**	Ernstig, geen risico's bepaald
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en >= 100 mg/kg;
Status rapporten		**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en >= 100 mg/kg;

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-07-2005	Verkennend onderzoek NEN 5740	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Arnicon BV	C05-316-O
06-04-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	CSO Adviesbureau voor milieuon	06.R071
22-12-2011	Verkennend onderzoek NEN 5740	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	CSO Adviesbureau voor milieuon	11L470
21-01-2014	Sanerings onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	ADCIM Geotechniek	G2013019-01
27-02-2014	Nader onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	1.13.1187
11-03-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1145-br
27-03-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.131187
31-03-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	
18-04-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	462
18-04-2014	Sanerings onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1187
22-05-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1187-br_busmelding

22-05-2014	Saneringsonderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1187
23-05-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1187-br
25-06-2014	Indicatief onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1248
27-06-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.13.1187-br_busmelding - asbest
27-06-2014	Nader onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1248
16-07-2014	Historisch onderzoek	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Adico Milieutechniek	140701228.02
17-07-2014	Meldingsformulier BUS saneringsplan	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	
03-09-2014	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1219-minerale olie
03-09-2014	Saneringsevaluatie	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1219-gedempte watergang
05-09-2014	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1219-Asbest
06-10-2014	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	City Max II Startblok Beneluxlaan 1000	Infra Soil BV	01.14.1219

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoftank (ondergronds)	0	0	Niet van toepassing	Per definitie	>I	Nee
onbekend	0	0	Niet van toepassing	Per definitie	>T	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	1200	600			
Grond	I	14	18			
Grond	I	170	170			
Grondwater	I	14	250			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
31-03-2014	Niet instemmen met SP		Definitief

15-04-2014	Niet instemmen met SP	Definitief	
17-07-2014	Instemmen met SP	Definitief	
28-10-2014	beschikking BUS saneringsevalutie	Definitief	
26-11-2014	beschikking BUS saneringsevalutie		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	Geen Nazorg
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	05-09-2014

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
05-09-2014	Voll. verw., aanvulgrond achtergrond	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	
28-10-2014	Aanbrengen verharding/isolatie	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	
26-11-2014	Voll. verw., aanvulgrond achtergrond	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A

Locatie

Adres	Beneluxlaan 996 3526KK Utrecht
Locatienaam	Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	**Beoordeling**	Ernstig, geen risico's bepaald
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
22-12-2011	Verkennend onderzoek NEN 5740	Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A	CSO Adviesbureau voor milieuon	11L470
28-10-2014	Nader onderzoek	Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A	Infra Soil BV	0.14.1277
25-03-2016	Saneringsplan	Beneluxlaan 996-1006 Kanaalweg 13-13A	Infra Soil BV	0.15.1418

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzinetank (ondergronds)	0	0	Ja	Per definitie	Nee	Nee
ophooglaag (niet gespecificeerd)	0	0	Nee	Per definitie	>I	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	75	75			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
26-04-2016	beschikking ernstig, geen spoed		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	

Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine

Locatie	
Adres	CROESELAAN 0 Utrecht
Locatienaam	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Monitoring	**Beoordeling**	Ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-01-1991	Historisch onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	DRO Utrecht	H.O. Utrecht City Pr
19-01-2001	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	DHV Milieu en infrastruct	Q3390-27-001
10-09-2003	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Grontmij	13/99041459/Hil
24-04-2006	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30004.002
04-05-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30311.017
19-05-2006	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	UDM Adviesbureau	06-05-0212

		Biowasmachine		
05-07-2006	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30293
14-08-2006	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4447268HWC-ber-V01-NL
14-08-2006	Verkennend onderzoek NVN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond	20061255/RSME
30-08-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30311.017
04-10-2006	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30293.003
15-11-2006	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond	20061974_a1brf
15-11-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Wiertsema & Partners	VN-40165A
05-12-2006	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond	20061971/RSME
06-12-2006	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond	20061972/RSME
01-03-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	MOS Grondmechanica	031305
19-04-2007	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	IBU IngenieursburUtr	402.30556.041.001

		Biowasmachine		
09-05-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	2/56280/MaK
10-05-2007	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30293.003
18-07-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	2/55262/LS
01-08-2007	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond	20070679/RSME
01-10-2007	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Arcadis IMD B.V.	110504/ZF7 /2U3/201741
12-12-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4540416BMU-kmi-V03-NL
16-04-2008	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30766
23-05-2008	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	TTE	C07055
29-05-2008	Verkennend onderzoek NEN 5740	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Geofox-Lexmond BV	20080411/RSME
15-07-2008	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Sialtech	08.SB1291.10
15-08-2008	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	Tauw	4555942

		Biowasmachine		
01-09-2008	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Gemeente Utrecht	Onderzoeksresultaten grondwatermeetnet
03-09-2008	Nul- of eindsituatieonderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Grontmij	2DSO 08.064566
04-09-2008	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Sialtech	MVJ08-250
18-06-2009	Sanerings onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Arcadis IMD B.V.	B02034/WA9 /003/000055/001B/lm
19-06-2009	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Arcadis IMD B.V.	074172458:0.1
01-07-2009	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Arcadis IMD B.V.	B02034/WA9 /006/000055/Lm
31-07-2009	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Arcadis IMD B.V.	B02034/WA /010/000055/001B/lm
31-08-2009	Historisch onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30293.005
14-09-2009	Nul- of eindsituatieonderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30093.005
14-09-2009	Sanerings evaluatie	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30293.010
22-12-2009	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	Fugro BV	1309-0042-000

		Biowasmachine		
26-04-2010	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30934.102.001
31-05-2010	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	4690676
14-06-2010	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Oranjewoud	232074
19-07-2010	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Oranjewoud	232074
21-07-2010	Monitoringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Aveco	101378
21-07-2010	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-1
02-08-2010	Nul- of eindsituatieonderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Grontmij	13/99099624/KB
03-08-2010	Nul- of eindsituatieonderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Aveco	101378
05-08-2010	Nul- of eindsituatieonderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Grontmij	13/99099627/KB
09-08-2010	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	L001-4736131EHT-mye-V02-NL
17-09-2010	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	IF Technology	22.663/55262/LS

		Biowasmachine		
15-10-2010	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-5-1
25-10-2010	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Oranjewoud	232740
03-11-2010	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4740979KMU-nij-V02-NL
19-11-2010	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Movares Nederland	MDN-BO-100029071
27-01-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4756104RGL-baw-V02-NL
23-02-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Van Dijk Techniek Milieutechni	112052
23-02-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Van Dijk Techniek Milieutechni	112052
23-03-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4756104RGL-baw-V03-NL
01-04-2011	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Oranjewoud	232740
13-04-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Deltares	1201945-015-BGS-0001-me
02-05-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	Witteveen & Bos	SBNS51-7/pole/001

		Biowasmachine		
08-06-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-6/zegv/004
16-06-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	24.634/58425/LS
29-07-2011	Monitoringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.10390
25-11-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51/12pole/001
21-12-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	N001-4826772JPI-agv-V02-NL
23-12-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	R001-4813728MLY-agv-V01-NL
29-12-2011	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-12/pole/003
05-01-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Inpijn-Blokpoel Son Milieu B.V	03P000719
01-02-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	25.958/5842/LS
07-02-2012	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Aveco de Bondt	R0RGN/641 12.0146
09-02-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	Grontmij	GM-0047610

		Biowasmachine		
10-02-2012	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Aveco de Bondt	B-RGN/646 1.0146
23-02-2012	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Heijmans Milieutechniek B.V.	W-UV-SL-0115-00-3.0
28-02-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	N002-4826772JPI-V01-NL
22-03-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	N003-4826772JPI-cri-V01-NL
23-03-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Tauw	N003-4826772JPI-agv-V02-NL
24-04-2012	Indicatief onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.34458.001
24-04-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	26.465/56454/LS
20-06-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.30093.126.02
04-07-2012	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Henk van Tongeren Bronbemaling	1206-055a.utrecht
06-07-2012	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Fides Espertise	2011279
22-08-2012	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	IF Technology	26.980/56454/LS

		Biowasmachine		
27-08-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	26.993/62162/NiS
16-11-2012	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	KWA Bedrijfsadviseur	3108670DR01
26-11-2012	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-5
04-12-2012	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-19
28-02-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	BK advies	JEGI/1234130.5
02-04-2013	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IF Technology	62162/Nis/20130402
04-04-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-27
08-04-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-27-/voee/002
01-06-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	P_11109
26-06-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.34622.01
25-07-2013	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer	IBU IngenieursburUtr	Bijlage bij melding MAO

		Biowasmachine		
26-07-2013	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.34642.01
27-08-2013	Nader onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	IBU IngenieursburUtr	402.3447
01-11-2013	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Deltares	1205424-000
18-12-2013	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	KWA Bedrijfsadviseur	3108670DR02
09-04-2014	Bijzonder inventariserend onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-30/14-007.527
09-04-2014	Sanerings onderzoek	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Witteveen & Bos	SBNS51-30/14-007.548
12-06-2014	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	Royal HaskoningDHV	MD-AF20140000
17-04-2015	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	RoyalHaskoningDHV	MD-AF20140000
07-01-2016	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	KWA Bedrijfsadviseur	3108670DR04

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
autobusstation -remise	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

autoparkeer- en -stallingsbedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autoreparatiebedrijf	1924	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
benzinetank (ondergronds)	1967	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1930	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoftank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
bromfiets- en scooterverhuurbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
broodfabriek	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf	1898	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
chemische wasserij/stomerij	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
cliché-platenfabriek/chemigrafisch bedrijf	1930	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
cv- en luchtbehandelingsapparatuurinstallatiebedrijff	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
dakpannenfabriek	1880	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
dierlijke oliën- en vettengroothandel	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
dieseltank (ommuurd)	1989	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1956	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
drukkerijen en aanverwante activiteiten	1898	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
elektrotechnisch installatiebedrijf	1915	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
foto- en filmontwikkelcentrale	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
fotografisch bedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
gemeentelijke, provinciale en rijkswerkplaatsen (weg- en waterbouw)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

grafische afwerkcentrale	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	9999	1995	Nee	Per definitie	>S	Nee
hout- en plaatmateriaalhandel	1930	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
kopieerinrichting	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
kunstharsfabriek	1959	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
leerlooierij (na 1900, chroomzouten)	1830	1830	Ja	Per definitie	Nee	Nee
loodgieters-, fitters- en sanitairinstallatiebedrijf	1968	1979	Ja	Per definitie	>S	Nee
machine- en apparatenindustrie	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
machinegroothandel	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
medische, chirurgische en tandheelkundige apparaten en instrumentenfabriek	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
metaalconstructiebedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
metaalslijp-, -polijst-, -straal- en -graveerbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
militair oefenterrein	1989	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
onverdachte activiteit	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
opticiënswerkplaats	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
ramen-, deuren- en kozijnenfabriek (metaal)	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
rijwielreparatiebedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijf	1830	1830	Ja	Per definitie	Nee	Nee
schildersbedrijf	1898	1930	Ja	Per definitie	Nee	Nee
schoonmaakbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee

sierradenmakerij	1898	1935	Nee	Per definitie	Nee	Nee
smederij	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
spoor- en tramwegmaterieelindustrie en -reparatie	1900	1900	Nee	Per definitie	>S	Nee
timmerfabriek	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
timmerwerkplaats	1830	1830	Ja	Per definitie	>S	Nee
transportbedrijf	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
vlakdrukkerij	1915	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
wasblekerij (kleding)	1830	1830	Nee	Per definitie	>S	Nee
white spirit-/terpentinatank (ondergronds)	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	500	1000		Pf06	
Grondwater	I	6000000	270000000			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
20-01-2010	Instemmen met SP		Definitief
08-01-2016	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace

Locatie

Adres	Dr. M.A. Tellegenlaan Utrecht
Locatienaam	Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	**Beoordeling**	Ernstig, geen spoed
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Niet onderzocht
Status rapporten		**Status asbest**	Niet onderzocht

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
08-09-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace	Koenders&Partners	140343-V2
11-12-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace	Koenders&Partners	140870A
27-02-2015	Nader onderzoek	Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace	Koenders&Partners	150038
24-02-2016	Meldingsformulier BUS saneringsplan	Dr. M.A. Tellegenlaan leidingentrace	Koenders&Partners	

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
01-03-2016	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	

Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: PTT Post Europalaan te Utrecht

Locatie

Adres	EUROPALAAN 0 Utrecht
Locatienaam	PTT Post Europalaan te Utrecht
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-03-1999	Verkennend onderzoek NEN 5740	PTT Post Europalaan te Utrecht	Cauberg-Huygen	JK/990071 /RT(c)IB

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Schooltuin park Transwijk Europalaan

Locatie

Adres	EUROPALAAN 0 Utrecht
Locatienaam	Schooltuin park Transwijk Europalaan
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren aanvullend OO	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
02-11-2001	Verkennend onderzoek NEN 5740	Schooltuin park Transwijk Europalaan	Chemielinco BV	21706
24-07-2012	Verkennend onderzoek NEN 5740	Schooltuin park Transwijk Europalaan	BOOT organiserend ingenieursbu	P12-0278-020

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
demping (niet gespecificeerd)	0	0	Ja	Per definitie	Onbekend	Nee
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	

Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Studentenhuisvesting Europalaan

Locatie

Adres	EUROPALAAN 0 Utrecht
Locatienaam	Studentenhuisvesting Europalaan
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Ernstig, niet urgent
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
13-07-2001	Nader onderzoek	Studentenhuisvesting Europalaan	DHV Milieu en infrastruct	S1514-80-001

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Fietstunnel Europalaan

Locatie

Adres	EUROPALAAN 0 Utrecht
Locatienaam	Fietstunnel Europalaan
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
29-11-1991	Indicatief onderzoek	Fietstunnel Europalaan	DRO Utrecht	

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30

Locatie	
Adres	EUROPALAAN 12 Utrecht
Locatienaam	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-08-1993	Historisch onderzoek	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Chemielinco BV	UT67
01-06-1994	Verkennend onderzoek NVN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Dordrecht Research B	940436
07-08-1995	Verkennend onderzoek NVN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Heidemij	632/ZF95/1884/34917-1
06-05-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	De Klinker Milieu Adviesbureau	980416EU.510
10-06-1999	Verkennend onderzoek NVN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Arcadis IMD B.V.	632/ZF99/5492/08023
20-04-2001	Verkennend onderzoek NEN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Arcadis IMD B.V.	110504/ZF1/260/200449
26-10-2010	Verkennend onderzoek NEN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	De Klinker Milieu Adviesbureau	210129-EU1.1
07-12-2010	Historisch onderzoek	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Wubben tank en bodemsanering	10112955.02

29-06-2011	Verkennend onderzoek NEN 5740	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Arcadis IMD B.V.	075601062:A - Def B02035.000149.0100
27-07-2011	Nader onderzoek	Roto Smeets Europalaan 12 Kanaalweg 30	Arcadis IMD B.V.	075601018:A - Def B02035.000149.0200

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzinetank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
boekdrukkerij	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoftank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
onverdachte activiteit	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
vlakdrukkerij	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
white spirit-/terpentinatank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: OPG Europalaan 2

Locatie

Adres	EUROPALAAN 2 Utrecht
Locatienaam	OPG Europalaan 2
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
04-05-1993	Verkennend onderzoek NEN 5740	OPG Europalaan 2	Chemielinco BV	92342
23-08-1994	Saneringsplan	OPG Europalaan 2	Chemielinco BV	94171
01-05-2003	ASB - asbest onderzoek NEN 5707	OPG Europalaan 2	P&J Milieuservices B.V.	031870IK
02-12-2003	Verkennend onderzoek NEN 5740	OPG Europalaan 2	Geofox BV	Q4980/SRO/Pho

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	

Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Europalaan 2

Locatie

Adres	EUROPALAAN 2 Utrecht
Locatienaam	Europalaan 2
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
12-01-1994	Nader onderzoek	Europalaan 2	Chemielinco BV	93225
23-01-1996	Sanerings evaluatie	Europalaan 2	Chemielinco BV	94563

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
19-05-1995	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Shell-tankinstallatie Europalaan 30

Locatie

Adres	EUROPALAAN 30 Utrecht
Locatienaam	Shell-tankinstallatie Europalaan 30
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-10-1991	Bijzonder inventariserend onderzoek	Shell-tankinstallatie Europalaan 30	Oranjewoud	3509-20080
01-01-1993	Saneringsplan	Shell-tankinstallatie Europalaan 30	Oranjewoud	3273-20456
01-06-1994	Sanerings evaluatie	Shell-tankinstallatie Europalaan 30	Oranjewoud	20801

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzinetank (ondergronds)	1979	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
broodfabriek	9999	9999	Nee	Ja	Nee	Nee
dieseltank (ondergronds)	1979	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf	1979	9999	Nee	Ja	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	T	275	180			

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)

Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
28-09-1993	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: EUROPALAAN 30

Locatie

Adres	EUROPALAAN 30 Utrecht
Locatienaam	EUROPALAAN 30
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren OO	**Beoordeling**	Potentieel Ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
31-03-2003	Historisch onderzoek	EUROPALAAN 30		

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf	1979	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Europalaan 33-37, Lanslaan deel II

Locatie

Adres	EUROPALAAN 33 Utrecht
Locatienaam	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Monitoring	**Beoordeling**	Urgent, san binnen 4 jaar
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
26-01-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Milieutechniek Eemland BV	9805010/MI
03-02-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Milieutechniek Eemland BV	9805011/MI
01-01-2000	Orienterend bodemonderzoek	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Bakker-Straathof BV	MRPBS/99 /1127/RD/564
26-04-2000	Nader onderzoek	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Chemielinco BV	20105
28-09-2000	Saneringsplan	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Chemielinco BV	20438
29-03-2007	Nader onderzoek	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Hofstede CS Bedrijfs	07039.b03
08-02-2011	Sanerings onderzoek	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Biosoil	00.046.328
22-02-2011	Monitoringsrapportage	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Inventerra	3002005/80219-B110285
06-07-2011	Monitoringsrapportage	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Inventerra	3002005/80219-B110709
03-02-2012	Monitoringsrapportage	Europalaan 33-37, Lanslaan deel II	Biosoil	55219

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
afgewerkte olietank (ondergronds)	1963	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

benzine-service-station	1963	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
benzinetank (ondergronds)	1963	1991	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1963	1991	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	1963	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1963	1991	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	1000	1000			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
26-11-1999	besch urgent san binnen 4 jaar		Definitief
22-11-2000	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	26-11-2003
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Europalaan 33/Lanslaan deel I

Locatie

Adres	EUROPALAAN 33 Utrecht
Locatienaam	Europalaan 33/Lanslaan deel I
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-08-1993	Historisch onderzoek	Europalaan 33/Lanslaan deel I	Chemielinco BV	UT64
26-01-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Europalaan 33/Lanslaan deel I	Milieutechniek Eemland BV	9805010/MI

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoftank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Europalaan 38

Locatie

Adres	EUROPALAAN 38 Utrecht
Locatienaam	Europalaan 38
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
12-04-1989	Indicatief onderzoek	Europalaan 38	Eerland Milieutechniek Nederla	148842
05-12-1990	Nader onderzoek	Europalaan 38	Eerland Milieutechniek Nederla	148842
16-01-1992	Nader onderzoek	Europalaan 38	Eerland Milieutechniek Nederla	148842
07-07-1992	Sanerings onderzoek	Europalaan 38	Eerland Milieutechniek Nederla	148842
01-02-1994	Nader onderzoek	Europalaan 38	DHV Milieu en infrastruct	MT-BD941462
21-10-1997	Sanerings evaluatie	Europalaan 38	DHV Milieu en infrastruct	ML-ER970929

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
afgewerkte olietank (bovengronds)	1987	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
afgewerkte olietank (ondergronds)	1979	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autohandel (geen reparatie)	1987	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
benzinetank (ondergronds)	1964	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1979	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	1965	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1964	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
stookolietank (bovengronds)	1987	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
transportbedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
14-07-1997	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Q8 Europalaan 6 Oostzijde

Locatie

Adres	EUROPALAAN 6 Utrecht
Locatienaam	Q8 Europalaan 6 Oostzijde
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Monitoring	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-06-1988	Indicatief onderzoek	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	DHV Milieu en infrastruct	C-0914-33-011
04-02-1999	Verkennend onderzoek NEN 5740	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Fugro BV	E-8232.110
01-11-1999	Sanerings evaluatie	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Inbodem B.V.	UTREUR-DEP-01.11.99
17-02-2000	Indicatief onderzoek	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Inbodem B.V.	AL
18-05-2001	Monitoringsrapportage	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Milfac	T0110042
19-08-2002	Monitoringsrapportage	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Milfac	T0210042
21-07-2003	Monitoringsrapportage	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	Ecocontrol BV	KuwR_3526KS_6_O_21-7
07-12-2011	Monitoringsrapportage	Q8 Europalaan 6 Oostzijde	ECO Inspections	

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
afgewerkte olietank (ondergronds)	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
benzine-service-station	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
benzinetank (ondergronds)	1999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

dieseltank (ondergronds)	1999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
25-08-1999	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: GVU-terrein Europalaan 8

Locatie	
Adres	EUROPALAAN 8 Utrecht
Locatienaam	GVU-terrein Europalaan 8
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Voldoende gesaneerd	**Beoordeling**	Urgent, san binnen 5-10 jaar
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-10-1983	Indicatief onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	1-3789-41-01
01-12-1983	Saneringsonderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	1-3789-41-01
01-08-1984	Bijzonder inventariserend onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	1-3739-41-01
01-01-1988	Saneringsonderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	A-0153-01-001
01-04-1988	Saneringsonderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	A-0153-01-001
01-06-1988	Orienterend bodemonderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	ROVU	onbekend
15-08-1995	Nader onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DHV Milieu en infrastruct	MT-BD951232
30-09-1996	Nul- of eindsituatieonderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	DSO	43.41.773.00 mso
29-03-2002	Verkennend onderzoek NEN 5740	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox BV	Q1810/MvG/Rwi
29-07-2002	Indicatief onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox BV	Q1810/MvG/PHO
11-02-2003	Nader onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox BV	Q1810/MvG/Pho
24-02-2003	Saneringsplan	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox BV	Q1810-2/MvG/Pho

24-04-2006	Historisch onderzoek	GVU-terrein Europalaan 8	Milieutec	W06193MI-01
15-09-2006	Sanerings evaluatie	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox-Lexmond	20060063/KBOV
25-07-2008	Sanerings evaluatie	GVU-terrein Europalaan 8	Geofox-Lexmond	20060063/KBOV
18-04-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	GVU-terrein Europalaan 8	Antea	266207

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
afgewerkte olietank (ondergronds)	1974	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autobusonderneming	0	0	Nee	Per definitie	>S	Nee
autobussenreparatiebedrijf	0	0				Nee
autobusstation -remise	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autoparkeer- en -stallingsbedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autoreparatiebedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoffengroothandel (vloeibaar)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoftank (ondergronds)	0	0	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1975	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1974	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
vrachtwagenreparatiebedrijf	1962	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	150	100			
Grond	I	533	800			
Grond	I	70	35			
Grondwater	I	1500	1500			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
13-03-1996	besch. urg san binnen 5-10 jr		Definitief
16-04-2003	Instemmen met SP		Definitief
26-11-2008	Instemmen uitgevoerde sanering		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Volledig (hele geval)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
25-07-2008	Niet van toepassing	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	

Zorgmaatregelen

Maatregel start	Duur	Eind	Matrix	Overschrijding	Type maatregel
26-11-2008	-1				Wbb

Locatie: Jaarbeurs-terrein-HO

Locatie

Adres	Graadt van Roggenweg Utrecht
Locatienaam	Jaarbeurs-terrein-HO
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB		**Beoordeling**	
Is van voor 1987	Nee	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
27-11-2014	Historisch onderzoek	Jaarbeurs-terrein-HO	Grontmij	GM-0139585

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Watergang 554 Kanaalweg

Locatie

Adres	Kanaalweg Utrecht
Locatienaam	Watergang 554 Kanaalweg
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
12-07-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	Watergang 554 Kanaalweg	Land ingenieuersbureau	R554-75514RVE

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0	Niet van toepassing	Per definitie		Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Asfalt & funderingsonderzoek

Locatie

Adres	Kanaalweg Utrecht
Locatienaam	Asfalt & funderingsonderzoek
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB		**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Niet onderzocht
Status rapporten		**Status asbest**	Niet onderzocht

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
29-05-2013	Saneringsonderzoek	Asfalt & funderingsonderzoek	IBU IngenieursburUtr	402.34660.021

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Pally-terrein Kanaalweg 0

Locatie

Adres	KANAALWEG 0 Utrecht
Locatienaam	Pally-terrein Kanaalweg 0
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren aanvullend NO	**Beoordeling**	Potentieel Ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-02-1988	Nader onderzoek	Pally-terrein Kanaalweg 0	Tauw	60334.02

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
beschuitfabriek	0	0	Ja	Per definitie	>S	Nee
groente- en fruitverwerkend bedrijf	0	0	Ja	Per definitie	>S	Nee
opslag van zuren of basen	0	0	Ja	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	0	0	Ja	Per definitie	>S	Nee
stookolietank (ondergronds)	0	0	Ja	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	

Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 13

Locatie	
Adres	KANAALWEG 13 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 13
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
29-07-2005	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 13	Arnicon BV	C05-316-0

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzinetank (ondergronds)	1965	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
broodfabriek	1963	1984	Ja	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering	
Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 20-21

Locatie

Adres	KANAALWEG 20 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 20-21
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Ernstig, urgentie niet bepaald
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
05-12-1995	Verkennend onderzoek stortplaatsen	Kanaalweg 20-21	Van Dijk Techniek Milieutechni	5314.95
02-12-1996	Orienterend bodemonderzoek	Kanaalweg 20-21	DSO	43.83.777.00
18-07-1997	Nader onderzoek	Kanaalweg 20-21	Tauw	R3578941.H02/RKO
20-10-1997	Saneringsplan	Kanaalweg 20-21	Chemielinco BV	97528-D
01-03-1998	Sanerings evaluatie	Kanaalweg 20-21	De Waal BSP	25.27.24940

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoftank (ondergronds)	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
27-01-1998	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
17-12-1997	Voll. verw., aanvulgrond BGW	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 22 U

Locatie

Adres	KANAALWEG 22 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 22 U
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
10-03-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 22 U	Chemielinco BV	97998

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Mobach keramiek

Locatie

Adres	KANAALWEG 24 Utrecht
Locatienaam	Mobach keramiek
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren aanvullende saneringsevaluatie	**Beoordeling**	Urgent, san binnen 4 jaar
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-08-1996	Verkennend onderzoek NVN 5740	Mobach keramiek	Middelbrink en Van B	632301a/DHe
01-12-1996	Nader onderzoek	Mobach keramiek	Middelbrink en Van Breukelen	632302a-DHe
01-06-2000	Nader onderzoek	Mobach keramiek	NBM	950701-R-1/tbr
01-07-2000	Saneringsplan	Mobach keramiek	NBM	950701-R-2/tbr
21-03-2002	Saneringsplan	Mobach keramiek	Grondslag BV	6040
11-01-2006	Saneringsplan	Mobach keramiek	Grondslag BV	6040 addendum
16-04-2007	Historisch onderzoek	Mobach keramiek	A. de Jong Milieutechniek B.V.	W07033A.-03
01-12-2010	Sanerings evaluatie	Mobach keramiek	Grondslag BV	6040

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzinetank (ondergronds)	1967	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
fijnaardewerk- en porseleinfabriek	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
grof aardewerk-fabriek (excl.tegels)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

pottenbakkerij	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	40	100			
Grondwater	I	120	500			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
12-04-2006	besch urgent san binnen 4 jaar		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 29

Locatie

Adres	KANAALWEG 29 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 29
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
11-12-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 29	De Bondt zeist bv	98.4977.09
30-08-1999	Plan van aanpak (voor onderhoudsbagger)	Kanaalweg 29	De Bondt zeist bv	99.4977.01
20-04-2000	Saneringsevaluatie	Kanaalweg 29	De Bondt zeist bv	99.4977.01

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
autoverhuurbedrijf	9999	9999	Nee	Ja	Nee	Nee
benzinetank (ondergronds)	1958	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
groente- en fruitverwerkend bedrijf	1961	9999	Nee	Ja	Nee	Nee
hbo-tank (ondergronds)	1965	2000	Nee	Per definitie	Nee	Nee
transportbedrijf	9999	9999	Nee	Ja	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	

Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
13-12-1999	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 32

Locatie

Adres	KANAALWEG 32 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 32
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
13-07-1999	Historisch onderzoek	Kanaalweg 32	De Klinker B.V.	Y852
06-08-1999	BOOT	Kanaalweg 32	De Klinker Milieu Adviesbureau	990531KU.210
31-01-2000	Historisch onderzoek	Kanaalweg 32	De Klinker B.V.	MD120

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
benzine-service-station	1961	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 36 Stedin

Locatie

Adres	Kanaalweg 36 3526KM Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 36 Stedin
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
31-08-2006	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 36 Stedin	Hopman en Peters B.V. Milieute	06-P-209
15-04-2016	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 36 Stedin	Antea	409240
13-05-2016	Saneringsplan	Kanaalweg 36 Stedin	P&J Milieuservices B.V.	1627301Fpva

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	

Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 50 MMBS

Locatie

Adres	Kanaalweg 50 3526KM Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 50 MMBS
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
14-11-2012	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 50 MMBS	BOOT organiserend ingenieursbu	P12-0336-006

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoftank (bovengronds)	0	0	Nee	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 59 Wilhelminawerf

Locatie	
Adres	KANAALWEG 59 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	**Beoordeling**	Ernstig, geen spoed
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en 0 - 100 mg/kg;
Status rapporten		**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en 0 - 100 mg/kg;

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-06-1989	Indicatief onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Chemielinco BV	884212
01-06-1994	Nader onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Tauw	R3279375.WJ1/MRJ
19-06-1996	Nader onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Chemielinco BV	96235
30-07-1996	Saneringsplan	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Chemielinco BV	96235
04-03-1999	Sanerings evaluatie	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Chemielinco BV	96844
13-10-2004	Nader onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	AMOS Milieutechniek B.V.	04.06.004.BR.12.OKL
12-11-2004	Monitoringsrapportage	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	AMOS Milieutechniek B.V.	04.41.004.BR.12.OKL
18-03-2005	(Na)zorgrapportage	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	AMOS Milieutechniek B.V.	04.41.004.BR.13.OKL
21-11-2005	Monitoringsrapportage	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	AMOS Milieutechniek	04.41.004.BR.31.JRO
04-10-2013	Nader onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Aveco de Bondt	R-AVM/166 13102501
29-04-2014	Nader onderzoek	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Aveco	13102502

30-04-2014	Saneringsplan	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Aveco	13.1025.03
01-07-2014	Saneringsplan	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	Aveco de Bondt	M-DDI/14
09-07-2014	Saneringsplan	Kanaalweg 59 Wilhelminawerf	KondorWessels	RG/140709

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
verffabriek	1950	1976	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	5000	2500			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
11-09-1996	Instemmen met SP		Definitief
18-09-2014	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Gefaseerd (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
21-03-1997	Niet van toepassing	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg 60B-61

Locatie	
Adres	KANAALWEG 60B Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg 60B-61
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	**Beoordeling**	Ernstig, niet urgent
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
08-07-1985	Orienterend bodemonderzoek	Kanaalweg 60B-61	ROVU	
01-06-1990	Nader onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Oranjewoud	15682
09-04-1998	Nader onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Chemielinco BV	97591
19-01-1999	Saneringsplan	Kanaalweg 60B-61	Chemielinco BV	98912
09-10-2004	Sanerings evaluatie	Kanaalweg 60B-61	Bamma Infra&Milieu BB.V.	Bamma-2004-11
11-01-2007	Nader onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Geofox-Lexmond BV	20062920/AHEI
01-05-2007	Nader onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Geofox-Lexmond	20062920/AHEI
01-11-2010	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 60B-61	Geofox-Lexmond BV	20102204_a1rap
01-01-2011	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 60B-61	Geofox-Lexmond BV	20102204_a2rap
16-04-2012	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg 60B-61	Acorius Adviesbureau	H12-035-O/ms
29-04-2015	Nader onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Antea	401778
10-07-2015	Sanerings onderzoek	Kanaalweg 60B-61	Antea	401778

11-07-2016	Saneringsplan	Kanaalweg 60B-61	Antea	401778 revisie 1
17-10-2016	Saneringsplan	Kanaalweg 60B-61	Antea	401778 revisie 2
17-11-2016	Avr (aanvullend rapport)	Kanaalweg 60B-61	Antea	411492

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
afgewerkte olietank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Ja	>S	Nee
benzine-service-station	9999	1945	Nee	Per definitie	>S	Nee
benzinetank (ondergronds)	1965	1985	Nee	Ja	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1968	1985	Nee	Ja	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	1968	9999	Nee	Ja	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	1968	1985	Nee	Ja	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	330	575			
Grond	I	500	1200			
Grondwater	I	650	3300			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
21-08-2002	Instemmen met SP		Definitief
01-11-2016	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Deelsanering (gedeelte locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium

30-09-2004	Niet van toepassing	Restverontreiniging, monitoring	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20

Locatie	
Adres	KANAALWEG 63A 3527KW Utrecht
Locatienaam	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	**Beoordeling**	Urgent, san binnen 5-10 jaar
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en >= 100 mg/kg;
Status rapporten		**Status asbest**	Onderzocht conform NEN 5707 en >= 100 mg/kg;

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
20-02-1991	Orienterend bodemonderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Tukkers Milieu-onderzoek BV	1561
13-05-1992	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Tukkers Milieu-onderzoek BV	1862
10-06-1996	Sanerings onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	DHV Milieu en infrastruct	MT-BD-962136 concept, versie 2
26-06-1996	Sanerings onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	DHV Milieu en infrastruct	K 1631-73-001
21-06-2001	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Milieutechniek Eemland BV	0044008/hb
04-11-2008	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Grontmij	13/99088232/VC, revisie D1
21-04-2009	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Geofox-Lexmond BV	20082168/RSME
21-08-2009	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	CSO Adviesbureau voor milieuon	08L576.01

28-09-2010	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Oranjewoud	202922 revisie 03
01-11-2010	Saneringsonderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	DHV Milieu en infrastruct	MD-AF20101759
14-02-2011	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Oranjewoud	202922 revisie 03
29-06-2011	Indicatief onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Van der Heiden	9771/7008127/99/2 (44)
08-11-2012	Indicatief onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20		P121100380 (v1)
08-02-2013	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Bioclear	20124196/8650
01-06-2014	Saneringsplan	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Royal Haskoning	MD-AF20131826
26-06-2014	Nader onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	140343
06-08-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	140587
08-09-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	140343-V2
10-12-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	140911
11-12-2014	Verkennend onderzoek NEN 5740	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	140870A
03-02-2015	Monitoringsrapportage	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	150038
01-03-2015	Saneringsplan	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	RoyalHaskoningDHV	MD-AF20150257

01-05-2015		MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	REASeuro	RO-150073 V0.1
01-05-2015	Historisch onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	REASeuro	RO-150048V0.2
02-07-2015	Saneringsplan	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	RoyalHaskoningDHV	
13-11-2015	Avr (aanvullend rapport)	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Koenders&Partners	150681
25-10-2016	Indicatief onderzoek	MC Kanaalweg 63A,64,65 O. Den Oudenln 20	Tjaden BV	S 16.394.R01 v3/TE

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
autospuitbedrijf (geen plaatwerkerij)	1970	9999	Nee	Ja	>S	Nee
benzinetank (bovengronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoffengroothandel (vloeibaar)	1970	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
defensieterrein	0	0	Niet van toepassing	Nee	>I	Nee
dieseltank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
elektriciteitscentrale	1972	9999	Nee	Ja	>S	Nee
petroleum- of kerosinetank (bovengronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
petroleum- of kerosinetank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
smeerolietank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
waterwinnings- en -distributiebedrijf	9999	9999	Nee	Ja	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	2800	2800			
Grond	I	2980	10000			

Grond	I	450	450			
Grond	I	4505	17900			
Grond	I	550	2000			
Grond	I	600	1000			
Grond	I	700	600			
Grondwater	I	11821	68200			
Grondwater	I	3280	50000			
Grondwater	I	5100	51000			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
26-03-2003	besch. urg san binnen 5-10 jr		Definitief
01-09-2015	Instemmen met SP		Definitief
17-12-2015	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Kanaalweg UBO-terrein

Locatie

Adres	KANAALWEG 69 Utrecht
Locatienaam	Kanaalweg UBO-terrein
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
10-01-1991	Indicatief onderzoek	Kanaalweg UBO-terrein	Boorsma b.v.	90.204
05-04-1991	Nader onderzoek	Kanaalweg UBO-terrein	Boorsma b.v.	90.204
15-07-1991	Verkennend onderzoek NEN 5740	Kanaalweg UBO-terrein	Boorsma b.v.	90.402
01-09-1991	Nader onderzoek	Kanaalweg UBO-terrein	Lexmond	91.2018\LD
01-10-1993	Nader onderzoek	Kanaalweg UBO-terrein	Grontmij	111/3681/FK
01-05-1994	Saneringsplan	Kanaalweg UBO-terrein	Grontmij	
01-12-1994	Sanerings evaluatie	Kanaalweg UBO-terrein	Mageb BV	JBU-02

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoftank (ondergronds)	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	

Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
01-11-1994	Niet van toepassing	Stabiel, geen restverontr./zorg/mon.	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Koningin Wilhelminalaan achter 3 en 5

Locatie

Adres	KON WILHELMINALN 0 Utrecht
Locatienaam	Koningin Wilhelminalaan achter 3 en 5
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
13-03-2009	Verkennend onderzoek NEN 5740	Koningin Wilhelminalaan achter 3 en 5	Geofox-Lexmond	20090320_a1rap

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
demping (niet gespecificeerd)	0	0	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Koningin Wilhelminalaan BBB

Locatie

Adres	KON WILHELMINALN 0 Utrecht
Locatienaam	Koningin Wilhelminalaan BBB
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-04-2010	Indicatief onderzoek	Koningin Wilhelminalaan BBB	IBU IngenieursburUtr	402 10316
04-08-2010	Monitoringsplan	Koningin Wilhelminalaan BBB	IBU IngenieursburUtr	402.10316
27-03-2012	Monitoringsrapportage	Koningin Wilhelminalaan BBB	BK Bodem	122020

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: 4 dienstwoning

Locatie

Adres	OVERSTE D OUDENLN 52 Utrecht
Locatienaam	4 dienstwoning
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
07-04-1998	Verkennend onderzoek NEN 5740	4 dienstwoning	Oranjewoud	4604-87129

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Overste den Oudenlaan

Locatie

Adres	Overste den Oudenlaan Utrecht
Locatienaam	Overste den Oudenlaan
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende gesaneerd	**Beoordeling**	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
04-04-2013	Verkennend onderzoek NEN 5740	Overste den Oudenlaan	Hopman en Peters B.V. Milieute	13-P-042
13-05-2013	Nader onderzoek	Overste den Oudenlaan	Hopman en Peters B.V. Milieute	13-P-042-B/13130
07-06-2013	Saneringsplan	Overste den Oudenlaan	Hopman en Peters B.V. Milieute	13-P-042-E
16-07-2013	Saneringsplan	Overste den Oudenlaan	Hopman en Peters B.V. Milieute	13.040246
05-10-2013	Sanerings evaluatie	Overste den Oudenlaan	Hopman en Peters B.V. Milieute	13-P-042-C / 13311

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
ophooglaag (niet gespecificeerd)	0	0	Niet van toepassing	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	100	50			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
03-10-2013	Instemmen met SP		Definitief

11-12-2013	Instemmen uitgevoerde sanering		Definitief

Sanering

Saneringsoort	Deelsanering (gedeelte locatie)
Zorgstatus	Geen Nazorg
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	11-12-2013

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
11-12-2013	Niet van toepassing	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Park Transwijk 0

Locatie

Adres	park Transwijk 0 Utrecht
Locatienaam	Park Transwijk 0
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Pot. verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-05-2001	Indicatief onderzoek	Park Transwijk 0	AT MilieuAdvies B.V.	AT01153
14-09-2001	Indicatief onderzoek	Park Transwijk 0	Centraal Bodemkundig Bureau	FUP/GBU /0.2001.1691
05-02-2003	Verkennend onderzoek NEN 5740	Park Transwijk 0	IBU IngenieursburUtr	402058.001

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	

Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Van Zijstweg 0

Locatie

Adres	VAN ZIJSTWEG 0 Utrecht
Locatienaam	Van Zijstweg 0
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	
Status rapporten		**Status asbest**	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
01-01-1995	Nader onderzoek	Van Zijstweg 0	DRO Utrecht	43.40.552.00
29-03-1996	Nader onderzoek	Van Zijstweg 0	Grontmij	13/1163/WH
01-02-1997	Nader onderzoek	Van Zijstweg 0	Grontmij	13/0498/WH
01-07-1997	Bijzonder inventariserend onderzoek	Van Zijstweg 0	IBU IngenieursburUtr	53SB97
03-11-1997	Sanerings evaluatie	Van Zijstweg 0	DSO	onbekend

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	Volledig (locatie)
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	

Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
15-10-1997	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Niet van toepassing	

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: HOV Zuidradiaal

Locatie

Adres	VAN ZIJSTWEG 0 Utrecht
Locatienaam	HOV Zuidradiaal
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Potentieel Ernstig
Is van voor 1987	Ja	**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Referentie
16-03-2009	Verkennend onderzoek NEN 5740	HOV Zuidradiaal	Land ingenieuersbureau	R01-75902RVE
16-03-2009	Verkennend onderzoek stortplaatsen	HOV Zuidradiaal	Land ingenieuersbureau	R02-75902RVE
01-07-2009	Verkennend onderzoek NEN 5740	HOV Zuidradiaal	IBU IngenieursburUtr	402.30556.162.001
12-03-2010	Nader onderzoek	HOV Zuidradiaal	Oranjewoud	202922
18-03-2016	Indicatief onderzoek	HOV Zuidradiaal	Tauw	R001-1235336LIG-kmi-V01-NL

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
ophooglaag (niet gespecificeerd)	0	0	Niet van toepassing	Nee	>I	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	200	200			

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

De bodeminformatie die u in deze rapportage aantreft is met zorg in het bodeminformatiesysteem ingevoerd. Toch kan het voorkomen dat informatie is verouderd, onvolledig is of onjuistheden bevat. De gemeente Utrecht is niet aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van deze informatie. Het ontbreken van gegevens in het BIS of deze rapportage wil niet zeggen dat er geen bodemverontreiniging op een perceel of in een gebied aanwezig is. Indien u fouten of onvolkomenheden in de rapportage aantreft kunt u ons helpen door deze te mailen naar BodemInfo@utrecht.nl.

Toelichting

Locatie

Algemene gegevens waaronder de locatie in het BIS bekend is. Daarnaast wordt aangegeven of de locatie betrekking heeft op een verontreiniging die na 1 januari 1987 is ontstaan (een zorgplicht geval dat onmiddellijk ongedaan gemaakt moet worden/zijn).

Status

In de wet bodembescherming wordt onderscheid gemaakt tussen ernstige en niet ernstige verontreinigingen. Op basis daarvan wordt bepaald of een locatie door het bevoegd gezag wordt opgepakt. Voordat het bevoegd gezag hierover in een beschikking een uitspraak doet wordt de beoordeling op basis van historisch- en/of verkennend onderzoek vastgelegd (beoordeling). Indien er een uitspraak is van het bevoegd gezag dan wordt dat vermeld bij het veld 'Beschikking'.

Sanering

In een saneringsplan wordt aangegeven hoe de sanering wordt uitgevoerd. Dit kan in fasen gebeuren of in delen van de verontreiniging. Indien het bevoegd gezag een termijn heeft afgegeven voor het starten van de sanering dan wordt dat hier vermeld. Door het beoordelen van een evaluatierapport van de sanering wordt tevens de einddatum van de sanering bepaald.

Uitgevoerde onderzoeken

Een lijst van rapporten die betrekking hebben op de locatie. Deze rapporten worden in het geval van ernstige verontreiniging beoordeeld door het bevoegd gezag Wbb (Gemeente Utrecht).

(mogelijk) Verontreinigende activiteiten

Dit is een overzicht van potentieel verontreinigende (bedrijfs)activiteiten die op de locatie (mogelijk) zijn uitgevoerd, worden vermoed en/of zijn onderzocht. De potentiële verontreinigingen vormen het zgn. HistorischBodemBestand (HBB). Met 'vervallen' wordt aangegeven of een activiteit werkelijk op de locatie heeft plaatsgevonden. Met 'Benoemd' wordt aangegeven of deze activiteit ook in de bodemonderzoeken zijn benoemd. Vervolgens wordt aangegeven of er een verontreiniging veroorzaakt door deze activiteit aanwezig is.

Geconstateerde Verontreinigingen

Indien verontreinigingen in de grond of het grondwater zijn aangetroffen wordt in deze tabel aangegeven in welke mate overschrijding van de normen heeft plaatsgevonden. Tevens wordt vermeld welke omvang de verontreiniging heeft en op welke diepte deze zit.

Besluiten

Op basis van de aangeleverde rapporten doet het bevoegd gezag uitspraak over de mate van verontreiniging (ernst), de spoedeisendheid van saneren (spoed), te nemen maatregelen voor, na en tijdens sanering, saneringsplannen en de uitvoering van de sanering (evaluatie). In dit overzicht worden de door de Gemeente Utrecht genomen besluiten vermeld.

Saneringscontouren

Indien sprake is van sanering in delen of fasen dan worden meerdere contouren vermeld. Per fase of deel wordt aangegeven welke saneringsvariant voor de boven- of ondergrond uiteindelijk is uitgevoerd.

Zorgmaatregelen

Indien na sanering nog verontreiniging is achtergebleven zullen maatregelen worden genomen om blootstelling aan of verspreiding van de restverontreiniging te voorkomen. Deze maatregelen worden in het BIS geregistreerd. Het bevoegd gezag houdt toezicht op het in stand houden van deze maatregelen.

BIJLAGE F BELEIDSKADER NATUUR

Wet Natuurbescherming

Natura 2000

In Nederland hebben veel natuurgebieden een beschermde status onder de Wet Natuurbescherming gekregen. De meeste van deze gebieden zijn als speciale beschermingszone aangewezen onder de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en worden Natura 2000-gebieden genoemd. Voor al deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen, die zijn vastgelegd in een aanwijzingsbesluit. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat deze instandhoudingsdoelen niet in gevaar mogen worden gebracht. De instandhoudingsdoelen voor alle Nederlandse natuurgebieden kunnen geraadpleegd worden op de website www.synbiosis.alterra.nl.

De Merwerdekanaalzone ligt op enige afstand van verschillende Natura 2000-gebieden (zie Afbeelding 0-13). Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied is de “Oostelijke Vechtplassen”, op ca. 8 kilometer van het plangebied.

Bij de besluitvorming rond plannen en projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden is het beschermingskader van toepassing dat de Wet Natuurbescherming geeft aan deze gebieden. Artikelen 2.7 en 2.8 bevatten de procedures die moeten worden gevoerd bij besluitvorming over deze plannen en projecten.

Bij het opstellen van een bestemmingsplan beziet de gemeenteraad in eerste instantie in de zogenoemde ‘voortoets’ of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Dit is het geval indien de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan – al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten – significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden. Dat risico bestaat volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie, wanneer deze gevolgen op grond van objectieve gegevens niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Als twijfel bestaat of schadelijke effecten uit zullen blijven, moet dus een passende beoordeling plaatsvinden. Wanneer op grond van de voortoets significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten, dan is het bestemmingsplan voor de Merwedekanaalzone uitvoerbaar in verband met de Natuurbeschermingswet 1998.

Wanneer uit de voortoets blijkt dat significante negatieve effecten op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dan is nader onderzoek in de vorm van een passende beoordeling nodig. Als mogelijke effecten zeker niet significant zijn, dan moet een verslechteringstoets worden opgesteld.

De gemeente Utrecht kan in dat geval het bestemmingsplan alleen vaststellen indien zij zich op grond van de passende beoordeling ervan heeft verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast (artikel 2.8 Wnb).

Programma Aanpak Stikstof

Het Rijk en de provincies hebben het Programma Aanpak Stikstof (PAS) ontwikkeld om de jarenlange impasse rondom stikstofdepositie te doorbreken.

Essentie van het PAS is dat extra geïnvesteerd wordt in emissiebeperkende maatregelen in de landbouw en in het herstel van habitattypen en leefgebieden binnen de Natura 2000-gebieden. Een deel van de extra daling van de stikstofdepositie die hiermee wordt bereikt, kan opnieuw ingezet worden voor economische ontwikkeling (zogenaamde depositieruimte), terwijl de herstelmaatregelen waarborgen dat de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden worden gerealiseerd.

De depositieruimte, zolang in voldoende mate beschikbaar, kan op drie manieren worden toegekend:

- Projecten die een depositie veroorzaken van minder dan 1 mol/ha/jaar; deze projecten dienen te worden gemeld, depositieruimte is in beginsel beschikbaar.
- Prioritaire projecten (segment 1), die in de Regeling PAS zijn genoemd. De ontwikkelingsruimte voor deze projecten is op voorhand gereserveerd; op basis hiervan kan een toestemming worden verleend.
- Overige projecten dienen een toestemmingsbesluit aan te vragen; hiervoor hoeft geen passende beoordeling meer gemaakt te worden.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is aangewezen als prioritair project (Regeling Natuurbescherming, Bijlage E).

Het PAS is alleen van toepassing op projecten. De wettelijke regels over het PAS zijn op de plantoets (art. 19j Nbw) niet van toepassing. Er is dus ook geen sprake van de toedeling van “ontwikkelingsruimte” in het bestemmingsplan om dat bestemmingsplan te kunnen vaststellen. In de “Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen” (2015) heeft het Ministerie van EZ uitgewerkt hoe omgegaan moet worden met de beoordeling van stikstofeffecten als gevolg van bestemmingsplannen.

Beschermde soorten

De Wet Natuurbescherming regelt de bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. In de wet zijn de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd.

Verbodsbepalingen

De algemene verbodsbepalingen, die handelingen verbieden die het voortbestaan van planten en diersoorten mogelijk in gevaar brengen, zijn een belangrijk onderdeel van de soortbescherming in de Wet Natuurbescherming. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen soorten die beschermd worden op grond van de Vogelrichtlijn, soorten die beschermd worden op grond van de Habitatrichtlijn en overige beschermde soorten. De verbodsbepalingen richten zich op aantasting, doden en verstoren van individuele planten of dieren, en op het aantasten, vernielen of verstoren van nesten en vaste rust- en verblijfplaatsen van dieren. Aan deze verbodsbepalingen is een stelsel van vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden verbonden.

Wettelijke zorgplicht

In aanvulling op de beschermingsregels voor Natura 2000-gebieden en beschermde soorten geldt voor deze gebieden en voor alle in het wild levende planten en dieren een algemene zorgplicht. Deze zorg houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten dergelijke handelingen achterwege laat, noodzakelijke maatregelen treft en gevolgen zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

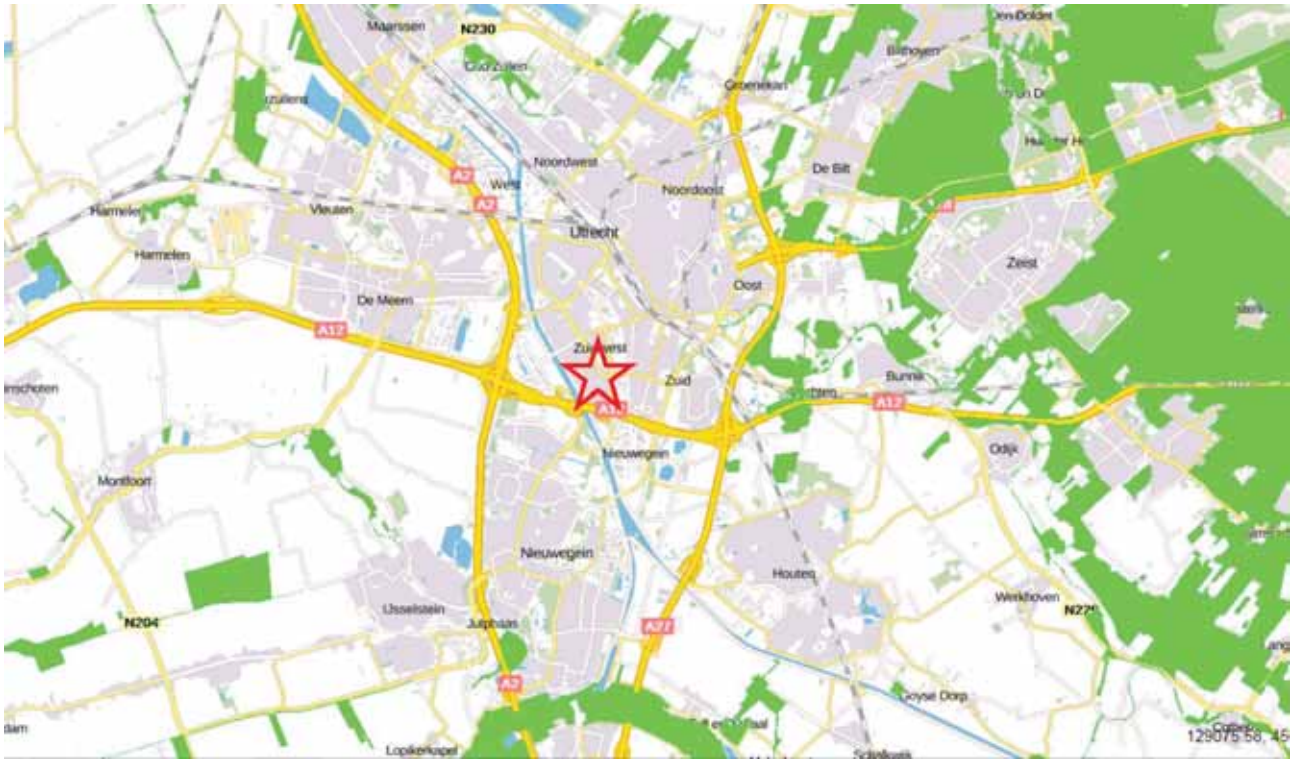
Provinciale Ruimtelijke Verordening

Deze verordening vormt de grondslag voor de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de provincie Utrecht. Binnen het NNN mogen geen plannen vastgesteld worden met nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden zowel actuele als potentiële waarden verstaan. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk wanneer:

a. er sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn, of de ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe bebouwing of terreinverharding binnen omheinde militaire terreinen mogelijk maken, en
b. negatieve effecten voor de natuur worden zoveel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen en de overblijvende negatieve effecten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders,

Op het NNN is volgens de verordening geen externe werking van toepassing. Effecten op het NNN van plannen die betrekking hebben op gronden buiten het NNN, vallen daarom niet onder het beschermingsregime van de verordening.

In Afbeelding 0-13 is de ligging van het NNN in de omgeving van Utrecht weergegeven. Deze gebieden liggen alle op grote afstand van het plangebied (minimaal 5 kilometer). Omdat externe werking van plannen niet van toepassing is op het NNN, kunnen effecten op het NNN op voorhand worden uitgesloten. Het NNN wordt daarom niet verder behandeld.



Afbeelding 0-13 Ligging Natuurnetwerk Nederland (groen)

Groenstructuurplan Gemeente Utrecht

In het 'Groenstructuurplan Utrecht, Stad en land verbonden' uit 2007 heeft de gemeente Utrecht haar groenbeleid geformuleerd. Hierin staat wat Utrecht wil bereiken met groen in en om de stad.

Het doel van het Groenstructuurplan is drieledig:

- een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het stedelijk groen in 2030 formuleren;
- het bestaande stedelijk groen beschermen, verbeteren en de samenhangende structuur verder ontwikkelen;
- kansen vergroten op externe samenwerking in het groen.

Het ‘Groenstructuurplan Utrecht’ is nader uitgewerkt in het 'bomenbeleid' (mei, 2009).

BIJLAGE G PASSENDE BEOORDELING

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

PASSENDE BEOORDELING STRUCTUURVISIE MERWEDEKANAALZONE

Gemeente Utrecht

21 APRIL 2017



Contactpersonen

REINOUD KLEIJBERG
Senior Adviseur

T +31627061585
M +31627061585
E Reinoud.Kleijberg@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 4

2 WETTELIJK KADER 5

2.1 Natura 2000 rond Merwedekanaalzone 5

2.2 Besluitvorming, Voortoets en Passende beoordeling 5

2.3 Programma Aanpak Stikstof (PAS) 6

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT 8

3.1 Het voornemen 8

3.2 Alternatieven 8

4 EFFECTBESCHRIJVING 12

4.1 Selectie van mogelijke effecten 12

4.2 Verontreiniging 12

4.2.1 Stikstofdepositie 12

4.2.2 Berekening stikstofdepositie met AERIUS 13

4.3 Waterhuishoudkundige effecten 15

4.4 Verstoring door licht 15

4.5 Verstoring door geluid 16

4.6 Verstoring door visuele hinder 17

5 CONCLUSIES 18

6 GERAADPLEEGDE BRONNEN 19

1 INLEIDING

De gemeente Utrecht werkt sinds 2000 aan een transformatie van de Merwedekanaalzone naar een hoog stedelijk woon- en werkgebied. De transformatie van de Merwedekanaalzone draagt in de vorm van een gemengd stedelijk gebied voor een belangrijk deel bij aan deze binnenstedelijke woningbouwopgave met bijbehorende voorzieningen en uiteenlopende werkvormen.



Afbeelding 1 Ligging van het plangebied

Naar het oordeel van de gemeente Utrecht is een samenhangende benadering nodig van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone om de individuele initiatieven in samenhang ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de stad verder te concretiseren. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zin recht te laten komen, is een actualisatie van (een deel van) de Visie Merwedekanaalzone uit 2004 aan de orde. Dit gebeurt in de vorm van een integrale omgevingsvisie, waarmee de gemeente anticipeert op de nieuwe Omgevingswet. In deze visie wordt de concrete uitwerking via vervolgbesluiten (bestemmingsplannen) op deelgebied- en projectniveau uitgewerkt. In de omgevingsvisie wordt op structuurniveau vastgelegd van welke opgave voor wonen en werken er wordt uitgegaan, waar deze in het plangebied zal plaatsvinden, en welke ambities en randvoorwaarden er zijn voor de verdere planvorming en uitwerking op bestemmingsplanniveau. De Omgevingsvisie werkt zowel als intern afwegingskader – bijvoorbeeld voor het stellen van prioriteiten of toetsing van toekomstige investeringen, projecten en initiatieven – als een instrument voor samenwerking met private partijen. Gekoppeld aan deze omgevingsvisie wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen.

De nieuwe omgevingsvisie richt zich op het ontwikkelen van woningen, kantoorgebouwen en andere functies in het gebied. Hiermee wordt de bestaande situatie, die voor een belangrijk deel uit verouderde bedrijven bestaat, in fasen veranderd. Zowel de nieuwe woon- en kantoorfuncties als de nu aanwezige bedrijven veroorzaken emissies naar de atmosfeer van o.a. stikstof (in de vorm van NO_x en NH_3). Deze stikstof kan in de wijde omgeving op de bodem neerslaan, o.a. in Natura 2000-gebieden. De natuur in veel van deze gebieden is gevoelig voor depositie van (te) grote hoeveelheden stikstof. De bestaande belasting van deze gebieden met stikstof is in grote delen van Nederland hoger dan de normen die voor deze gebieden gelden. Verdere toename van depositie kan daarom leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Het is op voorhand daarom niet zeker dat er geen significante negatieve effecten op deze gebieden zullen optreden als gevolg van de veranderingen die in de Merwedekanaalzone worden doorgevoerd.

Het project Ontwikkeling Merwedekanaalzone is door de Minister van EZ aangewezen als zogenaamde prioritair project in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) (Bijlage 1, Regeling Natuurbescherming). Dit betekent dat zogenaamde ontwikkelingsruimte gereserveerd is voor projecten die in het kader van dit project worden gerealiseerd.

Het PAS maakt het niet mogelijk om ontwikkelingsruimte toe te kennen aan plannen, zoals deze structuurvisie. Voor de vaststelling van de Structuurvisie Merwedekanaalzone moet daarom een passende beoordeling worden gemaakt. In dit rapport is deze passende beoordeling uitgewerkt.

2 WETTELIJK KADER

2.1 Natura 2000 rond Merwedekanaalzone

In Nederland hebben veel natuurgebieden een beschermde status onder de Wet Natuurbescherming gekregen. De meeste van deze gebieden zijn als speciale beschermingszone aangewezen onder de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en worden Natura 2000-gebieden genoemd. Voor al deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen, die zijn vastgelegd in een aanwijzingsbesluit. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat deze instandhoudingsdoelen niet in gevaar mogen worden gebracht. De instandhoudingsdoelen voor alle Nederlandse natuurgebieden kunnen geraadpleegd worden op de website www.synbiosis.alterra.nl.

De Merwedekanaalzone ligt op enige afstand van verschillende Natura 2000-gebieden. Het dichtstbij gelegen gebied is de “Oostelijke Vechtplassen”. Deze gebieden liggen op ca. 6 kilometer van het plangebied.



Figuur 1 Begrenzing van het Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen. De rode ster geeft de locatie van de Merwedekanaalzone aan.

Vanwege de afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied kan directe aantasting van het Natura 2000-gebied op voorhand worden uitgesloten. Wel zijn effecten mogelijk die op afstand van het plangebied doorwerken in Natura 2000-gebieden.

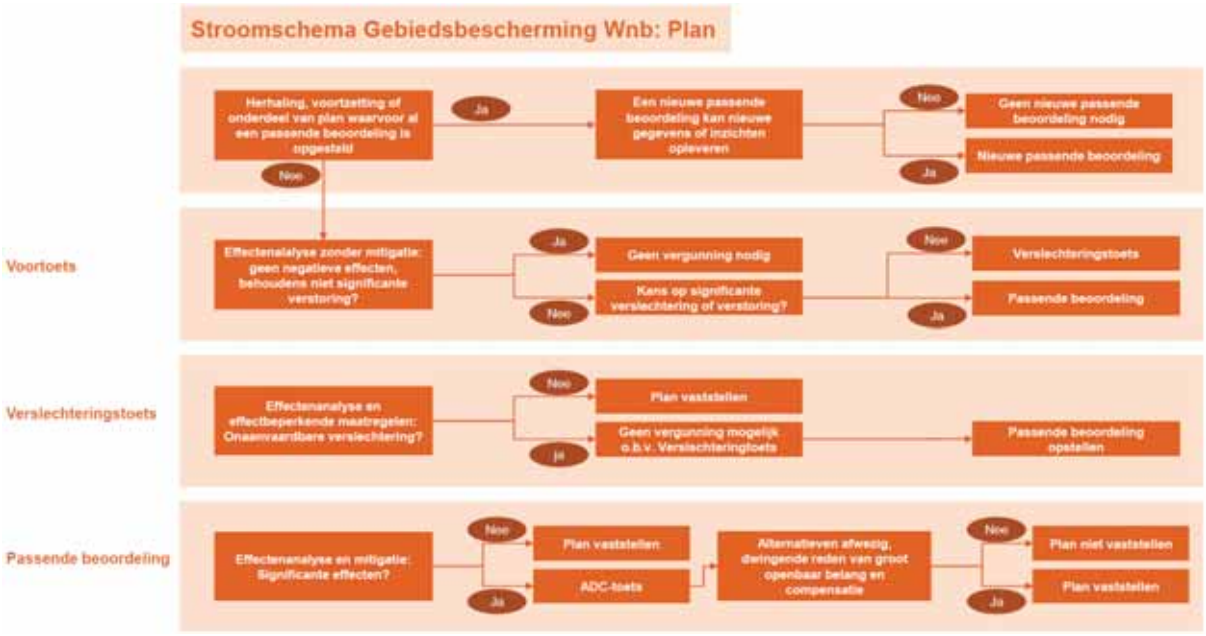
2.2 Besluitvorming, Voortoets en Passende beoordeling

Bij de besluitvorming rond plannen en projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden is het beschermingskader van toepassing dat de Wet Natuurbescherming geeft aan deze gebieden. Artikelen 2.7 en 2.8 bevatten de procedures die moeten worden gevoerd bij besluitvorming over deze plannen en projecten (zie Figuur 3).

Bij het opstellen van een bestemmingsplan beziet de gemeenteraad in eerste instantie in de zogenoemde ‘voortoets’ of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Dit is het geval indien de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan – al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten – significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden. Dat risico bestaat volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie, wanneer deze gevolgen op grond van objectieve gegevens niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Als twijfel bestaat of schadelijke effecten uit zullen blijven, moet dus een passende beoordeling plaatsvinden. Wanneer op grond van de voortoets significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten, dan is

het bestemmingsplan voor Merwedekanaalzone uitvoerbaar in verband met de Natuurbeschermingswet 1998.

Wanneer uit de voortoets blijkt dat significante negatieve effecten op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dan is nader onderzoek in de vorm van een passende beoordeling nodig. Als mogelijke effecten zeker niet significant zijn, dan moet een verslechteringstoets worden opgesteld. Dit is samengevat in Figuur 4.



Figuur 2 Procedure Natuurbeschermingswet 1998

De gemeente Utrecht kan in dat geval de Structuurvisie Merwedekanaalzone alleen vaststellen indien zij zich op grond van de passende beoordeling ervan heeft verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zullen worden aangetast (artikel 2.8 Wnb).

2.3 Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Al jarenlang vormt de hoge depositie van stikstof, afkomstig van landbouw, verkeer en industrie, een grote belemmering voor de besluitvorming rond projecten die stikstof emitteren. Het Rijk en de provincies hebben het Programma Aanpak Stikstof (PAS) ontwikkeld om deze impasse te doorbreken. Het PAS is op 1 juli 2015 in werking getreden.

Essentie van het PAS is dat extra geïnvesteerd wordt in emissiebeperkende maatregelen in de landbouw en in het herstel van habitattypen en leefgebieden binnen de Natura 2000-gebieden. Een deel van de extra daling van de stikstofdepositie die hiermee wordt bereikt, kan opnieuw ingezet worden voor economische ontwikkeling (zogenaamde depositieruimte), terwijl de herstelmaatregelen waarborgen dat de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden worden gerealiseerd.

De depositieruimte, zolang in voldoende mate beschikbaar, kan op drie manieren worden toegekend (zie ook Figuur 3):

- Projecten die een depositie veroorzaken van minder dan 1 mol/ha/jaar; deze projecten dienen te worden gemeld, depositieruimte is in beginsel beschikbaar.
- Prioritaire projecten (segment 1), die in de Regeling PAS zijn genoemd. De ontwikkelingsruimte voor deze projecten is op voorhand gereserveerd; op basis hiervan kan een toestemming worden verleend.
- Overige projecten dienen een toestemmingsbesluit aan te vragen; hiervoor hoeft geen passende beoordeling meer gemaakt te worden.

De Merwedekanaalzone is aangewezen als prioritair project.

Voor projecten met een depositie van minder dan 0,05 mol/ha/jaar hoeft geen melding te worden gedaan noch is een vergunning vereist.

Het PAS is alleen van toepassing op projecten. De wettelijke regels over het PAS zijn op de plantoets (art. 19j Nbw) niet van toepassing. Er is dus ook geen sprake van de toedeling van "ontwikkelingsruimte" in het bestemmingsplan om dat bestemmingsplan te kunnen vaststellen. In de "Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen" (2015) heeft het Ministerie van EZ uitgewerkt hoe omgegaan moet worden met de beoordeling van stikstofeffecten als gevolg van bestemmingsplannen.



Figuur 3 Verdeling van depositieruimte onder het PAS

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

3.1 Het voornemen

Het voornemen is een transformatie van de Merwedekanaalzone van overwegend bedrijven- en kantorenlocatie naar een stedelijk woonmilieu. Vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht is het wenselijk ook de effecten van een vergaande verdichting te onderzoeken. Een dichtheid van 50 woningen per hectare wordt beschouwd als het minimum; een dergelijk dichtheid leidt tot een toename van het aantal woningen van circa 1.500 (autonome ontwikkeling) naar circa 4.500. Gelet op de Nederlandse verhoudingen wordt als maximum uitgegaan van 150 woningen per netto hectare; een dergelijke dichtheid leidt tot een toename van het aantal woningen van circa 1.500 (autonome ontwikkeling) naar circa 10.500. De transformatie van de Merwedekanaalzone is afhankelijk van veel partijen en van de marktomstandigheden en zal over een langere periode zijn beslag krijgen. Er bestaan daarom nog veel onzekerheden over het uiteindelijke programma, qua volume en qua functionele invulling. Flexibiliteit is in dit stadium daarom uitgangspunt.

3.2 Alternatieven

Het netto plangebied voor het MER Merwedekanaalzone omvat de deelgebieden 4, 5 en 6, behoudens de autonome ontwikkelingen. Het netto plangebied is ruim 60 ha groot, als volgt verdeeld over de deelgebieden:

Tabel 3-1 Nette plangebied Merwedekanaalzone

Deelgebied	Omvang
4	105.027m^2
5	269.329m^2
6	226.974m^2
Totaal	**601.330m^2**

De omvang van het programma wordt bepaald op basis van het type functie van de bebouwing en de mate van verdichting. Er zijn daarbij drie programma-alternatieven bepaald:

- Programma minimaal;
- Programma tussen;
- Programma maximaal.

De samenstelling van deze alternatieven wordt hieronder kort toegelicht.

Type functie van de bebouwing

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone vindt niet, zoals in de laatste decennia van de vorige eeuw het geval was, plaats volgens een van tevoren bepaald schema. Zeker is dat er uiteindelijk een andere mix van residentiële functies, kantoorachtige functies en publieksfuncties in een gemengd stedelijk gebied zal ontstaan.

- Residentiële functies zijn, mede gelet op de invloed op de verkeersbewegingen, te onderscheiden in woningen voor samenwonenden en gezinnen, wooneenheden voor studenten, starters, alleenstaanden en expats, wooneenheden met een sterke zorgcomponent, deeltijdwoningen. Residentiële functies zijn uitgedrukt in het aantal wooneenheden.
- Kantoorachtige functies hebben zowel betrekking op de bestaande kantoorgebouwen met een nadruk op administratieve functies als op moderne bedrijfsgebouwen voor lichte veelal computergestuurde activiteiten als op creatieve ontmoetingsruimten voor vrije beroepen. Kantoorachtige functies zijn uitgedrukt in het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo).

- Publieksfuncties laten steeds meer een mix zien tussen winkelen, dienstverlening, horeca, cultuur, sport en ontspanning, waarbij beleving centraal staat. Publieksfuncties zijn uitgedrukt in het aantal vierkante meters bvo.

Mate van verdichting

- Voor de mate van verdichting is in het planMER per functie uitgegaan van het gebruik en de dichtheid van de hiervoor genoemde functies. Dit is weergegeven in tabel

Functie	Minimaal	Tussen	Maximaal
Residentiële functies	50 woningen/ha	100 woningen/ha	150 woningen/ha
Kantoorfuncties	Minimaal behoud aantal m^2 bvo in DG6	Behoud alle bestaande m^2 bvo	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties
Publieksfuncties	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Behoud alle bestaande m^2 winkels, bouwmarkten, etc.	Vervanging alle bestaande m^2 bvo door plintfuncties

Het programma

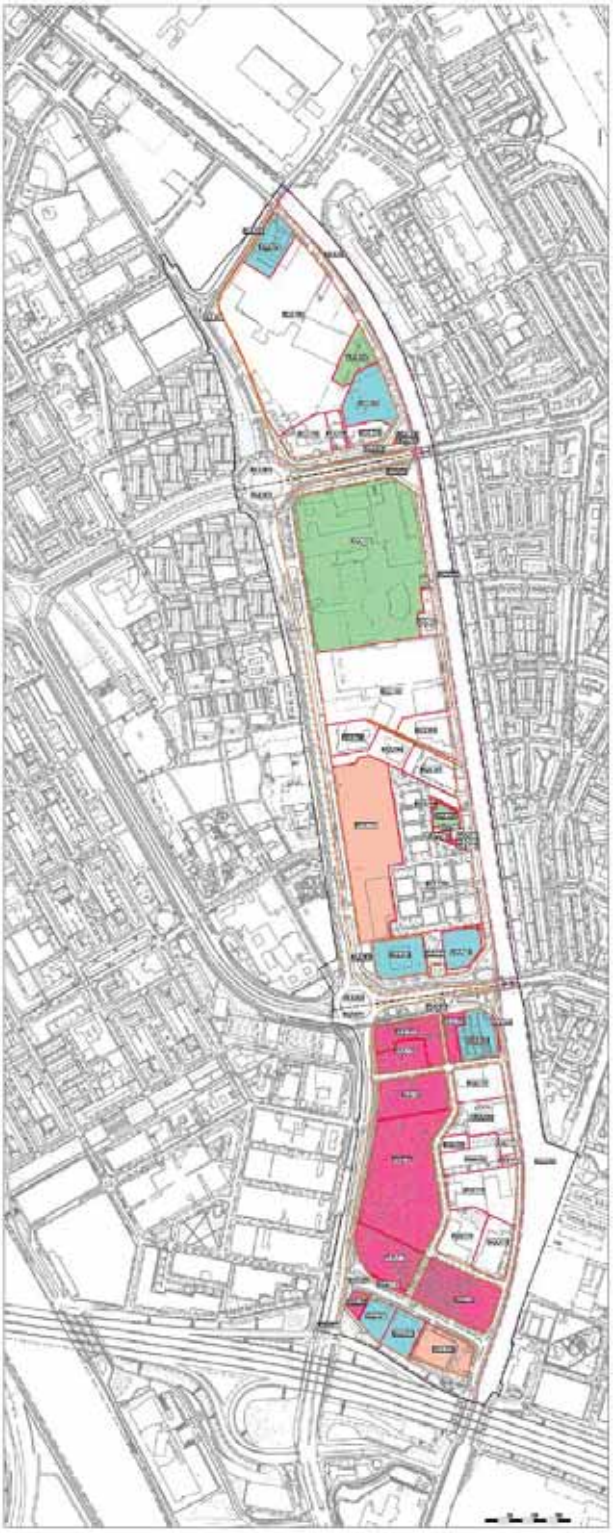
Om het programma te kunnen bepalen, is gebruik gemaakt van de volgende aannames per functie:

- In het minimale programma zit een oververtegenwoordiging van de groep samenwonenden en gezinnen, terwijl in het maximale programma de wooneenheden voor studenten, starters, alleenstaanden en expats is oververtegenwoordigd.
- In het minimale programma zit een oververtegenwoordiging van kantoorgebouwen met administratieve functies, in het maximale programma een oververtegenwoordiging van creatieve ontmoetingsruimten.
- Te handhaven functies (buiten de autonome ontwikkeling): minimaal behoud van busremise, hulpwarmtecentrale en Mobach, tussen behoud van de centrale en Mobach, en maximaal geen bestaande bedrijfsfuncties.

De invulling van de programma's is weergegeven in Afbeelding 2 en Afbeelding 3.



MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen
Overige functies	67585	x
Autonome ontwikkelingen	136.988	x
Kantoorfuncties	216137	x
Publieksfuncties	9542	x
Woonfuncties	1004	6
Totaal	**433.256**	
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661



MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen
Overige functies	20114	x
Autonome ontwikkelingen	138.988	x
Kantoorfuncties	150508	x
Publieksfuncties	9542	x
Woonfuncties	301.004	3.006
Totaal	**620.154**	
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661

Afbeelding 2 Invulling plangebied: referentiesituatie (links) en minimale invulling (rechts)





MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen
Overige functies	3566	x
Autonome ontwikkelingen	138.988	x
Kantoorfuncties	216137	x
Publieksfuncties	9542	x
Woonfuncties	601.004	6.006
Totaal	**969.237**	
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661

MER: Te handhaven functie	m2 bvo	aantallen
Overige functies	0	x
Autonome ontwikkelingen	138.988	x
Kantoorfuncties	150000	x
Publieksfuncties	150.000	x
Woonfuncties	901.004	9.006
Totaal	**1.339.992**	
* waarvan woonfunctie:	101.355	1661

Afbeelding 3 Invulling plangebied: tussen invulling (links) en maximale invulling (rechts)

Bij de analyse van de effecten op Natura 2000 is uitgegaan van het maximale scenario. Bij dit scenario kunnen op voorhand de grootste emissies van stikstof, geluid en licht verwacht worden. Dit scenario is daarmee maatgevend voor de maximaal mogelijke effecten op Natura 2000.

4 EFFECTBESCHRIJVING

4.1 Selectie van mogelijke effecten

De aanleg en het gebruik van het plangebied de Merwedekanaalzone kan op verschillende wijze gevolgen hebben voor omliggende natuurgebieden. De belangrijkste potentiële effecten (storingsfactoren) zijn:

- Oppervlakteverlies;
- Versnippering;
- Verontreiniging;
- Verdroging;
- Verstoring door geluid, licht, trillingen en visuele hinder;
- Mechanische verstoring.

Het plangebied voor de Merwedekanaalzone ligt op aanzienlijke afstand van Natura 2000-gebieden. De meest nabij gelegen delen van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op minimaal 6 kilometer afstand. Dit betekent dat directe aantasting van deze gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het gebruik van het plangebied op voorhand kunnen worden uitgesloten (storingsfactoren oppervlakteverlies, versnippering en mechanische verstoring).

Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij veranderingen en activiteiten binnen het plangebied kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden (verstoring door geluid, licht, bewegingen en trillingen, hydrologische veranderingen, stikstofdepositie en andere verontreinigingen).

Op grond van de kwetsbaarheid van voorkomende habitattypen en soorten zijn de volgende typen effecten mogelijk relevant:

- Verontreiniging;
- Verdroging;
- Verstoring door geluid;
- Verstoring door licht;
- Verstoring door trillingen;
- Verstoring door visuele hinder.

4.2 Verontreiniging

4.2.1 Stikstofdepositie

Bij de effecten als gevolg van verontreiniging gaat het om de depositie van stikstof die afkomstig is van gemotoriseerd verkeer dat aan de Merwedekanaalzone toegeschreven kan worden en van emissies vanuit de gebouwen in het plangebied.

Atmosferische depositie van stikstofverbindingen was en is – naast verdroging en areaalverlies– de afgelopen decennia één van de belangrijkste oorzaken voor de sterke achteruitgang van de Nederlandse natuur. Door toename van de zuurgraad veranderen bodem en water chemisch van karakter waardoor soorten en habitats van basische, neutrale en zwak zure omstandigheden verdwijnen. In veel natuurgebieden is in de diverse vegetaties door decennialange depositie een veel te hoge stikstofvoorraad in de bodem, in plantenresten en levend plantaardig materiaal opgebouwd.

De belangrijkste bronnen van stikstofdepositie zijn industrie, verkeer en landbouw. De totale emissie in Nederland (en naburige landen) is dermate hoog dat in veel Natura 2000-gebieden de depositie (aanzienlijk) hoger is dan de kritische depositiewaarde (KDW) van habitattypen. Boven deze KDW kunnen negatieve effecten op deze habitattypen niet uitgesloten worden. In het kader van het PAS (zie paragraaf 2.3), kan ontwikkelingsruimte toebedeeld worden aan projecten die toename van stikstofdepositie boven de KDW veroorzaken, waarmee significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

4.2.2 Berekening stikstofdepositie met AERIUS

De stikstofdepositie als gevolg van het gebruik van de Merwedekanaalzone in Natura 2000-gebieden is berekend met het wettelijk voorgeschreven programma AERIUS Calculator (versie 2015.1).

Uitgangspunten

In de berekening met AERIUS is onderzocht wat de veranderingen in stikstofdepositie is in Natura 2000-gebieden, als gevolg van de ontwikkeling en het gebruik van de Merwedekanaalzone. Stikstofbronnen in het gebied zijn:

- Gemotoriseerd verkeer dat gebonden is aan Merwedekanaalzone;
- Emissies vanuit verbrandingsinstallaties die gebruik worden door woningen, kantoren en bedrijven binnen de Merwedekanaalzone (vooral voor energievoorziening).

Wegverkeer
Het rekenprogramma AERIUS berekent alleen effecten van verkeer voor Natura 2000-gebieden die op minder dan 3 kilometer van de bron liggen. Aangezien de Natura 2000-gebieden op minimaal 6 kilometer afstand liggen, zal AERIUS deze effecten niet berekenen. Er zijn daarom geen verkeersgegevens ingevoerd in het rekenprogramma.

Emissies vanuit gebouwen
Voor de uitstoot vanuit gebouwen zijn emissiekentallen gehanteerd. De emissiekentallen zijn gebaseerd op gemiddelde emissies van stikstof door bepaalde categorieën woningen, kantoor- en bedrijfsgebouwen. De emissie is per deelgebied bepaald en ingevoerd in AERIUS Calculator.

Methodiek berekening stikstofdepositie

Met AERIUS Calculator versie 2016 zijn berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie en plansituatie. Daarbij is het rekenjaar 2017 gebruikt (als zijnde de worst case situatie).

Merwedekanaalzone is onderverdeeld in drie deelgebieden (4, 5 en 6). Aan de hand van de kengetallen in bijlage 1 is de jaarlijkse stikstofemissie (in de vorm van NO_x) berekend voor de huidige situatie en de plansituatie (Tabel 3 en Tabel 4).

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor zowel huidige situatie als plansituatie is uitgegaan van een emissie van gemiddeld 2 kg NOx per jaar per woning. Hierdoor ontstaat mogelijk een onderschatting van de emissie in de huidige situatie en een overschatting in de plansituatie, waarmee een worst case situatie is aangehouden.
- Voor de emissie van bestaande bedrijven in het gebied is uitgegaan van een vergelijkbare emissie als kantoren/winkels. Hiermee ontstaat mogelijk een onderschatting van de bestaande situatie, omdat veel bedrijven meer emissiebronnen hebben. Daarmee wordt een wordt case situatie aangehouden.
- Voor de plansituatie wordt "*als worst case*" uitgegaan van 50% energie neutrale voorzieningen[1], voor zowel woningen als overige voorzieningen. Daarom is in Tabel 4 de helft van het maximale programma voor de Merwedekanaalzone opgenomen.

Tabel 2 Emissiekentallen voor woningen, kantoren en bedrijven

Gebouw	Emissie oudere bebouwing (kg/jr)	Emissie nieuwbouw (kg/jr)
Appartement	1,25	1,11
Tussenwoning	2,00	1,55
Hoekwoning	2,42	1,83

[1] De ambitie in de omgevingsvisie is 100% energieneutrale woningen.

2-onder-1 kap woning	3,09	2,17
Vrijstaande woning	3,59	3,03
Kantoren en winkels (per m2 BVO)		0,16

Tabel 3 Stikstofemissie per deelgebied autonome ontwikkeling (in kg/jaar)

Deelgebied	Woningen (n)	BVO (m^2)	NO_x woningen	NO_x BVO	NO_x totaal
4	5	544797	13	8882	8895
5	1253	131412	3874	21229	25103
6	245	222856	758	36001	36759
Totaal	1504	899247	4645	66112	70757

Tabel 4 Stikstofemissie per deelgebied, plansituatie

Deelgebied	Woningen (n)	BVO (m^2)	NO_x woningen	NO_x BVO	NO_x totaal
4	1125	37500	`2438	6058	8496
5	2250	75000	4876	12116	16992
6	1125	37500	2438	6058	8496
Totaal	4500	150000	9752	24232	33984

Deze emissies zijn per deelgebied ingevoerd in het AERIUS programma (zie bijlage 1). Hierbij is uitgegaan van een gelijkmatige emissie binnen de grenzen van de deelgebieden. Gezien de grote afstand tot Natura 2000-gebieden is dit een verantwoorde werkwijze.

Resultaten

Uit de vergelijking van Tabel 3 met Tabel 4 blijkt dat er een forse daling van de emissie van NOx uit het plangebied voor de Merwedekanaalzone optreedt (> 50% afname bij het maximale scenario). Daarmee staat op voorhand vast dat de depositie in omliggende Natura 2000-gebieden, ten opzichte van de huidige situatie, niet zal toenemen als gevolg van de ontwikkeling van het gebied.

De berekening met AERIUS bevestigt dit (Bijlage 1). In alle Natura 2000-gebieden binnen de invloedssfeer van het gebied daalt de stikstofdepositie in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie (Tabel 5).

Tabel 5 Stikstofdepositie in de huidige situatie en plansituatie in een aantal nabijgelegen Natura 2000-gebieden (kg/ha/jaar)

Natura 2000-gebied	Depositie huidige situatie	Depositie toekomstige situatie	Verschil
Kolland & Overlangbroek	0,15	0,07	-0,08
Zouweboezem	0,14	0,07	-0,07
Uiterwaarden Lek	0,12	0,06	-0,06
Oostelijke Vechtplassen	0,11	0,06	-0,06
Naardermeer	0,10	0,05	-0,05

Bij het bepalen van de invoergegevens voor de berekening is uitgegaan van worst-case situaties (onderschatting huidige situatie, overschatting toekomstige situatie). De verschillen in emissie en berekende depositie zijn dermate groot dat eventuele nuanceringen van deze invoergegevens niet zullen leiden tot een afwijkende uitslag.

Dit betekent dat bij maximale uitvoering van het bestemmingsplan voor de Merwedekanaalzone kan worden uitgesloten dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden optreedt.

4.3 Waterhuishoudkundige effecten

De Merwedekanaalzone ligt op minimaal 6 kilometer afstand van verdrogingsgevoelige Natura 2000-gebieden. Bij de aanleg van Merwedekanaalzone zullen maatregelen genomen worden om de waterhuishouding van het gebied in overeenstemming te brengen met de gebruiksfuncties. Bij eventuele toename van het verhard oppervlak in het plangebied, zal de neerslag in de toekomst zonder aanvullende maatregelen niet langer ter plekke in de grond kunnen infiltreren. In het plan zal daarom worden voorzien in de aanleg van infiltratievoorzieningen om dit te compenseren.

In verband met deze maatregelen en gezien de grote afstand tot de (verdrogingsgevoelige) delen van de Natura 2000-gebieden is uitgesloten dat de Merwedekanaalzone leidt tot hydrologische veranderingen in de beide Natura 2000-gebieden.

4.4 Verstoring door licht

Als gevolg van de uitstraling van licht afkomstig van de Merwedekanaalzone naar de omgeving zou verstoring kunnen optreden van verstoringsgevoelige soorten. De bronnen van dit licht zijn straatverlichting en verlichting afkomstig van verkeer en gebouwen.

In verschillende van de Natura 2000-gebieden in de wijde omtrek van Merwedekanaalzone komen verstoringsgevoelige soorten voor.

De leefgebieden van deze soorten liggen op minimaal 6 kilometer afstand van het plangebied. Tussen het plangebied en het natuurgebied liggen de bebouwde kommen van verschillende steden en dorpen, bedrijventerreinen en drukke verkeerswegen. Al deze bebouwing en infrastructuur levert emissie van licht op. Daarnaast vindt afscherming van licht plaats door bebouwing en beplanting.

In het onderzoek van Molenaar (2003) is een grenswaarde van 0,1 lux vastgesteld als referentiewaarde voor niet-verlichte situaties waarbij er geen effecten meer zijn voor zoogdieren. De 0,1 lux contour wordt algemeen geaccepteerd als een waarde waar beneden geen significante negatieve gevolgen optreden op planten- of diersoorten (Meijer, 2013).

Naarmate de lichtsterkte van een bron groter is, neemt de verlichtingssterkte op een bepaalde afstand van die bron toe. De verlichtingssterkte neemt kwadratisch af met de afstand, waardoor de verlichtingssterkte snel minder wordt naarmate de afstand tot de bron groter is. Op een afstand van 40 meter van een sterke en gerichte lamp (1000 lumen) is de verlichtingssterkte al gedaald tot 0,1 lux.

Vanwege de afstand van minimaal 6 kilometer tussen plangebied en gevoelige natuurgebieden, en de afschermende werking van gebouwen, infrastructuur en begroeiing is op voorhand uitgesloten dat licht afkomstig van de Merwedekanaalzone zichtbaar is in de leefgebieden van verstoringsgevoelige soorten in Natura 2000-gebieden.

4.5 Verstoring door geluid

Door geluid dat afkomstig is van de Merwedekanaalzone zou verstoring kunnen optreden van verstoringsgevoelige soorten. In de gebruiksfase is de bron van dit geluid vooral het verkeer dat verbonden is aan de Merwedekanaalzone. In de aanlegfase vindt emissie van geluid plaats door gebruik van bouwmaterieel. In deze fase is het eventuele gebruik van hei-installaties potentieel het meest verstorend.

Verstoringsgevoelige natuurwaarden komen voor in verschillende van de Natura 2000-gebieden in de wijde omgeving van de Merwedekanaalzone. Daarbij gaat het vooral om vogels.

De leefgebieden van deze soorten liggen op minimaal 6 kilometer afstand van het plangebied. Tussen het plangebied en de Natura 2000-gebieden liggen bovendien de bebouwde kommen van verschillende dorpen en steden, bedrijventerreinen en (drukke) verkeerswegen.

Aanlegfase
In de aanlegfase is het eventuele gebruik van hei-installaties maatgevend voor het maximaal mogelijke effect op de omgeving.

Bij het contact tussen het heiblok en de heipaal ontstaat een korte geluidemissie (klap). Bij het heien van een paal vindt daarom een aaneenschakeling van klappen met een tussenperiode van ca. 1 seconde. Dit geluid verspreidt zich in de omgeving, en kan tot op een bepaalde afstand worden waargenomen. Omdat het gaat om discontinue geluid, wordt dit effect impulsgeluid genoemd. Dit in tegenstelling tot geluidemissies van continue geluidsbronnen zoals verkeer.

De effecten van heien dienen daarom beoordeeld te worden op basis van piekgeluiden. Het berekenen van een gemiddelde geluidbelasting doet geen recht aan de ervaring van het geluid door mensen en, in dit geval, dieren. Omdat de geluidbelasting in dat geval zowel binnen de afzonderlijke heicyclus, als tussen de verschillende heicycli zou worden uitgemiddeld ontstaat een onderschatting van de sterkte van de geluidbelasting zoals die als piekgeluid wordt ervaren in de omgeving.

Uit (beperkt beschikbaar) onderzoek naar de effecten van impulsgeluiden op vogels blijkt dat een geluidbelasting van 65 dB(A) een reële waarde lijkt te zijn voor de ondergrens waarbij effecten optreden. Uit onderzoek blijkt geen effect bij meer dan 60, wel effect bij 100 dB(A)). Aangenomen wordt dat bij knalgeluiden van meer dan 65 dB(A) een reactie bij broedende vogels waargenomen zal worden (ARCADIS, 2015).

Uit berekeningen van de geluidseffecten van heien in een relatief open landschap blijkt de afstand waarop deze drempelwaarde bereikt wordt ca. 500 meter te zijn (ARCADIS, 2015).

Gezien de afstand tot de dichtstbij gelegen Natura 2000-gebieden met verstoringsgevoelige soorten van minimaal 6 kilometer, kan daarom uitgesloten worden dat verstoring optreedt in de aanlegfase van de Merwedekanaalzone.

Gebruiksfase
Effecten van verkeersgeluid op vogels treden op vanaf een geluidbelasting van 42dB(A) (Reijnen & Foppen, 1991). Beneden deze waarde zijn effecten uitgesloten.

Op een afstand van 6 kilometer is dit geluid niet meer waarneembaar. Bovendien liggen dichter bij de Natura 2000-gebieden bestaande geluidbronnen die maatgevend zijn voor de huidige en toekomstige geluidsniveaus in het Natura 2000-gebied (vooral infrastructuur).

Effecten als gevolg van verstoring door geluid in de gebruiksfase kunnen daarom uitgesloten worden.

4.6 Verstoring door visuele hinder

(Kenmerkende soorten van) habitattypen en beschermde soorten in Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor verstoring door visuele hinder, veroorzaakt door menselijke aanwezigheid en activiteiten, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. De verstoringsafstanden voor dergelijke verstoringen bedragen maximaal enkele honderden meters, in zeer open gebieden en op open water kan deze toenemen tot maximaal enkele kilometers voor sommige soorten ganzen en bij zeer verstorende activiteiten (Krijgsveld, 2008).

De afstand tussen de Merwedekanaalzone en de Natura 2000-gebieden is dermate groot dat activiteiten in de Merwedekanaalzone niet zichtbaar zijn in de natuurgebieden. Bovendien bevinden zich tussen plangebied en natuurgebieden een groot aantal visuele barrières zoals gebouwen, infrastructuur en begroeiing.

Effecten van visuele hinder zijn daarom uitgesloten.

5 CONCLUSIES

- Door de afstand van minimaal 6 kilometer tussen de Merwedekanaalzone en de Natura 2000-gebieden is directe aantasting van deze gebieden uitgesloten.
- Het toekomstig gebruik van de Merwedekanaalzone leidt ten opzichte van de huidige situatie tot een daling van de stikstofdepositie in een groot aantal Natura 2000-gebieden. Daarmee is zeker gesteld dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast als gevolg van stikstofdepositie.
- Geen van de overige potentiële effecten van de Merwedekanaalzone leidt in Natura 2000-gebieden tot overschrijding van drempelwaarden waarboven effecten op zouden kunnen treden.
- Hiermee bestaat de zekerheid dat significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de omgeving van de Merwedekanaalzone op voorhand kunnen worden uitgesloten.
- De vaststelling van de structuurvisie voor de Merwedekanaalzone kan plaatsvinden in overeenstemming met de Wet Natuurbescherming.

6 GERAADPLEEGDE BRONNEN

ARCADIS, 2015. Passende beoordeling vergunningverlening De Krijgsman, Muiden.

Krijgsveld, K.L., R.R. Smits & J. van der Winden, 2008. Verstoringsgevoeligheid van vogels. Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie. Vogelbescherming Nederland, Bureau Waardenburg.

Meijer, R., 2013. Licht verstoort natuur. Strooiverlichting in natuurgebieden.

Ministerie van EZ, 2015. Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen.

Ministerie van EZ en IenM, 2015. Programma Aanpak Stikstof.

Ministerie van IenM, 2015. Passende beoordeling over het Programma Aanpak Stikstof.

Molenaar, J. G., 2003. Lichtbelasting. Overzicht van de effecten op mens en dier. Wageningen: Alterra.

Reijnen M.J.S.M. & R.P.B. Foppen. 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheden van broedvogels (hoofdrapport). IBN-rapport 91/1.DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Leersum

Wageningen UR, 2009. Methodiek voor berekening van ammoniakemissie uit de landbouw in Nederland.

www.synbiosis.alterra.nl : informatie over Natura 2000-gebieden (begrenzingen, instandhoudingsdoelen, aanwijzingsbesluiten)

Bijlage 1: Resultaten berekening AERIUS

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH3) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.



Berekening huidige situatie

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Gemeente Utrecht	Overste den Ouderlaan, Europalaan e.o., @@@@ Utrecht

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Planmer Merwedekanaalzone	RmokBrLQYHsq

Datum berekening	Rekenjaar
19 april 2017, 12:57	2017

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	70,76 ton/j	33,98 ton/j	-36,77 ton/j
NH3	-	-	-

Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

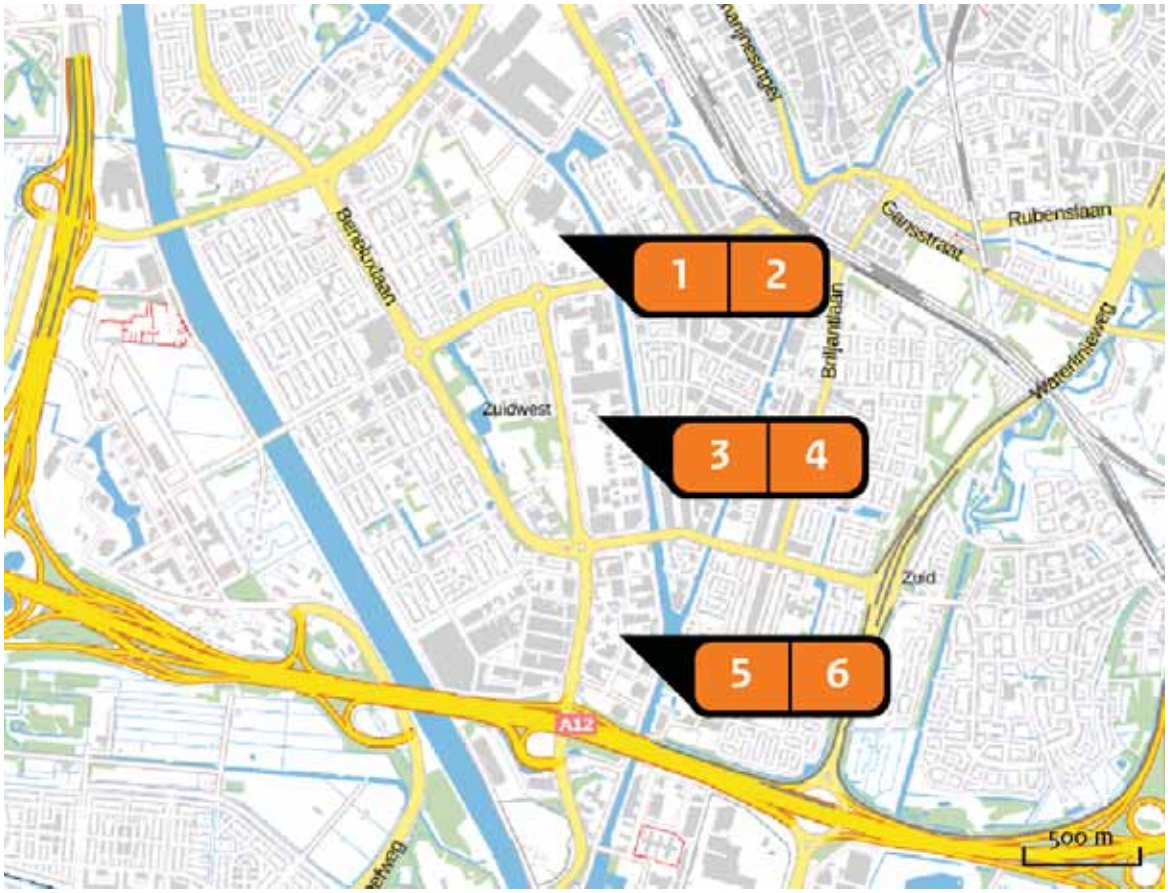
Natuurgebied	Provincie
-	-

Situatie 1
-

Toelichting

Herontwikkeling deelgebied 4,5,6 Merwedekanaalzone

Locatie
huidige situatie



Emissie (per bron)
huidige situatie



Naam	deelgebied 4 wonen
Locatie (X,Y)	135716, 454538
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	12,6 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	13,00 kg/j



Naam	deelgebied 4 kantoren, dienstverlening etc.
Locatie (X,Y)	135716, 454538
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	12,6 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	8.882,00 kg/j



Naam	deelgebied 5 wonen
Locatie (X,Y)	135888, 453760
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	25,2 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	3.874,00 kg/j



Naam	deelgebied 5 kantoren, dienstverlening etc
Locatie (X,Y)	135888, 453760
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	25,2 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	21,23 ton/j

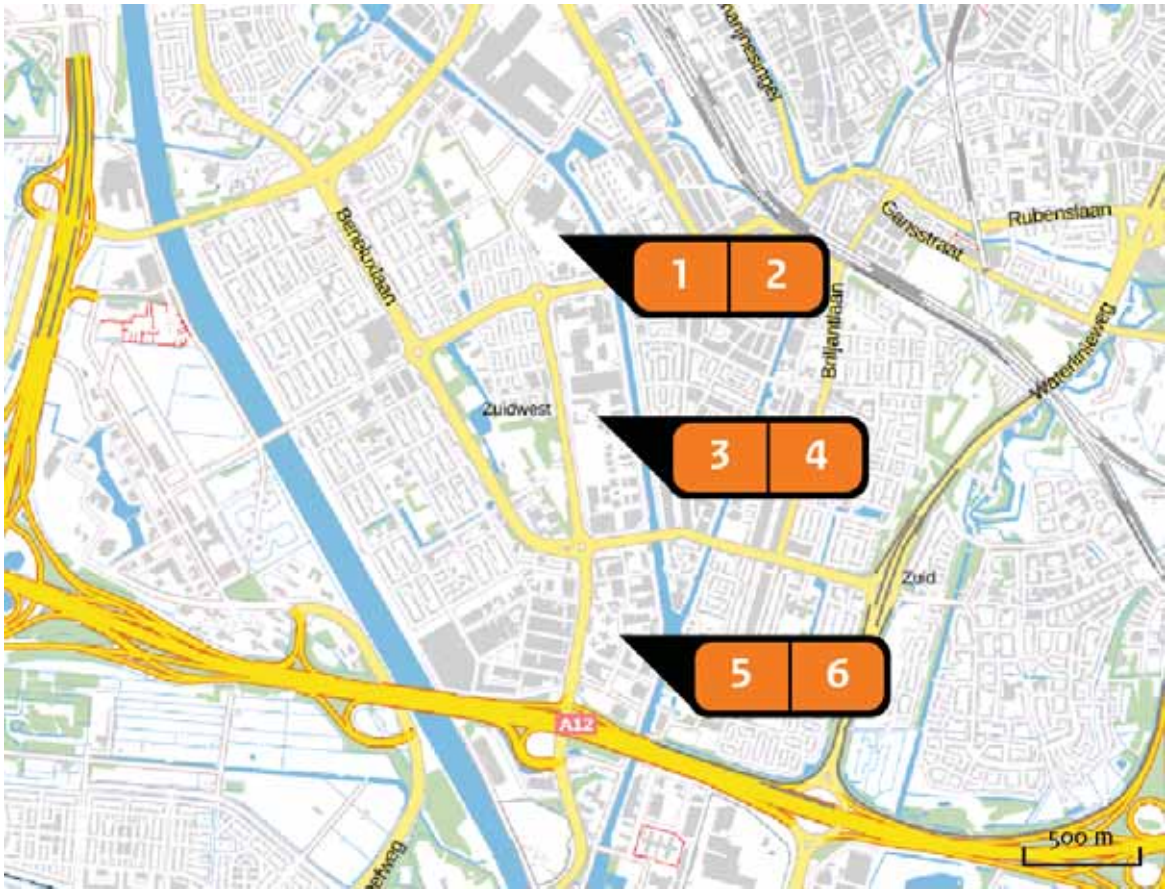


Naam	deelgebied 6 wonen
Locatie (X,Y)	135983, 452816
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	21,1 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	758,00 kg/j



Naam	deelgebied 6 kantoren, dienstverlening etc
Locatie (X,Y)	135983, 452816
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	21,1 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	36,00 ton/j

Locatie
Voorgenomen ontwikkeling



Emissie (per bron)
Voorgenomen ontwikkeling



Naam	deelgebied 4 woningen
Locatie (X,Y)	135716, 454538
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	12,6 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	2.438,00 kg/j



Naam	deelgebied 4 kantoren, dienstverlening etc.
Locatie (X,Y)	135716, 454538
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	12,6 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	6.058,00 kg/j



Naam	deelgebied 5 wonen
Locatie (X,Y)	135888, 453760
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	25,2 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	4.876,00 kg/j



Naam	deelgebied 5 kantoren, dienstverlening etc
Locatie (X,Y)	135888, 453760
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	25,2 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	12.116,00 kg/j



Naam	deelgebied 6 wonen
Locatie (X,Y)	135983, 452816
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	21,1 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	2.438,00 kg/j



Naam	deelgebied 6 kantoren, dienstverlening etc
Locatie (X,Y)	135983, 452816
Uitstoothoogte	11,0 m
Oppervlakte	21,1 ha
Spreiding	5,5 m
Warmteinhoud	0,014 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	6.058,00 kg/j

Depositie natuur-gebieden



Hoogste projectverschil

Hoogste projectverschil per natuurgebied

Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn

Depositie PAS-gebieden

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Situatie 2		Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrijding KDW	max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	>0,05	0,02	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
Kennemerland-Zuid	>0,05	0,02	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
Noordhollands Duinreservaat	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Veluwe	>0,05	0,02	- 0,03	0,09	●	<=0,05	✓
Coepelduynen	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Landgoederen Brummen	>0,05	0,02	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
Meijendel & Berkheide	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Biesbosch	>0,05	0,02	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
Rijntakken	>0,05	0,02	- 0,03	0,09	●	<=0,05	✓
Solleveld & Kapittelduinen	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Westduinpark & Wapendal	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	>0,05	0,02	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
De Wieden	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Ulvenhoutse Bos	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Situatie 2		Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrijding KDW	max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Kampina & Oisterwijkse Vennen	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Sint Jansberg	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	●	<=0,05	✓
Langstraat	>0,05	0,03	- 0,03	0,04	●	<=0,05	✓
Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem	0,06	0,03	- 0,03	>0,05	●	<=0,05	✓
Lingegebied & Diefdijk-Zuid	0,07	0,03	- 0,04	0,15	●	<=0,05	✓
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck	0,07	0,04	- 0,04	0,08	●	<=0,05	✓
Botshol	0,09	0,05	- 0,05	0,07	●	<=0,05	✓
Binnenveld	0,09	0,04	- 0,05	>0,05	●	<=0,05	✓
Naardermeer	0,10	0,05	- 0,05	0,14	●	<=0,05	✓
Oostelijke Vechtplassen	0,11	0,06	- 0,06	0,42	●	<=0,05	✓
Uiterwaarden Lek	0,12	0,06	- 0,06	0,11	●	<=0,05	✓
Zouweboezem	0,14	0,07	- 0,07	0,09	●	<=0,05	✓
Kolland & Overlangbroek	0,15	0,07	- 0,08	0,14	●	<=0,05	✓

- Geen overschrijding*
- Wel overschrijding
- Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
- Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar
- Voor het desbetreffende gebied vind er geen relevante depositie plaats op OR-relevante hexagonen. Het concept wel of niet ontwikkelingsruimte beschikbaar (groen vinkje of rood kruis) is dus niet van toepassing

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Wnb. Bij de toetsing aan de Wnb gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Wnb wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH91D0 Hoogveenbossen	>0,05	0,03	- 0,03	○	<=0,05	⊘

Kennemerland-Zuid

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180B Duinbossen (vochtig)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2150 Duinheiden met struikhei	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2170 Kruipwilgstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2120 Witte duinen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,03	- 0,03	○	<=0,05	✓
H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,06	0,03	- 0,03	○	<=0,05	✓
H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Noordhollands Duinreservaat

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180B Duinbossen (vochtig)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H2120 Witte duinen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Veluwe

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H4030 Droge heiden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2330 Zandverstuivingen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH4030 Droge heiden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3130 Zwakgebufferde vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9190 Oude eikenbossen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H5130 Jeneverbesstruwelen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3160 Zure vennen	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,07	0,03	- 0,04	●	<=0,05	✓
ZGH9190 Oude eikenbossen	0,08	0,04	- 0,04	●	<=0,05	✓
H7230 Kalkmoerassen	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓

Coepelduynen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓

Landgoederen Brummen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH3130 Zwakgebufferde vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3130 Zwakgebufferde vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Meijendel & Berkheide

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2180Ao Duinbossen (droog), overig	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
Lg12 Zoom, mantel en droog struweel van de duinen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180B Duinbossen (vochtig)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2180Ao Duinbossen (droog), overig	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2120 Witte duinen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

Biesbosch

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	⊘
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H6120 Stroomdalgraslanden	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓

Rijntakken

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91F0 Droge hardhoutooibossen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6120 Stroomdalgraslanden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,08	0,04	- 0,04	○	<=0,05	✓

Solleveld & Kapittelduinen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2180Ao Duinbossen (droog), overig	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2150 Duinheiden met struikhei	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

Westduinpark & Wapendal

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2160 Duindoornstruwelen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H9190 Oude eikenbossen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2330 Zandverstuivingen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3130 Zwakgebufferde vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

De Wieden

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	✓
H9999:35 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,03	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH91D0 Hoogveenbossen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Ulvenhoutse Bos

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H6410 Blauwgraslanden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓

Kampina & Oisterwijkse Vennen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H3130 Zwakgebufferde vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4030 Droge heiden	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3160 Zure vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH3160 Zure vennen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9190 Oude eikenbossen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3110 Zeer zwakgebufferde vennen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H2330 Zandverstuivingen	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Sint Jansberg

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7210 Galigaanmoerassen	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	>0,05	0,02	- 0,03	●	<=0,05	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Langstraat

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓

Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H6120 Stroomdalgraslanden	0,06	0,03	- 0,03	○	<=0,05	✓
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
ZGH6120 Stroomdalgraslanden	0,06	0,03	- 0,03	●	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,06	0,03	- 0,03	○	<=0,05	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,07	0,03	- 0,03	○	<=0,05	◐

Lingegebied & Diefdijk-Zuid

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H9999:70 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7230)	0,07	0,03	- 0,04	●	<=0,05	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
H7230 Kalkmoerassen	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓

Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,07	0,04	- 0,04	●	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,07	0,04	- 0,04	●	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,08	0,04	- 0,04	●	<=0,05	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,08	0,04	- 0,04	○	<=0,05	✓
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,09	0,04	- 0,04	○	<=0,05	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,09	0,04	- 0,04	●	<=0,05	✓
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,09	0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,10	>0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,11	>0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓

Botshol

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H7210 Galigaanmoerassen	0,09	0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,09	0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,09	0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,10	0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,10	>0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,11	>0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓

Binnenveld

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,09	0,04	- 0,05	●	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,10	0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓

Naardermeer

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,10	0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,11	>0,05	- 0,05	○	<=0,05	✓
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,11	>0,05	- 0,05	●	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H9999:94 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,13	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,14	0,07	- 0,07	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,15	0,07	- 0,07	●	<=0,05	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,15	0,08	- 0,08	●	<=0,05	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,18	0,09	- 0,09	○	<=0,05	✓

Oostelijke Vechtplassen

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,11	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,11	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,11	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,12	0,06	- 0,06	○	<=0,05	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,12	0,06	- 0,06	○	<=0,05	✓
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,14	0,07	- 0,07	●	<=0,05	✓
ZGH91D0 Hoogveenbossen	0,14	0,07	- 0,07	●	<=0,05	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,15	0,08	- 0,08	●	<=0,05	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,16	0,08	- 0,08	●	<=0,05	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,18	0,09	- 0,09	●	<=0,05	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,18	0,09	- 0,09	●	<=0,05	✓
H9999:95 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,19	0,09	- 0,09	●	<=0,05	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,20	0,10	- 0,10	●	<=0,05	✓

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,24	0,12	- 0,12	●	<=0,05	✓
ZGH6410 Blauwgraslanden	0,24	0,12	- 0,12	●	<=0,05	✓
ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,32	0,16	- 0,16	●	<=0,05	✓

Uiterwaarden Lek

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H6120 Stroomdalgraslanden	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,12	0,06	- 0,06	●	<=0,05	✓
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,12	0,06	- 0,06	○	<=0,05	⊘

Zouweboezem

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,14	0,07	- 0,07	○	<=0,05	⊘
H6410 Blauwgraslanden	0,17	0,08	- 0,09	●	<=0,05	✓

Kolland & Overlangbroek

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,15	0,07	- 0,08	●	<=0,05	✓

○ Geen overschrijding*

● Wel overschrijding

✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**

✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

Voor het desbetreffende gebied vind er geen relevante depositie plaats op OR-relevante hexagonen. Het concept wel of niet ontwikkelingsruimte beschikbaar (groen vinkje of rood kruis) is dus niet van toepassing

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Wnb. Bij de toetsing aan de Wnb gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Wnb wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie resterende gebieden

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Situatie 2		Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrijding KDW	max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
Reichswald	>0,05	0,02	- 0,03	0,03	○	<=0,05	◪

○ Geen overschrijding*

● Wel overschrijding

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Wnb. Bij de toetsing aan de Wnb gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

Reichswald

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H9999:1194c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland)	>0,05	0,02	- 0,03	○	<=0,05	◪

○ Geen overschrijding*

● Wel overschrijding

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Wnb. Bij de toetsing aan de Wnb gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2016_20170324_a9b5d9a5ef
Database	versie 2016_20170301_feb336c45f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Projectnummer: C05057.000071
Onze referentie: 079306452 E

OPLEGNOTITIE MER MERWEDEKANAALZONE UTRECHT

1. Utrecht groeit

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 340.000 inwoners in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt.

2. Nieuwe stadswijk Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. Om ambities van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen, heeft de gemeente Utrecht een integrale omgevingsvisie opgesteld. Daarmee worden voor de ontwikkelinitiatieven flexibiliteit waar mogelijk en kaders waar nodig geboden.

3. Omgevingsvisie en m.e.r. lopen samen op

Gelijktijdig met deze omgevingsvisie is een planMER opgesteld om de relevante milieueffecten in beeld te brengen. Om de grenzen van het speelveld te kennen, is daarbij een bandbreedtebenadering gehanteerd. Het ontwerp van de visie is vervolgens aangescherpt op grond van de resultaten vanuit het MER. De aangescherpte visie is als voorkeursalternatief in het MER gebracht. Toetsing van de milieueffecten van het voorkeursalternatief alsmede de definitie van mitigerende maatregelen en de borging daarvan is het sluitstuk. Omgevingsvisie en planMER worden in samenhang in procedure gebracht. Het voorliggende planMER is het planproduct dat bij deze procedure hoort.

4. Plan- en studiegebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone dat ligt tussen de mr. M.A. Tellegenlaan bij Villa Jongerius en de rijksweg A12. Het gebied heeft een totaaloppervlak van circa 65 ha. Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten kunnen optreden als gevolg van het voornemen. In deel B van het planMER is het relevante studiegebied per thema aangeduid en onderbouwd. Ook beschouwd zijn combinatie-alternatieven met de ontwikkelingen in het Stationsgebied 2^{e} fase (Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein).

5. Alternatieven om het speelveld af te bakenen

Er zijn op voorhand drie programma-alternatieven bepaald, die verband houden met de mate van verdichting in het gebied. Daarbij moet worden bedacht dat zelfs het minimale alternatief al een stevige binnenstedelijke verdichting betekent die op deze schaal nog niet veel in Nederland is toegepast.

	A - Minimaal	B - Tussen	C - Maximaal
Residentiële functies	50 woningen/ha (+/- 3.000)	100 woningen/ha (+/- 6000)	150 woningen/ha (+/- 9000)
Kantoor-functies	Minimaal behoud aantal m2 bvo in deelgebied 6	Behoud alle bestaande m² bvo	Vervanging alle bestaande m2 bvo door plintfuncties
Publieks-functies	Behoud alle bestaande m² winkels, bouwmarkten, etc.	Behoud alle bestaande m² winkels, bouwmarkten, etc.	Vervanging alle bestaande m2 bvo door plintfuncties

De drie alternatieven zijn telkens beschouwd met een regulier verkeersontwerp en met een situatie waarbij het gebied verkeersarm (tegengaan van autogebruik door extra stimulering van andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer)) wordt ontworpen. Vanuit het streven de Merwedekanaalzone te ontwikkelen tot een intensief bebouwde en te gebruiken stadswijk is - in lijn met het Utrechtse beleid (Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar) - in het reguliere verkeersontwerp uitgegaan van een vermindering van de verkeersgeneratie van 15% (via parkeerbeleid). Verkeersarm is geoperationaliseerd met de aanname dat de verkeersgeneratie 25% lager is dan normaal. Met maatregelen zoals parkeren op afstand, stimuleren gebruik van fiets en openbaar vervoer met aantrekkelijke routes en stallings- en opstappunten kan dit uitgangspunt waargemaakt worden.

6. Milieueffecten van de alternatieven

De tabel met plussen en minnen van alle alternatieven is opgenomen in bijlage 1 bij deze oplegnotitie. In de tabel is voor de combi-alternatieven Hoog en Midden uitgegaan van de scores van de alternatieven maximaal-regulier (C1) respectievelijk tussen-verkeersarm (B2), tenzij er aanleiding is op grond van de ontwikkelingen in het Beurskwartier en Lombokplein om tot een andere score te komen.
Uit de tabel blijkt dat op een groot aantal criteria de alternatieven indifferent of beter scoren dan in de referentiesituatie (doorzetten huidige situatie plus autonome ontwikkeling). Dit geldt dan voor alle alternatieven. Enkele lichte minnen ten opzichte van de referentiesituatie hebben logischerwijs vooral te maken met hinder tijdens aanleg en effecten op archeologische waarden. In de varianten met hogere dichtheden ontstaan wat meer risico's voor cultuurhistorie, groen, verkeersveiligheid en calamiteiten. De meest discriminerende factoren tussen de verschillende alternatieven zijn de bereikbaarheid van het autoverkeer en het daarmee verbonden aantal gehinderden als gevolg van het wegverkeerslawaai. Uit het planMER blijkt er zonder verdere maatregelen een balans te zijn bij een verkeersluw ontwerp en een toevoeging van 6.000 woningen en andere programma (alternatief B). In deze situatie wordt de bereikbaarheid van autoverkeer gegarandeerd. Als ook het scenario van de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein (buiten het plangebied) in de beschouwing wordt betrokken, is er sprake van een toename van verkeer op enkele wegvakken en kan de bereikbaarheid van het autoverkeer niet volledig worden gegarandeerd. Desalniettemin is het alternatief om 6.000 woningen en ander programma toe te voegen in een verkeersarm ontwerp vooralsnog als opmaat gebruikt voor de verdere visievorming. Bij de visievorming zal met name aandacht besteed moeten worden aan het aspect wegverkeerslawaai, zowel vanuit wettelijke optiek (hoe kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare waarden uit de Wet geluidhinder?), als vanuit gezondheidsoptiek (hoe kan ervoor gezorgd worden dat zo min mogelijk mensen een geluidbelasting ervaren boven de voorkeursgrenswaarde?). Verder scoort ook het groepsrisico nog zwaar negatief.

De criteria die verbonden zijn aan de ambities op het vlak van duurzaamheid (zoals energie, materiaalgebruik (circulaire economie)), klimaatadaptatie (waterberging, hittestress) en gezondheid (bewegen, recreatie en langzaam verkeer) scoren overwegend positief (+ of ++), doch zijn weinig onderscheidend in de alternatievenvergelijking. Er liggen bij de uitwerking wel grote opgaven om de kansen ook daadwerkelijk te pakken.
Op deze punten zal nadrukkelijk worden ingegaan in het vervolg van deze notitie.

7. Ambitie om toe te kunnen groeien naar een maximaal programma

De ambitie om een maximaal programma van 9.000 woningen in de toekomst mogelijk te maken geeft dilemma's op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig die enerzijds de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone kunnen waarborgen en anderzijds voorzien in een gezonde stedelijke leefomgeving waar mensen graag willen wonen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en investeringen waar het huidige beleid nog niet of onvoldoende in voorziet. Bijvoorbeeld extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op rijksweg 12. Volgens het planMER treden daar de meeste knelpunten op. Hiervoor is ook gezamenlijk beleid nodig met belanghebbenden zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht. Om voor dat scenario de juiste mix van maatregelen te kunnen treffen is, onder andere, gedetailleerd verkeersonderzoek nodig op het gebied van alternatieve mobiliteitsconcepten en de kruispuntbelasting. Deze ambitie is dan ook niet in de visie opgenomen; een verdere groei naar een maximaal programma kan niet worden gerealiseerd op basis van de onderhavige m.e.r.-procedure.

8. Omgevingsvisie – ruimtelijke agenda

In de Omgevingsvisie zijn de ambities van de gemeente voor de Merwedekanaalzone vastgelegd. De `Omgevingsvisie Merwedekanaalzone' is opgesteld in twee delen:
• Deel 1 'Ruimtelijke Agenda' (te beschouwen als het voorkeursalternatief);
• Deel 2 'Uitwerkingsplan' (een verdere uitwerking binnen de kaders)
In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en de kaders waarbinnen deze ambities moeten worden waargemaakt, opgenomen. De kaderstellende punten zijn voor een deel te beschouwen als maatregelen om de in het MER genoemde negatieve effecten te mitigeren en voor een veel groter deel als maatregelen om de kwaliteit van het plan verder te verbeteren.

De Omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk-programmatisch kader voor verstedelijking. Er is een robuust en flexibel raamwerk ontworpen, waarmee de hoofdstructuur van de Merwedekanaalzone vast komt te liggen (figuur 1). Het raamwerk zorgt voor de samenhang tussen de stad en de deelgebieden en is de ruimtelijke weerslag van de ambities voor een gezonde stedelijke ontwikkeling.

Het raamwerk is opgebouwd uit de volgende onderdelen:
1. Gebruik maken van historische kwaliteiten. Van alle tijdlagen (de Romeinse Limes, de middeleeuwse agrarische strokenverkaveling, de orthogonale invulling als bedrijventerrein langs het aangelegde Merwedekanaal na de Tweede Wereldoorlog en de verkantorisering aan het eind van de 20e eeuw) zijn sporen in het gebied tot op vandaag aanwezig. Die rijke gelaagdheid is een cultuurhistorisch belangrijke karakteristiek die zoveel mogelijk wordt benut.
2. Aanleg en gebruik van het Merwedepark. Het Merwedekanaal vormt de toekomstige groene ruggengraat van de stad, met in het plangebied een robuuste groene oever met verschillende grote groenruimten. De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. De

fietsroute langs het kanaal, het recreatieve gebruik van het kanaal en meerdere nieuwe verbindingen over het kanaal geven het gebied betekenis voor de hele stad.

3. De Europalaan als stadsboulevard en drager van HOV. De als stadsboulevard in te richten Europalaan krijgt een vrijliggende HOV-baan en is goed oversteekbaar. Er is voldoende ruimte voor de fietser en voetganger en aan weerszijden aantrekkelijke verblijfsruimten. De Europalaan wordt begeleid door hoge stedelijke bebouwing van de Merwedekanaalzone als stevige wand in overwegend één lijn. Uiteenlopende functies in de plint zorgen voor een levendige, brede stoep met ruimte voor allerlei activiteiten. De eerstelijnsbebouwing heeft tevens een afschermende werking, zodat er verder in het gebied een prettige akoestische situatie ontstaat.
4. Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer. In de toekomst zorgt een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer dat stedelijke voorzieningen vanuit de Merwedekanaalzone en aanliggende wijken snel en comfortabel bereikbaar zijn. Het gaat om een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk voor langzaam verkeer als aanvulling op de bestaande routes en bruggen. De nieuwe routes zijn sociaal veilig met bomen en groen en daarmee een gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.



Figuur 1. Visiekaart (bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Ruimtelijke agenda, versie 18 mei 2017)

5. Voorzieningen in de buurt en bereikbaar. De toekomstige gebruikers van de Merwedekanaalzone doen in het gebied hun dagelijkse boodschappen, gaan er naar school en vullen er een deel van hun vrije tijd in. De Merwedekanaalzone wordt een gemengd stuk stad met een diversiteit aan functies met het accent op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid.

9. Wegverkeerslawaai in het voorkeursalternatief

In het MER zijn geluidberekeningen opgenomen waarbij rekening is gehouden met de bestaande bebouwing. De Omgevingsvisie gaat echter uit van een grootscheepse transformatie waarbij met name in deelgebied 5 een wand langs de Europalaan is geprojecteerd die mede zorgdraagt voor geluidluwe ruimten in de rest van het gebied. De gemeente Utrecht heeft een aanvullende berekening (quick scan) uitgevoerd naar de te hanteren afstanden voor die eerstelijns bebouwing. De resultaten daarvan zijn onderstaand weergegeven.

De ambitie van de gemeente is om langs de binnenstedelijke wegen een geluidskwaliteit te leveren die gelijk is aan de grote inpassingsgebieden (zoals Leidsche Rijn). Dit komt overeen met een geluidbelasting van 63 dB (inclusief aftrek 58 dB). Dit is een 5 dB hogere ambitie (lager geluidniveau) dan de Wet geluidhinder als maximale waarde voor nieuwe woningen maximaal toelaatbaar acht. Een neveneffect van deze ambitie is dat er nog “ruimte” is om infrastructurele aanpassingen gekoppeld aan de schaalsprong openbaar vervoer (vertramming) op termijn mogelijk te kunnen faciliteren.

De quick scan hanteert de volgende uitgangspunten:

- Het verkeer is geprojecteerd op de wegas van de bestaande wegen, conform de Omgevingsvisie;
- De wegdekverharding bestaat nu en in de toekomst uit dicht asfaltbeton;
- De snelheid bedraagt 50 kilometer per uur;
- De verkeersintensiteiten zijn overgenomen uit het MER, versie 22 mei 2017;
- De verkeersverdeling licht-middel-zwaar is gebaseerd op peiljaar 2025 VRU3.3 en bedraagt voor de meeste wegen 95-4-1, alleen de Overste den Oudenlaan en de Tellegenlaan rond deelgebied 4 kennen de verdeling 90-9-1.

Uitgegaan wordt van het combi-middenalternatief omdat dat alternatief uitgaat van de toevoegingen van 6.000 woningen en andere functies in de Merwedekanaalzone in een verkeersarm ontwerp én rekening houdt met de ontwikkelingen in het Stationsgebied. In dat alternatief bedraagt de aan te houden afstand tot de as van de weg op grond van de ambitie 39 tot maximaal 65 meter (figuur 2).

Deel-gebied	Wegvak	Etmaalintensiteit	Afstand tot wegas	
		Combi-midden	Wettelijk 63 dB (na aftrek)	Ambitie 58 dB (na aftrek)
4	Tellegenlaan	18.900	18	48
	Overste den Oudenlaan	17.200	16	45
	Wilhelminalaan-Balijelaan	14.900	14	39
5	Wilhelminalaan-Balijelaan	14.900	14	39
	Europalaan	17.800	15	41
	Beneluxlaan	21.600	20	52
6	Beneluxlaan	21.600	20	52
	Europalaan	28.400	25	65

Figuur 2. Aan te houden afstanden tot de wegas

De afstanden zijn met een stil wegdek nog wat verder te reduceren, maar de maximale reductie wordt niet hoger ingeschat dan 20% omdat niet elk stil wegdek kan worden toegepast bij wringend verkeer of stagnerend verkeer voor kruisingen. In de Omgevingsvisie is als kaderstellend punt opgenomen dat de maximale geluidbelasting voor binnenstedelijke wegen 58 dB bij deelgebieden 5 en 6, 63 dB voor deelgebied 4 en 53 dB voor de A12 (allen inclusief aftrek art 110g Wgh) mag bedragen. Bij de uitwerking van de visie zal in de profilering van de wegen rekening gehouden moeten worden met de afstand van de eerstelijnsbebouwing tot de as van de weg als gevolg van deze kaderstelling. Voor het grootste deel is de ruimte in het profiel al nodig voor de gewenste brede stoepen, langzaam verkeersverbindingen en inpassing van bomen. Een integraal ontwerp van de Europalaan in samenhang met het achterliggende plangebied, met voldoende ruimte in het profiel voor (toekomstig) openbaar vervoer, legt de exacte positie van de eerstelijnsbebouwing vast.

De eerstelijnsbebouwing die op grond van de Omgevingsvisie wordt voorgeschreven zorgt ook voor een akoestisch rustig klimaat in de zone tussen eerstelijnsbebouwing en het Merwedekanaal. De mate waarin in de rest van het gebied een akoestisch klimaat bereikt kan worden dat voldoet aan de voorkeursgrenswaarde is afhankelijk van de exacte invulling. Zeker is wel dat de gesloten bebouwing langs de Europalaan met om de 50 à 100 meter een relatief smalle insnijding voor vooral langzaam verkeer een zeer grote bijdrage levert aan het gewenste rustige geluidniveau. Het achterliggende gebied wordt immers ook autoluw ingericht.

10. Effecten van het voorkeursalternatief

De effectentabel die is gebruikt om de programma-alternatieven te scoren is toegepast op het voorkeursalternatief. In bijlage 2 is achtereenvolgens aangegeven het criterium, de score in het combi-midden alternatief, de mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen in het voorkeursalternatief en de score van het voorkeursalternatief. Het verschil tussen mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen is dat mitigerende maatregelen een negatief effect matigen, terwijl kwaliteitsbevorderende maatregelen tot positievere effecten leiden, zonder dat er sprake was van een negatief effect. De overeenkomst is dat de opgenomen maatregelen in beide gevallen worden geborgd.

Uit de tabel blijkt dat de mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen ertoe leiden dat het voorkeursalternatief op alle punten minimaal gelijk scoort aan de referentiesituatie en in een groot aantal aspecten zelfs positief of zeer positief.

De zeer negatieve score voor groepsrisico in het MER komt voort uit de aanwezigheid van twee tankstations met LPG aan de randen van het plangebied. De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat "*er voor de Q8 een overeenkomst is die er op neerkomt dat LPG verkoop moet worden gestopt zodra het een conflict geeft met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de BP vinden er momenteel besprekingen plaats over een mogelijke beëindiging van de verkoop van LPG. Als beide overeenkomsten daadwerkelijk van kracht zijn of worden, dan is er van externe veiligheidsrisico's bij de tankstations geen sprake meer en vervalt het negatieve effect*." Als kaderstellend punt in de Omgevingsvisie is opgenomen dat overeenkomsten van kracht moeten zijn. Zo lang dat niet het geval is, wordt afstand in acht genomen, gebaseerd op bestaande rechten. Daarmee is er geen sprake meer van een negatieve score.

11. Duurzaam, gezond en klimaatbestendig in het voorkeursalternatief

De ambities van de gemeente op het vlak van duurzaamheid, klimaat en het stimuleren van gezondheid zijn in het MER beschouwd. Uit het MER blijkt dat de transformatie op deze punten hoe dan ook een verbetering te zien zal geven, maar in de programmatische bandbreedte van 3.000 tot 9.000 woningen blijken de criteria weinig onderscheidend. In het MER zijn de ambities op hoofdlijnen vertaald naar structurerende kaders en uitwerkingsvragen, deze staan gebundeld als kwaliteits-bevorderende maatregelen in bijlage 2. De kaders en uitwerkingsvragen zijn één op één opgenomen in de Omgevingsvisie. Binnen de bandbreedte die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en waarvoor het MER de milieu-informatie biedt, worden er uitwerkingen gemaakt en deelonderzoeken uitgevoerd.

Rol gemeente

De gemeente zoekt daarbij actief de samenwerking met de betrokken partijen in het gebied op. Als gevolg van onder meer de verspreide grondeigendomssituatie en beleidstekorten vanuit het Rijk (energie, materiaalgebruik, klimaat) heeft de gemeente niet alle benodigde (regel)middelen ter beschikking. Ook is sprake van innovaties, waarvoor kennis en praktijkervaring opgebouwd moeten worden. Samenwerking heeft veel voordelen, zeker nu de private partijen zelf aan de slag zijn gegaan om de ambities vorm te geven.
Deelgebied 5 loopt hierbij voorop. Inmiddels zijn in een gezamenlijk schetsontwerp de ambities voor een levendige stadswijk met een zeer hoge dichtheid ruimtelijk vertaald. Partijen spreken zich uit het gebied ook een proeftuin te laten zijn voor innovaties op het vlak van gezondheid, mobiliteit, energie, klimaatadaptatie en circulaire systemen (Schetsontwerp stedenbouwkundig plan Merwede, Eigenarencollectief Merwede, september 2017). Deze aanpak is een voorbeeld van de wijze waarop Utrecht gedurende de verdere planvorming wil blijven werken aan het realiseren van de visie met de bijbehorende ambities en kaders.

De gemeente heeft ervoor gekozen om regie te voeren door de kaders in de structuurvisie vast te leggen en binnen de kaders ruimte te geven om tot innovatieve oplossingen te komen. De partijen zijn zich ervan bewust dat samenwerking niet alleen vrijheden of extra mogelijkheden met zich mee brengt, maar ook de onderlinge afhankelijkheid vergroot. Dit speelt allereerst in de ondergrond; voor de optimale invulling van de energievraag zijn immers collectieve voorzieningen nodig en een gezamenlijke regie op de energievoorziening in het gebied. Een bodemenergieplan met ordeningsregels is daarvoor in de maak.

Energie

De nieuwe, intensieve, binnenstedelijke ontwikkeling biedt grote kansen voor verduurzaming van de energiehuishouding. De ambitie is een klimaatneutraal - fossielvrij - gebied, met als uitgangspunten:

- alle nieuwbouw minimaal BENG (eis) en streven naar energieneutraal, om allereerst de energievraag te beperken. Voor een tweetal representatieve woonblokken in deelgebied 5 zijn berekeningen met BENG en maximale energieprestatie uitgevoerd waaruit blijkt dat BENG gehaald kan worden met 100% duurzame energie (onderzoek Merosch 2017). Wel zullen bij een verdergaande ambitie zonnepanelen op gevels ingezet moeten worden, waarbij afwegingen gaan spelen met beeld, groene gevels etc. Hiernaar vindt vervolgonderzoek plaats;
- energie-aanbod voor warmte / koude kan worden ingevuld door een duurzame warmtevoorziening uit de omgeving, zoals WKO. Stadsverwarming is nog een optie in geval van een duurzame bron met hoger milieurendement. Het kanaal zelf kan worden ingezet voor behoud van de balans in de bodem. Het gebied is aardgasloos. Voor deelgebied 5 is de technische haalbaarheid hiervan - maximaal gerekend met ca. 5.500 woningen, kantoren en voorzieningen - inmiddels gestaafd door IF Technology (Smart polder Merwedekanaalzone Utrecht Impact project I&M: Hitte en Koelen benutten, 2017).

De onderzoeken tonen aan dat invulling kan worden gegeven aan de ambitie een fossielvrij gebied te realiseren. Via collectieve oplossingen c.q. regie is deze ambitie haalbaar. Aan het organisatie-vraagstuk van de benodigde collectieve voorzieningen wordt gewerkt. Over de energieprestatie worden afspraken gemaakt, zo nodig vastgelegd via de Chw-experimentregeling. De inzichten zijn te extrapoleren naar de mogelijke ontwikkelingen in de deelgebieden 4 en 6, de omstandigheden zijn vergelijkbaar.

De aandacht voor langzaam verkeersvoorzieningen, niet alleen routering, maar ook comfort en stalling, heeft ook een positieve invloed op de reductie van CO2-uitstoot.

Materialen, hergebruik en deeleconomie
De gemeentelijke ambitie is om in 2050 volledig circulair te zijn. Circulair bouwen is daarvoor de norm, afwijken hiervan moet onderbouwd gaan worden. Door de inzet van pilotprojecten in het gebied wordt ervaring opgedaan met het materialenpaspoort. Concrete doelstellingen zijn om nieuwbouw van woningen te realiseren met een milieuprestatie van maximaal 0,5 per m2 bvo (Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken). Voor woningen wordt een GPR score van gemiddeld minimaal 8 gehanteerd. Tevens vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden van deeleconomie in het gebied, waarbij al voortgeborduurd kan worden op initiatieven als 'I did slow fashion' in het huidige fietsdepot. Vanuit mobiliteit worden deelconcepten ontwikkeld.

Klimaatadaptatie
De ambities zijn erop gericht om de Merwedekanaalzone klimaatrobuust te ontwikkelen, zodat het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen, door:
- 100% van het regenwater in het gebied op te vangen. Het water wordt dan vastgehouden en geborgen in het gebied zelf. Het gaat daarbij in ieder geval om buien die binnen de huidige normen liggen en waar het water- en rioolsysteem op gedimensioneerd zijn (T=10 bui). Het waterschap hanteert hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging. Hiervoor is inmiddels een toolbox ontwikkeld;
- inrichting van het gebied zodat zelfs bij een zeer extreme bui er geen schade optreedt aan gebouwen of onveilige situaties ontstaan. Bij extreme neerslag (minimaal T=100 bui) is er de mogelijkheid om water af te voeren naar het Merwedekanaal;
- hittebestrijding, waarvoor een pakket aan maatregelen wordt voorgestaan om niet alleen de temperatuur te verlagen, maar ook om de ervaring van hitte terug te dringen.

Er is ontwerpend onderzoek uitgevoerd, samen met het waterschap en de provincie, naar een gezonde en klimaatadaptieve inrichting van de Merwedekanaalzone. In de stedenbouwkundige studie voor deelgebied 5 is onderzocht of en hoe de wateropvang globaal is in te passen. Dat blijkt met het toevoegen van ca. 5.500 woningen in deelgebied 5 mogelijk, en draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de wijk. Ook de verdere uitwerking van de waterberging zal in samenspraak met betrokken partijen plaatsvinden. Bij de inrichting van het gebied biedt afstemming tussen water, groen en recreatie, autoluw, en gebouwmaatregelen als groene daken en natuurinclusief bouwen, extra kansen voor een gezonde en duurzame leefomgeving.

Gezondheid
Het streven naar een gezonde verstedelijking vertaalt zich in ambities:
- op het vlak van de leefbaarheid, door bijvoorbeeld het beperken en beheersen van geluid- en andere vormen van belasting, en
- gericht op het stimuleren van beweging en ruimte voor ontmoeten. Dit krijgt onder andere gestalte door langzaam verkeer een prominente plek te geven in het gebied, de groene recreatieve verbinding Rondje Stadseiland, en een speelse inrichting van de openbare ruimte.

In de stedenbouwkundige studie voor deelgebied 5 blijkt dat deze ambities zijn in te passen met het toevoegen van ca. 5.500 woningen. Met de nieuwe verbindingen zal de Merwedekanaalzone ook van betekenis zijn voor de mobiliteit en beweging in bestaande omliggende wijken.

Mobiliteit
In de omgevingsvisie zijn diverse ambities voor mobiliteit opgenomen, die bijdragen aan de duurzaamheid en gezondheid in en om het gebied. De kaders en uitwerkingsvragen richten zich nadrukkelijk op lopen, fietsen en alternatieve mobiliteitsvormen, mede om het autogebruik te beperken. Hieraan is in het MER onder Verkeer de nodige aandacht besteed. Het planMER concludeert dat met deze toepassingen de voorgenomen planontwikkeling voor verkeer gunstig uit kan pakken. In het planMER worden aanvullende maatregelen voorgesteld, zoals het uitrollen van de actieplannen uit 'Utrecht een Aantrekkelijke en Bereikbare stad'. Deze maatregelen zijn in de verkeersberekeningen niet meegenomen en zullen verder bijdragen aan een bereikbare en aantrekkelijke Merwedekanaalzone.

In de stedenbouwkundige uitwerking voor deelgebied 5 zijn de kaders vertaald naar een ambitieuze en vernieuwende mobiliteitsstrategie voor het gebied, met een backbone uitsluitend voor langzaam verkeer, de aandacht voor fietsparkeren, het vermijden van autoverkeer in het gebied door korte lijnen naar parkeergebouwen vanaf de Europalaan en het niet voorzien in straatparkeren, de mobiliteitshubs voor uiteenlopende mobiliteitsdiensten en deelconcepten, etc.
Door dergelijke maatregelen kan de parkeernorm drastisch omlaag. Tegelijk wordt enige flexibiliteit ingebouwd in de parkeercapaciteit - met een bandbreedte naar beneden en naar boven - zodat later kan worden ingespeeld op maatschappelijke en technologische mobiliteitsveranderingen.

12. Borging van de maatregelen

In de Omgevingsvisie Ruimtelijke agenda staan per onderdeel kaderstellende punten en uitwerkings-vragen benoemd. De kaderstellende punten liggen vast in de visie en staan bij de verdere uitwerking niet meer ter discussie. De vraag gaat er bij de uitwerking alleen nog om op welke wijze aan de kaderstelling invulling wordt gegeven. Een groot deel van de kaderstellende punten kan direct publiekrechtelijk worden verankerd in het bestemmingsplan. In dit geval een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, omdat Utrecht in de Crisis- en herstelwet is aangewezen als experimenteer-gemeente. Andere kaderstellende punten dienen in anterieure overeenkomsten met ontwikkelende partijen te worden vastgelegd. Door de kaderstelling in de Omgevingsvisie op te nemen is voldoende aannemelijk gemaakt dat negatieve milieueffecten kunnen worden voorkomen en invulling gegeven kan worden aan de duurzame ambities.

De m.e.r.-instrumenten 'monitoring' (daadwerkelijke milieugevolgen in kaart brengen) en 'evaluatie' (vergelijking met voorspelde effecten) bieden daarbij grip op de inhoudelijke ontwikkelingen. Zo zal door monitoring van de parkeerdruk in de omgeving worden bezien of uitwijkgedrag optreedt. Wanneer dit aan de orde is, heeft de gemeente de mogelijkheid om aanvullende maatregelen te treffen. De monitoring dient zodoende verschillende doelen:

- controle: inzicht in de werkelijke kwaliteitsontwikkeling; aanleiding voor het al dan niet bijstellen van de planvorming of het treffen van mitigerende of compenserende maatregelen;
- communicatie: informeren van betrokkenen over de voortgang van de ontwikkelingen en de ambities daarbij. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij het digitaal forum voor gebruikers en belanghebbenden bij de Merwedekanaalzone, dat in het kader van de participatie wordt ontwikkeld.

Monitoring- en evaluatieprogramma
De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria met de daaraan verbonden maatregelen voor de verdere planvorming in bijlage 2 zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeerroutes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit
- energie: energieprestatie gebouw en gebied
- water: waterberging, verhard oppervlak
- materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken.
Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.

De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning.
Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Utrecht, is verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie. Het programma zal worden vastgesteld bij de Deel 2 Uitwerkingsplan. De planning moet aansluiten op de planfasering voor de diverse deelgebieden.
Monitoring vindt regelmatig plaats, en is bijvoorbeeld gekoppeld aan de vergunningverlening voor gebouwen. Nagegaan wordt zodoende in hoeverre voldaan wordt aan de gestelde ambities. Als ambities voor kwaliteitsbevorderende maatregelen niet gehaald dreigen te worden, zal moeten worden aangegeven op welke wijze ambities en plan met elkaar in balans moeten worden gebracht. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Met de uitwerkingspunten gaat Utrecht gedurende de formele procedure verder aan de slag. Daarmee ontstaat al aan het eind van de formele procedure meer duidelijkheid over (onderdelen van) het plan en kunnen direct aansluitend aan de Omgevingsvisie-planm.e.r.-procedure planologische procedures worden opgestart om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

13. Conclusie en verdere procedure

Uit het bovenstaande blijkt dat in de Omgevingsvisie een voorkeursalternatief wordt gepresenteerd dat op alle fronten (meer dan) voldoende rekening houdt met het milieubelang. In het MER zijn alle milieuaspecten geadresseerd. Er kunnen maximaal 6.000 woningen met kantoorachtig en publieksprogramma in de plinten worden gerealiseerd, uitgaande van de geformuleerde mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen.

De Omgevingsvisie en het planMER vormen het eerste kaderstellende ruimtelijk besluit voor de transformatie van de Merwedekanaalzone. Zij kunnen als onderlegger worden gebruikt voor nadere invullingen, waarbij in de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gebruik gemaakt kan worden van de informatie uit dit planMER. De eerste invulling is de ontwikkeling van het Defensieterrein, waarvan het bestemmingsplan inclusief m.e.r.-beoordeling wordt vastgesteld direct na vaststelling van de Omgevingsvisie (inclusief planMER).

Bijlage 1 Overzichtstabel effectbeoordelingen alternatieven

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi-hoog	Combi-midden
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid autoverkeer	Kwaliteit verkeersafwikkeling/ congestiekans (intensiteits-capaciteitsverhouding I/C) op wegvakken en kruisingen	0	0	0	-	0	- -	- -	- -	-
	Kwaliteit openbaar vervoer	Afstand tot ov-haltes/ draagvlak voor ov	0	+	+	+	+	+	+	+	+
	Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	0	0	+ +	+	+ +	+	+	+	++
	Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid in relatie tot vormgeving en weginrichting versus verkeersintensiteit	0	0	0	-	0	-	-	-	0
Woon- en leefmilieu	Geluid	Wegverkeerslawaai; geluid belast oppervlak	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		Wegverkeerslawaai; aantal (ernstig) geluidgehinderden	0	-	-	- -	- -	- -	- -	- -	- -
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0	-	-	-	-	-	-	-	-
		Bedrijven en milieuhinder; geluid-, geur of stofbelasting als gevolg van bedrijven en overige activiteiten (aantal gehinderden op basisnormen)	0	-	-	0	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties NO2 op toetslocaties	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Verandering in concentraties PM10 op toetslocaties	0	-	-	-	-	-	-	-	-
		Verandering in concentraties PM2,5 op toetslocaties	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gezondheid	Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
		Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit (voor NO2, PM10 en PM2,5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Beweging; mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	0	+	+	+	+	+	+	+	+
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hittestress	Hitte-eilandeffect	0	+	+	+	+	+	+	+	+
		Skyviewfactor	0	+	+	+	+	+	+	+	+
		Zonuren	0	+	+	+	+	+	+	+	+

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Ref.	A1	A2	B1	B2	C1	C2	Combi-hoog	Combi-midden
Bodem en water	Bodemopbouw	Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bodemkwaliteit	Effect op de kwaliteit van bodem en grondwater	0	+	+	+	+	++	++	++	+
	Waterberging	Bijdrage aan de water-neutrale opvang en berging hemelwater	0	++	++	++	++	+	++	+	++
	Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering	0	+	++	+	++	+	++	+	++
Duurzaamheid	Energie	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	0	+	++	+	++	+	++	+	++
	Materialen en grondstoffen	Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau (gesloten grondbalans, bijzondere materialen	0	++	++	+	+	++	++	++	+
Natuur	Beschermde gebieden	Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		NNN	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Groenstructuur Utrecht	0	+	++	+	++	-	-	-	++
	Beschermde soorten	Beschermde soorten	0	+	++	+	++	+	++	+	++
Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke structuur	Mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd	0	++	++	++	++	++	++	++	++
	Ruimtelijk beeld	Mate waarin de MWKZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	0	+	+	+	+	++	++	++	+
Cultuurhistorie	Archeologie	Effect op archeologische waarden	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	-	-	-	0
Veiligheid	Plaatsgebonden risico	Risicocontour (aantal gehinderden op basis grenswaarden)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Groepsrisico	Groepsrisico beoordeling dan wel berekening	0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
	Calamiteiten	Zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten	0	0	0	-	-	-	-	-	-
	Waterveiligheid	Veiligheidsniveau waterkering	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sociale veiligheid	Effecten op sociale controle en sociale veiligheid	0	+	+	+	+	+	+	+	+

Bijlage 2 Overzichtstabel effectbeoordeling voorkeursalternatief, inclusief mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Combi-midden	Mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen	VKA
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid autoverkeer	Kwaliteit verkeersafwikkeling/ congestiekans (intensiteits-capaciteitsverhouding I/C) op wegvakken en kruisingen	-	Parkeernorm en deelautoplekken (B) Fietsparkeren op logische plekken (B) Betaald parkeren in omliggende wijken (indien nodig) (U) Autovrije openbare ruimte (U)	0
	Kwaliteit openbaar vervoer	Afstand tot ov-haltes/ draagvlak voor ov	+	Toevoegen extra ov-haltes op loopafstand (U)	+
	Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	++	Langzaam verkeersbruggen (B + U) Doorlopende verbinding noord-zuid (B)	++
	Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	0	Parkeren op afstand (B)	0
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid in relatie tot vormgeving en weginrichting versus verkeersintensiteit	0	Autoluwe openbare ruimte (B) Autovrije openbare ruimte (B + U)	+
Woon- en leefmilieu	Geluid	Wegverkeerslawaai; aantal (ernstig) geluidgehinderden	--	De maximale geluidbelasting bedraagt voor binnenstedelijke wegen 58 dB bij deelgebieden 5 en 6, 63 dB voor deelgebied 4 en 53 dB voor A12 (allen inclusief aftrek art 110g Wgh) (B)	0 / -
		Wegverkeerslawaai; geluidbelast oppervlak	0	Eerstelijns bebouwing langs de binnenstedelijke wegen fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor achterliggend gebied (B) Toepassing dove of vliesgevels bij A12 mogelijk (U) Geen eenzijdige oriëntatie van woningen aan drukke wegen (U) Niet geluidgevoelige functies in de plinten eerstelijns bouw (B) Toepassen stil wegdek binnenstedelijke wegen (U)	+
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	-	Inzet stil materieel tijdens aanlegfase (B + U)	0
		Bedrijven en milieuhinder; geluid-, geur of stofbelasting als gevolg van bedrijven en overige activiteiten (aantal gehinderden op basisnormen)	0	Nieuwe functies maximaal categorie A - C conform Lijst van bedrijven functiemenging, onder voorwaarden inpasbare verkeersaantrekkende werking, schaal en maat passend bij opzet bouwblok, en geluidrichtwaarde passend bij omgeving (rustig/druk) (B) Woonplannen blijven buiten de milieucontouren (richtafstan-den) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap inzetten op maatwerk of vertrek bedrijf (B)	0

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Combi-midden	Mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen	VKA
	Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties NO2 op toetslocaties	0	Kwetsbare groepen op afstand van A12 en binnenstedelijke wegen (B)	0
		Verandering in concentraties PM10 op toetslocaties	-	Kwetsbare groepen op afstand van A12 en binnenstedelijke wegen (B) Eerstelijns bebouwing langs binnenstedelijke wegen op afstand (zie geluid) (B)	0
		Verandering in concentraties PM2,5 op toetslocaties	0	Kwetsbare groepen op afstand van A12 en binnenstedelijke wegen (B)	0
	Gezondheid	Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid	- -	Eerstelijns bebouwing langs de binnenstedelijke wegen fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor achterliggend gebied (B) Toepassing dove of vliesgevels bij A12 mogelijk (U) Geen eenzijdige oriëntatie van woningen aan drukke wegen Niet geluidgevoelige functies in de plinten eerstelijns bouw (B) Toepassen stil wegdek binnenstedelijke wegen (B)	0 / -
		Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit (voor NO2, PM10 en PM2,5)	0	Kwetsbare groepen op afstand van A12 en binnenstedelijke wegen (B) Inrichting rustige binnengebieden in en tussen bouwblokken (B)	0
		Beweging; mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	+	Aanleg langzaam verkeerverbindingen en aandeel rondje stadseiland (B)	++
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	-	Inzet stil materieel tijdens aanlegfase (B + U)	0
	Hittestress	Hitte-eilandeffect	+	Op bouwblokniveau 25% van de oppervlakte groen ingevuld (binnenterreinen, daken en/of gevel) (B) Minimaliseren verhard oppervlak (U) Maximaliseren openingen tussen gebouwen - ventilatie (U) Maximaliseren toepassing groen en water (U)	+
		Skyviewfactor	+	Maximaliseren openingen tussen gebouwen (U)	+
		Zonuren	+	Maximaliseren openingen tussen gebouwen (U)	+
Bodem en water	Bodemopbouw	Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden	0	Hergebruik bestaande fundering(sruimte) (U)	0
	Bodemkwaliteit	Effect op de kwaliteit van bodem en grondwater	+	Bodem saneren en geschikt maken voor nieuwe functies (B)	+
	Waterberging	Bijdrage aan de water-neutrale opvang en berging hemelwater	++	100% van het hemelwater opvangen in gebied (B) 25% publieke buitenruimte groen/water/halfverhard (U)	++

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Combi-midden	Mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen	VKA
	Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering	++	100% van het hemelwater opvangen in gebied (B)	++
Duurzaamheid	Energie	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	++	De energievoorziening volledig fossielvrij (B) Verwarming en koeling gebouwen energieneutraal (B) Streven naar nul op de meter (U) Benodigde energie zoveel mogelijk lokaal opwekken (B) Onderzoek naar opslag energie in de bodem (U)	++
	Materialen en grondstoffen	Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau (gesloten grondbalans, bijzondere materialen	+	Minimum GPR-bouw score van 8 voor woningen (B) Minimum GPR stedenbouw 7 (B) Milieuprestatie woningen 0,5 per m2 BVO (B) Onderzoek innovatief hergebruik van afval (U) Onderzoek kansen deeleconomie (U)	+
Natuur	Beschermde gebieden	Natura 2000	0		0
		NNN	0		0
		Groenstructuur Utrecht	++	Merwedepark als onderdeel rondje Stadseiland (B)	++
	Beschermde soorten	Beschermde soorten	++	Werken buiten de kwetsbare periode beschermde soorten (B) Tijdelijke verblijfplaatsen aanbieden, voorafgaand aan sloop (B) Nieuwe verblijfplaatsen creëren in nieuwbouw (B) Rekening houden met verlichting (B) Voorafgaand aan werkzaamheden gebied ongeschikt maken voor beschermde soorten (B) Natuurinclusief bouwen (B)	++
Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke structuur	Mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd	++	Aandacht voor menselijke maat, levendige plinten (U) Werken met samengestelde bouwblokken (B)	++
	Ruimtelijk beeld	Mate waarin de MWKZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	+	Nieuwbouw aan Europalaan min. 6 en max. 23 bouwlagen (B) Nieuwbouw aan Merwedepark min. 4 en max. 8 bouwlagen (B)	+
Cultuurhistorie	Archeologie	Effect op archeologische waarden	-	Behoud in situ van archeologische waarden (B) Onderzoek betekenis Romeinse Limes in gebied (U)	0
	Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	0	Waarborgen en/of versterken bestaande cultuurhistorische objecten en structuren in gebied (B)	+

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Combi-midden	Mitigerende en kwaliteitsbevorderende maatregelen	VKA
Veiligheid	Plaatsgebonden risico	Risicocontour (aantal gehinderden op basis grenswaarden)	0	Realisatie van bebouwing minstens 150 meter bij tankstations vandaan dan wel opheffen risicobron (B)	0
	Groepsrisico	Groepsrisico beoordeling dan wel berekening	- -	Realisatie van bebouwing minstens 150 meter bij tankstations vandaan dan wel opheffen risicobron (B)	0
	Calamiteiten	Zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten	-	Calamiteitenroute voor hulpverleners realiseren (U) Vluchtwegen uit de richting van een risicobron realiseren (U)	0
	Waterveiligheid	Veiligheidsniveau waterkering	0		0
	Sociale veiligheid	Effecten op sociale controle en sociale veiligheid	+	Nadere voorwaarden vanuit sociale veiligheid aan de publieke buitenruimte (U)	+

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, gemeente Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 oktober 2017 / projectnummer: 3221









1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De gemeente Utrecht maakt een Omgevingsvisie om de Merwedekanaalzone om te vormen tot een gemengd woongebied. Voor de besluitvorming is een milieueffectrapport opgesteld. In dit advies toetst de Commissie dit milieueffectrapport.

Hoge doelstellingen en ambities gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht heeft voor de hele stad en voor de Merwedekanaalzone in het bijzonder, hoge doelstellingen en ambities. Het MER beschrijft dat de nieuwe wijk hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijk gebied moet worden; "gezonde verstedelijking". De gemeente heeft de ambitie om reeds in 2040 energieneutraal te zijn, ten opzichte van de landelijke doelstelling van 2050. Daarnaast zijn er hoge doelstellingen die internationaal en vanuit Rijk en Provincie worden aangedragen. Het gaat hierbij om doelstellingen voor de energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid. Voor de blootstelling aan verkeerslawaai heeft de gemeente een hogere ambitie dan de wettelijk toelaatbare geluidbelasting.

Brengt het MER de kansen en knelpunten voor deze milieudoelstellingen in beeld?

De focus in het MER ligt vooral bij 'traditionele' milieu-aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid en doorstroming van autoverkeer. Dit zijn immers ook grote knelpunten in de stad Utrecht, en uit de analyse blijkt dan dat het aantal te realiseren woningen wordt beperkt tot een aantal van 6000 door deze aspecten. Het is dus terecht dat hier veel aandacht voor is. Maar gezien de hoge ambities zou aandacht voor andere meer integraal werkende aspecten op zijn plaats zijn. De Commissie verwacht namelijk dat de keuzes die nu in de Omgevingsvisie worden gemaakt, zeer bepalend of *beperkend* kunnen zijn voor de doelen en ambities van de gemeente. Dit MER biedt op dit moment geen antwoord op de vraag of er kansen blijven liggen voor het milieu. Of en in welke mate de eigen doelstellingen van de gemeente gehaald kunnen worden (of niet), wordt niet duidelijk, ook niet bij realisatie van 'slechts' 6000 woningen.

Wat is het oordeel van de Commissie?

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Dit kan door:

- een beschrijving op te nemen van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen middels een 'leefomgevingsfoto' en deze leefomgevingsfoto gedurende de transformatie actueel te houden;
- de gemeentelijke ambities en wettelijke eisen voor nieuwe ontwikkelingen concreet te maken voor de Merwedekanaalzone;

- de mogelijkheden te verkennen om de ambities te bereiken door te variëren in de mate van sturing door de gemeente (het aantal te realiseren woningen, concentratie/verspreiding van woningen en voorzieningen, toepassen van maatregelen, hardheid van kaders). Denk hierbij aan ambities op het gebied van het realiseren van een gezonde leefomgeving, mobiliteitsshift, een duurzame/klimaatneutrale inrichting en de inrichting van wonen en de openbare ruimte die de aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone bevordert;
- een monitorings- en evaluatiesysteem op te nemen om in de gaten te houden in welke mate de ambities worden bereikt en of de milieugevolgen acceptabel blijven. Gebruik hiervoor o.a. de actueel gehouden leefomgevingsfoto. Neem hierbij ook maatregelen achter de hand op als resultaten tegenvallen.

Waarom een Plan-milieueffectrapport?
De gemeente Utrecht wil de Merwedekanaalzone, een gebied aan de westkant van de stad met nu een bedrijvenbestemming, transformeren tot een gemengd gebied met ruimte voor wonen (tot 10.000 starterswoningen), bedrijven en recreëren. Daarnaast moet de bestaande barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken worden opgeheven. Voor deze plannen wordt een Omgevingsvisie vastgesteld. Voor de besluitvorming over deze visie is een Plan-milieueffectrapport (verder MER) opgesteld. De gemeenteraad van Utrecht is bevoegd gezag voor deze procedure. De gemeente Utrecht heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[1] gevraagd het MER te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

2. Toelichting op het advies

2.1 Check het draagvlak met doelen en ambities

De gemeente heeft in een gesprek met de Commissie (18 september 2017) aangegeven dat de inrichting van de Merwedekanaalzone een zoektocht is met tegengestelde belangen. Het spanningsveld waar de gemeente in zit is:
- enerzijds de wens om binnen de bestaande stad een groot aantal woningen te realiseren, waardoor nieuwe locaties buiten de stad niet nodig zijn. Iets dat op zichzelf milieuwinst oplevert;
- anderzijds moet worden gekeken wat het draagvlak is van de locatie en de bestaande stad voor het toevoegen van grote aantallen woningen.

De Commissie constateert daarnaast dat de gemeente een groot aantal hoge ambities heeft. Het huidige MER richt zich op geluid en luchtkwaliteit. Het MER maakt nog niet duidelijk wat meer sturing van de gemeente op de genoemde doelen en ambities zou kunnen opleveren. Ook wordt niet duidelijk wat er moet gebeuren als de eigen ambities niet gehaald worden. Op de onderwerpen gezondheid, klimaat en energie zijn wel voorwaarden geformuleerd, maar niet duidelijk is of, en hoe, deze voorwaarden uitvoerbaar zijn. Met andere woorden, wat het

[1] De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link 3221 of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

draagvlak van het gebied is voor deze onderwerpen. Is het bijvoorbeeld wel mogelijk 3000, 6000 of 10000 woningen te realiseren die energieneutraal zijn?

Uit deze analyse kan ook blijken welke onderwerpen in de Omgevingsvisie nog geen sturing nodig hebben. Omdat dit in een later stadium geregeld kan worden, of omdat dit door andere partijen opgepakt kan worden of omdat de uitkomsten geen verschil in milieu-uitkomsten maken.

2.2 Monitoring en evaluatie

De Commissie signaleert dat het realiseren van de Merwedekanaalzone een langjarige en ingewikkelde opgave is met vele, soms tegenstrijdige, belangen. Gegeven de sturingsfilosofie van de gemeente en de onzekerheid in toekomstige ontwikkelingen adviseert de Commissie regelmatig te controleren in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente.

De Commissie vindt het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma belangrijk waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijsturing van beleid nodig is. De Commissie adviseert een periodieke visitatie als kwaliteitsinstrument aan het monitorings- en evaluatieprogramma toe te voegen.

2.3 Onderwerpen

In deze paragraaf worden voor een aantal onderwerpen enkele aandachtspunten gegeven, die van belang zijn voor de uitwerking van de aanvulling op het MER.

Energie

Het MER geeft nu aan dat een voorwaarde voor de ontwikkelingen is, dat het gebied energieneutraal moet zijn. Het MER geeft geen zicht op manier waarop de Merwedekanaalzone en de stad straks energieneutraal of klimaatneutraal kan functioneren.

Onderzoek in de aanvulling op het MER of het daarvoor nodig is bepaalde ruimtelijke uitgangspunten over de energieinfrastructuur (gas, elektriciteit, warmte) op te nemen en ruimte vrij te houden bijvoorbeeld voor het warmtenet en/of voor ondergrondse warmteopslag. Maak duidelijk of energieneutraal is bedoeld of klimaatneutraal, en geef ook aan bij welk aantal woningen de wijk energieneutraal kan functioneren met en zonder deze extra randvoorwaarden.

Mobiliteit en parkeren

Het MER geeft aan dat een grote verandering nodig is in de mobiliteit, en dat verwacht wordt dat technologische doorbraken hierbij moeten helpen. Het MER geeft nog niet voldoende inzicht in hoe in de in het MER gewenste lage verkeerscijfers en parkeernormen gehaald gaan worden. Het is niet duidelijk welke knelpunten kunnen ontstaan als benodigde voorzieningen en routes niet worden vastgelegd of te laat worden aangelegd.

Geef in een aanvulling op het MER aan welke knelpunten er zijn qua mobiliteit en parkeren, met de huidige stand der techniek. Geef ook aan welke ruimtelijke voorwaarden kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld fietsroutes, fiets-parkeren en het OV of aan programmering en bouwwijze en aan het moment van realiseren hiervan.

Leefbaarheid en gezondheid

De ambities voor leefbaarheid, gezondheid en een aantrekkelijke woonomgeving zijn hoog. Het MER geeft niet aan hoe de leefbaarheid van de wijk gewaarborgd wordt op het gebied van gezondheid en milieu, als particuliere partijen met verschillende grondposities en intenties bepalen hoe de wijk wordt ingedeeld. Niet alle aspecten die hiervoor bepalend zijn, zijn in het MER onderscheidend onderzocht, terwijl varianten met verschillende ruimtelijke indelingen hierbij wellicht een goed middel kunnen zijn.

Werk in een aanvulling op het MER varianten uit met verschillende ruimtelijke indelingen, en kijk welke effecten dezen hebben. Denk hierbij naast geluid en luchtkwaliteit aan beschaduwing, wind(hinder), sociale samenstelling, mogelijkheden tot bewegen en recreatie, nabijheid van voorzieningen. Onderzoek welke invloed het aantal woningen heeft en het concentreren of juist spreiden van de woningen op deze aspecten.

Het MER geeft aan dat een geluidafschermende 'wand' in de vorm van een aaneengesloten woonblok in deelgebied 5 om de geluidbelasting van de Europlaan te beperken als voorwaarde is opgenomen.

Geef aan wat dit betekent voor de stedenbouwkundige kwaliteit (waaronder beschaduwing) en de ontsluiting, en of er mogelijkheden zijn eventuele negatieve effecten hiervan te verminderen.

Klimaat

Het MER beschrijft voorwaarden op het gebied van klimaatadaptie. Het MER beschrijft niet op welke wijze dit wordt ingevuld. In het gesprek van 18 september is aangegeven dat hiervoor al veel is uitgewerkt in samenspraak met het waterschap.

De Commissie adviseert de conclusies hiervan op hoofdlijnen op te nemen in de aanvulling op het MER. Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Ga in op de randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water waaraan moet worden voldaan. Geef ook aan op welke manieren hittestress kan worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?
De Commissie bestaat uit een werkgroep van onafhankelijke deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. G.J. Hellinga
ir. J.H. Huizer
ir. J.E.M. Lax
ir. F.J. Rooijers
drs. W. Smal (secretaris)
mr. C.Th. Smit (voorzitter)

Het plan-MER is gemaakt voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van de gemeente Utrecht. De gemeenteraad van Utrecht neemt het besluit over die visie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer geven aan wanneer dit het geval is. In dit geval gaat het om een plan dat kaderstellend is voor activiteiten als bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Ook vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden, moet een plan-MER worden opgesteld.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
De Commissie is niet door de gemeente in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vindt u de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3221 in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaamheid
Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Reactienota

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1Ruimtelijke Agenda en MER

Oktober 2017

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 OMGEVINGSVISIE MERWEDEKANAALZONE, DEEL 1 RUIMTELIJKE AGENDA EN MER 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.2.1 Zienswijzen 3
1.2.2 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.2.3 Procedure voor de vaststelling 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 19

BIJLAGE 1: ALLE ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD) 106

1 Inleiding

1.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda en MER

De omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax.

In de milieueffectrapportage (MER) staat dat het in de Merwedekanaalzone vooralsnog mogelijk is om maximaal 6.000 woningen te bouwen. Hiervoor moet het autoverkeer verminderen. Daarom nemen we daar maatregelen voor. De concept-omgevingsvisie houdt al rekening met de milieueffecten.

In een milieueffectrapport staan de gevolgen van de plannen op het milieu. Ook staan in zo'n rapport maatregelen om bepaalde effecten op het milieu te compenseren.

De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 2.4 opgesomd.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. Daarbij moet worden opgemerkt dat voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is gekozen voor een visie in tweed delen waarvan het voorliggende document het eerste deel is. Dit deel is vooral een agenda stellend document, waarin nog een hoop onderzoeksvragen voor het 2e deel van de omgevingsvisie worden gesteld. Een flink aantal van de vrage die in de zienswijzen worden gesteld zullen in deel 2 van de Omgevingsvisie nader worden uit gezocht. Dit betekent dat in deze fase nog niet alle zienswijzen volledig inhoudelijk beantwoord kunnen worden. Dergelijke zienswijzen zullen dan als onderzoeksvraag worden meegenomen naar het 2e deel van de visie.

1.1.1 Zienswijzen en vooroverleg reacties

Er zijn in totaal 47 zienswijzen en 3 vooroverlegreacties ingediend. Het gaat om zienswijzen van bewoners en organisaties uit het plangebied en aangrenzende wijken. Daarnaast hebben ook overlegpartners zoals het Waterschap, Rijkswaterstaat en de Provincie gereageerd op het plan. De vooroverlegreacties zijn de reacties van andere overheden op de plannen. Het is gebruikelijk om hen te betrekken bij de ruimtelijke planvorming, zodat zij vanuit hun eigen verantwoordelijkheid hun belangen kunnen aangeven. Ook de vooroverlegreacties worden in het volgende hoofdstuk samengevat en van commentaar voorzien. Met

betrekking tot het MER is de commissie MER om advies gevraagd. Het advies van de commissie MER is tevens opgenomen bij de vooroverlegreacties.

Wijze van beoordeling van zienswijzen.

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de ontwerp-omgevingsvisie aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.1.2 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het daarbij behorende MER voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor de omgevingsvisie, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

Voordat de voltallige gemeenteraad de omgevingsvisie vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het stukken als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt de vervolgens vast.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 1 De Ruimtelijke Agenda en de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) hebben van 4 augustus 2017 tot en met 14 september 2017 ter inzage gelegen. Binnen de zienswijze termijn zijn 47 zienswijzen ingediend die hieronder kort worden samengevat.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste thema's uit de zienswijzen kort samengevat en beantwoord.

Ambities

Vrijwel alle zienswijzen geven aan positief te staan tegenover de algemene visie waarop de Gemeente Utrecht de binnenstedelijke verdichting in de Merwedekanaalzone (MWKZ) wil inzetten. Veel groen, hoge kwaliteit van leefomgeving en hoge ambities voor duurzaamheid worden gewaardeerd. De vraag die vaak gesteld wordt is, vrij vertaald: kunnen deze ambities wel waargemaakt worden? Indieners van de zienswijzen vragen zich af of de Gemeente Utrecht de mogelijkheden om een gezonde, duurzame leefomgeving te ontwikkelen in deze hoge mate van verstedelijking overschat. Is deze ambitie paradoxaal? Geadviseerd wordt om de hoge ambities voor het aantal woningen naar beneden aan te passen, om zo een gezonde stedelijke woonwijk te kunnen realiseren binnen de gestelde ambities.

De bebouwing

Rondom de visie op de bouwplannen in de MWKZ kwamen twee thema's naar voren: de bouwdichtheid en het percentage sociale woningbouw. Uit een aantal zienswijzen komen zorgen naar voren over de visie op de mogelijke bouwdichtheid in de MWKZ. Zorgen richten zich op mogelijke overbevolking van de nieuwe wijk, bouwhoogte (verlies van skyview en zon), het verlies van woon- en leef comfort van huidige en nieuwe bewoners en de uitvoering van de plannen en daarmee gepaard gaande bouwoverlast. Komen de ontwerpen wel overeen met wat er in werkelijkheid gerealiseerd kan/gaat worden? Ook hier de vraag: is de ambitie van de Gemeente Utrecht misschien te hoog? Verder zijn er partijen die de nadruk leggen op het daadwerkelijk realiseren (of meer) van de gestelde ambitie aan sociale woningbouw in het gebied. Ze benadrukken het tekort aan sociale woningbouw binnen de Gemeente Utrecht en verzoeken met klem om hier binnen de MWKZ (meer) ruimte voor te maken.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid worden vragen gesteld over de gevolgen van de geambieerde verstedelijking op de bereikbaarheid van het gebied en van de stad Utrecht in het algemeen. De grootste zorgen richten zich op doorstroom op de Europalaan en de A12. Hiermee in lijn zijn de zorgen over parkeergelegenheid. De vraag rijst of inwoners van de nieuwe MWKZ eigenlijk wel bereid zijn om hun eigen auto op te geven voor een deelconstructie vanuit een mobilityhub. Hier zijn twijfels over. Verder wordt aangegeven dat ook goed moet worden gekeken naar de (on)mogelijkheden van de ontwikkeling van openbaar vervoer in het gebied. Tenslotte zijn de bewoners van aangrenzende wijken van mening dat hantering van lage parkeernormen in de Merwedekanaalzone zal leiden tot uitwijk gedrag van parkeerders uit de Merwedekanaalzone, waardoor er in hun wijken parkeeroverlast zal ontstaan.

Bruggen

In de visie staan een aantal bruggen gepland, maar is dit eigenlijk wel van meerwaarde voor het gebied? Worden de belangen van de huidige (woonboot)bewoners hierin genoeg meegenomen? Een brug zou betekenen dat sommige woonboten niet meer op hun huidige locatie kunnen blijven liggen. Ook wordt aangegeven dat dit grote impact heeft op het wooncomfort van de woonbootbewoners die wel kunnen blijven liggen. De bouw van bruggen betekent ook dat de roeiers minder ruimte krijgen op en langs het kanaal dan zij nu hebben. Verder wordt aangegeven dat ook het type brug van belang is. Om de doorgang naar het A'dam-Rijnkanaal vrij te houden voor de varende schepen wordt er verzocht geen bruggen, maar een tunnel te plaatsen als verbindingsroute. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren moeten de bruggen hoog genoeg of te openen zijn om de doorvaarroute voor grote schepen in stand te houden.

Huidige gebruikers

De plannen om de MWKZ te ontwikkeling tot een gezond, hoogstedelijk gebied zoals beschreven in de omgevingsvisie, roept vragen op bij de huidige gebruikers van het gebied. De geambieerde herbestemming van industrie naar woningbouw heeft gevolgen voor de industrie die er nu gevestigd is. Kunnen zij blijven? En wat betekent dit verder voor hun onderneming? Behalve industrie zijn er in de afgelopen jaren verschillende (sociaal/maatschappelijke) initiatieven die zich in de MWKZ gevestigd hebben. Er wordt verzocht om ook de meerwaarde en functie van deze gevestigde initiatieven mee te nemen in de ontwikkeling van het gebied om zo een divers en inclusief nieuw stukje stad te realiseren.

Impact op particulieren

De plannen in de MWKZ zijn ambitieus en nieuw voor de stad Utrecht. Zienswijzen van omwonenden beamen dit en geven aan dat de ontwikkelingen zoals omschreven in de visie ook impact hebben op henzelf als particulier. Een aantal gedeelde zorgen zijn de bouwoverlast die zij vrezen van langdurige gebiedsontwikkeling. Zij vragen de Gemeente Utrecht dan ook met gedegen maatregelen te komen om deze te minimaliseren. Verder wordt de vrees voor de daling van de woningwaarde ingebracht.

Huurwoningen

Twee huurdersorganisaties vragen de gemeente vooral te voorzien in voldoende sociale huurwoningen en betaalbare huurwoningen in de Merwedekanaalzone om aan de huidige krapte op de verhuurmarkt tegemoet te komen. Daarnaast ontbreekt het ook aan voldoende variatie op de huurmarkt. De Merwedekanaalzone biedt mogelijkheden om andere woningtypen aan de huurvoorraad toe te voegen. Daarnaast vragen de verenigingen aandacht voor de publieke rol van zowel woningcorporaties als gemeente.

Scholen en voorzieningen

Twee onderwijsinstelling vragen aandacht voor het reserveren van voldoende ruimte voor onderwijsvoorzieningen en het tijdig realiseren van die voorzieningen in de nieuw te bouwen wijk.

2.3 Vooroverlegreacties

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Proces voorafgaand
HDSR is actief betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Het afgelopen jaar heeft het waterschap deelgenomen aan diverse overleggen, stadsgesprekken en een gebiedsatelier. Daarnaast is het waterschap co-financierder van het ontwerpend onderzoek dat is uitgevoerd samen met de provincie en de gemeente naar een gezonde en klimaatadaptieve inrichting van de Merwedekanaalzone.

HDSR is van mening dat water- en klimaatbelangen in de Omgevingsvisie binnen het thema water een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

Opmerkingen op de visie
Om de Omgevingsvisie verder te optimaliseren vragen zij u om onderstaande opmerkingen te verwerken en in het vervolgtraject verder uit te werken.

Concretiseren van de kaders en uitwerkinqsvraqen voor het thema water.
In de omgevingsvisiewordt aangegeven dat (..) "100% van het regenwater in het gebied wordt opgevangen". HDSR adviseert u om deze ambitie en bijbehorende uitwerkingsvragen te concretiseren in de Omgevingsvisie. De strategie ten aanzien van het omgaan met regenwater gaat uit van twee situaties:

- Buien die binnen de huidige normen liggen. Dit betreft neerslaggebeurtenissen, waar het water- en rioolsysteem op gedimensioneerd zijn (T=10 bui). Wij hanteren hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging.
- Buien die een extreme neerslaghoeveelheid veroorzaken en die de normen van de riolering en oppervlaktewater (ver) overschrijden (minimaal T=100 bui). Het is niet doelmatig om ook de meest extreme buien volledig binnen het plangebied op te vangen. Conform de trits vasthouden, bergen, afvoeren adviseren wij u om de mogelijkheid om in extreme situaties water af te voeren naar het Merwedekanaal uit te werken. Voor dicht stedelijk gebied is de extreme neerslag in 2011 in Kopenhagen (150 mm in 2 uur) een goed voorbeeld.

Gevraagd wordt om beide gebeurtenissen als ambitiekader in de Omgevingsvisie uit te werken.
Daarnaast wordt u geadviseerd om de volgende uitwerkingsvraag toe te voegen: Op welke wijze vindt waterberging plaats (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse Infiltratievoorzieningen, en oppervlaktewater)? De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Reactie:
In deel 2 van de Omgevingsvisie zullen wij de ambities voor wat betreft de opvang van regenwater in het plangebied nader uitwerken en concretiseren. In het ambitiekader zullen de twee door HDSR geschetste situaties nader uitgewerkt en zal de wijze waarop de waterberging zal plaatsvinden worden toegevoegd aan de onderzoeksvragen. Uiteraard zal de uitwerking van de waterberging in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS-MN)
De ambitie om binnenstedelijk te verdichten, activiteiten dichter bij elkaar te brengen, keuzes voor alternatieve vervoerwijzen vanzelfsprekender te maken en zo bij te dragen aan de kwaliteit van stad èn land (aantrekkelijk, gezond, duurzaam en leefbaar) wordt in algemene zin door RWS onderschreven. Zo wordt een alternatief geboden voor bouwen op ongewenste, meer perifeer gelegen plekken. Daar zijn namelijk belangrijke natuur- en landschapswaarden aanwezig, is autogebruik onvermijdelijker, vindt dat over grotere afstanden plaats en zorgt dat voor een eenzijdiger belasting. Naar verwachting geeft dat elders meer problemen en brengt dat overall hogere kosten met zich mee.

Dit veronderstelt echter wel dat regionaal regie wordt gevoerd op verstedelijkingsprogramma's zodat daar geen ongewenste concurrentie en liefst zelfs synergie door ontstaat. Het veronderstelt tevens dat plannen in de MWKZ in de praktijk ten uitvoer kunnen worden gebracht zoals ze in de Omgevingsvisie worden geschetst. Het veronderstelt verder dat de noodzakelijke randvoorwaarden ook in financiële zin worden vervuld om daadwerkelijk het maatschappelijk gewenste bouw-, vestigings- en verplaatsingsgedrag van ontwikkelaars, bewoners en bedrijven te kunnen verwezenlijken. En tenslotte veronderstelt het dat het middel niet erger is dan de kwaal en dat problemen die door ontwikkelingen of onevenwichtigheden in bovenstaande ontstaan voldoende kunnen worden beheerst.

Uit het feit dat u het momenteel nog niet haalbaar acht om uw volledige ambitie van 10.000 woningen ten uitvoer te brengen, maar vooralsnog wel 6.000 woningen verantwoord acht, herkent RWS de zelfde worsteling met deze en andere onzekerheden. Adaptief programmeren is dan een goede keuze, maar RWS verschilt vooralsnog met u van mening over het omslagpunt tussen wat nu kan worden vastgelegd en wat nog nader moet worden onderzocht. De huidige stand van uitgevoerd onderzoek en de gemeentelijke interpretaties daarbij geven nog niet de overtuiging dat dit straffeloos kan.

Recent zijn aan RWS-MN pas verkeerskundige onderzoeksresultaten ter hand gesteld die een diepgaander analyse mogelijk maken dan alleen op basis van de gegevens die in de MER en het Voorontwerp van de Omgevingsvisie zijn opgenomen.
Onderstaand baseert RWS zich noodzakelijkerwijs dus nog op de openbaar gepubliceerde informatie.
Die roept bij mij de volgende vragen en reacties op:

- Onvoldoende kon worden nagegaan wat er precies allemaal aan "beleid" in het model is gestopt voor 2030, hoe dat daar zijn werking krijgt en of dat realistische veronderstellingen zijn. Bovendien is onduidelijk of het lage of het hoge WLO-scenario daarbij uitgangspunt is geweest. Naar verwachting is dat laatste het geval, maar dan ontbreekt zicht op gevoeligheden die een minder snelle ontwikkeling zouden laten zien.
- Alles wordt vergeleken met de huidige situatie waarvan als beeld wordt geschetst dat die best wel goed is. Dat kruispunten momenteel nog niet verzadigd zouden zijn komt niet overeen met het beeld buiten op straat waarin sommige van die kruispunten matig tot slecht functioneren. Dat is

belangrijk omdat binnenstedelijk in het algemeen die kruispunten bepalend zijn voor de doorstroming van het verkeer en dus maatgevend voor de netwerkprestatie i.p.v. de I/C-verhouding op de wegvakken uit een statisch model.

- Wanneer het om de bereikbaarheid gaat is verder de situatie tijdens de ochtend- en avondspits maatgevend. De ontwikkeling van etmaalverkeersintensiteiten (een van de grondslagen voor de effectbeoordeling en daarop gebaseerde conclusies) zegt weinig over de kwaliteit daarvan. De groei lijkt overigens laag gezien de realisatie van duizenden nieuwbouwwoningen. Op alle inprikkers vanaf het Hoofdwegennet neemt de etmaalintensiteit sterk toe, behalve op de Europalaan, wat op zijn minst om een verklaring vraagt.
- Uit de in het kader van Gebiedsverkenning Utrecht Oost (GUO) uitgevoerde verkeerskundige studie blijkt dat het kruispunt A12/Europalaan nu al een probleem is, een situatie die richting 2030 en 2040 zowel in de hoge als de lage scenario's (en dus ook bij andere groeipaden dan door u verondersteld) alleen maar verder verslechtert. Dit lijkt in tegenspraak met de uitkomsten van het MER.
- RWS maakt zich ernstige zorgen over wat de realisatie van (zelfs al 6.000 woningen in) de Merwedekanaalzone betekent voor de verkeersafwikkeling op de A12 en daarmee op de hele draaischijf Utrecht. De in de planstudie Ring Utrecht gehanteerde sociaaleconomische uitgangspunten hielden, voor zover dat gelet op het karakter van het verkeersmodel kan worden gezegd, nog onvoldoende rekening met deze extra binnenstedelijke bouwopgave.
- Wanneer de parallelrijbanen van de A12 het toenemende verkeersaanbod niet goed kunnen afwikkelen kan dit er toe leiden dat het totale netwerkwerk van A2/A12/A27 (deels) vast komt te staan. Met alle gevolgen van dien, niet alleen op het HWN, maar ook in en om het gebied zelf en ook voor andere modaliteiten en in andere sectoren dan autoverkeer.
- Zo zal bijvoorbeeld een slechte afwikkeling van het verkeer op het Hoofdwegennet (HWN) en Onderliggend wegennet (OWN) rond de Merwedekanaalzone ook gevolgen hebben voor het OV en de fiets. Het gebied wordt gekenmerkt door een intensief OV-netwerk met busverbindingen op zowel het HWN als het OWN en belangrijke deels daarmee kruisende en conflicterende lokale en regionale fietsverbindingen.
- Zoals gezegd is de scoringsmethodiek o.i. voor bereikbaarheid gebaseerd op onvolkomen criteria. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is daarmee niet echt goed te beoordelen. Er hoeft maar één wegvak of kruispunt te zijn met een "vastloper" en het hele netwerk loopt vast.

RWS-MN is van mening dat om tegemoet te komen aan bovenstaande opmerkingen er een verdiepingsslag moet worden gemaakt met een zogeheten dynamisch verkeersmodel waardoor meer specifiek inzicht ontstaat waar nu precies de huidige en toekomstige knelpunten in het netwerk zitten en wat de gevolgen van verschillende bouwscenario's in de Merwedekanaalzone daarop zijn. Totdat in het kader van UNed overeenstemming is bereikt over een samenhangend programma van ruimtelijke en bereikbaarheidsmaatregelen gaat RWS er in beginsel van uit dat investeringen in extra maatregelen, die nodig zijn om de gevolgen van uw plannen voor het HWN op te vangen, uit de planontwikkeling worden gefinancierd.

Reactie
De gemeente onderschrijft het belang van een goede regionale samenwerking bij de verstedelijkingsopgave van de Merwedekanaalzone. De Omgevingsvisie en het MER geven ook aan dat die regionale afstemming noodzakelijk is om de totale ambitie te verwezenlijken. RWS geeft aan met de gemeente van mening te verschillen in welke mate adaptief programmeren een oplossing biedt om de onzekerheden die nu nog in de visie zitten op een goed wijze het hoofd te bieden. Daarbij wordt met name getwijfeld aan de aanname van de gemeente op basis van het MER dat 6000 woningen op basis van het huidige beleid reeds mogelijk zijn. In de systematiek van een MER wordt de autonome situatie met de plansituatie vergeleken en inderdaad niet met de huidige situatie. In de MER is op hoofdlijnen een analyse gedaan op toename van kruispuntstromen. De berekening van de MER is op hoofdlijnen om de uitersten te bepalen. Wel is in de MER getoetst op ochtend en avondspits.

Verklaringen waarom 6000 de grens is:

- *spits dal richting wordt evenwichtiger door wijziging van werkgelegenheid naar woningen. Hierdoor is de grootste stijging van verkeer in de avondspits stad-in te zien. De spitsrichtingen komen hierdoor meer in evenwicht.*
- *Er treedt een beperkt effect op van het 'wegdrukken' van verkeer, zoals dat in werkelijkheid ook het geval is als er drukke kruispunten zijn.*
- *De 6000 woningen zijn gelijkmatig verspreid over de drie gebieden en er is niet uitgegaan van 'echt' programma zoals differentiatie van woningtypen. De ambitie van hogere dichtheden in deelgebied 5 waar de eigenaren op aansturen, moet nader dus worden geanalyseerd.*

Overigens zullen de 6000 woningen niet in een keer gerealiseerd kunnen worden, omdat er in deelgebied 5 nog verschillende bestaande functies zijn die niet van de een op de andere dag zullen zijn verdwenen. In de praktijk zullen meerdere bestemmingsplannen noodzakelijk zijn om de woningen te realiseren. Ieder plan zal worden voorzien van een mer beoordeling, daarnaast vindt er een dynamische toetsing plaats of aan de uitgangspunten van het MER voldaan wordt. Hierdoor wordt voorzien in tussentijdse toets momenten voor wat betreft de realisatie van 6000 woningen.

WLO scenario's waren bij start van de studie in november 2016 niet beschikbaar, daarom is gerekend met het vastgestelde VRU3.3U model met GE scenario. Hierin is geen beleid van Slimme Routes Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) toegevoegd. Uitgegaan is bij het verkeersarme scenario van de laagste parkeernorm van de nota stallen en parkeren. De technische rapportage over uitgangspunten is inmiddels toegestuurd aan RWS.

Het is wenselijk om met RWS en provincie af spreken dat de omgeving Europalaan in de programma aanpak een plek krijgt, waarbij de inzet kan zijn om geen foute keuzes te maken bijvoorbeeld uitgaan van een vrije busbaan die later vertramd kan worden. Alleen door nu al keuzes te maken, kan de gemeente kosten daarvan aan de eigenaren van deelgebieden 4 en 5 doorberekenen. Marktontwikkelingen zetten hier een tijdsdruk op die groter is dan de regionale studie U-Ned. Graag onderzoeken wij samen met RWS en de provincie hoe de omgeving Europalaan als onderdeel van de programma aanpak tijdig en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt kunnen worden binnen U-Ned. Het collectief van eigenaren in deelgebied 5 is in gezamenlijkheid plannen aan het maken. Ook de toedeling van kosten spelen hierbij een rol. Provincie Utrecht geeft aan dat investeringen in het OV betaald moeten worden vanuit de gebiedsexploitatie. Dat is alleen mogelijk als het tijdspad hierin gelijk wordt gezet. We verwachten dat antwoorden over het OV concept via Uned hier onvoldoende tijdig antwoord op kan geven.

In de MER hebben we al geconstateerd dat we een dynamische doorrekening moeten maken. Deze maatregel moet worden genomen om de ambities van de gemeente hard te maken: borging van kwaliteit verbeterende maatregelen. In deze fase van onderzoek zijn er echter voor het stedelijk netwerk nog teveel onzekerheden om een zinvolle dynamische doorrekening uit te voeren. De belangrijkste knop nu om aan te draaien is de verkeersgeneratie in het gebied. Als daarmee een werkend systeem binnen een statisch model mogelijk lijkt, dan dit bestendigen in nieuwe beleidsuitgangspunten en daarna doorzetten naar dynamisch model. Dynamisch model vraagt om specifieker inzicht in ontwerp van kruispunten en van de VRI regelingen. In deze fase van studie, zijn er nog teveel variabelen (ligging HOV baan/HOV of tram/aantal opstelvakken/vormgeving aansluitingen etc).Zo is de invulling van de benodigde innovatieve mobiliteitsconcepten in combinatie met andere parkeernormen en de vorm van OV ook nog niet gedefinieerd.

Op pagina 6 van de MER is aangegeven dat voor het maximaal programma aanvullende maatregelen nodig zijn die de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen garanderen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en maatregelen waarin het beleid nog niet voorziet. Ook geven we hierbij aan dat deze beleidsvorming gezamenlijk met Rijk en provincie moet worden opgepakt.

Naast bovenstaande verkeerskundige opmerkingen brengt RWS nog drie andere punten onder de aandacht:

- Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Zonder vooruit te kunnen en willen lopen op de resultaten van die studie geef ik u in overweging nog eens goed te kijken of daaruit bruikbare voorstellen voor uw plannen of de uitwerking daarvan naar voren komen.
- In de Omgevingsvisie staat het voornemen woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. Zoals u weet is de A12-zone het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een “stip op de horizon” voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Het is wenselijk om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.
- Wat betreft de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema’s en gebruiksfuncties van het gebied verwijst RWS kortheidshalve naar de reactie van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De Merwedekanaalzone wordt door de gemeente ter hand genomen als uitvloeisel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030. Oplossingen voor daarmee verbonden vraagstukken (schaalsprong OV, uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens en niet in de laatste plaats de ook na 2030 blijvende druk op Midden-Nederland) lijken vooral nog binnen de gemeentegrenzen te worden gezocht. In toenemende mate zal het nodig zijn om hiervoor ook op regionaal en mogelijk zelfs op landelijk niveau oplossingen te zoeken en te bieden. Samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden, is daarbij onvermijdelijk. Uiteraard beginnen we niet op nul, maar zijn we op veel gebieden al gestart elkaar steeds beter te vinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om beroepsgroepen (zoals genoemd verkeerskundigenoverleg), thema’s (zoals gezonde verstedelijking), korte termijn aanpakken (zoals Beter Benutten Vervolg), grensoverschrijdende gebiedsvisies (zoals A12 Centraal) en meer integrale programma’s (zoals U-Ned). RWS zet zich er ook de komende tijd graag voor in om de samenwerking te intensiveren en vertrouwt er op dat u RWS-MN toestaat om mee te doen door gehoor te geven aan de oproepen om het verkeersonderzoek nog eens tegen het licht te houden en dynamisch te verdiepen.

Reactie:
Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Wij zijn hierbij direct betrokken onder meer in de uitwerking van het Rondje Stadseiland en de uitwerking van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Bruikbare voorstellen voor onze plannen of de uitwerking daarvan worden betrokken bij de verdere planvorming.

In de Omgevingsvisie staat het voornemen woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. De A12-zone is het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een "stip op de horizon" voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Wij onderschrijven de opmerking dat het wenselijk is om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.

Ook de gemeente onderschrijft dat samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden onontbeerlijk is om uitdagingen waar wij voor staan zoals: (schaalsprong OV, het uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens, de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema's op een goede manier het hoofd te kunnen bieden.

Provincie Utrecht
Met grote belangstelling heeft ons college kennis genomen van de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de concept-milieueffectrapportage. Uit beide documenten spreekt een grote ambitie. Wij hebben daar veel waardering voor en wij onderschrijven het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio. Ook uw keuze om de groei naar 410.000 inwoners te faciliteren en daarbij uit te gaan van de hoofdambitie gezonde verstedelijking is overeenkomstig met onze ambities op dit vlak. In ons ruimtelijk beleid hebben wij de ambitie opgenomen om 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Wij hebben in 2016 het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling vastgesteld waarin wij aangeven deze ambitie samen met onze partners tot stand te willen brengen. In dat kader herkennen en onderschrijven wij de betekenis van de Merwedekanaalzone voor de ontwikkeling van de stad Utrecht, met deze locatie wordt substantieel bijgedragen aan onze binnenstedelijke ambities. Graag willen wij met u deze ontwikkeling oppakken zodat een hoogwaardig stedelijk milieu ontstaat dat een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat van regio Utrecht.

Wij complimenteren u met uw inzet om te werken aan een gezond stedelijk leven. Uw benadering van een duurzame gezonde verstedelijking spreekt ons aan en past bij onze provinciale inzet om te werken aan een gezonde leefomgeving. U geeft aan dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in vier kernwaarden wordt uitgewerkt, waaronder duurzaam en slim. Met u delen wij het belang van deze inzet gericht op een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie. Wij erkennen de uitdaging om dit te realiseren in deze binnenstedelijke opgave waarin hoge dichtheden worden gerealiseerd.
Het belang van de steden neemt toe. De stad is de groeimotor van de economie en de plek waar maatschappelijke uitdagingen zich voordoen, waar interactie plaatsvindt en waar kansen liggen om nieuwe oplossingen te vinden. Utrecht doet het daarbij goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht heeft in onze ogen ook een voorbeeldfunctie bij binnenstedelijk bouwen. Niet alleen daar waar het gaat om innovatieve oplossingen van maatschappelijke opgaven, maar ook daar waar het gaat om proces om te komen tot de realisatie. Wij benadrukken het belang van uw inzet om dit interactief met alle belanghebbenden op te pakken. Hierin trekken wij graag samen met u op.

Reactie;
Wij zijn blij dat de provincie het belang gezonde verstedelijking, duurzame energievoorzieningen en klimaatadaptatie onderschrijft en de uitdaging onderkend om dat in een gebied met hoge stedelijke dichtheden te realiseren. De gemeente beseft dat het niet mogelijk is om dit te realiseren, zonder

samenwerking met provincie en het Rijk, alsmede met omliggende gemeenten voor onder andere wat betreft de bereikbaarheid van de stad Utrecht en de doorstroming van het verkeer op de omliggende rijkswegen.

Gemeente en provincie werken momenteel, samen met het Rijk, aan een vervolgprogramma (U Ned) op basis van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) uit. Deze verkenning bevestigt het beeld dat de stad en de regio Utrecht ruimtelijk en economisch in belangrijke mate bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het plangebied van de Merwedekanaalzone maakt deel uit van de scope van de U Ned. Centraal thema in het nog vorm te geven programma is de adaptieve ruimtelijke economische verstedelijkingsopgave in relatie tot de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het gaat om een integrale benadering op meerdere schaalniveaus: lokaal, regionaal en nationaal.
Het realiseren van een hoogwaardig binnenstedelijke ontwikkeling brengt echter ook grote uitdagingen en vraagstukken op het gebied van mobiliteit met zich mee. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) komt naar voren dat met woningbouwontwikkeling in de Merwedekanaalzone er knelpunten te verwachten zijn voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Terecht geeft ook u in uw Omgevingsvisie aan dat nader onderzoek naar de bereikbaarheidsvraagstukken nodig is om de verdere verstedelijkingsambities waar te maken.
Eén van de meest cruciale keuzes die in dat kader moet worden gemaakt betreft het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie hanteert u 6.000 woningen als uitgangspunt met de ambitie 9.000 woningen te realiseren. Wij vinden het van het grootste belang de extra ambitie voor meer dan 6.000 woningen voor de Merwedekanaalzone in het perspectief van U Ned te bekijken zodat er afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot woningbouw in relatie tot het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht.
In de Omgevingsvisie schrijft u: “Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig.” Wij zijn het met u eens dat zo'n omslag nodig is om Utrecht bereikbaar te houden bij een dergelijke verdichting in de Merwedekanaalzone. Mocht echter toch blijken dat er (extra) maatregelen genomen moeten worden om de stedelijke en regionale bereikbaarheid van Utrecht voor auto, openbaar vervoer en fiets op het gewenste peil te houden, dan gaan wij er wel vanuit dat u de benodigde maatregelen zult nemen.
Concreet punt van zorg is de verkeersafwikkeling op de Europalaan en de aansluiting op de A12 voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. De verkeersafwikkeling op deze corridor laat in de huidige situatie reeds zeer te wensen over. In de Omgevingsvisie hebt u al een aantal nadere onderzoeks- en uitwerkingsvragen geformuleerd. Wij willen graag dat er in deze uitwerking met behulp van een dynamisch verkeersmodel een verdiepingsslag wordt gemaakt. Deze verdieping zal inzicht moeten geven in de locatie en de zwaarte van de knelpunten in het netwerk en de consequenties van het woningbouwprogramma in de Merwedekanaalzone.

Reactie:
Zie ook onze reactie bij Rijkswaterstaat. Ook de zorg voor gegarandeerde mobiliteit en het tegengaan van congestie op A12 en Europalaan delen wij. We zullen gezamenlijk de (on-) mogelijkheden gaan verkennen.

In de Omgevingsvisie presenteert u een aantal mogelijkheden voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone per openbaar vervoer. Op basis van de informatie en het onderzoek achter de Omgevingsvisie en de plan MER kan de provincie als concessie-eigenaar nu nog niet bepalen welke vorm van openbaar vervoer voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone het meest geschikt is. Dit is sterk afhankelijk van netwerkkeuzen die buiten de Merwedekanaalzone liggen. De openbaar vervoerverbindingen die de Merwedekanaalzone ontsluiten zullen immers onderdeel zijn van het regionale

netwerk. Voor de provincie liggen wat dat betreft nog alle opties nog open. Deze vraagstukken worden in U Ned-verband verder onderzocht. Hierbij willen wij benadrukken dat naast de gewenste of benodigde kwaliteit van het openbaar vervoer ook de exploitatie en het beheer voor de provincie meewegen in keuzen die in dit verband nog moeten worden gemaakt. Wij gaan er wel van uit dat investeringen in het openbaar vervoer (en andere modaliteiten) die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone in principe vanuit de planontwikkeling gefinancierd worden.

Reactie:
Uiteraard betrekken wij de provincie ook in de rol van concessiehouder van het openbaar vervoer in de verdere planontwikkeling. Wij zijn er ons van bewust, dat gemeentelijke ruimtelijke keuzes ook kunnen leiden tot wijzigingen van het openbaar vervoer met (financiële) gevolgen voor de provincie. We onderzoeken deze vraagstukken in het samenwerkingsverband U-Ned.

Advies Mercommissie

De focus in het MER ligt vooral bij 'traditionele' milieu-aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid en doorstroming van autoverkeer. Dit zijn immers ook grote knelpunten in de stad Utrecht, en uit de analyse blijkt dan dat het aantal te realiseren woningen wordt beperkt tot een aantal van 6000 door deze aspecten. Het is dus terecht dat hier veel aandacht voor is. Maar gezien de hoge ambities zou aandacht voor andere meer integraal werkende aspecten op zijn plaats zijn. De Commissie verwacht namelijk dat de keuzes die nu in de Omgevingsvisie worden gemaakt, zeer bepalend of beperkend kunnen zijn voor de doelen en ambities van de gemeente. Dit MER biedt op dit moment geen antwoord op de vraag of er kansen blijven liggen voor het milieu. Of en in welke mate de eigen doelstellingen van de gemeente gehaald kunnen worden (of niet), wordt niet duidelijk, ook niet bij realisatie van 'slechts' 6000 woningen.

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Reactie
Wij kunnen het oordeel van de Commissie volgen in zoverre de Commissie zorg uitspreekt of bij de uitwerking de hoge ambities en doelstellingen voor energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid verwezenlijkt kunnen worden. Die zorg delen we. Wij stellen het volgende vast:

- *De Commissie signaleert – terecht – dat de hoge ambities van de gemeente (energie, klimaat, mobiliteit, gezondheid, leefbaarheid) in het vervolg nog tot uitwerking moeten worden gebracht en dat er voor de ambities uitwerkingsvragen zijn.*
- *Wij zullen de onderzoeksvragen die de commissie stelt in zijn advies 1 op 1 overnemen in de Ruimtelijke Agenda (deel 1 omgevingsvisie Merwedekanaalzone). Deze onderzoeksvragen zullen bij de verdere uitwerking van de visie worden beantwoord.*
- *De uitwerkingsvragen worden stedenbouwkundig in samenwerking met alle partijen in de verschillende deelgebieden uitgewerkt. Dat is een opdracht vanuit de visie.*

De commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Volgens de commissie kan daarmee een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.
De commissie signaleert dat het realiseren van de Merwedekanaalzone een langjarige en ingewikkelde opgave is met vele, soms tegenstrijdige, belangen. Gegeven de sturingsfilosofie van de gemeente en de onzekerheid in toekomstige ontwikkelingen adviseert de commissie regelmatig te controleren in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente. De commissie pleit voor het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijsturing van beleid nodig is.

De gemeente gaat conform hoofdstuk 12 van de Opleg notitie bij het MER een monitorings- en evaluatieprogramma uitwerken. Insteek is om al werkende weg te onderzoeken (met ervaring van marktpartijen in het gebied) wat de mogelijkheden zijn om de ambities in de Merwedekanaalzone te realiseren. Monitoring vindt regelmatig plaats, en is bijvoorbeeld gekoppeld aan de vergunningverlening voor gebouwen. Nagegaan wordt zodoende in hoeverre voldaan wordt aan de gestelde ambities. Als ambities voor kwaliteit bevorderende maatregelen niet gehaald dreigen te worden, zal moeten worden aangegeven op welke wijze ambities en plan met elkaar in balans moeten worden gebracht. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Daarnaast wordt de komende jaren van de planontwikkeling de bestemmingsplannen van individuele projecten gekoppeld aan een MER-beoordeling. Daar in zal steeds getoetst worden of aan de uitgangspunten van het MER wordt voldaan.

Kortom; Wij delen ook de zorg om de ongewenste effecten van de verdere verdichting zoveel mogelijk tegen te gaan dan wel te compenseren. De Omgevingsvisie; Ruimtelijke Agenda en MER is pas de eerste stap van de planontwikkeling. Verder onderzoek, keuzes, samenwerking en besluitvorming is nodig. In het tweede gedeelte van de Omgevingsvisie; het Uitwerkingsplan zullen deze vragen verder beantwoord gaan worden. Ook in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan, deelgebied 5, bestemmingsplan Defensieterrein en bestemmingsplan Holland Casino worden de verschillende aspecten nader uitgewerkt. Door ieder individueel project te toetsen aan een MER-beoordeling monitoren we of we nog steeds op koers zitten om de gestelde ambities te realiseren.

Wij zullen samen met onze partners de planontwikkeling vervolgen.

2.4 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Aanpassingen in de omgevingsvisie en/of het MER naar aanleiding van de vooroverlegreacties.

Naar aanleiding van de reactie van HDSR
Wordt op blz. 27 bij de kaders onder de eerste bullit de tekst :
"Zetten we in om 100% van het regenwater in het gebied op te vangen en te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal"

Vervangen door:

"Zetten we in om 100% van het regenwater tot een bui T= 100 in het gebied te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal".

Wordt op blz.27 bij de uitwerkingsvragen onder de eerste bullit de tekst:
"Onderzocht wordt welke consequenties de waterdoelstellingen hebben voor de diverse deelgebieden, bouwblokken en openbare ruimte"

Vervangen door:
"Onderzocht wordt op welke wijze waterberging plaats vindt (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratie-voorzieningen, en oppervlaktewater). De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

<u>Naar aanleiding van het advies van de commissie MER</u>
Naar aanleiding van het advies van de commissie MER wordt aan de oplegnotitie bij het MER een hoofdstuk 11 en 12 opgenomen waar bij in hoofdstuk 11 wordt ingegaan op wijze waarop de verschillende duurzaamheidsambities in de visie zullen worden uitgewerkt en in hoofdstuk 12 is opgenomen op welke wijze de ambities geborgd en gemonitord zullen worden in de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Voor de precieze inhoud van de hoofdstukken wordt verwezen naar de oplegnotitie. De aanvullende onderzoeksvragen, die de commissie in haar advies formuleert, worden bij de betreffende thema's in de omgevingsvisie als onderzoeksvraag opgenomen.

MER advies opgenomen op blz. 13 (leefkwaliteit en gezondheid), 25 mobiliteit, 27 en 31 (klimaat), 35 leefbaarheid en gezondheid, 67 (monitoren)

In de Omgevingsvisie zal in paragraaf 4.5 bij de juridische uitvoeringsaspecten (blz. 67) hierover het volgende worden opgenomen:

Monitoring- en evaluatieprogramma
De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:
- *verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeerroutes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte*
- *geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak*
- *gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit*

- *energie: energieprestatie gebouw en gebied*
- *water: waterberging, verhard oppervlak*
- *materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.*

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken. Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.

De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Bij de onderzoeksvragen op die pagina wordt de volgende extra vraag opgenomen:

Onderzoeksvraag:
Onderzocht wordt op welke wijze in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te gestreefd kan worden . Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Aanpassingen in de omgevingsvisie en /of het MER naar aanleiding van inspraakreacties
Naar aanleiding van de inspraakreacties is de omgevingsvisie op een aantal punten aangepast. Hieronder wordt een en ander toegelicht.

Naar aanleiding van inspraakreactie 2c, 4b, 10 d, 11c, 12b en g, 14a, g en h, 24c en mail 7 f en g over de bebouwinghoogte in het gebied
Op blz. 35 kaders en blz. 63 In de ontwerp Omgevingsvisie wordt onder het kopje "Bebouwing Merwedepark" specifiek aangegeven, dat bij de bebouwing langs aan het Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

Naar aanleiding van inspraakreactie 3, 19d over handhaving van de De Stadsbrug
De Stadsbrug is als bestaande bijzondere voorziening in de inventarisatie op **blz. 53 alsmede in de bijlage op blz. 74** opgenomen.

Naar aanleiding van inspraakreactie 1a en b, 2 a, 4c, d en e, 5b, 6 en 7, 9a, 10b, e en f, 12a, f en h, 14 b, c, d en h, 17 b, 25b, 26 c en d, 27 a en f alsmede e mail 1t/m 6 a en b, 7 a t/m c over aandacht voor de woonboten
Worden de woonboten in de Omgevingsvisie prominenter genoemd en worden de afbeelding en de raamwerkkaart aangepast.

De onderzoeksvraag blz.19: "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer" te wijzigen in "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer

De onderzoeksvraag op blz.15:" Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers)" te wijzigingen in "Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (woonboten en behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers)".

Naar aanleiding van 12b over de vragen voor wat betreft bezonning en windhinder
Op blz.58, 62 en 63 wordt naast bezonning ook het leefbaarheidsaspect windhinder bij het positioneren van hogere bebouwing en het maken van verblijfsplekken opgenomen in de Omgevingsvisie.

Naar aanleiding van inspraakreactie 15d
Duurzame en gezonde verstedelijking en bouwen in hoge dichtheden vraagt op veel terreinen om nieuw beleid. De Merwedekanaalzone aanwijzen als "experimenteer gebied" maakt het mogelijk adequaat in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen, waarbij vanzelfsprekend provinciale en rijksoverheid betrokken moet worden.
Er wordt voorgesteld de Merwedekanaalzone als experimenteergebied aan te wijzen.

Naar aanleiding van inspraakreactie 28c, onder 2 over de toegankelijkheid van het gebied voor mensen met een beperking
Wordt op pagina 12 onder het kopje '2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen' toegevoegd dat we naast levensloopbestendige woningen, zorgen voor een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is.

Wordt voor toegankelijkheid op blz. 13 als kader opgenomen: "De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking".

Naar aanleiding van de inspraakreactie 5 e, 20 b over verkeer en parkeeroverlast
Wordt de strategische uitwerkingsvraag onder de tweede bullit op blz . 19 als volgt aangepast: Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned.

Wordt de strategische uitwerkingsvraag onder de vierde bullit als volgt aangepast: Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we:

- de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak, aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc);
- slimme oplossingen voor parkeren binnen en buiten de wijk (bijv. door gebruik te maken van P+R en betaald parkeren/vergunningparkeren);
- slimme oplossingen voor mensen met een beperking;
- slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk.

3. Beoordeling van de zienswijzen

#	##	Zienswijze	Reactie
1	a.	**Bruggen** In de oplegnotitie MER Merwedekanaalzone staan op pagina 4 maar liefst drie fietsbruggen ingetekend die de nieuw te bouwen woonwijk met de stad moeten gaan verbinden. Met de twee bruggen die begin en einde van deelgebied 5 markeren zijn dat vijf bruggen, Indiener begrijpt dat er behoefte is aan doorstroming. Maar een kanaal met zoveel bruggen verliest veel van zijn functie als 'uitadem'-gebied, omdat de rust van zo'n kanaal verloren gaat. Visueel en qua geluid wordt dit een druk gebeuren.	De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en Kanaleneiland.

			De bruggen zijn dus noodzakelijk om de bereikbaarheid voor langzaam verkeer over korte afstanden in het gebied te waarborgen. Een autoluw stedenbouwkundig concept brengt met zich mee dat er meer geïnvesteerd moet worden in de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers. Omdat de bruggen bedoelt zijn voor langzaam verkeer zal het met de geluidsoverlast die indiener vreest waarschijnlijk meevallen. Bij uitwerking van de plannen zal de precieze locatie van de bruggen worden bepaald. Op dat moment kan ook nader onderzoek worden gedaan naar de omgevingsfactoren voor de bruggen. Het voorkomen van overlast zal daarbij een belangrijk aandachtspunt zijn. De zienswijze leidt tot aanpassing van de visie: De onderzoeksvraag: “Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer” wordt gewijzigd in “Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer”
	b.	**Belangen bewoners** Eén van de bruggen is getekend op de plek waar indieners nu liggen met hun woonark. Deze brug zou uitkomen op de Zuiderzeestraat. Wij werken thuis (auteur componist), en zijn hier komen wonen omdat wij de voor ons werk noodzakelijke rust tot nu toe hier hebben kunnen vinden. Hier ligt dus een moeilijk punt. Wij kunnen geen brug naast onze ark hebben, en voor dit knelpunt zal dus een oplossing moeten worden gezocht als deze plannen doorgaan.	Zoals bij punt 1 a is aangegeven zijn de bruggen een belangrijk onderdeel bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Vanuit de woonbootbewoners komen hierover zorgen naar voren, zoals de ligging ten opzichte van de boten. De gemeente zal hierover het gesprek aangaan met de woonbootbewoners. Er zal op korte termijn een klankbordgroep worden opgericht waarin de plannen voor de Merwedekanaalzone met enige regelmaat worden besproken. Op de kaart in de omgevingsvisie Ruimtelijke Agenda staan de bruggen ingetekend op plekken die als wenselijk worden gezien voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen. Dit is een eerste stap. De komende maanden/jaren zullen de plannen verder worden uitgewerkt en zal worden bekeken of de bruggen op de juiste plekken liggen, echt noodzakelijk zijn en of er andere plekken mogelijk zijn. Dit zal ook met de

			klankbordgroep worden besproken. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
2	a.	**Complimenten** Indiener spreekt bewondering uit voor de ambitie die gemeente heeft voor de herinrichting van de Merwedekanaalzone. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren te zien en veel Utrechters zijn het daarmee eens. Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.	De door indiener uitgesproken bewondering voor de ambities uit de visie wordt gewaardeerd. Wij zijn ons er van bewust de dat realisatie van 6000 tot 9000 woningen een hoog ingestoken ambitie is. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak via de ruimtelijke agenda en de het MER. In grote lijnen blijkt uit het MER dat binnen bestaande beleidskaders 6000 woningen kunnen worden gerealiseerd in de MWKZ. Voor verdergaande ambities is nader onderzoek noodzakelijk. Daar komt bij dat we sowieso op zoek gaan naar de wijze waarop de nieuwbouw in de MWKZ op een hoogwaardige wijze kan plaatsvinden. Deze uitwerking zal in een vervolgdocument nader vormgegeven worden. Bij het opstellen van dit document zullen belanghebbenden weer betrokken worden zoals ook bij het maken van de ruimtelijk agenda is gebeurd. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Stedelijke dichtheden** In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst. Gelet op de wens om in deelgebied 5 een aantal karakteristieke functies en gebouwen te behouden, alsmede de ambitie om een groot aantal functies en woningen mogelijk te maken vreest	Behoefte aan woningen is groot en zal met groeien naar 410.000 inwoners in 2030 alleen maar toenemen. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Met het vaststellen van de Ruimtelijke Strategie 2016 is keuze gemaakt om 6.000 tot 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te bouwen. Stedenbouw Voor de Merwedekanaal zone betekent dit bouwen in hoge dichtheden,

		indiener voor bebouwing in een te hoge dichtheid. Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen en gewenste voorzieningen in deelgebied 5 en dan vooral in het middenstuk. Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan te ambitieus en te massaal is. Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!	die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De zorg is terecht of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Bouwhoogte** De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied). De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd. Indiener is zeer verontrust over alle ambities, die de gemeente heeft voor invulling van deelgebied 5. De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot. Voor de	In de Omgevingsvisie wordt langs het Merwedekanaal een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz. 63) voorgesteld. Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Op basis van de uitwerkingsvragen op (blz. 35) dienen de eisen voor de bebouwing in beeld te worden gebracht. Daarbij wordt nauwkeurig gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs het Merwedekanaal en op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Dit geldt zowel voor de effecten van de maximale basishoogte als de effecten van de hoogte-accenten. Ook wordt daarbij gekeken naar de effecten van de hoogtebouw op de schaal van de stad. De omgevingsvisie wordt aangepast. Er wordt voorgesteld in de Omgevingsvisie specifiek op te nemen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgevingsvisie.

		leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat acht indiener een maximale dichtheid van 50 woningen per ha het maximum het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5. Daarnaast vindt hij dat de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperkt moeten worden tot maximaal 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.	
	d.	**Bruggen** In de omgevingsvisie wordt tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, in nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer voorzien. Dat is elke 300 mtr een brug! Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving). Op de informatie/inspiratieavonden is gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er geen obstakels zijn! In de visie worden nu juist obstakels opgeworpen! Indiener adviseert voor aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam	Zie de beantwoording bij 1a en 1b. Voor wat betreft de doorvaart voor roeiers en schepen. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		Verkeer te bouwen. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en daarmee worden de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers ontsloten. Ook worden daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg opgeworpen.	
	e.	**Woonboten/woonarken** In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. De eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/ woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is. Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Indiener adviseert in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer.	Zie antwoord 1b.

	f.	**Bouwperiode** Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden. De intentie is om bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Indiener adviseert Beschermende maatregelen te nemen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.	Over de bouwfasering moeten nog afspraken worden gemaakt. Het is nog niet duidelijk of de bouw vanaf 1 kant start (bijvoorbeeld vanaf de Vechtclub richting de Maxxtorens) of vanaf meerdere kanten. Zodra hierover meer bekend is kunnen BLVC-plannen worden opgesteld. Dit staat voor Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In deze plannen wordt de bouwfasering en bouwlogistiek uitgewerkt waarbij er gekeken wordt hoe de bouwhinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. De BLVC-plannen worden met de omgeving afgestemd (o.a. via klankborden, bewonersbijeenkomsten). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	g.	**Ontwikkelingsstrategie** Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen. Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.	Zie antwoord 1b
	h.	Tenslotte heeft de indiener de volgende vragen: Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling. Vraag 1: Wat houdt dit in? Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren? Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?	Beantwoording van de vragen van de indiener: Antwoord vraag 1: De Crisis en herstelwet (Chw) maakt het mogelijk om te experimenteren met plannen met een zogenaamde ‘verbrede reikwijdte. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld bepaalde milieukwaliteitseisen in planregels worden vastgelegd. Antwoord vraag 2: De versnelling van procedures onder de Chw, gelden alleen voor de beslissingen op eventueel ingestelde beroepen beroep bij de Raad van State. Chw plannen zijn van dezelfde juridische waarborgen voorzien als andere bestemmingsplannen, maar moeten bij de Raad van State met voorrang behandeld worden;

			Antwoord vraag 3: Het voegen van ‘een deel’ van een onteigeningsprocedure in de bestemmingsplanprocedure is wettelijke bevoegdheid van de raad die ook onder de Wet ruimtelijke ordening al mogelijk is en daarvoor is toepassing van de Chw niet noodzakelijk. Wel dient de Kroon sneller te besluiten over een onteigening (namelijk in 6 maanden in plaats van in 9 maanden).
3.	a.	**Stadsburg** Het eerste deel van de omgevingsvisie negeert de stedelijke sociale functie die de Stadsbrug op Wilhelminalaan 6 vervult. Het meest pregnante voorbeeld hiervan is dat de voorziening niet is opgenomen in de Bijlage Voorzieningen (pagina 74). Ook in andere relevante passages wordt geen uitdrukking gegeven aan de rol van de Stadsbrug en het sociale belang ervan voor de stad. Onze reactie is bedoeld om u van dit belang te overtuigen en te voorkomen dat een kwetsbare groep bewoners straks geen plek meer heeft om arbeidsmatig bezig te zijn.	De Stadsbrug is een uniek bedrijfsverzamelconcept voor kwetsbare doelgroepen in Utrecht. Deze functie past binnen de visie van de Merwedekanaalzone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (blz.36). Komende periode wordt onderzocht onder welke (financiële) randvoorwaarden inpassing mogelijk is.
	b.	**Stedelijke functie die past in Merwede-omgeving** De Omgevingsvisie laat zich niet uit over de toekomst van de Stadsbrug. Het biedt handreikingen maar, mede door de omissie in genoemde bijlage Voorzieningen, lijkt de Stadsbrug niet bij het maken van de tekst in beeld te zijn geweest. Ondanks dat de visie stelt ruimte te willen bieden aan creatieve en maatschappelijke ondernemers wordt de Stadsbrug niet genoemd terwijl dit een belangrijke maatschappelijke functies is die al in het gebied aanwezig is.	Het kunnen handhaven van deze functie binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie van de Merwedekanaal zone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (pag 36)’. Per abuis is de stadsbrug niet genoemd in de Omgevingsvisie terwijl de functie al aanwezig is in het gebied. De visie wordt aangepast: De Stadsbrug is als bestaande bijzondere voorziening in de inventarisatie op blz. 53 alsmede in de bijlage op blz. 74 opgenomen.
	c.	**Inclusieve stad, ook in Merwede-omgeving** De kracht van de Stadsbrug is de bundeling van activiteiten die, zoals elk bedrijfsverzamelgebouw, leidt tot uitwisseling en onderlinge versterking. Dat helpt zowel de professionals als de	Zie de beantwoording hierboven onder a en b.

		bewoners die werkzaam zijn bij een van de activiteiten: het switchen van werk kan in een veilige en bekende omgeving gebeuren. Dit verkleint kansen op terug- en uitval. De andere waarde van de Stadsbrug in zijn huidige vorm is dat groepen kwetsbare bewoners samen aan de slag zijn in of vanuit de locatie. Tezamen met de (particuliere) klanten geven we zo vorm aan de inclusieve stad. We pleiten daarom voor behoud en integratie in de nieuwe omgeving van de huidige opzet. ***We vragen u concreet:*** - onze functie in de Omgevingsvisie te benoemen - ons toe te voegen aan bijlage Voorzieningen - met ons in gesprek te gaan over de manier waarop de functie van Stadsbrug onderdeel kan zijn van de nieuwe omgeving Merwede.	
4.	a.	**Discrepantie tussen stedelijke dichtheid en ambities** De plannen die indiener hoorde op de inspiratie bijeenkomsten vond hij zinvol en toekomstgericht. Wat hem trof is een discrepantie die er zijns inziens bestaat tussen de plannen (die ik grotendeels kan onderschrijven) en de mogelijkheden ter plaatse. De voornaamste plannen die genoemd zijn (met focus op deelgebied 5): • 6000 woningen, mogelijk tot 10.000 woningen in deelgebied 4,5 en 6. • Aan de zijde van het Merwedekanaal 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr- 35 mtr. • Drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer tussen Balijebrug en Socratesbrug.	De gemeente beseft dat de ambitie hoog is in de Merwedekanaalzone. Voor de Merwedekanaal zone betekent dit bouwen in hoge dichtheden. De zorg is of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk delen wij. Daarom hebben we het proces om te komen tot de visie in twee delen gesplitst: • De Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. • De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt.

		• Een groene zone van minimaal 29 meter breed langs het Merwedekanaal, en het groen op bepaalde plaatsen doortrekken in de wijk. (Geweldig plan overigens!) • "Groen is dominant aanwezig", wordt in de visie gesteld. O.a. hierdoor wordt een gezond en afwisselend leefklimaat nagestreefd. • Bedrijvigheid die er nu al is behouden (Vechtclub, Stadstuin enz.) • Gebouwen met cultuurhistorische waarde behouden, evenals gezichtsbepalende gebouwen. • Ruimte voor zorg en welzijn moet er komen. Winkels, supermarkten, cafeetjes, restaurants, bedrijvigheid; gezondheidscentrum, voorzieningen voorouderen, buurtaccommodatie, accommodatie voor kunst en cultuur; basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs; sportaccommodatie, zowel in- als outdoor. Volgens indiener staan deze plannen op gespannen voet met elkaar.	Vooralsnog zien wij dat de hoge ambities er in de Merwedekanaalzone toe leiden dat de grondeigenaren daar de uitdaging oppakken en nadenken over innovatieve duurzaamheidsoplossingen alsmede aan innovatieve stedenbouwkundige en verkeerskundige concepten, om aan de ambitie graad te voldoen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Gewenste hoeveelheid woningen - beschikbare oppervlakte** • Er is in deelgebied 5 ongeveer 25 hectare grond. Men wil gezichtsbepalende gebouwen handhaven, wat belangrijk is omdat je anders een wijk krijgt die zich niet wezenlijk onderscheidt van andere moderne steenmassa's, en daardoor anoniem en onaantrekkelijk dreigt te worden. Het geplande groen is uiteraard ook essentieel voor de aantrekkelijkheid, welzijn, gezondheid. Maar dat gaat betekenen dat met name in het middenstuk van deelgebied 5 de bouwhoogte niet incidenteel 10 woonlagen zal worden, maar vaak. Als het daarmee al lukt. • Voor de woonbootbewoners aan de overkant betekent dit dat een aantal zo ongeveer de lucht niet meer zullen kunnen zien. En hun zonnepanelen niet naar behoren	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c.

		kunnen werken. Ook voor de woningen aan de Merwedekade/Merwedeplantsoen is dit negatief voor lichtinval en zon. Per woning gelden hiervoor in Nederland minimale waarden; het is mij niet duidelijk of daaraan voor de woningen nog zal kunnen worden voldaan, laat staan voor de woonschepen. Het lijkt me noodzakelijk om dit in ieder geval te onderzoeken.	
	c.	**Rust, ruimte, geen nieuwe obstakels gewenst - drie nieuwe bruggen** • Op de informatie/inspiratieavonden werd gesteld dat er geen nieuwe obstakels opgeworpen zouden worden voor roeiers, hun begeleiders/coaches en voor de scheepvaart. De drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer die in deelgebied 5 over het Merwedekanaal zijn getekend, staan letterlijk en figuurlijk 'haaks' op deze bewering. • Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen wèl obstakels. Die ook nog eens hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen, of automatisch geopend moeten kunnen worden. Dit zal een weinig aantrekkelijk gezicht opleveren over dat relatief korte stukje water! En de roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er (nu) geen obstakels zijn. • Voor veel bewoners van de woonboten aan de overkant betekenen de bruggen een aantasting van het soort woongenot waarom zij nu juist voor een woonboot hebben gekozen: de rust, het onbelemmerde zicht over het water, de relatieve bewegingsvrijheid, je onbespied weten enz. Verder nemen de bruggen veel weg van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het	• Als de suggestie gewekt is, dat er geen nieuwe ingrepen gedaan zouden worden in en om het kanaal dan berust dat op een misverstand. Voor de bouw van zoveel woningen zijn verbindingen over het water onontkoombaar. Ook dat het Merwedekanaal en het groen daarlangs een nog belangrijkere recreatieve functie voor de stad gaat vervullen. Voor de onderbouwing van die verbindingen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1a. • De verbindingen over het water moeten daarbij voldoen aan verschillende eisen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven en de woonarken moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Voor de onderbouwing van die verbindingen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1a. • Zoals aangegeven bij de beantwoording van zienswijze 1b. zal er op korte termijn een klankbordgroep worden opgericht waarin de plannen voor de Merwedekanaalzone met enige regelmaat worden besproken. • Zoals aangeven bij de beantwoording bij zienswijze 1a zullen de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer” nader onderzocht.

		Merwedeplantsoen. Bovendien zullen er boten weg moeten. Daar is niets over gezegd, terwijl dit wel diep zal ingrijpen in de levens van de mensen die dit betreft (Ik ben daar één van). Mensen wonen op deze 41 arken in deelgebied 5 net als mensen in huizen! Zij hebben hun sociale leven, hun kinderen zitten er op school enz. • De nieuw aan te leggen groene zone aan de overkant van het kanaal wordt door de bruggen opgedeeld in stukken, wat extra sterk beleefbaar zal worden door de stromen langzaam verkeer die hier doorheen moeten. Dit staat haaks op de wens om een rustige groene zone te creëren waar mensen kunnen wandelen, ontspannen en recreëren. En waar ze hun kinderen prettig kunnen laten spelen. Worden het uiteindelijk 'slechts' 1 of 2 nieuwe bruggen, dan blijven deze bezwaren bestaan.	
	d.	**Impressies Broekman - Foto Lux en Pax** Mijn zorgen zijn voor een deel al concreet, ook al is deel twee van de omgevingsvisie, het uitwerkingsplan, nog onderweg. In de publicatie Merwedekanaalzone: naar een duurzame en gezonde hoog stedelijke stadswijk van de gemeente Utrecht zijn impressie-collages van Marco Broekman te zien die inderdaad aantrekkelijk overkomen, en passen bij wat er volgens de tekst van de folder zal worden nagestreefd. Verderop in deze folder wordt gesteld dat de transformatie van de Merwedekanaalzone die hiervoor nodig is, al zichtbaar zou zijn. En als voorbeeld wordt dan een plaatje afgedrukt van Lux en Pax. Ik zie verschillen tussen deze twee afbeeldingen die de samenstellers van deze folder kennelijk niet als belangrijk zijn opgevallen. Behalve de bomen en de mensen die er bij Broekman wel bij zijn getekend en zeker ook de sfeer mede bepalen, ontbreekt op dit plaatje van Lux en Pax de beloofde diversiteit, de	Het streven is om een gemixte hoog stedelijke stadswijk te creëren. De impressies van Marco Broekman geven daar een eerste inzicht van. Deze impressies geven een beter beeld van de gewenste toekomstige situatie dan het plaatje van Lux en Pax. Over de verdere invulling van het gebied, zoals beschreven in deze zienswijze: ‘de bedrijvigheid, de prettige leefomgeving voor met name jong en oud (als je het dichtbij huis moet zoeken, waar moetje dan heen? Pleintjes met terrasjes, markt, enz.)’, wil de gemeente graag verder het gesprek voeren met de omwonenden en belangstellenden. De komende periode zullen hiervoor bijeenkomsten (in de vorm van een stadsgesprek, klankbordgroep, e.d.) worden georganiseerd. Zie de beantwoording van zienswijze 1a en zienswijze 1b. In een klankbord groep zullen eventuele klachten over bepaalde ontwikkelingen ook besproken kunnen worden.

		karaktervolheid (dit soort blokken vind je met geringe variatie immers overal), de bedrijvigheid, de prettige leefomgeving voor met name jong en oud (als je het dichtbij huis moet zoeken, waar moetje dan heen? Pleintjes met terrasjes, markt, enz.), de detailhandel, de horeca en de aandacht voor de menselijke maat. Het gaat dus wel erg ver om deze foto en de begeleidende tekst als voorbeeld van de geplande transformatie naar voren te brengen. Indiener wordt hier erg bezorgd van. Hij heeft bijvoorbeeld nu al veel te stellen met het spookachtige blauwe licht dat ineens bovenaan het voormalig kantoorpand op Vliegend Hertlaan 1 bevestigd is (een gebouw dat ook onder het kopje: Transformatie al zichtbaar wordt genoemd), en 's avonds van ons uitzicht over het water een soort kermisattractie heeft gemaakt. Waar dit licht over het water schijnt is het water fluorescerend blauw. (Wij troffen deze situatie aan als een fait accompli toen we terugkwamen van vakantie. Het baart indiener zorgen dat zoiets kan gebeuren zonder dat betrokkenen hierover worden geïnformeerd, en kunnen meedenken over mogelijke andere oplossingen.	
	e.	**Alternatieven en suggesties** • Bij het nieuw te bebouwen deel van deelgebied 5 voet bij stuk houden wat betreft de plannen inzake leefbaarheid, een gezond en sociaal samenleefklimaat, veel groen, veel variatie, buurtleven in de vorm van bedrijfjes, winkels, restaurants, terrasjes enz. Géén tweede Parkhaven laten verrijzen! (80 woningen per hectare) Dit betekent niet meer dan 50 woningen per hectare, en het aantal bouwlagen langs het Merwedekanaal beperken tot max. 5 woonlagen. Zoals hierboven werd beschreven heeft dit laatste ook veel betekenis voor de mensen aan de overkant van het kanaal, met name de woonbootbewoners.	• Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt.

		• De groene zone van min. 29 meter langs het Merwedekanaal echt realiseren. Er moet iemand pal staan voor zulke dingen. Want ze worden te gauw van tafel geveegd omdat ze weinig zouden 'opbrengen'. Alsof leefbaarheid niets opbrengt! • De bestaande Socratesbrug en Balijebrug uitbreiden met een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. • Als ieder meedenkt en als er goed overleg is, dan krijg je de minste ellende bij de realisering. Daarom de woonbootbewoners en bewoners van het Merwedeplantsoen explicieter betrekken bij de bijeenkomsten m.b.t. deelgebied 5. Vooral als het gaat om hoogbouw en om bruggen. De roeiverenigingen hebben ook direct met de bruggen te maken. Het gaat erom dat mensen die met de realisering van de plannen te maken zullen krijgen, ook expliciet de kans krijgen om te reageren, en eventueel creatieve alternatieve oplossingen voor problemen aan te dragen! • Met de mensen die het betreft ook bespreken hoe de bouwtijd met zo weinig mogelijk overlast voor iedereen kan verlopen.	• Zie beantwoording bij vorige bullit. • Zie beantwoording onder 1a. • Over de bouwfasering moeten nog afspraken worden gemaakt. Het is nog niet duidelijk of de bouw vanaf 1 kant start (bijvoorbeeld vanaf de Vechtclub richting de Maxxtorens) of vanaf meerdere kanten. Zodra hierover meer bekend is kunnen BLVC-plannen worden opgesteld. Dit staat voor Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In deze plannen wordt de bouwfasering en bouwlogistiek uitgewerkt waarbij er gekeken wordt hoe de bouwhinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. De BLVC-plannen worden met de omgeving afgestemd (o.a. via klankborden, bewonersbijeenkomsten). • Zie beantwoording vorige bullit. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
5.	a.	Onderschrijft de zienswijzen die die door andere woonbootbewoners is ingediend.	Zie beantwoording onder 1 en 2.
	b.	**Bruggen** Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de “langzaamverkeerbruggen” over het kanaal wordt onderschreven. Deze bruggen zijn overbodig en niet wenselijk. Het onjuiste idee om de nieuwe wijken te ontsluiten en zo de leefbaarheid te vergroten van die wijken heeft direct een	Zie beantwoording onder 1a.

		neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dichten.	
	c.	**Onzekerheden in visie** Er wordt in de plannen veel te term gebruikt “wordt onderzocht”. Dit heeft veelal betrekking tot het in goede banen leiden van de infrastructuur en het autogebruik. Het klinkt hier meer alsof men het antwoord op deze vraagstukken nog niet weet. Toch lijkt het dat de plannen over de hoeveelheid woningen al in een verder gevorderd stadium zijn.	De indiener merkt terecht op dat de term “wordt onderzocht “ veel wordt gebruikt. Dit heeft te maken dat het bouwen in hoge dichtheden op veel terreinen nieuw beleid vraagt. Dat is ook de reden dat de Omgevingsvisie in twee stappen plaats vindt. In de Omgevingsvisie deel 1 wordt op basis van bestand beleid de plannen van het Defensieterrein, Eendrachtslaan 10 en het Casino mogelijk gemaakt. Het gaat om circa 800 woningen van de 6000, die de MER nu mogelijk maakt. Om het resterend deel van de 6000 woningen mogelijk te maken zijn aanvullende eisen nodig op gebaseerd op te maken nieuw beleid. Voor de realisatie van 10.000 woningen moet antwoord gegeven worden op mobiliteitsvraagstukken op de schaal van de regio. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	**Woningdichtheden** De plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.	Zie beantwoording 5c.
	e.	**Verkeer & Parkeren** In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mócht dit gebied en nieuw soort mens aantrekken dat in mindere mate een auto nodig zou hebben dan zou 0,5 auto per gezin wel een hele optimistische raming zijn. Dan hebben we het nog steeds over 3750 auto’s die via het nu al krappe wegennet hun niet ingeplande parkeerplek moeten vinden. Een stadje als Utrecht lijkt in het weekend al tegen zijn grenzen aan te groeien qua drukte in het centrum. Zoveel mensen erbij (naast andere plannen in Utrecht) kan rekenen op het té vol	Het autobezit verschilt enorm per wijk. In Utrecht ligt dit het gemiddeld aantal op 0,6, terwijl het autobezit in de binnenstad rond de 0,2 per huishouden ligt. In Leidsche Rijn is het autobezit hoger. Om een leefbare en aantrekkelijke wijk te ontwikkelen willen we op deze locatie, dicht bij de binnenstad, toe naar een omgeving waarbij het autobezit vergelijkbaar is met de binnenstad. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. De ambities voor deze wijk voor wat betreft mobiliteit in combinatie met hoge dichtheden zijn voor een nieuwbouw omgeving voor Utrecht uniek. Bij het zoeken naar een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen is de

		raken van zo'n kleine stad qua voorzieningen, verkeer, milieubelasting, etc. Er wordt in de plannen voor de Merwedekanaalzone gerept over het verkeersarm inrichten qua autogebruik. Dit door deelgebruik van auto's aan te moedigen en het gebruik van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en te voet aan te moedigen. Er wordt hierbij uitgegaan van een soort mens dat nog geboren moet worden. Er wordt voorbij gegaan aan de praktijk dat veel mensen gewoonweg een auto nodig hebben gezien de maatschappij waar we in leven. Voor werk, kinderen, etc. Ons lijkt het verstandig om niet het paard achter de wagen te spannen. Éérst zal bekeken moeten worden wat er bij een toename van waarschijnlijk over de 15.000 nieuwe bewoners te verwachten valt aan toename van auto's en de belasting daarvoor voor parkeerruimte (in de deelgebieden en de wijken daarnaast) + de belasting van de wegen naar de wijken toe. Op basis daarvan kan het aantal woningen bepaald worden en niet andersom. Er wordt bij deze hoeveelheden een probleem gecreëerd waar de oplossingen nog niet van bekend zijn. (mocht daar een oplossing voor zijn). "wordt onderzocht" betekend: "we weten het nog niet". Het is nu als zo dat de "t Goylaan in de spits vast staat. Regelmatig ook de Europalaan mede door de Jaarbeurs. De infrastructuur is gewoonweg niet toereikend voor minimaal een paart duizend auto's die dagelijks heen en weer naar dit gebied zullen bewegen. Indieners voorzien een compleet verkeersinfarct.	bestaande capaciteit van het omliggende wegennet uitgangpunt. Ook sluiten we aan bij nieuwe ontwikkelingen zoals de ontwikkelingen in de deeleconomie en de samenhang tussen mobiliteit en energie. In de onderzoeksvragen voor de volgende fase worden onderzocht: welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen? En welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Deze zienswijze leidt op bovenstaand punt tot aanpassing van het Omgevingsvisie. De strategische uitwerkingsvraag onder de tweede bullit op blz. 19 wordt als volgt aangepast: Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned. De strategische uitwerkingsvraag onder de vierde bullit wordt als volgt aangepast: Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we: • de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak,

			aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc); • slimme oplossingen voor parkeren binnen en buiten de wijk (bijv. door gebruik te maken van P+R en betaald parkeren/vergunningparkeren); • slimme oplossingen voor mensen met een beperking; • slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk.
	f.	**Waarom zoveel woningen?** Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen indieners maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen. Problemen die éérst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen. Indieners hebben de stellige indruk dat de problemen die voortvloeien uit zo ontzettend veel bewoners en hun behoeften een veel gevallen niet op te lossen zijn en dat dus vóór dat het te laat is het aantal woningen drastisch naar beneden bijgesteld dient te worden tot een niveau dat de stad een de aanliggende wijken en infrastructuur eenvoudig aankan. Waarom zoveel? Hoofdzaak blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht. De gemeente vertegenwoordigd haar bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.	Het woningaantal volgt uit de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht om binnenstedelijk te verdichten. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het effi ciënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
6.	a.	Deze zienswijze is geheel gelijkluidend als de zienswijze onder 2. Met als extra vraag of er een alternatieve ligplaats is voor de woonarken.	Zie de beantwoording van zienswijze 1b. Pas na verdere uitwerking van de visie kan bepaald worden of er een alternatieve ligplaats voor de woonarken noodzakelijk is. Conform de beantwoording van de zienswijze 1b zullen de bewoners bij het verdere traject betrokken worden.
7.	a.	Deze zienswijze is geheel gelijkluidend als de zienswijze onder	Zie de beantwoording van zienswijze 2

		2.	
8.	a.	**Waarborging belangen bestaande bedrijven** Gepu begrijpt de huidige stedelijke behoefte aan transformatie naar woningbouw in industriële gebieden, maar is daarnaast ook van mening dat die transformatie dan in principe zou moeten plaatsvinden op die industrieterreinen en/of in die industriële gebieden, waar het ter plaatse geldende bestemmingsplan of de beheersverordening lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 bij recht toestaat, én dus géén (middel)zware bedrijvigheid in de milieucategorieën 3.1 en hoger. (Middel)zware bedrijven maken namelijk juist een bewuste keus om zich te vestigen op dergelijke industrieterreinen, om zodoende enerzijds hun bedrijfsbelangen optimaal te waarborgen, én anderzijds niet te worden geconfronteerd met klachten van (toekomstige) omwonenden over hun woon- en leefklimaat. Tevens dreigt het gevaar dat bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en hoger op een industrieterrein, bij een steeds verdergaande transformatie naar woningbouw, daardoor op zeker moment op een spreekwoordelijk “eiland” komen te zitten.	Bij de transformatie passen de gemeente deVNG-systematiek toe van Bedrijven en Milieuzonering. Dat houdt in dat woningen in principe op grotere afstand worden gehouden van bedrijven naarmate de milieucategorie hoger is. Een beperking tot allen categorie 2 bedrijven is dan ook niet nodig. De aan te houden richtafstand tot categorie 2 bedrijven is 10 meter; bij 3.1 is dat 30 meter (voor gemengd gebied). Afhankelijk van onderzoek, eventuele maatregelen en afweging kan dichterbij worden gebouwd. Maar altijd zullen de belangen van de bedrijven in acht worden genomen Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Ommissie in MER** Op de tekeningen op de bladzijden 27 en 28 van het plan-Mer deel A heeft het bedrijf GEPU op de locatie aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht ten onrechte géén groene kleur, terwijl daar toch ook sprake is van overige functies, te weten een bedrijfsfunctie.	In de kaartjes op pagina 27 en 28 van het plan MER heeft GEPU in de referentiesituatie een groene kleur, want er is sprake van overige functies. In de tabel staat GEPU opgenomen onder ‘Bedrijven deelgebied 6 (nrs 60.6.107-115) en is daar nummer 107. In de MER alternatieven wordt ervan uitgegaan dat GEPU net als alle andere bedrijven in deelgebied 6 transformeert naar woningbouw/stedelijke ontwikkeling. Vandaar dat GEPU in de kaartjes met de MER-alternatieven niet met een groene kleur is aangeduid, want in die kaartjes worden alleen de te handhaven functies met kleur aangegeven.

			Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Milieuzonering & goede Ruimtelijke ordening** Verder wordt op de bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B uitgegaan van de milieuzonering in de VNG-Brochure. Men dient zich echter wel te realiseren dat deze milieuzonering in de VNG-Brochure onverlet laat dat tevens dient te worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving voor de diverse milieu-aspecten én dat er daarnaast ook altijd een goed woon- en leefklimaat moet zijn gewaarborgd, ook al wordt voldaan aan de sectorale regelgeving voor de diverse milieuaspecten. Dit licht ik hierna gemotiveerd toe. Zo sluit namelijk de milieuzonering in de VNG-Brochure niet aan bij het Activiteitenbesluit, als het gaat om niet-vergunningplichtige inrichtingen, én daarnaast ook niet aan op de thans nog geldende Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, als het gaat om vergunningplichtige inrichtingen, daar waar het gaat om het milieuaspect geluid. Op de hiervoor genoemde bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B wordt, met een verwijzing naar de VNG-Brochure, namelijk uitgegaan van een milieuzone (=45 dB(A) etmaalwaarde) van 10 en 30 meter gemeten vanaf de kavelgrens. Deze etmaalwaarde van 45 dB(A) ligt echter 5 dB(A) lager dan de etmaalwaarde van 50 dB(A), zoals dat geldt, op grond van artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit. Bovendien wordt in de VNG-Brochure ook géén rekening gehouden met de piekgeluidgrenswaarden. Daarnaast is het ook zo dat het enkele feit dat, op grond van artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit, de piekgeluidsgrenswaarden in de dagperiode niet gelden tijdens het laden en lossen, dit onverlet laat dat, in het kader van de	De VNG-systematiek, het Activiteitenbesluit en de genoemde Handreiking zijn niet tegenstrijdig. Het Activiteitenbesluit gaat alleen over het beschermingsniveau (geluidgrenswaarde) van gevoelige functies zoals woningen. De systematiek van Bedrijven en Milieuzonering, die voor de ruimtelijke inpassing van woonfuncties wordt gehanteerd, geeft aan te houden richtafstanden aan waarbuiten doorgaans aan zekere beschermingsniveaus voor o.a. geluid van bedrijven kan worden voldaan. Het bevoegd gezag heeft overigens ruimte om de grenswaarden gemotiveerd aan te passen. Beide beoordelingssystematieken zijn niet onderling in strijd. Bij toepassing van de richtafstanden van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering mag worden verwacht dat bedrijven geen hoger geluidsniveau zullen veroorzaken dan 45 dB(A). Deze waarde hoort bij de ‘rustige woonwijk’. Bij toepassing van de systematiek voor een zogeheten ‘gemengd gebied’ (=drukke levendige wijk) mag één afstandstap minder worden gemaakt. Woningen kunnen dan dichter in de buurt van bedrijven worden gerealiseerd en de bijbehorende richtwaarde voor geluid is dan 50 dB(A). Deze waarde is exact gelijk aan de grenswaarde in het Activiteitenbesluit en is getalsmatig gelijk aan de richtwaarde voor een ‘drukke woonwijk in de stad’ conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Tijdens de transformatie van de Merwedekanaalzone gaan we uit van de richtafstanden die behoren bij ‘gemengd gebied’. Met toepassing van de VNG-systematiek mag worden aangenomen dat bedrijven ook aan de grenswaarden voor piekgeluid kunnen voldoen en dat er ter plaatse van de woonomgeving geen sprake zal zijn van

		planologie, toch ook zal moeten worden onderzocht of daarbij dan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, zulks namelijk in verband met een goede ruimtelijke ordening. Zie daartoe bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 oktober 2015, nr. 201501279/1/R3 (Breda) en van 3 augustus 2016, nr. 201508709/1/R2.	overmatige overlast. Jurisprudentie op dit vlak geeft aan dat toepassing van de VNG-systematiek geld als invulling van het begrip 'een goede ruimtelijke ordening'. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	**Langtijdgemiddelde geluidbeoordelingsniveau** Voor vergunningplichtige inrichtingen vormt de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening het beleidskader, waaraan dient te worden getoetst, voor wat betreft het opleggen van geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau én het piekniveau, én dit kan dus ook anders zijn dan in de VNG-Brochure. Gelet hierop zijn cliënten dat de enkele verwijzing naar de VNG-Brochure op de bladzijden 43 t/m 47 in het Plan-Mer B "te kort door de bocht is" en/of te summier is.	Jurisprudentie geeft aan dat toepassing van de VNG-systematiek geld als invulling van het begrip 'een goede ruimtelijke ordening'. Uiteraard moet bij bestaande bedrijven worden voorkomen dat toevoeging van woningbouw het continueren van de bedrijfsvoering onmogelijk maakt of zal leiden tot overmatige hinder, ook door piekniveaus. Dit wordt in het kader van een ruimtelijke procedure onderzocht. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Planschade** Bovendien beraden cliënten zich er ook over of zij in de nabije toekomst aanvragen om tegemoetkoming in planschade moeten gaan indienen bij de gemeente Utrecht, wanneer industriële gebieden, waarin bedrijven in de categorieën 3.1 of hoger zich bewust hebben en/of zijn gevestigd, steeds meer worden getransformeerd in woongebieden. Ook dit pleit er dus voor dat transformatie van industriële gebieden in woongebieden, voor zover dit noodzakelijk zou zijn in het algemeen belang, in principe dient plaats te vinden in industriële gebieden, waarin lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 wordt toegestaan, ingevolge het daarvoor geldende planologische regime.	Het is in de stedelijke ontwikkeling niet altijd te voorkomen dat als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen bepaalde gebieden in de stad transformeren naar een nieuwe functie. Dit geldt ook voor gebieden waar zich categorie 3 bedrijven kunnen vestigen. De insteek bij de transformatie van de Merwedekanaalzone is om bestaande bedrijfsmatige functies in te passen in het gebied en op die manier de rechten van bestaande bedrijven te respecteren en schade zoveel mogelijk te voorkomen. In hoeverre het mogelijk is om het bedrijf van cliënten van indiener in te passen in de veranderende omgeving is nog onderwerp van onderzoek. Vooralsnog is niet te zeggen of cliënten van indiener ook schade zullen ondervinden van de toekomstige plannen. Indien te zijner tijd blijkt dat de cliënten van indiener daadwerkelijk schade ondervinden van de nieuwe planologische

			situatie zal dit te zijner tijd op zijn eigen merites beoordeeld worden. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
9.	A	**Bruggen & bereikbaarheid veilinghaven** Er is sprake van het voornemen om een aantal fiets-voetgangersbruggen over het Merwedekanaal te realiseren. Helaas zijn in de ter visie liggende stukken in het Stadskantoor geen locaties te vinden en evenmin informatie over de te realiseren doorvaarthoogte. Deze is van belang voor de doorvaart van een aantal historische schepen met ligplaats in de Veilinghaven en met name voor het Statenjacht “De Utrecht”.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge vaste bruggen zijn daarbij niet voor de hand liggende oplossingen. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
	b.	**Doorvaarthoogte** De benodigde doorvaarthoogte voor het Statenjacht is dezelfde als die van de Liesboschbrug in geheven toestand, wij passen daar net onder. Deze hoogte is 5,90 meter. Het is dus van groot belang dat de nieuw aan te leggen bruggen deze hoogte krijgen, of dat er een beweegbaar deel in komt. Zonder een doorvaartmogelijkheid wordt de Veilinghaven voor “De Utrecht” onbereikbaar en daardoor minder aantrekkelijk.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge vaste bruggen zijn daarbij niet voor de hand liggende oplossingen. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
10.	a.	**Woningaantallen** Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Daar waar de juridische en	Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen

		planologische uitvoerbaarheid 6000 woningen als maximaal haalbaar acht, ambieert de Gemeente (en wellicht andere belanghebbenden, zoals projectontwikkelaars?) ruim 1,5 x zoveel woningen! In de stadsgesprekken vormden 'de ambities zoals gesteld in het ambitieweb gezonde verstedelijking' het vertrekpunt. In de Omgevingsvisie wordt op p. 60 als vertrekpunt plots 'hoogstedelijk milieu' genoemd en daaraan gekoppeld 'bouwen in hoge dichtheden, die alleen nog maar in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en pas onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld'. We verzoeken u aan alle belanghebbenden gemotiveerd te verhelderen en te concretiseren (in aantal woningen) wat het te hanteren vertrekpunt van de Gemeente nu is? Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie? Mocht dit niet zo zijn, dan verzoekt indiener om uitleg en onderbouwing hiervan richting alle belanghebbenden en -in dat geval- vanuit het juiste vertrekpunt opnieuw stadsgesprekken te organiseren	moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Drukte op Merwedekanaal** In de afgelopen 14 jaren is de belasting (en overlast) van het Merwedekanaal én Park Transwijk beduidend toegenomen. Vooral de recreatievaart (de zgn. rosé sloepen) en de steeds frequentere festivals met knetterharde muziek in Park Transwijk die tegen de woningen op de Merwedekade weerkaatst, zorgen voor alle omwonenden reeds voor een aanzienlijke overlast toename. Natuurlijk zal in de stad enige overlast geaccepteerd / getolereerd moeten worden, dat begrijpen we. Echter....binnen afzienbare tijd zal er ook een directe verbinding tussen het Merwedekanaal en de Utrechtse Singels en de Oude Gracht komen. Dit maakt de weg vrij om 'een rondje stad' te varen. Dit betekent een nog veel hogere belasting voor het Merwedekanaal dan nu al het geval is. Immers naar verwachting	Het Merwedekanaal is sinds de opening van het Amsterdam-Rijnkanaal een openbaar vaarwater dat vooral in gebruik is voor recreatieve en sportieve doeleinden. Voor de Utrechtse roeiverenigingen is het zelfs het enige beschikbare trainingswater in de stad Utrecht. Maar het roeien komt steeds meer onder druk te staan doordat de Merwedekanaalzone en de 2e fase Stationsgebied (Beurskwartier/Lombokplein) als prioritaire gebieden binnen de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU, 2016) tot ontwikkeling gebracht worden. In deze hoogstedelijke ontwikkeling zal de omgeving qua recreatie optimaal benut moeten worden om goed vorm te kunnen geven aan de uitgangspunten van gezond stedelijk leven. Hierbij wordt gekeken naar Park Transwijk en mogelijk nieuw aan te leggen parken maar

		zullen rondvaartboten, kanovaarders, recreatieboten, sloepen, evt. watertaxi's (van en naar de Jaarbeurs Merwedekanaalzijde) ook een 'rondje stad' willen gaan varen en er is en blijft maar 1 Merwedekanaal! Wat denkt u dat het toevoegen van nog eens 20.000 mensen aan dit gebied voor consequenties zal hebben? Mensen die natuurlijk -net als de huidige gebruikers- ook graag willen recreëren op of aan hetzelfde Merwedekanaal! Verzocht wordt in de vervolgstukken en in het onderzoek en/of in de onderzoeksvragen ook de gevolgen van de omschreven toekomstige plannen van de Gemeente en groepen (toekomstige) belanghebbenden mee te nemen!	ook naar het Merwedekanaal. Voor het kanaal wordt gestudeerd op meerdere (3-5) nieuwe bruggen voor langzaam verkeer, het parkachtig inrichten van de zone langs het kanaal, het anders vormgeven van de Kanaalweg en voorzieningen voor logistiek over het water ten behoeve van personenvervoer, afval en bevoorrading. Daarbij is het van belang dat bij het ontwerp van de herinrichting van de oevers en nieuwe bruggen ook rekening gehouden wordt met de functionele eisen die gelden voor het roeitrainingswater. Zie hiervoor ook de raadsbrief “Roeien op het Merwedekanaal”van oktober 2017. Ook zal het gebruik van het kanaal intensiever worden als gevolg van de planontwikkeling van het Jaarbeursgebied als onderdeel van het Stationsgebied. Naar verwachting zal het bevaren van het Merwedekanaal na 2022 verder toenemen wanneer, ter uitvoering van motie 2005/132 voor een bevaarbare Leidsche Rijn, een nieuwe waterverbinding tot stand zal komen tussen de Catharijnesingel – via de doorgetrokken Leidsche Rijn - naar het Merwedekanaal. Hierdoor wordt het mogelijk om rond te varen tussen het Merwedekanaal en de binnenstad. De gebruiksmogelijkheden van het Merwedekanaal agenderen wij ook in de gesprekken die wij met Rijkswaterstaat voeren over het eigendom en beheer van het Merwedekanaal. Wanneer bij deze ontwikkelingen geen rekening gehouden wordt met de inrichting van een goed functionerend roeitrainingswater dan zal in Utrecht niet meer getraind kunnen worden door de roeiverenigingen. Met dit vooruitzicht heeft de raad in de motie 2015/130 het college opgeroepen om te onderzoeken op welke wijze het kanaal behouden kan blijven als volwaardige ‘buitensportaccommodatie’ voor het roeien en om na te gaan hoe potentiële conflicten met andere gebruikers hanteerbaar gemaakt kunnen worden. Naar aanleiding van deze motie is in januari 2016 een bijeenkomst (“Plein”) georganiseerd over het Merwedekanaal waaraan vertegenwoordigers van alle huidige gebruikers (o.a. de drie roeiverenigingen, kleine botenclub Utrecht, zeeverkenners,

			woonbootbewoners, zeilschool Lombok, SUP-pers, de Utrechtse Kanoclub) hebben deelgenomen. Belangrijke conclusie is dat veel van het huidige gebruik prima naast elkaar kan bestaan zolang er onderling goede afspraken worden gemaakt. Daartoe is door de gebruikers een periodiek overleg ingesteld met als doel elkaar te informeren en de onderlinge afstemming te verbeteren. De zorg ligt nu vooral in de toekomst. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
	c.	**Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen** In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden. In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst. De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat: kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt) en enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice; zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing; Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-	Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Voor wat betreft de bebouwing is in de Omgevingsvisie deel 1 een eerste aanzet gegeven hoe er voor gezorgd kan worden hoe hoge dichtheid toch kan leiden tot een aantrekkelijk, groene stadswijk met een menselijke maat: samengestelde bouwblokken met autovrije, groene openbare ruimte Daarmee niet alleen uit woontorens bestaat als de Max of een stenig uiterlijk heeft als Parkhaven. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		box service en mogelijk tbv activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot; In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum, buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen; Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether; Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie. En dit alles allemaal op slechts 24-27 ha! Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen , waarvan volgens de Omgevingsvisie ook nog eens 15% van de bebouwing geen woningen zullen zijn. Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan voor een stad als Utrecht te ambitieus en te massaal is. Met een (huidig) inwonertal van zo'n 345.000 inwoners is Utrecht in geen geval te vergelijken met steden als Rotterdam (640.000 inwoners) en Amsterdam (ruim 850.000 inwoners)! Tijdens de stadsgesprekken werd 1 ding heel duidelijk: Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst of '4x Max torens' naast elkaar. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!	

	d.	**Bouwhoogte** De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied). De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd. Indieners zijn zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5 (juist door of vanwege 'de centrale ligging'). De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot. Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, is een maximale dichtheid van 50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5 toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 4 bouwlagen op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c
	e.	**Bruggen** In de Omgevingsvisie creëert de gemeente tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor

		Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. 5 bruggen op 1 km betekent elke 200 mtr een brug! Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving). Daarnaast zullen hondenbezitters eenvoudig de bruggen over kunnen gaan om hun hond in het Merwedeplantsoen te laten poepen. Een plantsoen waarin (jonge) kinderen spelen en waar de poepoverlast al geruime tijd onder alle belanghebbenden een (onopgelost) bestaand probleem is dat de nodige wrijving en irritaties oproept. Om nog maar niet te spreken over de te verwachten parkeeroverlast in Rivierenwijk, omdat de nieuwe bewoners die een auto bezitten via de bruggen heel eenvoudig in Rivierenwijk kunnen en zullen parkeren. Op de informatie/inspiratieavonden is tenslotte gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, juist omdat dit een recht stuk zonder obstakels is! In de visie gaat u nu juist nieuwe obstakels opwerpen! Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen	onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge bruggen en tunnels zijn daarbij niet direct voor de hand liggende oplossing vanwege de lange hellingen die hiervoor nodig zijn en juist een barrière zullen gaan vormen in de aanliggende wijken. Zie beantwoording zienswijze 1a

		en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg. Onderzoek de mogelijkheid voor de bouw van een (fiets)tunnel onder het Merwedekanaal die (bijvoorbeeld) aansluiting geeft op de Waalstraat. Tunnels geven minder overlast voor alle betrokkenen, terwijl de wijk op deze manier wel meer ontsloten wordt.	
	f.	**Woonboten/woonarken** In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Op geen enkel plaatje is een woonboot te zien. Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit het oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn al jarenlang gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is. Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Verzocht wordt om in de uitwerkingsplannen c.q. deel plannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden	In de visie zal nadrukkelijker aandacht worden besteed aan de woonbootbewoners In de visie zal benoemd worden dat het Merwedekanaal ook functie vervult voor woonboten. Er wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de nieuwe verbindingen over het kanaal voor o.a. de woonboten. Zie beantwoording zienswijze 1a en 1b.

		met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer. Als er-in het slechtste geval- dan toch besloten zou worden om 1 brug te bouwen, benut dan de bestaande grotere tussenruimte(s) voor de bouw ervan, opdat woonboten hier geen nadelige effecten van ondervinden.	
	g.	**Bouwperiode** Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden. Gemeente heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Stel beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken en laat woonbootbewoners hierin meedenken/meepraten.	Zie beantwoording 2 f
	h.	**Ontwikkelingsstrategie** Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen. Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.	Zie beantwoording 1 b
	i.	Tot slot nog enkele vragen: Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling. Vraag 1: Wat houdt dit in?	De vragen 1 t/m 3 zijn reeds beantwoord onder zienswijze 2, onder h, waarnaar wij verwijzen. Met betrekking tot de resterende vragen:

		Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren? Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten? Vraag 4: Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie? Vraag 5: Wat zijn de (juridische) gevolgen wanneer een (toekomstige) woonwijk wordt aangemerkt als 'hoogstedelijk' milieu?	Beantwoording vraag 4: De opgave voor het aantal woningen dat de gemeente in de MWKZ wil realiseren vloeit voort uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht, die ten grondslag lig aan deze verstedelijkingsopgave. Dit is ook de insteek van de Stadsgesprekken geweest. Beantwoording vraag 5: De omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone is een document dat straks onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie Utrecht. Als zodanig is de gemeente gebonden aan dit beleid. Een hoogstedelijke gebied kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Het gaat globaal om een gebied binnen fietsafstand (10 minuten, 1 tot 3 kilometer) van een intercity station. In het gebied zijn veel functies op een klein oppervlak te vinden: wonen, winkels, kantoren, voorzieningen en infrastructuur. Voorbeelden zijn historische binnensteden, een modern citycentrum en een kantorencentrum gemengd met stedelijke functies.

11	a.	**Woningdichtheid en bouwoverlast** Als bewoners van deelgebied 5 ligt (Kanaalweg 21), met de meeste ontwikkelingen die in deze visie gepland zijn indieners blij dat de tippelzone uiteindelijk weggaat en dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden aangepakt. Echter indieners krijgen er een schokkend gevoel bij dat het gebied rondom hun huis voor jaren lang een enorme bouwput wordt. De dichtheid van de bebouwing die op de sfeerimpressie-afbeelding op pagina 80 staat, geeft een horrorbeeld weer. In het document konden indieners helaas niet vinden op welke termijnen deze visie is gebaseerd. Zij kunnen zich niet voorstellen dat onze buren en wij zelf, of onze huurders, jarenlang in het midden van een bouwterrein gaan wonen.	Zie beantwoording 2 f
	b.	**Cultuurhistorische Waarden** Verder lezen indieners in dit document dat hun huizen wel tot cultuurhistorische gebouwen zijn toegewezen. Zij zijn blij hiermee, want het stuk rond en naast onze huizen, inclusief het Mobach-complex, is inderdaad een bijzonder mooie plek met veel historische waarde, die zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat moet worden behouden. Al bijna 90 jaar zijn onze voorgangers, zijzelf en onze buren een mooie en groene oase in dit gebied aan het creëren en onderhouden. Het zou enorm jammer zijn als alles ernaast wordt dichtbebouwd.	In de Omgevingsvisie is als kader opgenomen: gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden. Het Mobach-complex als rijksmonument valt daar ook onder. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Bouwhoogte & Privacy** Indieners lezen op pagina 35: "...nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal bestaat uit minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen; incidenteel zijn 10 bouwlagen toegestaan." Verzocht wordt om deze plannen niet in de omgeving van de huizen van indieners toe te passen. Onze huizen bestaan uit maximaal 3 lagen. Al 4 lagen van nieuwbouw zal onze privacy en het zonlicht van onze tuinen wegnemen.	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c.

		Alles wat nog hoger is, zal de woonsfeer, het karakter en het historische beeld van dat stukje mooie en oude bebouwing aan het Merwedekanaal vernietigen.	
12	a.	**Bruggen** Indiener woont in Rivierenwijk en maakt zich vooral zorgen over de in de visie verwoorde ambitie voor een fijnmazig langzaamverkeersnetwerk, waarbij de visie voorziet in drie bruggen over het Merwedekanaal tussen de Balijebrug en Socratesbrug. Dit betekent een brug om de tweehonderdvijftig meter! Indiener vindt dat deze verbindingen/bruggen onnodig zijn.	Zie beantwoording vraag 1a.
	b.	**overlast** Mensen uit plangebied 5 laten hun hond uit, lopen een rondje over de nieuwe bruggen langs de groenstrook van het Merwedeplantsoen en laten hun hond daar uit. Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook neemt zwerfafval toe, dat uiteindelijk het water inwaait. Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook dan is er minder privacy voor woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade, minder rust in het plantsoen en meer geluid. Dit betekent aantasting van het woongenot. Hoge woontorens veroorzaken overlast door wind, zoals ook op het fietspad voor de Rabobank aan de Croeselaan het geval is, soms in zeer extreme vorm. Extra windbelasting op de gevels van de drijvende objecten is onwenselijk.	Het Merwedekanaal en het groen daarlangs zal met de groei naar meer dan 400.000 inwoners een nog belangrijkere recreatieve functie voor de stad gaat vervullen. Wat de impact hiervan is wordt nog nader onderzocht. Voor dit zijn verschillende onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de huidige gebruikers. Echter, het is onvermijdelijk dat mensen in een drukke stad soms enige overlast van elkaar ondervinden. Het voorkomen van overlast en vervuiling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van burgers en overheid. Overlast moet aangepakt worden als die zich voordoet De Groenstrook aan de Merwedekade is een openbare groenstrook dus iedereen mag daarvan gebruik maken. Aan de overkant van het kanaal wordt ook voorzien in een groenstrook waarvan de woonbootbewoners en de bewoners van Rivierenwijk op hun beurt weer gebruik van kunnen maken. Voor de huidige bewoners nemen de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het groen dus ook toe hetgeen het woongenot weer ten goede zal komen. In de Omgevingsvisie (blz 62) is een aanzet gegeven hoe toekomstige

			bebouwing er uit zou kunnen zien en waar het aan moeten voldoen. Goede bezonning en een aantrekkelijk (windhinderarm) omgeving is daarbij is essentieel. In de Omgevingsvisie is bezonning wel nadrukkelijk genoemd maar het tegen van windhinder niet. Voorgesteld wordt in de omgevingsvisie dit aspect ook op te nemen. De zienswijze leidt tot aanpassing van de visie voor wat betreft het opnemen van windhindereisen in relatie tot de omgeving van hoge gebouwen en het maken van verblijfsplekken opgenomen in de Omgevingsvisie.
	c.	**fietsroutes** Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je midden in plangebied 5 woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof wilt t.o.v. een nieuwe route via een brug ter hoogte van Zuiderzeestraat/Zijldiepstraat? Vanuit het midden in plangebied 5 fiets je nu via de Balijebrug en Croesestraat naar station Vaartsche Rijn en verder naar de Uithof. De wegen op deze route zijn recht en grotendeels geasfalteerd. Via deze route is er maar één knooppunt nl. het kruispunt Balijelaan/Rijnlaan, met veilige verkeerslichten. De route via een nieuwe verbindingsbrug levert beperkingen op, nl. minder fietssnelheid door: wegdek bestaande uit klinkers, vele bochten want je fietst dwars door de straten van de Rivierenwijk en je moet vaker oversteken (zonder verkeerslichten). De kans op ongevallen is groter. Via deze route kom je langs twee knooppunten (Rijnlaan met Zuiderzeestraat dan wel Zijldiepstraat en het ergens oversteken van de Jutfaseweg). De afstanden van beide routes lijken indiener nagenoeg gelijk. Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je in de buurt van Max woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof moet? Vanuit Max fiets je nu via de	De meerwaarde van langzaam verkeerbruggen over het kanaal is drieledig: • Bereikbaarheid van voorzieningen in MWKZ voor Rivierenbuurt en vice versa, bijvoorbeeld het Merwedepark en horeca • De kwaliteit van de bestaande fietsroutes staat onder druk wanneer geen capaciteit wordt toegevoegd. Door de wachttijden bij het kruispunt Rijnlaan/Balijelaan zal het aantal wachtende fietsers hier toenemen inclusief de rijtijd. • De belangrijkste vertragingspunten voor fietsers zijn verkeerslichten. De nieuwe route met brug leidt vanuit het midden van deelgebied 5 tot een reistijdverkorting van 20% ten opzichte van de huidige routemogelijkheden richting Vaartsche Rijn (ter hoogte van Zuiderzeestraat met Fietsrouteplanner). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		Socratesbrug en Jutfaseweg, dit zijn rechte geasfalteerde routes, met twee keer een knooppunt met verkeerslichten. Deze route gaat sneller dan afsnijden via een nieuwe brug bij de Zuiderzeestraat of Zijldiepstraat, mede om genoemde argumenten hierboven. Wanneer je naar Centraal Station wilt fiets je via de Balijebrug en Croeselaan of fiets je langs het kanaal en de Koningin Wilhelminalaan en Croeselaan, hiervoor is dus geen enkele nieuwe brug nodig.	
	d.	**boodschappen doen** Stel, er komt een brug ter hoogte van de Waalstraat. De Waalstraat verbindt plangebied 5 via de Oranjebrug met winkelcentrum Smaragdplein in Hoograven en eventueel met station Vaartsche Rijn/Uithof en Rotsoord. Wordt door bewoners Merwedekanaalzone Smaragdplein bezocht voor boodschappen doen wanneer plangebied 5 zelf voorziet in voorzieningen voor boodschappen? Wanneer behoefte is aan boodschappen doen buiten plangebied 5, kan ook uitgeweken worden naar de winkelcentra Kanaleneiland en 't Goylaan in Hoograven. Deze winkelcentra liggen net zo ver verwijderd als Smaragdplein. Winkelcentrum Kanaleneiland heeft bovendien een grotere diversiteit aan winkels.	De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	'**forens'-parkeren**	

		Los je het de-stimuleren van het gebruik van de auto op door meer verbindingen aan te leggen over het Merwedekanaal? Of stimuleer je juist parkeren in de Rivierenwijk? De Amstelstraat waar het gratis parkeren ligt honderdvijftig meter van de Waalstraat waar het betaald parkeren is. 'Forensen' komen per fiets en parkeren gratis hun auto deze straat parkeren. Om 19:00u is regelmatig geen parkeerplek over in de buurt van de woning van indiener. Wanneer plangebied 5 autoluw is, werk je middels bruggen juist 'forens-parkeren' in de Rivierenwijk in de hand? Plangebied-5-bewoners parkeren hun auto aan de Merwedekade, pakken hun fiets, nemen de nieuwe brug en zijn binnen twee minuten thuis. Dit zou kunnen betekenen dat de hele Rivierenwijk over moet op betaald parkeren, welke bewoner staat daar op te wachten? En wat wordt de impact aan verkeersbelasting op de Rijnlaan hierdoor? Wat wordt de impact van verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg na de realisatie van negenduizend woningen? Deze twee ontsluitingswegen van de Rivierenwijk zijn niet onderzocht in de MER.	Uit de MER beoordeling is naar voren gekomen dat voor de ambitie van negenduizend woningen aanpassing van beleid nodig is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. Dit zal altijd een samenhangend pakket zijn. Alléén het verbeteren van fiets en OV verbindingen leidt niet tot de gewenste reductie van autoverkeer. Alléén een stringente parkeernorm zal tot overlast in omliggende wijken leiden. Nader onderzoek geeft richting aan de invulling van het samenhangend maatregelenpakket voor zowel binnen de wijk als naastgelegen wijken, zie tevens de beantwoording bij zienswijze 5e. De Rijnlaan is in de MER beoordeling wel meegenomen (pag. 11 deel B). De Jutfaseweg heeft geen doorgaande functie voor autoverkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	**Groenstrook** Hoe wordt horizontale ruimte gecreëerd voor bruggen en brugvoeten bij een aaneengesloten lijn van eenenveertig woonboten naast elkaar? Tussen de woonboten zit telkens minimaal vijf meter (is verplicht gemeentelijk beleid). Deze ruimte zorgt voor privacy en kan als brandveilige afstand worden gezien. Moeten woonboten opschuiven? Dan wordt dus ingeleverd op privacy en het gevoel van vrij wonen, vrij wonen aan het water, in een groene omgeving in stedelijk gebied. Opschuiven betekent ook: de tuinen, hekwerken, beplantingen, beschoeiingen, opstallen, dukdalven o.i.d. waar de woonboten aan vastgemeerd liggen, nutsvoorzieningen of aansluitingen	Het maken van verbindingen over het water kost ruimte, waarvoor woonboten ter plaatse moeten wijken. De gevolgen hiervan voor de woonbootbewoners wil de gemeente graag met hen bespreken. Hiervoor is de gemeente van plan op korte termijn een eerste afspraak te maken met de woonbootbewoners. In de Omgevingsvisie is hierover een onderzoeksvraag opgenomen, maar er wordt voorgesteld de onderzoeksvraag aan te scherpen door de woonboten apart te nemen: "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer" (zie beantwoording zienswijze 1a) In dit onderzoek zullen ook de aspecten die in de zienswijze worden

		naar de woonboot, verhardingen en die als paadjes over de groenstrook van oever naar straat. Wie draait op voor deze kosten? Een brug bouwen betekent ook het kappen van de mooie, grote, oude bomen, iets wat niet strookt met de visie. Kap betekent niet alleen inloveren op de kwaliteit van recreëren en vermindering van biodiversiteit, temperatuur regulering, opname fijnstof, waterberging en opvang C02, maar ook is er minder plaats voor vogels, vleermuizen en andere beestjes. Net zoals de aanblik van een bouwwerk als een brug op een groenstrook niet strookt met de visie, de groenstrook aan het Merwedeplantsoen moet vooral groen zijn en blijven! De visie noemt het Merwedeplantsoen een 'identiteitsbepalende verschijningsvorm', die alleen behouden kan blijven wanneer niet nog eens bouwwerken als bruggen met bijkomstige verharding worden toegevoegd. Hoe hoog moet een brug worden en wat betekent dit? De woonboten mogen niet hoger zijn dan 4 meter vanaf waterlijn. Wanneer een brug ook die hoogte heeft of hoger moet worden, betekent dit ook inleveren op privacy. Fietsers en voetgangers kijken vanaf de brug de tuinen in en leveren het nodige geluid.	aangehaald (zoals de aspecten rond het 'opschuiven' van voorzieningen / infrastructuur, groen, hoogte van bruggen en privacy) een plek moeten krijgen bij de beantwoording.
	g.	**Duurzaamheid** In de visie worden woontorens gebouwd van tien tot drieëntwintig (dit is respectievelijk dertig en zeventig meter hoog!) bouwlagen. Met dergelijke bouwhoogtes wordt ingeleverd op privacy, zon, lichtinval en het uitzicht op de lucht. Veel woonboten hebben zonnepanelen, minder zon door hoge bebouwing betekent minder energie opwekking en dus hogere energiekosten. Bewijs hiervan zien we al door de schaduw van de woontorens van Max. Wie draait op voor de maandelijkse extra energie kosten vanwege schaduw door hoge woontorens? Dit strookt niet met de visie waarbij ambities als duurzaamheid	In de Omgevingsvisie wordt in tegenstelling tot de Europalaan niet gekozen voor een stedelijke wand, maar meer een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz. 63). Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Voor de Europalaan is specifiek aangeven welke aspecten daarbij betrokken moeten worden, maar voor de Merwedekanaalzone (nog) niet. Het is logisch om voor de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde ook de

		een prominente rol heeft.	bezonnings- en windhindereisen alsmede de ruimtelijke en beeldkwaliteitseisen te betrekken in relatie tot de woonboten en de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook hier geldt de menselijke maat is daarbij een uitgangspunt. Dit wordt meegenomen bij de onderzoeksvraag in de omgevingsvisie; de eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht.
	h.	**Hiaten in visie** In alle tekeningen in de omgevingsvisie staat geen enkele keer een woonboot getekend. Er is geen enkele foto van woonboten opgenomen in de referentiebeelden. En dat terwijl de woonboten naast de roeiers HET markante gezicht zijn van het oostelijke gedeelte van het Merwedekanaal! In de visie of de MER komt het woord woonboot (en dus vaste bewoners) nog minder voor dan het woord roeiers (incidentele sporters). 'Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste De Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebied, maar er zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur.' In de MER staat niets beschreven over impact op de infrastructuur van de Rivierenwijk (met name de impact verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg)	De constatering van indiener is terecht, dat de woonboten maar zeer beperkt in de Omgevingsvisie worden genoemd. De Omgevingsvisie zal op in tekst en beeld op dit punt worden aangepast. Zie de beantwoording bij zienswijze 1a. Daarnaast zal er door de gemeente een klankbordgroep worden ingericht met bewoners van de woonboten. Zie antwoord 1 b.
	i	**Alternatief** Heeft iemand gedacht aan een tunnel? Of een pontje? Het gaat volgens de planvisie alleen om verbinding van de Rivierenwijk met plangebied 5 en (park) Transwijk/Kanaleneiland. Is recreëren ook beleven? Zoals een pontje pakken.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge bruggen en tunnels zijn daarbij niet direct voor de hand liggende oplossing vanwege de lange hellingen die hiervoor nodig zijn en juist een barriere zullen gaan vormen in de aanliggende wijken.

			Een pontje is uit recreatief oogpunt aantrekkelijk, maar de verbindingen hebben vooral een functie in het dagelijks gebruik en dan leidt stimuleert een pontje niet om de auto te laten staan. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autovrije wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	j.	**Vergelijk** Wanneer indiener de verbinding tussen de wijken Rivierenwijk en plangebied 5 vergelijkt met de verbinding tussen Rivierenwijk en Hoograven, dan vindt hier verbinding plaats op drie punten nl. bij de Vondelbrug (bij de Vondellaan), Oranjebrug (bij de Waalstraat), Hoogravensebrug (bij 't Goylaan). De afstanden tussen deze bruggen zijn vijfhonderdvijftig respectievelijk zevenhonderdvijftig meter. Het in 2012 door Rivierenwijkers ingediend plan voor een brug over de Vaartsche Rijn (parallel aan de Jutfaseweg) ter hoogte van de Croesestraat is tot op heden nooit goedgekeurd. Wat ik logisch vind! De afstand tussen Vondellaan en Croesestraat is tweehonderdtien meter, vergelijkbaar dus met de afstand tussen de bruggen uit het stedenbouwkundig ontwerp voor plangebied 5. Rotsoord is in oost-west-richting prima te bereiken via de Vondelbrug en Oranjebrug.	Bouwen in hoge dichtheid vereist een andere aanpak van de mobiliteit voor eigen gebruik. Dat mensen van buiten een aantrekkelijk gebied (ook met weinig verbindingen) wel weten te vinden speelt daarbij minder een rol. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autovrije wijk. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren.

		Rotsoord dat als voorbeeld kan dienen voor de Merwedekanaalzone is een krachtig ontwikkeld gebied, met inmiddels veel horeca, behoud van cultureel erfgoed, wonen, educatie (HKU), vernieuwende en creatieve bedrijvigheid, cultuur (Tivoli De Helling) en recreatie (o.a. kinderboerderij en park Tolsteegplantsoen). Rotsoord heeft geen brug nodig om bereikbaar te zijn, Rotsoord wordt bezocht vanwege de kracht van het gebied met haar mix aan functies! Rotsoord dient als 'verbinder' voor de hele stad. Is het dit ook niet wat andere grote steden hebben? Denk aan de Markthal in Rotterdam, het Van Nelle-gebied en de Kop van Zuid, gebieden die elk uit elkaar liggen en die aantrekkelijk zijn vanwege hun eigen identiteit/kracht.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	k.	**Bewegen** Zijn er Utrechters die ooit hebben geklaagd over dat bijvoorbeeld de Praxis aan de Europalaan slecht per fiets bereikbaar is vanuit oosteiijk gelegen gebieden? Zoals klachten over 'we moeten omfietsen'? Er zijn twee bruggen die duizend meter uit elkaar liggen, waar hebben we het over? Bewegen en een rondje (zoals het Lint in Leidsche Rijn) sporten is een belangrijke kernwaarde van de visie. Wanneer een brug wordt aangelegd is geen sprake meer van een rondje beweging, maar van afsnijden. Een kilometer groenstrook is juist een mooie afstand voor sport en bewegen.	De Merwedekanaal wordt van een bedrijfsterrein een gemengd woongebied met ca . 20.000 inwoners. Dat is een heel andere situatie dan nu. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over

			water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Nedereindseplas. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
13.	a.	Deze zienswijze is vrijwel gelijkluidend aan zienswijze 5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 5.
14.	a.	**Vergelijking met eerder beleid** Het gebied Merwedekanaalzone genoemd in de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030 uit 2004 en de ruimtelijke visie op de Merwedekanaalzone uit 2005 en de kaders voor ontwikkeling hierin zijn dan ook opgesteld in goed overleg met onder meer het SUWO en de woonbootbewoners. Kaders die concreet uitgewerkt zijn in beleid voor o.a. de bouwhoogtes langs het kanaal; van 3 tot 6 lagen aan de kanaal zijde, 8- tot 12 woonlagen aan de kant van de Europalaan. Kaders die tot op heden consequent zijn doorgevoerd. Het meest recente voorbeeld is het project Together (Lux en Pax), maar ook in de gelaagde opbouw van bijvoorbeeld het plan Wilhelminawerf is dit, beiden gezien vanaf het kanaal, terug te vinden.	De kaders in de ruimtelijke visie op de Merwedekanaalzone uit 2005 zijn gebaseerd op de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030, waarbij in het gebied gedacht werd aan de bouw van ca 4000 woningen. Ook ging de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030 uit van de bouw van Rijnenburg. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht maakt Utrecht een omslag door haar woningbehoefte binnenstedelijk op te vangen. De aanwijzing van de Merwedekanaalzone als prioritair gebied voor de bouw van 6.000 tot 10.000 woningen heeft dan ook geleid tot andere kaders, waaronder ook de bouwhoogte. Overigens wordt in de Omgevingsvisie grotendeels vast gehouden aan de oorspronkelijke gedachte. Hoger aan de Europalaan en lager aan de Merwedekanaalzone. De Europalaan heeft een stedelijk karakter in de vorm van een dichte bebouwingwand. Deze is minimaal 6 lagen hoog. In de omgevingsvisie is bebouwing mogelijk tot 23 lagen (vergelijkbaar met Max) Voor de Merwedekanaalzone wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van voor alsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. In de Omgevingsvisie is als onderzoeksvraag opgenomen om nadere eisen te kunnen te stellen aan de bebouwing. Voor de Europalaan en de Merwedekanaalzone is aangegeven welke aspecten daarbij worden betrokken. Zie ook de beantwoording van zienswijze 2c

	b.	**Herstellen overlegstructuur** De omgevingsvisie Merwedekanaalzone (ruimtelijke agenda) die nu ter inzage ter inzage is gelegd wordt gezien als een gedeeltelijke actualisering van de visie uit 2005. Echter, de samenwerking zoals hiervoor beschreven is ondanks verzoeken van onze kant, vanuit de gemeente geen nieuw leven ingeblazen. Dit terwijl de gemeente zelf in de notitie "Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone" schrijft dat belangengroepen als bewoners, gebruikers, roeiers en woonbootbewoners betrokken zijn bij het ruimtelijke ordeningstraject en geraadpleegd zullen worden. Het SUWO vraagt daarom om herstel van dit permanente overleg. Permanent overleg dat ook de bewoners op de oever in Parkhaven, aan het Merwedeplantsoen en de Merwedekade moet omvatten. Met het herstellen van de overlegstructuur met de bewoners langs en op het kanaal kan de gemeente genoemde raadpleging serieus invullen en voor de komende jaren, waarin de plannen verder ingevuld en uitgevoerd worden, uitvoering geven aan de Utrechtse Participatiestandaard en zich verzekeren van een positieve gesprekspartner.	Zie antwoord 1b. In overleg met de belangengroepen zal de gemeente bekijken welke overlegstructuren gewenst zijn. Bijvoorbeeld 1 grote klankbordgroep met een afvaardiging per belangengroep, of juist een aantal overlegstructuren (klankbordgroepen) met verschillende thema's.
	c.	**Aandacht voor de woonbootbewoners** In het woonbotenbeleid van de gemeente Utrecht uit september 2007 worden woonboten genoemd als volwaardige woonvorm. Sinds 2016 zijn woonboten woningen in de zin van de Woningwet. Tot onze teleurstelling wordt in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone welgeteld tweemaal melding gemaakt van woonboten. Boten, in de op zich terechte opsomming tussen andere (recreatieve en sportieve) gebruikers. Maar nergens als woning laat staan dat er gesproken wordt over of met de bewoners.	Zie antwoord bij zienswijze 1a en 1b.

		Realiseert u zich dat als gevolg van de 3 ingetekende bruggen (hierna uitgewerkt) ligplaatsen zullen worden opgeheven en boten verplaatst of uitgekocht zullen moeten worden? Wethouder Jansen heeft reeds aangegeven ook aan oplossingen gedacht te hebben maar van concrete oplossingen, los van het feit dat het SUWO tegen het opheffen van iedere ligplaats is, is ons niets bekend. Als belangenorganisatie kunnen wij onze leden op cruciale punten nu niet toereikend ondersteunen.	
	d.	**Bruggen** Eigenlijk zou het overbodig moeten zijn de ingetekende bruggen over het Merwedekanaal hier te noemen. Echter de wijze waarop en de frequentie waarmee keer op keer met pennenstreken onrust onder bewoners van de daar liggende woonboten wordt gecreëerd, dwingt ons de raad te vragen in de communicatie hier uiterst zorgvuldig en proactief mee om te gaan. Inderdaad de bruggen zitten niet in de MER maar wel in de Omgevingsvisie en zijn daarmee indicatief voor het beleid dat vastgesteld wordt met deze visie. Daarom vragen wij ons af of de gemeente niet geleerd heeft van de perikelen rond het bestemmingsplan Wilhelminawerf? Ons als gebruikers heeft het in ieder geval bij elkaar gebracht en een permanent gebruikersoverleg Merwedekanaal is reeds opgericht. Het instellen permanente overlegstructuur door de gemeente met alle gebruikers van het Merwedekanaal is daarmee eenvoudig te realiseren en vanzelfsprekend wil het SUWO ook hierin een initiërende rol spelen.	Bij het punt 14a wordt – ook door de indiener – geconstateerd dat er sprake is van een omslag en een wijziging van beleid door in de Merwedekanaalzone substantieel meer woningen te bouwen. Dat heeft consequenties op heel veel terreinen en dat vraagt op heel veel terreinen een wijziging van beleid. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardloopommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Nedereindseplas.

			Met betrekking tot de communicatie en verdere visie vorming omtrent de bruggen verwijzen wij naar de beantwoording bij zienswijze 1a en 1b.
		Brug bij het Heycopplantsoen In het bijzonder willen wij nog uw aandacht vragen voor de brug bij het Heycopplantsoen. Wethouder Geldof heeft uw raad reeds toegezegd dat een eventuele, door het SUWO en omwonenden ongewenste en onnodig geachte, extra brug niet ten koste van de bestaande ligplaatsen (Merwedeplantsoen 3 en 5) zal gaan en heeft met de op verzoek van de raad uitgevoerde technische haalbaarheidsstudie reeds aangetoond dat een alternatieve inpassing mogelijk is, maar ook hier is de eerder genoemde pennenstreek blijven staan.	Zie 14 d
	e.	**De Visie** Utrecht kiest met ambitie voor de grootste Nederlandse binnenstedelijke inbreiding, de Merwedekanaalzone, waarbij uitgegaan wordt van gezonde duurzame stedelijke ontwikkeling. Veel mensen willen in Utrecht komen wonen en veel Utrechters willen hier blijven wonen en zoeken een woning passend bij hun (volgende) levensfase. Daar kan en zal de Merwedekanaalzone zeker een rol in kunnen vervullen. Maar over hoeveel woningen gaat het nu? De ambitie van de gemeente in de raadsbrief bij bovengenoemde stukken spreekt van MEER dan 10.000, de (oplegnotitie) MER spreek van max 9.000 woningen mogelijk maken, met dien verstande dat 6.000 maximaal haalbaar is in hoge dichtheid, gezien staand beleid, (pag. 7 omgevingsvisie). Als gevolg van de verdichting met bijhorende hoogbouw en stijgende inwoneraantallen zal de leefomgeving van de huidige bewoners op en aan het kanaal verregaand negatief beïnvloed worden. De broodnodige duidelijkheid over waar en hoe de impact van de plannen in de uitvoeringsfase het grootst zal zijn blijft nu jaren lang	In de MWKZ zijn 1649 gerealiseerd of in aanbouw. Het gaat om Campus Max (980 woningen), Pax en Lux (257 woningen), Vliegend Hertlaan 1 (245 woningen) en het in ontwikkeling zijnde project Wilhelminawerf (167 woningen). Deze projecten behoren tot het autonoom programma en zijn geen onderdeel van de Omgevingsvisie / MER. In de Omgevingsvisie en de MER gaat het om 6000 met de mogelijkheid om van 9000 woningen. In het totaal gaat het dus 7640 tot 10640 woningen in de MWKZ. De MER geeft aan dat 6000 woningen (incl het autonome programma 7640) mogelijk is op basis van bestaand beleid. Om 9000 woningen mogelijk te maken (incl het autonome programma 10640) mogelijk te maken is nader onderzoek nodig naar verder gaande en vernieuwende mobiliteitsconcepten, (zoals Mobility as a Service, anders omgaan met parkeren, mobiliteitsconsessies en (en mogelijk een tram) en aanpassingen in de infrastructuur (zoals de kruispunten op de Europalaan en de aansluiting op de rijksweg A12). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		onduidelijk.	
	f.	**MER** Het milieubelang wordt door de gemeente terecht gekoppeld aan de planvorming. De MER is beter gezegd voorwaardelijk aan het vervolg. Maar uit de stukken blijkt naar onze mening eerder het tegenovergestelde. Het opstellen van een deze MER in deze fase van de planontwikkeling kan goochelen met getallen genoemd worden. City Campus max, wordt nu bestempeld als bestaand en ontwikkelingen als de Wilhelminawerf als autonoom terwijl de gemeente zelf schrijft dat met een vastgestelde MER en ruimtelijke agenda de voortgang van projecten als Wilhelminawerf geborgd wordt. Als we nu de aantallen woningen genoemd in de omgevingsvisie koppelen aan de in onze ogen te beperkte MER we op een nieuw aandachtspunt De MER gaat uitsluitend over de Merwedekanaalzone. Waar worden de milieu effecten op de bestaande bebouwing en leefomgeving van huidige bewoners op en langs de Merwedekanaalzone benoemd? Zou de onderbouwing niet uitgebreid moeten worden? Wij vragen dan ook om buiten en over de grenzen van het plangebied te kijken, en niet alleen het aspect verkeer verregaand uit te werken. In de door de gemeente te inzage gelegde documenten wordt uitgebreid ingegaan op de toekomstige duurzame leefomgeving die men wil realiseren. Woorden als bezonning, groene leefomgeving, buiten recreatie, speelvoorzieningen en energie neutraal worden veelvuldig gebruikt. Elementen die stuk voor stuk aan de andere kant van kanaal aanwezig zijn maar door de planontwikkeling aangetast of teniet worden gedaan.	Met het MER worden de ruimtelijke belangen gekoppeld aan de milieubelangen. Voor het afbakenen van het onderzoek wordt een verschil gemaakt tussen bestaande gebouwen, autonome ontwikkelingen waarover in een eerder stadium al besluiten zijn genomen en de geplande ontwikkelingen. Voor de Wilhelminawerf is in november 2016 een ontwikkelingsbestemmingsplan vastgesteld dat echter nog niet onherroepelijk is en nog niet geleid heeft tot concrete nieuw bouw. Desalniettemin stamt de besluitvorming hieromtrent van voor het MER en daarom is het als autonome ontwikkeling meegenomen. De MER gaat uitsluitend over de Merwedekanaalzone echter er wordt in het kader van een MER wel degelijk ook over de grenzen van het gebied gekeken. Het MER geeft aan dat bij de realisatie van 6000 woningen in een autoluw scenario de Milieugevolgen voor de omgeving beperkt zijn. Dit neemt niet weg dat huidige bewoners de ontwikkelingen als ingrijpend zullen ervaren omdat het gebied een geheel ander uiterlijk zal krijgen. Daarom wil de gemeente de verdere invulling van het gebied ook samen met belanghebbenden en omwonenden verder vorm geven. Ook bij de verdere uitwerking zullen regelmatig stadsgesprekken worden georganiseerd. Dat de gemeente in de Merwedekanaalzone een groene duurzame leefomgeving wil realiseren betekent niet dat het gebied aan de overkant vergeten zal worden. Het is onvermijdelijk dat een transformatie op dit schaal niveau “iets” doet met de omgeving. Het gaat er om dat er na realisatie van de plannen onder de lijn en op stedelijk in de MWKZ en omgeving niveau een overwegend positief resultaat neergezet kan worden, te weten een stadsdeel waar mensen graag wonen en verblijven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

	g.	**Theorie en praktijk** Met de visie en de MER is nl ook bestemmingsplan Defensieterrein ter inzage gelegd en dit geeft ons de mogelijkheid om u te laten zien waartoe een soms zeer theoretische visie in de praktijk toe kan leiden. De hoogbouw (meer dan 4 lagen heeft zoals de gemeente zelf ook schrijft negatieve consequenties als gevolg van schaduwwerking. Het hoogte accent waarvan nut en noodzaak niet door de gemeente wordt aangetoond en die met bijv. Villa Jongerius en de Schoorstenen van Eneco als bestaande 'landmark' overbodig is heeft de meeste impact. Deze schaduwwerking is zowel van toepassing op de bebouwing in Parkhaven, het gebruik van het Heycopplantsoen, ligplaatsen woonarken Merwedeplantsoen als ook het recreatieve gebruik van de groene zone langs het kanaal. Het hoogte accent aan het Merwedekanaal mag 35 meter worden. Echter 41 meter is een meer reële inschatting. Dit hoogte accent is gesitueerd naast het gemeentelijk monument, de schoorstenen van de HWC, deze zijn exact 41 meter hoog. Schoorstenen waarop het zicht blijkens de beantwoording van de zienswijze bestemmingsplan Wilhelminawerf wordt belemmerd, maar, aldus de gemeente, van de andere zijde zichtbaar blijft. Met deze omgevingsvisie (zo ook uitgewerkt in het bestemmingsplan defensieterrein) wordt dit dus alsnog teniet gedaan. Een hoogte accent waarmee ook de cultuurhistorische waarde van het kanaal en de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.	In de Omgevingsvisie wordt langs het Merwedekanaal een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz 63) voorgesteld. Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Vooralsnog is genoemd, omdat ook als uitwerkingsvragen (blz 35) is de eisen voor de bebouwing in beeld te brengen. gebracht. Niet specifiek genoemd in de Omgevingsvisie, maar daarbij wordt in detail gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs het Merwedekanaal en op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Dit geldt zowel voor de effecten van de maximale basishoogte als de effecten van de hoogte-accenten. Ook wordt daarbij gekeken naar de effecten van de hoogtebouw op de schaal van de stad. Er wordt voorgesteld in de Omgevingsvisie specifiek op te nemen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de Omgevingsvisie. Naar aanleiding van de zienswijzen voor het Defensieterrein is uitgebreider onderzoek gedaan naar de effecten van schaduwwerking van de nieuwe bebouwing in het plangebied. (Bezonningsstudie bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Peutz oktober 2017). Daarbij is in detail gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs de oever van het Merwedekanaal, op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Hierbij is zowel gekeken naar de effecten van de maximale basishoogte als naar de effecten van de hoogte-accenten in het plangebied.

			Het onderzoek voor het bestemmingsplan Defensieterrein toont aan dat een maximale hoogte van 4 lagen geen nadelige bezonningseffecten heeft voor de bebouwing en woonboten (op een minimale afstand van 90 meter) aan de oostzijde van het kanaal. Ook dat er voor de twee accenten van maximaal 8 lagen, die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de bezonning voor de direct omwonenden. De accenten in de andere gebieden van de Merwedekanaalzone zijn nog niet bepaald, maar bij de uitwerking zal ook dan naar de bezonningseffecten worden gekeken. De Zienswijze leidt tot een aanpassing van de Omgevingsvisie zoals is aangegeven bij zienswijze 2c.
	h.	**Samenvattend** Het SUWO vertegenwoordigd de belangen van woonbootbewoners en benadrukt dat haar leden op het Merwedekanaal, zowel gebruikers als bewoners, hard getroffen worden als deze visie en bijbehorende MER ongewijzigd worden vastgesteld. Het SUWO dringt, gesteund door andere omwonende en gebruikers, aan op het instellen van twee vaste overlegorganen een voor bewoners en een voor gebruikers. Het SUWO biedt aan hierbij een initiërende en verbindende rol te spelen. Het SUWO roept de raad op alternatieve oplossingen voor de verkeersafwikkeling mogelijk te maken. Deze zijn voorhanden door bestaande bruggen aan te passen en beter in te richten voor langzaam verkeer. Het roept de raad op om paal en perk te aan de geplande hoogbouw die het zicht op het kanaal en bestaande (historische) bebouwing belemmert en de huidige bewoners aan en op het kanaal als gevolg van schaduwwerking ernstig dupeert in hun woongenot en het gebruik van de groene openbare ruimte.	Zie de beantwoording hierboven.

15.	a.	**Complimenten** Gefeliciteerd! Het is gelukt. Alle Utrechtse ambities voor een gezonde stad verwoord in één samenhangende, uitgebalanceerde omgevingsvisie. Met recht samenkomend in de Merwedekanaalzone: het gebied, waar bij uitstek invulling kan worden gegeven aan deze ambitieuze opgave om de stad een volgende stap in groei en ontwikkeling te laten maken. Als eigenarencoiiectief werken wij op dit moment aan de transformatie van MERWEDE, zoals wij Merwedekanaalzone deelgebied 5 nu noemen. Samen met de gemeente Utrecht zetten wij ons in om een nieuw stuk stad te maken waarin duurzame en gezonde verstedelijking centraal staat. Een samenhangend woon-, werk- en verblijfsgebied met hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningen. MERWEDE is een hoog stedelijk gemengde stadswijk in een hoge dichtheid. Hierdoor is er voldoende draagvlak voor voorzieningen en een gevarieerd woningaanbod. De hoge dichtheid wordt mogelijk gemaakt door de belangrijke dragers, de openbare ruimte en een aantrekkelijke plint. Hier zijn weinig of geen auto's te zien, aangezien ondergronds parkeren en stallen (auto's, fietsen e.d.) en nieuwe vormen van mobiliteit die nieuwe stadsbewoners adequaat voorzien. Nieuwe functies en bestaande functies worden in het gebied gemengd in te handhaven en nieuwe gebouwen. Actieve place-making en gebiedsmanagement maakt dat we nu al goed gebruik kunnen maken van onze stedelijke ruimte en we er niet 5 jaar op moeten wachten. Deze transformatie maakt het tevens mogelijk nieuwe initiatieven in te brengen en het gebied zijn eigen aantrekkelijke couleure locale te geven. Het Eigenaarscollectief ziet dit als een van de pluspunten van een gezamenlijk gedragen gebiedsexploitatie.	Als gemeente is het prettig om te weten dat de ambities ook draagvlak hebben bij de eigenaren en ontwikkelende partijen. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied 5 de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang, de kwaliteit en de publieke waarden te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema's. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema's beoordelen. In de Omgevingsvisie raakt een groot aantal onderzoeksvragen deze thema's. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		De verschillende ambities en uitgangspunten in de omgevingsvisie liggen veelal in lijn met het Schetsontwerp stedenbouwkundig plan, wat wij nu voor deelgebied 5 hebben ontwikkeld. Dit is mede het resultaat van een goede afstemming en samenwerking tussen het ontwerpteam van deelgebied 5 en de verschillende disciplines van de gemeente, en de samenwerking tussen de private eigenaren en de gemeente Utrecht.	
	b.	**Relatie ambitie en dichtheid** Om de ambities te realiseren moet een groot aantal investeringen worden gedaan, die alleen in combinatie met elkaar kunnen worden gedaan en een zekere schaal (kritische massa) moeten hebben. Investeringen zijn nodig in ondergrondse infrastructuur waarin (duurzame) energievoorzieningen, parkeren, kabels en leidingen, ICT en een ondergronds afvaltransport worden verwerkt. Daarbij wordt ook gewerkt aan een ondergrondse "modulair systeem", zodat flexibiliteit wordt gewaarborgd en een robuust (ondergronds) raamwerk kan worden gemaakt. Daarop kan de gebiedsontwikkeling de komende 10 tot 20 jaar voort (maar heeft hier ook plezier van in de jaren van exploitatie en beheer). Tevens moeten investeringen worden gedaan in een collectieve parkeervoorzieningen	De constatering van indiener klopt. Samenhang tussen ontwikkeling van programma en (voor-) investeringen wordt nader uitgewerkt in deel 2 van de Omgevingsvisie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Relatie MER, dichtheid en haalbaarheid** Tegenover deze voorinvestering staat de overtuiging om met grond- en vastgoedontwikkeling een bouwprogramma te realiseren met voldoende marktpotentie om deze voorinvesteringen terug te verdienen. Uit de huidige MER blijkt dat in het gebied ca. 6.000 woningen kunnen worden gerealiseerd. Hiervan zijn er ca. 800 al gelabeld in andere deelgebieden. Voor deelgebied 5 zijn de 5.200 woningen	De Omgevingsvisie deel 1 maakt realisatie van 6.000 woningen mogelijk. In omgevingsvisie deel 2 zal de verdeling van deze woningen over de deelgebieden worden vastgelegd. En hierin zullen ook de mogelijkheden/maatregelen benoemd worden om meer dan 6.000 woningen te kunnen realiseren. Bij de verdeling zal ook rekening gehouden worden met de planning/fasering. Hoe snel kan er gebouwd worden, en wanneer ontstaat er ruimte voor meer dan 6.000 woningen?

		noodzaak om tot een haalbaar plan te komen en de besproken voorinvesteringen te doen. Het realiseren van (bijvoorbeeld) de helft van het woningbouwprogramma zou daarin de gehele haalbaarheid financieel, functioneel, technisch en zeker juist ook kwalitatief onderuithalen. Dat betekent, dat voordat de investeringen worden gedaan er commitment moet zijn over programma, aantallen etc. Daarbij biedt de realisatie van dit deelgebied binnen de gehele zone ook de uitdagende en solide basis voor andere ontwikkelingen om in dezelfde ambitie bouwplannen te realiseren. Vanuit deelgebied 5 wordt dan ook verzocht om enerzijds commitment te geven richting het bouwprogramma, wat er in deelgebied 5 minimaal kan worden gerealiseerd, maar tevens aan andere initiatieven de opdracht mee te geven om eenzelfde ambitie te realiseren. Het zou de ruimtelijke kwaliteit van het totale gebied ondergraven wanneer er kleinschalig nieuwbouwplannen worden gerealiseerd, die niet dezelfde doelstellingen en ambitie hebben.	De ambities zijn opgenomen in deze Omgevingsvisie; daar zullen alle bouwplannen (kleinschalig of grootschalig) aan moeten voldoen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	**Pilot gebied MERWEDE** Zoals de omgevingsvisie terecht aangeeft worden nieuwe vormen van mobiliteit en duurzaamheid onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Vee! van wat we de komende jaren gaan doen is innovatief. In omgevingsvisie staan zowel energieambities als GPR scores. Dit kan lijden tot tegenstrijdigheden. Wij staan ervoor het maximale op het gebied te halen op het gebied van duurzaamheid en hier bij de GPR scores als ambitie te definiëren maar niet als eis om oneigenlijke keuzes en sub optimalisaties te voorkomen. Met de huidige technologie is het nog niet mogelijk alle energie in het gebied zelf op te wekken. Dat hoeft ook niet want het stedelijk milieu dat we (in deelgebied 5) allemaal voor staan is al een nieuwe mijlpaal in duurzaam en	De constatering klopt. Duurzame en gezonde verstedelijking en bouwen in hoge dichtheden vraagt op veel terreinen om nieuw beleid. De gemeente denkt graag mee bij het onderzoek naar de financiering van collectieve en bovenwijkse ambities en voorzieningen. Dit kan bijvoorbeeld via de anterieure overeenkomst. Een goede afstemming met het planologisch instrumentarium is daarbij vereist. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		intensief ruimtegebruik. We moeten dus ook actief met elkaar binnen de stad zoeken hoe we duurzaam lokaal opgewekte energie onderdeel kunnen maken van de lokale systemen. Eenzelfde principe geldt voor mobiliteit. De ruimtelijke (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een keuze voor stedelijke verdichting. Het biedt vele voordelen zoals efficiënt ruimtegebruik, gunstige en gezonde mobiliteit door nabijheid van voorzieningen (veel lopen, fietsen en OV-gebruik). Het stelt ook belangrijke voorwaarden, o,a. op het gebied van mobiliteit. Wanneer de gemeente een duidelijke keuze maakt voor stedelijke verdichting in de Merwedekanaalzone, dan betekent dit in de opvatting van het eigenarencollectief het volgende: Een ambitieuze parkeerstrategie voor auto's die verder gaat dan de huidige beleidskaders van de gemeente (nota stallen en parkeren). Stedelijke verdichting in deze aantallen vereist dat er innovatieve parkeeroplossingen komen zoals 1) sterke inzet op deelmobiliteit (mobility as a service en mobility HUB's) 2) ambitieuze parkeernormen die verder gaan dan de nota stallen en parkeren 3) bewoners- en bezoekersparkeren op afstand regelen (in P+R). Het is belangrijk dat de gemeente beleidsmatig hier ruimte voor biedt. Daarnaast is hoogwaardige kwaliteit van HOV en lopen fietsverbindingen van belang. Om de vernieuwing de ruimte te geven nodigt het Eigenarencollectief de gemeente Utrecht uit, om op een aantal vlakken ruimte te creëren en een aantal beleidsaspecten los te laten, en deelgebied 5 als pilot voor gebiedsontwikkeling 4.0 aan te wijzen. Het is daarbij verstandig om ook de samenwerking op te zoeken met de Provincie Utrecht en het Rijk. De R.0.-wetgeving en de spelregels van het kostenverhaal zijn hierop nog onvoldoende afgestemd. Het Eigenarencollectief	

		onderzoekt actief de mogelijkheden voor eeninvesteringsfonds voor collectieve en bovenwijkse ambities en investeringen, waaronder duurzaamheid en mobiliteit. Los van de vraag of de overheid dit (al) kan afdwingen, zien de eigenaren deze investeringen als noodzakelijk voor een toekomstbestendig levendig gebied	
	e.	**Woningbouwprogramma** In deelgebied 5 kunnen ca. 5.200 tot 6.000 woningen gerealiseerd worden. Daarbij stelt de gemeente als uitgangspunt 30% sociale huurwoningen. Hiervan kan alleen worden afgeweken wanneer de financiële haalbaarheid onder druk staat. Vanuit het Eigenarencollectief vragen wij u als gemeente ook de volgende twee argumenten mee te nemen in de afweging. De STUW heeft aan de gemeente Utrecht een brief gestuurd, waarin ze aangeven 3.000 nieuwe huurwoningen in de stad te realiseren. Wanneer er 30% wordt gerealiseerd in deelgebied 5 dan wordt meer dan 50% van het door hen gewenste nieuwbouwprogramma in één deelgebied gerealiseerd. Wij achten een lager percentage dan ook meer voor de hand liggend en stellen 20% voor. (zie brief aan gemeenteraad inzake middenhuur, 22-08-2017). Er bestaan kaarten met de verdeling van de sociale huurvoorraad in de stad. Gekeken naar de omliggende wijken is het dan de vraag of niet andere gebieden in Utrecht meer in aanmerking komen voor de nieuwbouwvraag van de STUW.	De financiële haalbaarheid wordt nader onderzocht en uitgewerkt in Omgevingsvisie deel 2. Hierbij spelen veel factoren een rol, niet alleen percentage sociale huur. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaat over een langere periode dan de STUW in haar brief aangeeft over de genoemde 3.000 woningen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	**Gemengde stadswijk** MERWEDE wordt een gemengde stadswijk. We onderschrijven de ambitie van 10 tot 20% niet-woonprogramma om te komen tot een levendige mix. We willen daarbij de marktontwikkelingen in de komende 15 - 20 jaar bepalend laten zijn voor de mix die ontstaat en de uiteindelijke omvang ervan. Wij vinden het belangrijk dat een deel van de bestaande	In de Omgevingsvisie deel 1 is een van de onderzoeksvragen: onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, ‘scale ups’, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële

		gebruikers in het gebied kunnen blijven, maar dat er ook ruimte is voor gebruikers van buiten het gebied, in een gezonde mix van maatschappelijk en commercieel programma. In de omgevingsvisie wordt deelgebied 5 vaak genoemd als zoekgebied voor potentiele programma's (school voortgezet onderwijs, gezondheidscentrum, buurtruimte, sportvoorzieningen). De haalbaarheid van het plan kan in het geding komen als er te veel claims worden gelegd op maatschappelijk programma, wat een plek moet krijgen in deelgebied. Wij willen dit samen met de gemeente Utrecht verder onderzoeken.	haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	g.	**Merwedekanaal** De binnenstedelijke verdichting aan het Merwedekanaal biedt veel kansen. Het perspectief van het rondje Stadseiland is uitdagend en biedt de kans om op een grotere schaal een grotere groen-blauwe structuur te ontwikkelen voor recreatie, verblijf en gezond leven. Dit brengt echter ook vraagstukken met zich mee. Het Merwedekanaal is een belangrijke plek voor watersport (roeien) en wij snappen het belang hiervan in het kader van Healthy Urban Living (gezondheid en sport). De verstedelijking van het gebied zal echter ook druk leggen op het gebruik van de oever en het water, wat mogelijk tot conflicten kan gaan leiden. Wij zouden dan ook op zoek willen gaan naar oplossingen waarbij er geen exclusiviteit is voor bepaalde gebruikersgroepen, en mogelijkheden voor meervoudig gebruik worden onderzocht. Belangrijk is wel dat eisen die worden gesteld van de roeisport aan bijvoorbeeld nieuwe bruggen en gebruik van de oevers, goed worden doordacht en worden afgewogen tegen de haalbaarheid en andere ambities om de Merwedekanaalzone ook goede te verbinden met de stad in oostwest richting.	De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. In de omgevingsvisie deel 2 wordt hier antwoord op gegeven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	**Opgaven grote schaal**	

		De (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, waar wordt vormgegeven aan nieuwe opgaven als energie en mobiliteit, is een kans voor de stad Utrecht om ook op grotere schaal over deze opgaven na te denken. Bijvoorbeeld een onderzoek naar een tramverbinding tussen Utrecht Centraal en P+R Westraven, het rondje Stadseiland, het betrekken van Park Transwijk bij de gebiedsontwikkeling van deelgebied 5 en het ontwikkelen van een robuust energiesysteem op grotere schaal. We verwachten van de gemeente Utrecht dat zij hier vanuit de grote schaal over na denken, zonder daar mee de ontwikkeling van deelgebied 5 te verlammen.	Niet alleen de Merwedekanaalzone maar ook de bestaande stad en andere strategische locaties vragen om ingrepen op stedelijk niveau van onder meer mobiliteit en duurzaamheid. In de Omgevingsvisie zijn deze grote opgaven als onderzoeksvragen benoemd. De uitvoeringsstrategie maakt hier van onderdeel uit. De gemeente gaat hier mee voortvarend aan de gang, maar het gaat veelal om vraagstukken met een lange looptijd. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	i.	**Richtlijnen omgevingsvisie** In de omgevingsvisie komen een aantal specifieke richtlijnen voor, die de uiting zijn van ambities die wij ondersteunen, maar waarvan de integrale consequenties nog niet inzichtelijk zijn. In onze ogen is de nauwkeurigheid van sommige richtlijnen onvoldoende onderbouwd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de voorgestelde minimale maat van 29 meter voor het Merwedepark, de eis om minimaal 25% van het oppervlakte van bouwblokken groen in te richten, de eis om minimaal 50% van de footprint van het bouwblok voor maatschappelijk functies en woon-werk eenheden te bestemmen en de uitspraken over bouwhoogtes. In onze uitwerking van deelgebied 5 willen wij deze richtlijnen integraal testen, maar ook de ruimte hebben om hiervan af te wijken, met behoud van de verschillende ambities.	Voor een aantal uitgangspunten zijn in de Omgevingsvisie deel 1 nadere onderzoeksvragen geformuleerd, die moeten leiden tot aanscherping en nadere onderbouwing van de uitgangspunten. De gemeente is benieuwd naar de resultaten en van het integraal testen van de uitgangspunten in deelgebied 5. De resultaten van zowel de gemeentelijke onderzoeksvragen als die van deelgebied 5 kunnen leiden tot aanpassingen in de Omgevingsvisie deel 2. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	j.	**Onderzoeksvragen** In de komende periode ligt de uitdaging om de onderzoeksvragen die (mede) in de omgevingsvisie staan benoemd te onderzoeken, te beantwoorden en of aan te scherpen.	De gemeente is druk doende om alle organisatieonderdelen goed in te zetten en aan te laten haken op de plannen van de Merwedekanaalzone, zowel op projectniveau als op stedelijk niveau.

		Op dit moment is de gemeente Utrecht met name op het vlak van stedenbouw, planeconomie en mobiliteit goed georganiseerd en vind een goede wisselwerking plaats tussen het ontwerpteam en de gemeente. Wij vragen de gemeente Utrecht ook om eenzelfde betrokkenheid te organiseren van andere disciplines op het gebied van programma, miiieu en duurzaamheid, en de verschillende onderzoeksvragen met urgentie op te pakken. Daarnaast vragen we de gemeente om de aankomende twee maanden tijd en energie te steken in de onderzoeksvragen, en antwoorden te geven, zodat wij dit mee kunnen nemen in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan voer deelgebied 5, wat wij in december 2017 willen afronden. In deze brief hebben wij ons beperkt tot een reactie op hoofdlijnen. De afdeling stedenbouw zal van ons nog een gedetailleerde reactie ontvangen.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	k.	**Belangrijk is dat de diverse ambities en opgaven over de deelgebieden worden verdeeld.** leder deelgebied eenzelfde ambitieniveau maar uiteraard wel de uitwerking met een eigen couleure locale. Expliciet vragen we om 5.200 woningen aan deelgebied 5 toe te wijzen, zodat we constructief verder kunnen werken aan de plannen, investeringen kunnen doen in innovatieve voorzieningen en voldoende kritische massa en opbrengstpotentieel hebben. Daarbij streven we een evenwichtig bouwprogramma na, waarbij met te veel sociale en middeldure huur de gebiedsontwikkeling niet financieel haalbaar is. We verwijzen daarbijnaar onze brief aan de gemeenteraad inzet de midden huur. (22-08-2017). Met inachtneming van bovenstaande aandachtspunten zijn wij vol vertrouwen dat wij samen met de gemeente Utrecht een unieke stadswijk kunnen ontwikkelen, die op het gebied van samenwerking, duurzaamheid, gezondheid en leefkwaliteit vernieuwend zal	t.a.v. 5200 woningen zie reactie hiervoor onder 15c. T.a.v. te veel sociale huur/middenhuur i.r.t. financiële haalbaarheid: Dat is een berekening met heel veel variabelen. En wanneer is de gebiedsontwikkeling financieel haalbaar? Het betreft een ontwikkeling die 10 tot 20 jaar gaat duren. Nader onderzoek en overleg over plegen, o.a. bij uitwerking in Omgevingsvisie deel 2. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		zijn. Indiener kijkt uit naar een constructieve samenwerking waarmee we met elkaar vorm gaan geven aan ambitie en programma voor deelgebied 5.	
16.	a.	**Behoud Boulderhal** De boulderhal is een zelfstandig en gezond bedrijf. De verwachting en ambitie is om te groeien en om meer gebruikers te trekken. Er zijn goede mogelijkheden voor synergie met andere functies in bijvoorbeeld sport, beweging en gezondheid. De boulderfunctie zou als spil beschouwd kunnen worden van een groter concept voor een gebouw met een publiek karakter. Sterk is gehecht aan het huidige gebouw en een toekomst op het OPG terrein. Zij zien mogelijkheden om in het bestaande gebouw te blijven en verbeteringen aan te brengen. Maar ze zien ook de potentie van een ander bestaand of nieuw gebouw op het OPG-terrein. Hoewel de boulderhal op zichzelf kan staan en kan functioneren, is een slimme combinatie met andere functies denkbaar. Opschaling van de horeca met een buurtkarakter zou voor Sterk aantrekkelijk zijn. De ambitie van Sterk is om een topattractie te zijn, een platform voortopsport op regionaal wedstrijd niveau en daarmee een overstijgend belang voor de stad in het OPG gebied. In deze korte studie worden 3 modellen ontwikkeld en onderzocht: 1. Bestaande locatie uitbreiden 2. Gebouw M (fietsendepot) transformeren 3. Plint in nieuw gebouw Toekomstvisie Boulderhal Sterk De modellen onderzoeken de potentie van Boulderhal Sterk in verschillende plekken en gebouwen op het OPG-terrein. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om in de modellen een keuze te maken, maar vooral om de flexibiliteit en meerwaarde van de	Urban sport past goed binnen de visie van de Merwedekanaalzone om in een hoogstedelijk gebied mogelijkheden te bieden om te sporten en te bewegen. De komende maanden zal onderzocht worden en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om de bestaande urban sportfuncties (zoveel mogelijk) voor het gebied te behouden en onder welke (financiële) voorwaarden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		boulderhal te laten zien voor de stad en het OPG terrein. Het blijkt in verschillende vormen mogelijk om de boulderhal op een goede manier te integreren. De modellen laten daarnaast zien dat de boulderhal een vitale functie is, die goed te combineren is met andere programma's en ook een grote flexibiliteit heeft in de inpasbaarheid in een gebouw en gebied. De eisen aan een locatie zijn een minimale hoogte van 6 a 7 meter, het liefst hoger. Boulderhal Sterk wil graag inzetten op een vloeroppervlakte van minimaal 2000 m2, afhankelijk van de hoogte. Met extra hoogte kan er bijvoorbeeld een verdiepingsvloer in voor o.a. trainingsruimte die uitkijkt over het boulderen. Maar let op, 3000m2 krijgt de boulderhal ook makkelijk vol met aanvullend programma. Er is behoefte aan veel natuurlijke lichtinval, in een nieuwbouw zou dat een spannend spel kunnen zijn tussen open geveldelen en de gesloten klimmuren.	
17.	a.	**Bruggen** Indiener is van mening de geplande bruggen een brug te ver zijn. De bruggen zijn of te hoog waardoor fietsers er niet meer makkelijk overheen kunnen of, indien er wordt gekozen voor beweegbare bruggen, leiden ze tot versmalling van het kanaal waardoor de woonschepen of de historische schepen uit Parkhaven er niet meer door heen kunnen. Bovendien liggen de bruggen niet op logische doorgaande routes naar de stad. De huidige vaarwegbeheerder is volgens indiener geen voorstander van nieuwe bruggen en bruggen leiden tot aantasting van de ruimtebeleving van het kanaal.	Zie beantwoording van zienswijze 1a Het onderzoek naar de effecten van de bruggen op de omgeving is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Verplaatsen woonarken** Het verplaatsen van woonschepen is volgens indiener niet eenvoudig. Alle schepen hebben momenteel precies ingemeten 'vaste' plekken, waarop ook alle voorzieningen zijn aangesloten.	Zie antwoord op zienswijze 1a en 1b.

		Het is dus niet zo dat de ene boot zomaar op de plak van een andere kan worden neergelegd.	
18.	a.	**Toename recreatieverkeer op kanaal** Scouting Baracuda Zeeverkenners is één van de 4 watergroepen in de stad Utrecht. Onze leden tussen de 7 en 23 jaar varen graag op het water. Ze leren er zeilen, roeien en wrikken. Ook gaan we regelmatig kanoën. En de oudere leden leren omgaan met een motorboot. Het Merwedekanaal is de enige plek in de stad waar we deze activiteiten kunnen uitvoeren. Scouting Baracuda Zeeverkenners maakt zich zorgen over de toename van recreatieverkeer. Ook maken we ons zorgen over het aantal geplande bruggen over het water.	Wij hebben het belang van de zeeverkenners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal in beeld en zullen deze expliciet betrekken in de verdere planvorming. Zie hiervoor ook de raadsbrief “Roeien op het Merwedekanaal” van oktober 2017.
	b.	**Plaatsen van Vlonders en steigers** Verzocht wordt om over het plaatsen van vlonders en stijgers in overleg te gaan met de gebruikers van het kanaal. We wijzen deze niet expliciet af, voor de zeeverkenners kunnen extra aanlegplaatsen interessant zijn in het verkennen van de stad vanaf het water. Wel zijn we van mening dat het aantal aanlegplaatsen beperkt moet blijven. Een te grote drukte moet vermeden worden.	Het Merwedepark in de Merwedekanaalzone is straks onderdeel van het Rondje stadseiland. Dit project zal met de stad worden opgepakt, waarbij vanzelfsprekend ook alle huidige gebruikers worden betrokken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Waarborgen bestaand gebruik** Indiener juicht de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Niet alleen de roeiers maken gebruik van het kanaal. Ook voor onze leden en die van de andere drie zeeverkennersgroepen is het kanaal een spel- en oefenlocatie. Gevraagd wordt om in de diverse onderzoeken het gebruik van de zeeverkenners van het kanaal mee te nemen.	Zie de beantwoording bij zienswijze 18a.
	d.	**Bruggen** Bruggen vormen een groot obstakel voor de zeeverkenners. We roeien regelmatig op het kanaal. Bruggen met volledige overspanning zouden een oplossing kunnen zijn, maar het zicht	Zie de beantwoording bij zienswijze 18a. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen.

		wordt er door verslechterd. De hoogte van de brug is ook van belang. Lage bruggen beperken ons in onze activiteiten. De motorboot kan er niet onderdoor. En wanneer geroeid wordt kunnen wachtende andere boten een obstakel vormen voor de doorgang. De allergrootste zorg en voor indiener onacceptabel is de brug die ingetekend is bij de splitsing van Merwedekanaal en Vaartse Rijn (de Punt) Wij zeilen op het Merwedekanaal en kunnen dat alleen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug. Wanneer er een brug op de Punt zou komen, heeft dat voor ons zeer verstrekkende gevolgen, in Utrecht oefenen met zeilen is dan niet meer mogelijk. Het voortbestaan van de groep komt dan in gevaar.	Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zorg vanuit de zeeverkenners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
19.	a.	**Complimenten** De omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone ligt ter inzage! Het is in indieners ogen een heel mooi document geworden. Een visie waarin veel waarden zijn opgenomen voor de nieuwe wijk. Niet strikt, maar richtinggevend. Het is een vernieuwende visie waar ik als Utrechter en stadmaker trots op ben! Ook zijn veel van de uitkomsten van de afgelopen vijf jaar, waarin we binnen Meer Merwede wensen, kansen en obstakels hebben opgehaald, opgenomen. Mix Merwede met lef en experiment tot een compacte, gezonde en gelukkige stadswijk. Zo was kortgezegd de uitkomst.	

	b.	**OPG terrein en behoud van functies** zowel de panden op het OPG-terrein als de voorzieningen op het OPG-terrein en de Europalaan worden als kwaliteiten gezien in de omgevingsvisie. Echter: nergens staat dat de combinatie van pand en programmering belangrijk is. In sommige gevallen, zoals de Boulderhal, Skatehal, Vechtclub XL en de Alchemist, is juist de combinatie een kwaliteit. Overigens hebben de boulderhal en skatehal ook wel een mogelijkheid in het fietsendepot. In ieder geval hebben ze een hal nodig en die ziet indiener niet snel teruggebouwd worden. Het benoemen van de kwaliteit, is nog niet de eis om te behouden. De keerzijde van een richtinggevende en flexibele visie.	Het behoud van culturele en creatieve functies in het gebied wordt onderschreven in de visie. De komende maanden zal worden onderzocht welke kansen en mogelijkheden hiervoor zijn en onder welke (financiële) voorwaarden. Zie tevens antwoord 3a
	c.	**Betaalbare commerciële ruimte** In de omgevingsvisie is opgenomen: +/- 50% koop, 30% sociale huur, met een minimum van 20%, en minimaal 20% vrije sector huur. Dit vind indiener mooi! Voor niet-wonen is een minimum van 15% van de bebouwing opgenomen. Ook mooi! Echter: binnen het niet-wonen is geen onderscheid gemaakt in koop, sociaal en vrije sector. Of in het geval van niet-wonen: maatschappelijk, creatief en commercieel. Het risico hiervan is dat die 15%, op de geplande scholen en sportvoorzieningen na, volledig ingezet kunnen worden als commerciële ruimte. Waardoor alle huidige gebruikers en overige sociaal-maatschappelijke en creatieve organisaties en ondernemers alsnog geen kans zouden maken in de rest van het gebied. Voor mijn visie hierop zie mijn blog 'Alleen de vastgoedmarkt kan Utrecht redden, als de politiek dat wil'. Het is noodzakelijk hier beleid op te voeren en naïef om de markt hierin te vertrouwen. Hoe welwillend en vooruitstrevend deze, deels, ook is.	Indiener doet een juiste constatering. In de Omgevingsvisie deel 1 gaan verschillende onderzoeksvragen over het niet-woonprogramma. Het gaat om: - Onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied. - Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. - Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd. - Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) functies kunnen worden gefaciliteerd. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie

			De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	**Betaalbare ruimte voor voorzieningen en ideële stichtingen** De stadsbrug is nergens opgenomen. Naast commercieel en creatief, en scholen, zou ook deze doelgroep een plek moeten hebben in een inclusieve stad.	De Stadsbrug is een uniek bedrijfsverzamelgebouw voor kwetsbare doelgroepen in Utrecht. Het kunnen handhaven van deze functie binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie van de Merwedekanaal zone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (pag 36), zie tevens beantwoording zienswijze 3. De komende maanden zal worden onderzocht en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om de sociale en creatieve functies (zoveel mogelijk) voor het gebied te behouden en onder welke (financiële) voorwaarden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Inclusieve stad & gemixte wijk** Hopelijk denkt u goed na over de wijk die hier komt. Of het een woonwijk wordt met commerciële plinten en een school, of dat we echt een stapje verder gaan. Naar een wijk waarin oud en nieuw, arm en rijk, creatief en zakelijk, gezellig en zorgzaam samengaan. Ook economisch is dit verstandig. Want een gemixte wijk, is sterker. Zoals de stad beter een crisis op kan vangen dan het platteland, kan een gemixte wijk beter verandering incasseren. De vergane glorie van het industrieterrein en het kantorengebied, wat Merwede eerst was, is hiervan het bewijs.	Een inclusieve stad en een mixte wijk is een van de 8 ambities van de gemeente voor de Merwedekanaalzone: Gezonde leefomgeving, waar iedereen kan meedoen (blz 12). Deze ambitie is vertaald in een van de vier kernwaarden van de Omgevingsvisie: Bedrijvige mix (blz 36). De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengd stuk stad met functies die je op weinig plekken in Utrecht tegenkomt. Het onderscheid daarmee van andere strategische locaties als het Beurskwartier, Leidsche Rijn centrum en USP/ Oost. Bedrijvige mix als kernwaarde in de Merwedekanaalzone komt tot uitdrukking in oud naast nieuw, verscheidenheid aan doelgroepen, creatieve, maatschappelijke en commerciële functies. De mix organiseren we tot op het niveau van het bouwblok om zo de menselijke maat in de Merwedekanaalzone vorm te geven. Dit gebeurt in de vorm van diversiteit en variatie in de bouwblokken en menging van functies en

			opdrachtgeversschap. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
20.	a.	**Inpassing bruggen** De plannen deze wijk autoluw te maken, zijn uitstekend, echter in combinatie met de "grappige details" in de vorm van 5 bruggen, met name de drie tussen de Balije- en de Socratesbrug, aanzienlijk minder geslaagd. Minimaal twee woonplekken (woonboten) zullen daarvoor opgeheven moeten worden, en nog eens een woonboot zal verplaatst moeten worden, met als enig doel een "groen lint" te creëren. Maar dat groene lint leidt nergens toe. Waar de eerste brug naar de Waalstraat nog enigszins zinvol genoemd kan worden, met aansluiting richting Hoograven, komen de andere twee bruggen midden in de woonwijk terecht, waar alleen via de Waalstraat en de Goylaan de stad verder ingefietst of ingelopen kan worden.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	b.	**Verkeer & parkeeroverlast** De infrastructuur van Rivierenwijk is niet ingericht op deze toestroom en dreigt op deze wijze tevens de extra parkeerruimte van de nieuwe wijk te worden.	Zie beantwoording zienswijze 5 e.
	c.	**Belemmering doorvaart door bruggen** De bruggen zelf dienen geopend te kunnen voor de boten, of bijzonder hoog, met aanverwante lange oprit (en dus opnieuw met overlast voor Rivierenwijk) gebouwd te worden. Daarnaast betekenen de bruggen voor het vaarrecreatie drie extra belemmeringen en daarmee een groter risico op incidenten.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	d.	**Bouwhoogte** Ook een punt van zorg is de hoogbouw aan de Europalaan. De	De Europalaan – als belangrijke stedelijke verbindingsweg- vormt een

		Max-gebouwen zijn nu al imponerend en toren enigszins dreigend over Rivierenwijk. Voor veel bewoners neemt de hoeveelheid zonlicht zeker in de wintermaanden met de bouw van deze torens behoorlijk af. Deze hoogbouw zou beslist een aantal verdiepingen minder hoog dan de Max gebouwen mogen worden.	belangrijke stadsentree. In de Omgevingsvisie heeft deze weg een stedelijk karakter in de vorm van een dichte bebouwingwand. Deze is minimaal 6 lagen hoog. De dichte bebouwingswand is ook nodig om een geluidsluwe zijde te creëren en de leefkwaliteit van het gebied. In de omgevingsvisie is bebouwing mogelijk tot 23 lagen (vergelijkbaar met Max). Ook is gesteld dat voor de hoogte de bezonning en weinig windhinder maatgevend zijn. In de omgevingsvisie is als onderzoeksvraag opgenomen: de eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht. Daarbij zullen naast de bezonnings- en windhindereisen ook ruimtelijke en beeldkwaliteitseisen betrokken worden om te voorkomen, dat de bebouwing - zoals genoemd tijdens de stadsgesprekken - te massaal en eenzijdig en te eenzijdig wordt. De menselijke maat is daarbij een uitgangspunt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Inpassing van de wetering** De ingetekende wetering kan dan wel weer op mijn volledige instemming rekenen. Los van het voordeel dat de waterzone groener blijft en de goede regenwaterafvoer van deze tijd is, blijft daarmee het uitzicht aantrekkelijker.	In de omgevingsvisie wordt het al dan niet terugbrengen van de cultuurhistorische wetering betrokken bij een van de onderzoeksvragen: onderzocht wordt welke consequenties de waterdoelstellingen hebben voor de diverse deelgebieden, bouwblokken en openbare ruimte. Biedt dit mogelijkheden voor het terugbrengen van een historische wetering langs het Merwedekanaal of de aanleg van een inham met zwemfunctie? We maken hierbij gebruik van de studies van de provincie. Naast de waterdoelstelling en het cultuurhistorische karakter speelt ook de gebruiks- en toekomstwaarde van de wetering voor het Merwedepark een rol. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
21.	a.	**Aanvraag voor het plan Scholen** De Katholieke Scholenstichting Utrecht (KSU) is een stichting	Er i s een grondclaim neergelegd voor het basis onderwijs, die voldoende is

		voor primair onderwijs in de stad Utrecht. Vanuit de 'in'breidingsplannen die de stad Utrecht heeft zijn wij als stichting betrokken bij gesprekken over de gevolgen van deze plannen voor de bestaande wijken en bestaande scholen, maar ook zijn wij gericht op de 'nieuwe' wijken. Voor de nieuwe plannen in de Merwedekanaalzone heeft de KSU een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend in maart 2017, zodat die in behandeling kan genomen worden uiterlijk 1 februari 2018.	voor het realiseren van een basisschool. De keuze voor een specifiek bestuur is nog niet gemaakt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Begrenzing plangebied** In de MER staat vermeld dat er ruimte is in deze plannen voor het toevoegen van 6.000 woningen. In 1.3 van de MER wordt het plan- en studiegebied aangegeven; daarbij wordt uitgegaan van een plaatje met een nummering van 1 tot en met 6. In de MER wordt aangegeven dat de twee stationsgebieden buiten de studie vallen. De grens van het gebied wordt aangegeven als de Tellegenlaan; echter daardoor valt een groot deel van het 'stationsgebied fase 2' buiten beeld. Op bladzijde 9 onder 2.1. gemeentelijk beleid wordt aangegeven dat deelgebied 4 het ontwikkelingsperspectief 'stedelijk wonen' heeft en dat deelgebied 5 verschoven is naar 'hoogstedelijk wonen'. Beoogd zijn 6.000-10.00 woningen, naast reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde woningen.	In de Ruimtelijke Strategie Utrecht wordt de Merwedekanaalzone als een apart project gedefinieerd. De opgave in het gebied verschilt met die in het Stationsgebied en daarom zijn voor het stationsgebied ook separate plannen gemaakt. Desalniettemin worden de gebieden waar nodig in samenhang met elkaar bekeken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Aandacht voor onderwijs en kleinschaligheid** Bij de opgaven en doelstellingen (onder 2.2.) staat nadrukkelijk vermeld dat er een bevordering van langzaam verkeer telt; dat de barrière van Merwedekanaalzone moet worden opgeheven door goede verbindingen met de bestaande wijken; en dat negatieve milieu-effecten zoveel moeten worden voorkomen of beperkt. De opmerking die we hierbij willen plaatsen is dat er in de het programma (MER blz. 20; 3.3.) geen enkele opmerking geplaatst is over 'onderwijs' in de publieksfuncties. Er is ook	Voor de bebouwing is in de Omgevingsvisie opgenomen, dat diversiteit en variatie in de bouwblokken ondanks de hoge dichtheid moeten zorgen voor een menselijke maat (blz 62). Dit geldt voor zowel de woon- als de niet woonbebouwing. De menselijke maat is de metafoor om de Merwedekanaalzone tot een stadswijk te maken waar stedelijk leven en een mix van functies hand in hand gaan met duurzaamheid en gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving (blz 36). De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de

		geen relatie gelegd met de wens naar 'kleinschaligheid' naar de 'prettige leefomgeving'. Het lijkt alsof de voorzieningen vergeten zijn.	MER.
	d.	**Ruimtereservering voor onderwijs onvoldoende duidelijk** Er is een aantal m2's voor realisatie van basisonderwijs in Merwedekanaalzone voorzien. Onduidelijk is of deze aantal m2 gebaseerd is op de kale huisvestingsverordening onderwijs, of dit alleen maar de m2 betreft die als 'footprint' voor het gebouw noodzakelijk zijn. Van belang is dat er ook m2 als 'inpassingsruimte' toegevoegd zijn; alswel m2's voor de geluidsarme aanpak die de gemeente eist (afstand dan wel situering t.o.v. de 'woon'bestemmingen; en m2's als groenvoorziening waarin kinderen kunnen spelen, dan wel de aansluiting met een groenvoorziening waarin ook gespeeld mag worden. Een onderbouwing van de gereserveerde m2's ontbreekt en voorwaarden voor plek of plekken ontbreken, en dienen toegevoegd te worden.	De m2 van alle gebouwde voorzieningen zijn bruto vloer oppervlakte (bvo) meters, waarmee gerekend wordt om de footprint van een gebouw te bepalen. Bijvoorbeeld een gebouw van 5000 m2 in één laag neemt 5000 m2 als footprint in beslag en in twee lagen 2500 m2. Bij scholen is ook de buitenruimte van belang. Voor de inpassing van scholen in het gebied worden de gemeentelijke richtlijnen gehanteerd. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Inpassing onderwijslocatie** Bijgesloten is een lijst met 'locatie eisen kavel basisschool'. Dit is een eerste aanzet van opmerkingen die te maken hebben met de situering van een basisschool in een wijk. Daarbij gaat het niet alleen om kale aantallen m2, maar ook over inpassing; over relatie met verkeer; over spelen in het groen. Juist in een sterk stedelijke wijk lijkt de plek van school, van een ontmoetingsplek een grote rol te spelen. Het moet geen sluitstuk/eindstuk van de ontwikkeling zijn, de plek die over is. Het moet een rol spelen bij de omgevingsvisie: • hoe krijgt de school een dusdanige plek dat iedereen ook die met de fiets gaat bereiken en niet de auto pakt op weg naar zijn werk? • welke plek krijgt de school in de speelvoorziening in de wijk,	Zoals geconstateerd wordt vormt de school – evenals ander maatschappelijke functies - een cruciale functie als ontmoetingsplek in de wijk. In algemene zin zullen voorzieningen aan knooppunten van de stedelijke fietsverbindingen gekoppeld worden (blz. 52), zodat ze in het zicht en makkelijk bereikbaar zijn, ook vanuit de omliggende wijken. Hierdoor willen we stimuleren dat mensen zo veel mogelijk met de fiets hier naar toe gaan. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		in degroenvoorziening(vergroening); hoe speelt die een rol in de prettige leefomgeving voor jong en oud? • hoe is de relatie met andere voorzieningen (sport, kinderopvang, naschoolse opvang, voorschool)?	
	f.	**Scholen worden te laat opgeleverd** De deelgebieden die het eerst ontwikkeld en bewoond worden, kennen nog geen voorzieningen, dus ook geen scholen. Echter daar komen wel mensen wonen, met kinderen en die kinderen moeten op dat moment naar school! De scholen in de omgeving zitten vol met de kinderen uit hun eigen woonwijk (Dichterswijk en Rivierenwijk). De dichtstbijzijnde school op Kanaleneiland is achter verkeerswegen. Onvolledige gegevens in leerling prognoses maken plannen onrealistisch. Bovendien: als ouders eenmaal een school gekozen hebben is de verwachting dat ze niet meer van school zullen veranderen. Er volgt een tweedeling, want een deel van de kinderen gaat buiten de wijk naar school. Stelling zou moeten zijn: Bij oplevering van de eerste woningen is er een schoolvoorziening aanwezig.	Uitgangspunt is dat voor het basisonderwijs geldt dat dit een wijkschool is/wordt, waarbij zoveel mogelijk de leerlingen uit de wijk in de wijk naar school moeten kunnen gaan. Het tijdig realiseren van de voorziening loopt gelijk met de programmering van de woningen, waarbij het uitgangspunt is dat wanneer eerste woningen opgeleverd zijn er ook onderwijsvoorzieningen gerealiseerd zijn.
	g.	**Menselijke maat en sociale controle** De menselijke maat/ bereikbaarheid/ leefbaarheid. Er zijn nu wel aantallen/getallen voor voorzieningen opgenomen, maar die lijken te leiden tot een grote plek; een groot centra; met grote afstanden tot de uiteinden van de wijk; waardoor er helemaal geen menselijke maat ontstaat; geen betrokkenheid op elkaar.	Het is zeker niet de bedoeling dat alle voorzieningen op één centrale plek worden gerealiseerd. In de Omgevingsvisie deel 1 gaan verschillende onderzoeksvragen over het niet-woonprogramma, vanuit de achterliggende gedachte dat er misschien wel meer voorzieningen nodig zijn als je wilt dat de dagelijkse voorzieningen op loopafstand moeten zijn dan nu mogelijk is op basis van het bestaand beleid. Het gaat er om dat: - Onderzocht wordt wat de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied is. - Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups,

			horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. - Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd. - Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) functies kunnen worden gefaciliteerd. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	**Visie op onderwijsvorm in het gebied** Wat te denken van een schaalgrootte van een school voor 0-18; met twee gymzalen? Met mogelijkheid van een 'brede school' dus misschien nog wel meer voorzieningen? Allemaal in 1 deelgebied en misschien dus wel allemaal bij elkaar? Moet iedereen uit het deelgebied Merwedekanaalzone dit met de fiets kunnen bezoeken; en wat leefbaarheid en sociaal contact elkaar hier treffen? Er is niets mis mee om te denken aan groeperen op andere leeftijdsvormen, maar in deze grootte? Zou daar niet eerst een visie op gevormd moeten worden? 600 leerlingen op een basisschool zijn er al zoveel dat we kijken naar gescheiden speelgelegenheid, mogelijkheid om niet allemaal door 1 deur naar binnen te gaan. Misschien is een goede spreiding van voorzieningen veel belangrijker.	Zie beantwoording zienswijze 21 g.
	i	**Denk vanuit de gewenste voorzieningen i.p.v . uit woningaantallen** Voorzieningen als een basisschool vormen een belangrijke ontmoetingsplek voor kinderen, ouders uit de buurt. Iedereen	Zie beantwoording zienswijze 21 g.

		bezoekt op een bepaald moment deze basisvoorziening; toevoeging van 'ouderlokalen' maken onze scholen een belangrijke ontmoetingsplek voor ouders en mensen uit de buurt. De wijk Defensieterrein krijgt wel woningen maar er lijkt verder geen voorziening bedacht. De groenstrook ligt langs het water; spelen hier ook de kinderen van de wijk? Het lijkt een goed idee om denkend vanuit de menselijke maat, niet vanuit de woningen te starten maar vanuit de gewenste voorzieningen.	
	j.	**Strook bij Casino** De strook bij het huidige 'casino'gebouw lijkt een 'restgebied' te worden. Als er plannen zijn om dit gebied ook te eniger tijd als 'woning'plek te bestemmen ligt het door het stationsgebied juist heel afgesloten van alle omliggende wijken. Is het een gebied dat een andere bestemming krijgt? Waarom wordt die hier dan niet benoemd?	Op dit moment heeft dit gebied een tijdelijke bestemming. Van rechtswege vervalt te zijner tijd de tijdelijke bestemming en herleeft de oude onderliggende bestemming. De onderliggende bestemming is op dit moment Bedrijfsdoeleinden, waaronder ook parkeren valt. Het gebied is eigendom van de Jaarbeurs en wordt in de toekomst integraal betrokken bij de ontwikkelingen van de Jaarbeurs. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
22.	a.	**Onderwijshuisvesting** NUOVO is een belangrijke partner van de gemeente Utrecht waar het gaat om het invullen van de leerlingengroei van minimaal 4.000 leerlingen de komende jaren waarvan NUOVO ruim zeventig procent invult. De ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft ons een aantal lessen geleerd waarvan wij hopen dat u die zult toepassen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone: 1. Zorg tijdig, voordat de eerste bewoners de sleutel krijgen, voor een adequate ontsluiting van het gebied zowel qua wegen als qua openbaar vervoer. 2. Houd er rekening mee dat de gemeentelijke leerlingenprognoses veelal te conservatief en te reactief zijn	We programmeren op basis van leerlingenprognoses en de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de programmering van het voortgezet onderwijs. De ruimteclaim houdt ook daar rekening mee. De ruimte claim voorziet in voldoende m2 om ook een goed inpassing in het gebied te kunnen maken. Tevens dient rekening gehouden te worden met voldoende buitenruimte. Dit om met name de onderbouw leerlingen een plek bij de school te bieden in de pauze. Daarbij wordt rekening gehouden met 1. Het aantal vierkante meters in relatie het aantal lagen. De school moet voldoende footprint hebben om alle onderwijsvoorzieningen die op de begane grond moeten te kunnen realiseren. (o.a. aula bij

		en reserveer voldoende ruimte voor onderwijshuisvesting en met voldoende buitenruimte. Als u als gemeenteraad om een evaluatie van de onderwijshuisvesting in Leidsche Rijn zou vragen dan zou u zien dat daar in de nieuwbouw veel meer kinderen zijn komen te wonen dan de prognoses voorzagen met als gevolg dat de gemeente kapitalen heeft moeten uitgeven aan tijdelijke onderwijshuisvesting en alsnog ruimte voor nieuwe scholen heeft moeten creëren op suboptimale locaties en veelal ten koste van het schaarse groen. 3. Heb een visie op toekomstbestendig onderwijs die mee ademt met de demografische ontwikkelingen en wat dat voor ruimtelijke consequenties heeft en stel een spreidingsbeleid op zodat de juiste onderwijsvorm op de juiste locatie wordt aangeboden en onnodig verkeer en onnodige overlast in de openbare ruimte wordt voorkomen. Op basis van de stukken die nu voorliggen, kan NUOVO niet beoordelen of u de genoemde lessen uit Leidsche Rijn hebt getrokken en hier hebt toegepast. NUOVO is er dan ook niet van overtuigd dat er voldoende, goed ontsloten ruimte voor het voortgezet onderwijs met voldoende groene buitenruimte op de juiste locatie in de Merwedekenaalzone komt en dat de gemeente een onderbouwde visie heeft op de toewijzing van de onderwijsruimte aan schoolbesturen. NUOVO denkt hier graag over mee.	het VO, staffuncties, speellokalen bij het basisonderwijs, gymzalen etc.). 2. eventuele toekomstige uitbreiding die op of bij de kavel gerealiseerd kunnen worden. Dus er wordt niet te krap geprogrammeerd op de kavel. Tevens dient rekening gehouden te worden met voldoende buitenruimte. We beseffen terdege dat de MKZ hoog stedelijk ontwikkeld dient te worden. Hierin moet een goede balans gevonden worden. 3. Zie beantwoording hierboven onder 1 en 2.
	b.	Op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft gemeente aan dat er veel creatieve en bijzondere functies in het gebied gehuisvest zijn die een prominente plaats in de stad hebben weten te verwerven en de Merwedekanaalzone goed op de kaart hebben weten te zetten en goed passen bij de beoogde levendigheid in het gebied. Xll is een NUOVO-school voor media en vormgeving. De school	De discussie over de programmering is niet aan de orde in de omgevingsvisie. Het schoolbestuur wordt verwezen naar de voortgezet onderwijstafel die daarvoor is met de UVO van de gemeente Utrecht. Indiener geeft aan dat de verwijsafstand een wettelijk gegeven is. Dat is niet aan de orde. Het is aan het schoolbestuur om al dan niet te kiezen voor een vestiging aan de MKZ. Meerdere schoolbesturen hebben hier

		biedt opleidingen op vmbo- en havoniveau in creatieve vakken als vormgeven, grafisch ontwerpen en digitale media. Deze school werkt nauw samen met de creatieve partners die nu reeds in de Merwedekanaalzone gehuisvest zijn. Xll maakt een sterke groei door en telt op dit moment 601 leerlingen waarvoor 6.145 m2 BVO nodig is. De gemeente Utrecht is er niet in geslaagd op deze groei te anticiperen en heeft Xll nu tijdelijk tot augustus 2020 gehuisvest in vijf verschillende gebouwen, een situatie die in strijd is met de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs Gemeente Utrecht 2015. Xll groeit door naar 1.000 leerlingen en 8.545 m2 BVO per augustus 2023. NUOVO is al meer dan een halfjaar met de gemeente Utrecht in gesprek over nieuwbouw in één dan wel maximaal twee gebouwen in de Merwedekanaalzone zodat Xll daar samen met haar creatieve partners het gewenste levendige en creatieve karakter kan versterken. Het is logisch om nieuwbouw voor Xll in de Merwedekanaalzone te realiseren omdat: 1. er geen andere locatie binnen de wettelijke verwijsafstand van de huidige hoofdlocatie aan de Vondellaan 178 binnen de portefeuille van de gemeente Utrecht beschikbaar is, 2. het niet zo kan zijn dat Xll voor haar bijdrage aan de invulling van de gemeentelijke groeiopgave opnieuw "gestraft" wordt met structureel suboptimale huisvesting. Invulling van de groeiopgave hoort voor verplaatsing van scholen te gaan.	belangstelling voor.
	c.	NUOVO is verheugd op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone te lezen dat er in elk geval een school voor voortgezet onderwijs moet komen, mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. In dit verband vraagt NUOVO graag uw aandacht voor bijgaand Ambitiedocument, het LEERhuis 0-18 jaar te Utrecht dat NUOVO	In de Merwedekanaalzone is een grondclaim gelegd voor zowel het basisonderwijs al ook het voorgezet onderwijs. Vanuit de gemeente is er geen eis dat die kavels aan elkaar liggen. Het is aan het schoolbestuur om binnen de gegeven randvoorwaarde te komen met een onderwijsconcept.

		samen met SPO Utrecht en Kind&Co heeft opgesteld. Genoemde organisaties zijn zeker bereid de ambitie zoals verwoord in genoemd document in de Merwedekanaalzone waar te maken. Voor een 0-18 school van tussen de 1.050 en 1.250 leerlingen is een gebouw nodig van 12.500 m2 BVO en 11.350 m2 BVO buitenruimte waarmee de cirkel rond is en we terug zijn bij de vraag of de gemeente wel voldoende ruimte voor het voortgezet onderwijs heeft gereserveerd in de Merwedekanaalzone. Een 0-18 school en nieuwbouw voor XII tezamen overstijgt met 21.045 m2 BVO ruimschoots de 17.200 m2 BVO zoals nu genoemd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en dat is nog los van de ambities van andere schoolbesturen in het gebied. NUOVO treedt graag met de gemeente Utrecht in overleg om de lessen die uit de ontwikkeling van Leidsche Rijn kunnen worden getrokken toe te passen in Merwedekanaalzone en tegelijkertijd op een verantwoorde en toekomstbestendige manier de groeiopgave in het onderwijs en de onderwijshuisvesting op te lossen.	
23.	a.	vervallen	
24.	a.	**Conflicterende doelstellingen Verdichting versus gezonde verstedelijking** Met grote belangstelling volgen we uw goed gedocumenteerde en ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Indieners woont op een woonboot op het Merwedekanaal en maken zich zorgen over conflicterende doelstellingen die in uw plannen worden geschetst. Om te beginnen sluiten we ons aan bij de vijf adviezen uit zienswijze nummer 2.	Zie de beantwoording bij de zienswijze 2.

	b.	**Woningaantallen** De hoeveelheid woningen lijkt bij iedere inspraakavond toe te nemen. Waar eerder sprake was van 4000 woningen (zie "Terugblik op het Stadsgesprek Merwedekanaalzone 19 april 2017 - blz. 2") gaat het nu opeens over 10.000 woningen, terwijl dit duidelijk buiten de bandbreedte van de MER valt. Indieners maken zich zorgen over de consequenties van deze buitenproportionele dichtheid voor de direct aanwonenden maar ook voor de toekomstige bewoners zelf. Indiener denkt niet dat iemand zit te wachten op een tweede Overvecht.	Behoefte aan woningen is groot en zal met groeien naar 410.000 inwoners in 2030 alleen maar toenemen. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Met het vaststellen van de Ruimtelijke Strategie 2016 is keuze gemaakt om niet 4000 maar meer dan 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te bouwen. Bij de beantwoording van zienswijze 14 e is toegelicht hoe dat zou kunnen plaats vinden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Bouwhoogte** Ook de bebouwingshoogte aan de waterkant is aan inflatie onderhevig. Was er twee jaar geleden sprake van maximaal 4 woonlagen, nu lezen we "incidenteel 10 woonlagen". Dit gaat ten koste van zonlicht (PV installaties) en woonplezier aan de overzijde van het kanaal.	Zie de beantwoording van zienswijze 2c
	d.	**Bruggen** Ook het aantal geprojecteerde bruggen over het Merwedekanaal lijkt ieder half jaar toe te nemen. Los van de serieuze consequenties voor woonbootbewoners die verplicht zullen moeten verhuizen, gaat dit ten koste van de groenvoorziening, de kenmerkende rust van het Merwedeplantsoen, de roeibegeleiding en de woningwaarde van de resterende bewoners.	Zie de beantwoording van zienswijze 1a. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de

			MER.
	e.	**Betrekken omwonenden** De direct aanwonenden (Merwedeplantsoen en -kade) worden in de visienota nauwelijks genoemd. Het zou goed zijn als ook deze groep als belanghebbende wordt geïdentificeerd en als zodanig bij verdere ontwikkelingen wordt betrokken.	Zie beantwoording 1 b.
	f.	**Groen** Indieners kunnen weinig concrete cijfers over groenvoorziening vinden, anders dan de suggestie dat er een goede OV verbinding moet komen met de bossen rond Utrecht. Terwijl Utrecht volgens onderzoek van de Wageningen Universiteit (2014) een van de minst groene steden van Nederland is.	Ondanks het feit dat nu nog niet precies is aan te geven hoeveel groen wordt toegevoegd voorziet de Omgevingsvisie wel in en robuuste groenstrook van minimaal 27 meter breed langs het Kanaal. Daarnaast noemt de Omgevingsvisie het beter bereikbaar maken van waardevolle (landschappelijke) buitengebieden (voor langzaam verkeer) vanuit de stad als een van de drie sporen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	g.	**Behoud Vechtclub en Boulderhal** Tenslotte pleiten we graag voor het behoud van de Vechtclub en Boulderhal Sterk. 1. Klimmen is sterk in opkomst als typisch stedelijke sport en kent een relatief laag ruimtegebruik per deelnemer. Boulderhal Sterk zit zowel ‘s doordeweeks als in het weekend vol - zelfs zonder de geprojecteerde extra 20.000 inwoners - en kan zichzelf zonder subsidie handhaven. 2. De Vechtclub wordt keer op keer genoemd als sfeer- en gezichtsbepalend voor het gebied. Wanneer deze zou verdwijnen, is dat een gemiste kans voor het vormen van karakter van deze zo potentievolle nieuwe wijk.	Het past in de omgevingsvisie om naast creatieve bedrijven ook ruimte te bieden aan initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Het kunnen handhaven van dit soort bestaande functies binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie. De komende maanden zal worden onderzocht en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om deze specifieke bestaande functies (zoveel mogelijk) te behouden en onder welke (financiële randvoorwaarden). De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	**Realiteitsgehalte plannen** Indieners begrijpen dat de stad gebaat is bij uitbreiding van het	In de Omgevingsvisie deel 1 staat hoe de gemeente gezonde

		woningbestand en dat eenieder hiertoe zal moeten inschikken, maar de huidige plannen suggereren een grote component “wensdenken". Daarnaast geeft de opwaartse trend in geprojecteerde volumes en het gemak waarmee aan eerdere toezeggingen voorbij wordt gegaan, weinig vertrouwen in een zorgvuldige belangenafweging van alle betrokkenen. We hopen dat u onze zorgen weg kunt nemen en dat er straks een nieuwe wijk staat waar iedereen trots op is!	verstedelijking in hoge dichtheid denkt te realiseren. Naast kaders staan daar ook onderzoeksvragen voor onder meer vraagstukken, waarover nog geen beleid is. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang en de kwaliteit te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema’s. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema’s beoordelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
25.	a.	**Betrekken omwonenden** N.a.v. de bijeenkomst van 30 augustus jl. en de schriftelijke plannen die indieners hebben mogen ontvangen willen zij nu echt hun verontrusting uitspreken. Dat er herinrichting aan het Merwedekanaal plaats gaat vinden is natuurlijk niet vreemd. Er waren al langer plannen hiervoor. Maar de manier waarop en de invulling hiervan steekt ons zeer. Indieners, al jaren bewoners van een woonboot aan het Merwedeplantsoen , verbazen zich iedere keer over het gemak waarmee de gemeente en andere betrokken partijen (zoals architecten-bureau's) voorbij gaan aan het feit dat binnen deelgebied 5 er 41 legale woonboten liggen. Deze zijn niet te vinden op enige kaart of tekening. Hoe denkt u dat dit overkomt bij ons als woonbootbewoners met de invulling van dit gebied zoals nu gepland staat? Worden wij als woonbootbewoners	Zie beantwoording 1 b.

		actief benaderd en betrokken bij dit initiatief zodat ook wij ook mee kunnen denken en over de uiteindelijke realisatie?	
	b.	**Onrust m.b.t. bruggen en proces** Indieners willen hun zorgen kunnen uiten wat dit plan voor ons als bewoners betekent. Dit wanneer er bijna op de plek van onze boot een fiets/loopburg staat getekend bijv. (..) Heeft er iemand van de gemeente ooit de moeite genomen ons als bewoners persoonlijk te benaderen? Want dit plan heeft nl nogal wat consequenties. Dit geeft onrust maar tot nu toe wordt dit door u als gemeente sterk gebagatelliseerd. Ook zien indieners de geplande hoogbouw, de 3 (!) fiets-loopbruggen, de hoge concentratie bewoners op 65 ha en de lange bouwduur en de daardoor verwachte afname van de leefbaarheid en de sociale controle als een groot probleem. Indieners hopen dan ook op reactie naar aanleiding van de vragen in deze brief en de mogelijkheid tot uitnodiging voor een gesprek met de woonbootbewoners of een delegatie hiervan.	Zie beantwoording zienswijze 1a en 1b.
26.	a.	**Woningaantallen** Indieners maken zich zorgen over de hoge woningdichtheden die worden voorgesteld in de Omgevingsvisie. Dit leidt naar hun mening tot een ongezond dicht op elkaar wonende bevolking in het gebied.	In de Omgevingsvisie deel 1 staat hoe de gemeente gezonde verstedelijking in hoge dichtheid denkt te realiseren. Naast kaders staan daar ook onderzoeksvragen voor onder meer vraagstukken, waarover nog geen beleid is. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang en de kwaliteit te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema's. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen

			stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema's beoordelen. In de Omgevingsvisie deel 1 raakt een groot aantal onderzoeksvragen deze thema's . In de Omgevingsvisie deel 2 wordt antwoord gegeven op deze onderzoeksvragen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Verkeersoverlast** Ondanks verbetert openbaar vervoer zullen de nieuwe woningen leiden tot grote aantallen auto's die in aanpalende wijken zullen gaan parkeren en zullen zorgen voor opstoppingen en verkeersoverlast op de wegen rond het plangebied.	Zie de beantwoording van de zienswijze bij zienswijze 5 e.
	c.	**Bruggen** De geprojecteerde nieuwe bruggen zijn volgens indiener onnodig en onmogelijk te realiseren omdat ze enerzijds het kanaal volledig moeten overspannen zodat er geen nieuwe obstakels in het kanaal komen en anderzijds te hoog zullen zijn om er comfortabel over heen te kunnen fietsen.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	d.	**Bruggen en leefomgeving** De bruggen betekenen een aantasting van de openheid van het kanaal en het gevoel van licht en lucht van de woonbootbewoners.	De transformatie van de bedrijventerrein naar een stadsdeel met 6000 en mogelijk 10.000 woningen heeft vanzelfsprekend impact op hoe het gebied er ruimtelijk uit komt te zien en op de voorzieningen, die er hier voor nodig zijn. Voldoende verbindingen over het water is een van die voorzieningen. De verbindingen over het water moeten daarbij aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en maar de verbinding moet ook ruimtelijk goed ingepast. Het aspect van openheid van het kanaal – per slot is het Merwedekanaal het "goud" voor de nieuwe gebiedsontwikkeling - speelt daarbij een rol. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het

			Merwedekanaal. Zie de beantwoording van zienswijze 1a.
27.	a.	**Belangen van de roeiers** De Utrechtse roeiverenigingen houden de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal nauwlettend in de gaten. Wij hebben veel contact met gemeente, ontwikkelaars en andere gebruikers om bij al deze ontwikkelingen en voornemens daartoe, voldoende oog te houden voor de belangen van de huidige gebruikers. Wij maken als roeiverenigingen graag onderdeel uit van een gezonde en sportieve stad en we zijn blij met de hoge ambities die de gemeente in dit kader heeft met de Merwedekanaalzone. We hebben echter ook zorgen. Ruim 2.000 roeiers maken gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater. Het Merwedekanaal is het enige roeiwater in de stad. De ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen een grote impact hebben op het roeiwater. De belangrijkste zijn: • Toename van recreatieverkeer op het water; • Zwemmen in het Merwedekanaal; • Obstakels zoals bruggen over het kanaal.	De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. Zie hiervoor ook de raadsbrief “Roeien op het Merwedekanaal” van oktober 2017. De verbindingen over het water moeten daarbij aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en maar de verbinding moet ook ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal. In de omgevingsvisie deel 2 wordt op beide onderzoeksvragen antwoord op gegeven. Zie de beantwoording zienswijze 1a.

	b.	**Haventjes en aanlegplaatsen** De concept omgevingsvisie schrijft over de ontwikkeling van een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk. We zijn blij dat de plannen vooralsnog geen ruimte laten voor nieuwe haventjes. Het is op dit moment al erg druk op het kanaal en extra haventjes zouden ons inziens leiden tot een onveilige toename van recreatieverkeer op het water. We verzoeken u om expliciet in de plannen te laten opnemen dat er ook geen ruimte is voor vlonders en stijgers met aanlegplaatsen.	Het Merwedekanaal is één van de belangrijkste (cultuurhistorische) identiteitsdragers in de Omgevingsvisie. Het vervult in de doorgroei naar meer dan 400.000 inwoners een belangrijke functie voor (water)recreatie in de stad, maar mogelijk ook voor andere functies zoals energiewinning, klimaatadaptatie en transport over water. De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Bevoorrading bouwplaats via water** In de omgevingsvisie wordt onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheid om bevoorrading en bouwtransport via het water te laten verlopen. Wij worden graag nauw betrokken bij dit onderzoek om de (tijdelijke) impact hiervan op het roeien in kaart te brengen.	Zie beantwoording zienswijze 2 f.
	d.	**Inrichting Kanaalweg en groene zone** We juichen de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Wel vragen wij uw aandacht voor de coaches die onze trainende ploegen op de fiets begeleiden en daarbij gebruik maken van de Kanaalweg. We verzoeken u bij de uitwerkingsvragen van de tweede fase van de omgevingsvisie op te nemen dat wordt onderzocht op welke wijze het coachen	Dit punt is in de Omgevingsvisie deel 1 al opgenomen als onderzoeksvraag. Te weten, Onderzocht wordt hoe de verbindingen over het Merwedekanaal zodanig ontworpen kunnen worden dat deze geen conflict oplevert met de doorfietsroute langs het kanaal en nieuwe obstakels vormen voor het roeien en coachpad en de overige scheepvaart op het Merwedekanaal.

		op een veilige manier gecombineerd kan worden met andere vormen van sport en bewegen op de Kanaalweg.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Creëren zwemwater in de wijk i.p.v. in het kanaal** In dit verlengde ligt onze tweede zorg. Wij ervaren de laatste jaren een groeiend aantal zwemmers in het Merwedekanaal. Zwemmen in het kanaal is verboden en leidt tot zeer gevaarlijke situaties in combinatie met het roeien. We verzoeken u daarom om in de verdere planvorming van de Merwedekanaalzone maatregelen te nemen om te voorkomen dat burgers in het kanaal gaan zwemmen. Een goede oplossing zou zijn om op andere plekken zwemwater te creëren, bijvoorbeeld door waterpartijen daartoe aan te leggen in de nieuwe woonwijken.	Het Merwedekanaal is één van de belangrijkste (cultuurhistorische) identiteitsdragers in de Omgevingsvisie. Het vervult in de doorgroei naar meer dan 400.000 inwoners een belangrijke functie voor (water)recreatie in de stad, maar mogelijk ook voor andere functies zoals energiewinning, klimaatadaptatie en transport over water. De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. Daarnaast wordt in het kader van de waterdoelstellingen (blz 27) de gevolgen voor het gebied onderzocht met daarbij als een van de mogelijkheden een inham met zwemfunctie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	**Bruggen** Tot slot onze derde en grootste zorg inzake de Merwedekanaalzone. De omgevingsvisie voorziet in minimaal vier extra bruggen over het kanaal. In de diverse schetsen en plaatsjes tellen we er zes. Bruggen vormen een groot obstakel voor roeiers. Hoewel er oplossingen zijn om de impact op de doorvaart zo beperkt mogelijk te houden (vrije overspanning!)	Zie de beantwoording zienswijze 1a.

		vormen bruggen een obstakel waar roeiers extra moeten opletten. Daarbij zijn veel bruggen in de schetsen voorzien op gevaarlijke plekken, zoals in bochten, bij waterkruisingen en zelfs heel dicht bij het vlot. Dit zijn extra lastige plekken in het manoeuvreren. De situatie op het kanaal zal een stuk onoverzichtelijker worden met al deze extra bruggen. Ze maken het trainen voor onze ploegen tot een obstakelrace in plaats van een race op weg naar (Olympische) medailles. Ze belemmeren het trainen en brengen de veiligheid van de roeiers en de andere gebruikers onnodig in gevaar. Wij verzoeken u daarom om alle plannen voor extra bruggen over het kanaal te schrappen.	
28.	a.	**Rol woningbouwcorporaties** Wij sluiten graag aan bij uw visie. "Als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop.'" De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook - in beperkte mate - stadswoningen. Het opdrachtgeverschap bestaat ook uit een mix: de ontwikkelaar of corporatie en nieuwe vormen als particulier en collectief opdrachtgeverschap'. Indieners vragen zich echter bezorgd af; 'Waar zijn de woningcorporaties als het gaat om de werkelijke invulling van deze boeiende stedelijke ruimte?' Hun rol en die van de woningzoekenden in bredere zin, zou bij zo'n grote maatschappelijke woonopgave toch zichtbaarder en groter moeten zijn.	In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van 30% sociale woningbouw met een terugvaloptie naar minimaal 20%, indien dit percentage financieel niet haalbaar blijkt. Wij zijn in gesprek met de verenigde Utrechtse Woningbouwcorporaties (STUW) om al aan het begin van de planontwikkeling de STUW in contact te brengen met de ontwikkelende partijen in het gebied. Al in de eerste rekenmodellen dienen de uitgangspunten van sociale woningbouw (en andere niet-commerciële functies) voldoende geborgd te zijn. Bij de bijeenkomsten die georganiseerd zijn rondom de planontwikkeling waren de corporaties dan ook aanwezig, zij hebben ook een zienswijze ingediend en hebben een verkenner aangewezen die namens de STUW in gesprek gaat met de ontwikkelende partijen in het gebied. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Rol gemeente als publiek regisseur**	

		Onze zorg betreft daarnaast de waarborgen om grip te houden vanuit het publieke gemeentelijke belang op de langdurige en stroperige procesgang in de komende jaren. Er zijn uiteraard wel mogelijkheden geweest om via inloopavonden meningen te geven. Het maakt op ons ook de indruk van een door de gezamenlijke grondeigenaren geregisseerd proces, waarbij de gemeente zich vaker als één van de zes partijen (van ontwikkelaars) opstelt dan als behartiger van het politieke gemeentelijk belang. De gemeente zou zich veel sterker moeten maken voor haar rol als publieke regisseur in het gehele proces. We wijzen in dit verband ook op door de raad aangenomen motie 99; met daarin aandacht voor werken met de (eind)gebruiker als ontwikkelaar en nadruk op Samen de stad maken met heldere kaders, ook waar de markt aan zet blijkt.	De gemeente heeft verschillende belangen. Naast het private belang als eigenaar van een deel van de grond, vertegenwoordigen wij als overheid het publieke belang. Alhoewel dit twee rollen zijn, worden alle belangen in beeld gebracht voor bestuurlijke besluitvorming. Aan het College en de Raad is het vervolgens deze belangen te wegen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Inhoudelijke prioriteiten t.b.v. huurders** Als huurders(organisaties) willen wij bovendien inhoudelijk drie prioriteiten benoemen: 1. Omvang sociale huisvesting; het Ontwerp noemt een percentage van 30% voor de sociale woningbouw. Dat betekent dat maar liefst 70% wordt overgelaten aan projectontwikkelaars en beleggers (met nauwelijks grip op de ontwikkeling voor gemeente, corporaties en toekomstige bewoners). Gezien de 'nieuwe' woningnood (lange wachttijden, hoge prijzen koop, veel te hoge huren) is niet alleen een groter aandeel sociale huisvesting nodig, maar ook een heldere omschrijving van het begrip sociale woningbouw. Bij sociale woningbouw denken wij vooral aan een rol voor woningcorporaties. Het gaat ook om huren onder de aftoppingsgrenzen (kernvoorraad sociale huur); beneden de € 592, resp. € 635,-. Immers de kernvoorraad neemt in alle gemeentelijke plannen tot nu toe nog steeds af. Het is van belang dat in elke fase van planvorming een	1. Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen. Een verdeling van 70%-30% vinden we reëel gezien de woningvraag die er in Utrecht ook is naar de andere segmenten en financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. Bij de verdere ontwikkeling zal de bijdrage van de MWKZ terug te zien in de jaarlijkse prestatieafspraken.

		duidelijk wordt gemaakt welke bijdrage de plannen leveren aan de prestatieafspraken van de gemeente met corporaties en huurders.	
		2. We onderschrijven het belang van gemeenschapsvoorzieningen 'in de plint' en openbaar groen, maar willen daarvoor ook ruimte voor de toekomstige bewoners om deze ruimten(n) in te delen. We denken daarbij niet alleen aan voorzieningen voor zorg (naar nieuwe inzichten), kinderopvang en onderwijs. Maar ook aan nieuwe buurtinitiatieven gericht op ontmoeting en contact. Wat betreft de openbare ruimte is toegankelijkheid daarvan voor iedereen van groot belang. Daarbij vragen we ons wel af of die toegankelijkheid voldoende gewaarborgd is met het concept van gesloten bouwblokken met binnentuinen, zeker als u in grote dichtheden wilt bouwen. Zet het belang van goede en toegankelijke publieke ruimte dus zwaarder aan in de uitgangspunten en uitwerking. Ga daarbij steeds uit van 'een levendige wijk', die over jaren de meest ideale invulling krijgt.	2. Goede toegankelijkheid van de gebouwen en de openbare ruimte is onderdeel van een van de acht ambities uit de Omgevingsvisie deel 1, te weten een gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen. Terecht wordt geconstateerd, dat er ook ruimten moeten zijn in de woongebouwen voor contact en ontmoeting. Dergelijke laagdrempelig voorzieningen dragen bij dat iedereen kan meedoen en verkleinen het gevoel van eenzaamheid. Voorgesteld wordt goede toegankelijkheid en plekken voor ontmoeting als kader in Omgevingsvisie deel 1 op te nemen.
		3. Duurzaamheid. We onderschrijven begrippen als 'circulair bouwen', 'fossielvrij' en 'milieuscores.' Bij duurzaamheid en een verantwoord klimaatbeleid gaat het niet alleen om technische of technologische oplossingen (hoe belangrijk ook), maar ook hier moet aansluiting komen tussen wat toekomstige bewoners zelf kunnen en willen bijdragen; bewoners willen ook op zelfgekozen manieren energiebehoefte kunnen terugdringen; zij willen gebruik maken van de duurzame energie rond en op woningen. Vervolgens kan de keuze voor een infrastructurele route worden gemaakt. Daarbij hoort niet nu al te kiezen voor 'all electric'.	3. De komende maanden zal verder worden onderzocht wat de concrete mogelijkheden en richtingen er zijn op het gebied circulair bouwen, fossielvrij en milieuscores. Dit wordt ondermeer opgepakt in samenhang met de stedenbouwkundige uitwerking voor deelgebied 5.

	d.	**Monitoring en sturing** Zoals aangegeven betreft onze eerste zorg vooral invloed op de verder ontwikkeling en concrete uitwerking van de plannen; met name de invloed daarop vanuit het perspectief van sociale woningbouw. Wij stellen daarom voor dat er voor monitoring en sturing van de komende besluitvorming en uitwerking gemeentebestuur en gemeenteraad samenwerken met corporaties en huurders(organisaties) in een Platform Sociale Huisvesting Merwedekanaalzone. Dit Platform dient tevens de inbreng in de jaarlijkse Prestatieafspraken te waarborgen.	Er liggen voor de huurders al voldoende trajecten om deze inbreng te waarborgen: via de reguliere inspraak (waaronder raadsinformatiebijeenkomsten), via de stuurgroep huren waar ook de huurdersorganisaties aan tafel zitten, en het jaarlijkse traject van de prestatieafspraken. Dat de huurdersorganisaties zich in het traject daarvoor verenigen en afstemmen om zo mogelijk tot gemeenschappelijke standpunten te komen wordt onderschreven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
29.	a.	**Geschiedenis** kijkend naar het geringe aantal bouwactiviteiten in de sociale sector in onze stad vragen indieners zich af hoe lang de gemeente Utrecht en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) de woningmarktregio Utrecht nog een “schaarstegebied” wil laten blijven. Het is immers van belang dat hier snel een eind aan komt. De Huurdersraad heeft de laatste jaren in het kader van de prestatieafspraken regelmatig gepleit voor de bouw van veel meer woningen voor met name mensen met een krappe beurs Ze heeft er ook voor gepleit om de voorraad sociale huurwoningen op peil te brengen. Volgens recente overzichten uit de prestatieafspraken was er sprake van een duidelijk tekort aan sociale huurwoningen (zo'n 4.000!). Doel is ervoor te zorgen dat in de lagere en middelste segmenten (le segment t/m € 414,02; segment 2 € 414,02 t/m € 592,55 en segment 3 € 592,55 t/m € 635,05) er geen sprake meer is van een schaarstegebied in deze woningmarktregio. Dit is immers een kerntaak voor onder meer woningcorporaties en gemeenten	In de gemeente Utrecht en de regio is er inderdaad een groot te kort aan sociale huurwoningen en deze zal moeten gaan groeien. In de uitvraag voor de prestatieafspraken is dat ook nadrukkelijk opgenomen. In regionaal verband is de inzet om de sociale huurwoningvoorraad in de komende periode met 3% te laten groeien .
	b.	**Specifiek**	

		• Het exacte aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen is nog niet bekend. Wel is er een gebiedsgerichte afweging te verwachten. Dit met het oog op vernieuwing die een einde moet maken aan de al jaren slepende processen, waarbij partijen elkaar de schuld geven voor de ernstige stagnatie. De in het verleden vaak gehanteerde verhouding van 30% sociale huur- en 70% vrije sector en koopwoningen, zal de Utrechtse woningmarktregio niet kunnen ontworstelen van de ernstige schaarste. Met het oog op een goed en verantwoord meerjarenbeleid valt naar onze mening de komende jaren te kiezen voor de verhouding 37- 40% sociale huur- en 63-60% vrije sector- en koopwoningen. Dit is nodig om weer te kunnen spreken van een ontspannen woningmarkt waar keuzevrijheid en het ontwikkelen van wooncarrière niet meer alleen maar begrijpelijke verlangens zijn maar ook de realiteit vormen voor die 410.000 inwoners die Utrecht in 2030 verwacht te krijgen.	In de huidige collegeperiode is niet gekozen voor een vast percentage sociaal per project. Per project wordt bekeken wat een logische inzet is ten aanzien van het sociale programma.
		• Ook wat woningtypen betreft, is het overzicht zoek. Er zijn in Utrecht veel rijtjeswoningen en eengezinswoningen door het eenzijdig bouwen, maar andere woningtypen zijn met een loep te zoeken. Ook in de Merwedekanaalzone is de gemeente van plan om een “gezonde en levendige stadswijk te bouwen”. “Diversiteit in hoog en laagbouw” is ook een aandachtspunt en passend bij diverse woningtypen. Complexen met gestapelde bouw bieden met hun liften en gelijksvloersheid bijvoorbeeld kansen aan mensen die slecht ter been zijn en natuurlijk moeten ook groepswonen en nul-op-de-meter woningen volop een kans krijgen. Een buurtcentrum zou een van die voorzieningen kunnen zijn, maar dan een en op maat voor de grotere buurt.	• De wens om diversiteit in hoog en laagbouw wordt onderschreven. In de Omgevingsvisie deel 1 staat (blz. 62) als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook – in beperkte mate – stadswoningen
		• Mocht in de Merwedekanaalzone het accent komen te liggen op huurwoningen in de hoogste, gereguleerde en de	• Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties daarom ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en

		geliberaliseerde segmenten (de segmenten 4 (€ 635,05 - € 710,68) en 5 (€ 710,68 - € 950,00)), dan leidt naar onze mening niet tot een ontspannen woningmarkt met keuzevrijheid. Betaalbaarheid is nu al een groot probleem voor 18.000 Utrechters (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven en een beroep doen schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben2, tevens bij de voedselbanken in de rij staan. • Besluitvorming verdient het betere doel: het volk te huisvesten. Gezien de omvang van investeringen om niet meer schaarstegebied te zijn, is efficiënt investeren van belang; dus niet in middeldure huurwoningen. De grote vraag (zo is de Huurdersraad meegedeeld) is naar betaalbare 1-2 persoonswoningen, dus kleine (2-3 kamer) huurwoningen in de segmenten 1 en 2 en een klein deel in segment 3. Die 1-2 persoonsappartementen zijn niet alleen voor starters maar zijn extra te bouwen voor ouderen, die daarna uit hun eengezinswoning kunnen en deze beschikbaar komt: het moderne wooncarrière denken	sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen. • Gezien de locatie en gewenste dichtheden ligt het voor de hand dat voor het sociale deel het accent zal liggen op (kleinere) appartementen en niet op ruime eengezinswoningen.
	c.	**Betrekken Huurdersraad & procesafspraken** De Huurdersraad verzoekt grondige herziening en verbetering van het krap gemaakte besluitvormingsproces. Een constructief, innovatief overleg in de komende periode is gewenst met de raad, college, huurdersorganisaties en de STUW. Wij denken met name aan de aanstelling van een (stedelijke en bestuurlijke) Taskforce Sociale Woningbouw die de realisatie van sociale woningen kan versnellen.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de Omgevingsvisie of op de MER. Er liggen voor de huurders voldoende trajecten om deze inbreng te waarborgen: via de reguliere inspraak (waaronder raadsinformatiebijeenkomsten van diverse projecten), via de stuurgroep huren waar ook de huurdersorganisaties aan tafel zitten, en het jaarlijkse traject van de prestatieafspraken. Bij de stuurgroep huren, die 5 x per jaar plaatsvindt, is de bouw van sociale huurwoningen en de zoektocht naar locaties en daarmee versnelling van sociale woningbouw, een terugkerend thema. Middels de zogenaamde

			groslijst sociale woningbouw komen potentiele locaties voor sociale huur in beeld en zodra deze een harde planstatus krijgen, worden ze toegevoegd aan de prestatieafspraken. Een aanstelling van een bestuurlijke taskforce zal naar onze mening op dat punt niet veel toevoegen aan wat er al loopt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
30	a.	**Complimenten** Via deze zienswijze wil de STUW namens de Utrechtse corporaties Portaal, Bo-Ex, SSH en Mitros een reactie geven op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone. • We zijn erg te spreken over de ambities inzake de kwaliteit van het leefmilieu en de woningen en het duurzame karakter hiervan. Deze sluiten aan bij onze eigen ambities en ook de gemeenschappelijke doelen die wij hebben vastgelegd met de gemeente Utrecht in de huidige en komende prestatieafspraken. Via bijgevoegde presentatie hebben we dit ook gedeeld met het eigenarencollectief van deelgebied 5 op 4 september jl. We zijn niet alleen enthousiast over de visie, maar ook de mogelijkheid om 30% sociale huur te bouwen. Erg nodig gezien de krapte op de sociale huurmarkt en groei van de stad. • We hebben de mogelijkheid als STUW corporaties om te investeren waardoor een terugvalscenario naar 20% sociale huur niet nodig is. We raden aan om op te nemen in de omgevingsvisie dat de sociale huur door een toegelaten instelling wordt gerealiseerd. Een toegelaten instelling biedt meerwaarde vanwege de extra kwaliteit van de sociale huur die wordt gerealiseerd, de blijvende betrokkenheid met de wijk en de inspanningen op het gebied van leefbaarheid.	• Als gemeente is het prettig om te weten dat de ambities ook draagvlak hebben corporaties in de stad. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang, de kwaliteit en de publieke waarden te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijke thema's. Samenwerking met de corporaties speelt daarbij een belangrijke rol. Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen.

		Wij willen onze verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk en vragen u als raad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen. Met veel belangstelling wachten wij de definitieve omgevingsvisie af en wensen wij de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.	
31	a.	SPO Utrecht is de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrech1: de organisatie voor alle openbare scholen voor primair onderwijs in Utrecht. In 2016 telde SPO Utrecht 35 openbare scholen, waar ruim 1.100 personeelsleden het onderwijs voor circa 10.000 kinderen in de stad Utrecht verzorgden. De stichting vraagt aandacht voor de volgende punten: **Voldoende ruime voor primair onderwijs** Naar wij begrijpen gaat er veel huisvesting komen die vooral in de hoogte gebouwd gaat worden. Dat betekent een toenemende druk op de su1d om in die wijken ook voldoende open ruimte 1e creëren. Openbare speelruimte rondom de scholen kan voor een deel in die vraag voorzien. Dat veronderstelt overigens wel. dat scholen nier in plinten van hoogbouw of op hogere verdiepingen kunnen worden gebouwd. Scholen horen niet in hoogbouw. Dat betekent een doordachte visie waarin de situering, de vorm en een groene kavel maakt dat de school en het schoolplein niet alleen een veilige en plezierige plaats is voor kinderen om te spelen, maar wat ons betreft ook deel mag en kan uitmaken van de groenvoorziening in de dichtbebouwde wijk. De grootste-zorg is dat er voldoende m2 wordt gerealiseerd voor primair onderwijs in dit uitgestrekte gebied.	Zie de beantwoording bij 22 a

	b.	**Plaatsing van de onderwijskavels ten opzichte van de omliggende wijken.** Scholen moeten een centrale plaats innemen in een wijk. Dat zorgt ervoor dat de scholen ook echte wijkscholen worden. Situering aan de randen van de wijk levert vaak conflicten op met reeds bestaande scholen met plaatsingsproblemen en reizende ouders tot gevolg. Postcode beleid en plaatsingsbeleid moeten eigenlijk een logisch gevolg zijn van de plek van de school en niet als regelgeving achteraf.	Uitgangspunt is dat voor het basisonderwijs geldt dat dit een wijkschool is/wordt, waarbij zoveel mogelijk de leerlingen uit de wijk in de wijk naar school moeten kunnen gaan. Het tijdig realiseren van de voorziening loopt gelijk met de programmering van de woningen, waarbij het uitgangspunt is dat wanneer eerste woningen opgeleverd zijn er ook onderwijsvoorzieningen gerealiseerd zijn.

Zienswijzen ingediend per email

1 t/m 6	a.	**Bereikbaarheid Veilinghaven** De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn. De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze: - goedkoper zijn in aanschaf/ bouw - goedkoper zijn qua bediening - geen storingen, etcetera vertonen - geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip - geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a van de schriftelijke zienswijzen.
	b	**Toepassing basisspecificaties Bruggen** Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal - m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein - zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden	De resultaten van de eerdere onderzoeken zullen zeker meegenomen worden bij het formuleren van de uiteindelijke randvoorwaarden van de bruggen. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a van de schriftelijke zienswijzen.

		ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal 1. Bij een vaste brug - Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau) - Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken - Brugopening (breedte) minimaal 14 m 2. Bij een te openen brug - Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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. - Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken - Brugopening (breedte) minimaal 14 m Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder. Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze	

		gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.	
7.	a.	**Bebouwing MWKZ** Als woonbootbewoner in deelgebied 5 hebben de plannen voor de Merwedekanaalzone direct invloed op mijn woongenot en ik volg de ontwikkelingen dan ook op de voet. Dat in dit gebied gebouwd gaat worden vind ik een logische keuze en kan ik alleen maar toejuichen, het wordt nu niet optimaal gebruikt. In eerste instantie was indiener erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Indiener vraagt zich af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht.	De gemeente beseft zich dat de gevolgen voor de huidige bewoners aanzienlijk zijn en dat hun woonomgeving de komende jaren zal veranderen. De gemeente zal de bewoners en de andere belanghebbenden dan ook zo goed mogelijk betrekken bij de verdere uitwerking van de visie. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a en 1b. van de schriftelijke zienswijzen.
	b.	**Vertekend beeld referenties** In eerste instantie was indiener erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Indiener vraagt zich af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht. Op de plaatjes van de Merwedekanaalzone in de visie (Marco Broekman) is nauwelijks een fiets of auto te zien. Dat ziet er wel heel aantrekkelijk uit, maar geeft een vertekend beeld. Evenals het feit dat	In de Omgevingsvisie is het Merwedepark autovrij. Of dit overal gaat lukken is nog een onderzoeksvraag: onderzocht worden de mogelijkheden en de dilemma's van het autoluw/ vrij maken van de route langs het kanaal alsmede de dubbelfunctie voor recreëren en doorfietsen. De bedoelde afbeeldingen zullen op het onderdeel fiets en woonboten worden aangepast.

		er geen woonboten zijn ingetekend en de bebouwing er totaal anders uitziet dan hoe het in werkelijkheid er uit zal gaan zien.	
	c.	**Bruggen** Indiener maakt zich ernstig zorgen over de 3 ingetekende loop/fietsbruggen tussen de al bestaande Balije-en Socratesbrug. In het eerste concept staat 1 extra brug ingetekend; nu zijn het er plotseling 3. - Wat gebeurt er met de woonboten die daar ter plekke of net naast liggen? Je kunt geen brug boven je dak hebben en er net naast liggen is ook geen pretje (geluidsoverlast, inkijk, veiligheid). Wij wonen al bijna 30 jaar met veel plezier op deze plek, onze kinderen zijn er geboren, wij voelen ons verbonden met deze wijk. De gemeente kan ons toch niet zomaar wegslepen, alsof het om een vervoermiddel gaat? - In hoeverre gaan de bruggen gebruikt worden door nieuwe bewoners van de overkant om de auto in Rivierenwijk te parkeren en zelf te voet naar de Merwedekanaalzone te wandelen? Hoeveel parkeeroverlast gaat dit aan onze kant van het kanaal geven?	Waarschijnlijk doelt indiener met de verwijzing naar een eerder concept op het eerdere concept SPvE Defensieterrein. Van de Visie MWKZ zijn geen eerdere concepten geweest met minder bruggen. De meerwaarde van langzaam verkeerbruggen over het kanaal is drieledig: - Bereikbaarheid van voorzieningen in MWKZ voor Rivierenbuurt en vice versa, bijvoorbeeld het Merwedepark en horeca - De kwaliteit van de bestaande fietsroutes staat onder druk wanneer geen capaciteit wordt toegevoegd. Door de wachttijden bij het kruispunt Rijnlaan/Balijelaan zal het aantal wachtende fietsers hier toenemen inclusief de rijtijd. - De belangrijkste vertragingspunten voor fietsers zijn verkeerslichten. De nieuwe route met brug leidt vanuit het midden van deelgebied 5 tot een reistijdverkorting van 20% ten opzichte van de huidige routemogelijkheden richting Vaartsche Rijn. Uit de MER beoordeling is naar voren gekomen dat voor de ambitie van negenduizend woningen aanpassing van beleid nodig is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. Dit zal altijd een samenhangend pakket zijn. Alléén het verbeteren van fiets en OV verbindingen leidt niet tot de gewenste reductie van autoverkeer. Alléén een stringente parkeernorm zal tot overlast in omliggende wijken leiden. Nader onderzoek geeft richting aan de invulling van het samenhangend maatregelenpakket voor zowel binnen de wijk als naastgelegen wijken. Zie tevens beantwoording schriftelijke zienswijze 1a en 1 b.

	d.	**Borging realisatie sociale woningbouw en groen** De grond is voor een deel in het bezit van 5 particuliere eigenaren, waaronder 3 beleggers. Zij zullen geen ander belang hebben dan financieel zo gunstig mogelijk handelen. Dus zoveel mogelijk dure woningen bouwen. Hoe realiseer je dan als gemeente 30% sociale woningbouw, en hoogwaardige openbare ruimte en groen, zoals in de visie is uitgesproken	De bouw van een gezonde stadswijk vraagt ook om voorzieningen en functies, die niet of minder rendabel zijn. Onderdeel van de Omgevingsvisie deel 2 is een uitvoeringsstrategie, waarin de kosten en opbrengsten en toedeling daarvan worden in beeld gebracht, passend bij de ambities van de Merwedekanaalzone. Daar vallen ook de kosten onder voor sociale woningbouw, creatieve en sociale functies en de openbare ruimte onder. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	**Dichtheden versus Leefbaarheid** Indiener begrijpt dat de stad Utrecht moet uitbreiden; veel mensen willen hier wonen en werken. Maar waar ligt de grens van wat de gemeenteraad wenselijk vindt? Wat is de impact van dit megalomane idee aan het Merwedekanaal? Vooral deelgebied 5 zal een enorme dichtheid krijgen. Is 6000 woningen op zo'n 15 ha niet buiten alle proporties? Dat zijn 400 woningen per hectare!! Dat zijn onvoorstelbaar veel wooneenheden. Het huidige plan is niet in overeenstemming met het idee van sociaal leefmilieu met veel groen. Het is toch ook de bedoeling dat het aangenaam blijft om in de stad te wonen	Voor de Merwedekanaalzone gaan we uit van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden, die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De zorg is terecht of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders. Daarnaast willen we de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	**Aantasting woongenot, privacy en bezonning door bouwhoogte** Indiener is blij dat de hoogste hoogbouw (23 verdiepingen) aan de Europalaanzijde komt, maar ook aan de Merwedekanaalzijde zal nog een flinke wand aan hoogbouw moeten ontstaan om het geplande aantal woningen te realiseren. Vooral het middelste gedeelte van deelgebied 5 zal volgebouwd worden, want daar staan geen	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2c.

		historische gebouwen of creatieve gebruikerspanden (Vechtclub XL, Alchemist, e.d.). En dat is precies het stuk waar wij tegenover wonen. In de visie staat: " 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen". Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is minder dan 23, maar altijd nog 35 meter hoog!! (nu: max 10 meter). Dit betekent voor ons dat we al het uitzicht kwijt zijn, geen zonlicht meer zullen krijgen vanuit de westkant (jammer van de zonnepanelen….) en minder privacy. Ter vergelijking: de gebouwen Lux en Pax hebben beide 9 verdiepingen, zijn dus ruim 30 meter hoog; City Campus Max heeft een kleine toren van 15 verdiepingen, ruim 50 meter hoog; en twee hoge torens van 22 verdiepingen, zo'n 80 meter hoog!! De bebouwing aan de Europalaanzijde zal dus met 23 verdiepingen ongeveer zo hoog worden als de hoogste torens van het Max gebouw, de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde in het ergste geval even hoog als Lux en Pax.	
	g.	**Beschaduwing** Indiener kan zich voorstellen dat ook alle huizen in Rivierenwijk ten westen van de Rijnlaan vanaf 14.00 'smiddags volledig in de schaduw komen te liggen vanwege de hoogbouw in de Merwedekanaalzone. Daarom hoopt hij dat de plannen mbt het aantal woningen bijgesteld worden en de bebouwing aan de kanaalzijde niet hoger wordt dan 4 tot 6 woonlagen, met daar tussendoor openingen met groenstroken zodat de MWKZ ook voor hem leefbaar blijft.	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2c.
	h.	**Bouwoverlast** We zullen 15 tot 20 jaar last hebben van bouwwerkzaamheden, zeker als de materialen over het kanaal aangevoerd gaan worden. Dat is een behoorlijk lange tijd. Hoe gaat de overlast tot een	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2f.

		minimum beperkt worden?	
8.	a.	**Aantasting privacy** Indiener woont een van de in de 90 jaar oude huizen in deelgebied 5. Rond het huis ligt een fraaie tuin. Tijdens de laatste inloopavond hoorde indiener, dat de buurman toestemming heeft gekregen om een appartementen complex te bouwen ipv de kantoren wat er nu in zit. Helaas heeft indiener dit nooit geweten en dit zal betekenen dat we vanuit de rechterkant nog meer inkijk krijgen in onze tuin, dus minder privacy. Indiener heeft al die jaren begrepen dat er hoogbouw gaat komen langs de Europalaan. Er is een kans dat zijn privacy minder zou zijn. Indiener begrijpt dat gemeente daar wil bouwen en begrijpt dat bepaalde aanzichten zullen veranderen. Het is in zijn ogen is het een goed plan dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden bebouwd en met veel groen. Indiener is erg geschrokken van de andere plannen. De plannen van het bedrijventerrein. Dat er zelfs, in zijn ogen, hoogbouw komt te staan, naast en achter zijn huis. Tijdens de inloopavond kreeg hij te horen dat er gebouwen zullen staan van minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen. Dit zal betekenen dat we geheel van links, achter en recht zullen worden ingesloten met woningen/appartementen.	Door de gewenste transformatie van het gebied zal de omgeving van de woning van indiener veranderen van bedrijventerrein naar gemengd stedelijk woongebied. Het gebied wordt daardoor drukker hetgeen invloed kan hebben op de privacy van indiener. Op dit moment ligt er echter nog geen stedenbouwkundig plan en kan dus nog niets definitiefs gezegd worden over hoe de invulling van het gebied direct om de woning van indiener er uit komt te zien. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	**Aantasting woongenot en bereikbaarheid** Indiener heeft dit huis onder andere gekocht voor de ligging, locatie, privacy, de rust. de gehele dag zon /licht in de tuin en de heerlijke oase rond het huis. Door de plannen vreest hij: 1. Geen tot weinig zon/licht in de tuin en woning door de komende bebouwing rondom het huis. 2. Aantasting van privacy; doordat de bewoners	Door de gewenste transformatie van het gebied zal de omgeving van de woning van indiener veranderen van bedrijventerrein naar gemengd stedelijk woongebied. Het gebied wordt daardoor drukker hetgeen invloed kan hebben op de privacy van indiener. Op dit moment ligt er echter nog geen stedenbouwkundig plan en kan dus nog niets definitiefs gezegd worden over hoe de invulling van het gebied direct om de woning van indiener er uit komt te zien. Of de zorgen zoals verwoord in de punten 1

		vanuit hun raam direct in de tuin en woning kunnen kijken, van een korte afstand. 3. Aantasting van woongenot, het idee al dat ik tegen 4 a 8 hoge verdiepingen aankijk vanuit mijn woonkamer/tuin, maakt mij erg verdrietig. 4. De tuin. de bloemen en planten zullen minder zon / licht krijgen die ze nodig hebben en ik zal minder of geen gebruik maken van de tuin. 5. Bereikbaarheid zal moeilijker zijn voor mijn klanten met een auto. Dit kan de klanten afschrikken en niet bij mij een afspraak maken en ik hierdoor inkomsten zal verliezen. 6. Bouwput, het is onbekend hoe lang het zal duren om het gehele terrein woonklaar te maken. Welk lawaai gaat het produceren, ben ik in staat door het lawaai om mijn werk te kunnen blijven uitoefenen. 7. Blijft het huis in dezelfde staat of zullen de bestaande huizen schade krijgen van het dichtbij bouwen etc. etc. Graag wil indiener zijn woning gedeelte verhuren. Men zal niet of minder gaan huren als de woning in een 'bouwput' staat en hier veel overlast van kan komen. Tevens zal de bereikbaarheid veranderen. Ik zal hierdoor minder huurinkomsten kunnen krijgen. 8. Waarde van mijn woning; de gehele omgeving van de woning zal veranderen., de privacy etc. Mocht ik de woning tijdens het realiseren van uw plannen te willen verkopen of erna. is de kans groot dat de waarde van het huis minder is dan op dit moment.	t/m 8 zich voor zullen doen en in welke mate is in dit stadium van het proces niet zeggen. De plannen voorzien ook in de aanleg van een groenstrook langs het kanaal en in de zone waar de woning van indiener ligt. In die zin kunnen er ook verbeteringen optreden in de woonomgeving van indiener. Een verder uitwerking zal moeten uitwijzen wat precies de gevolgen zijn voor indiener. Indien indiener onevenredig benadeeld wordt door de plannen zijn er mogelijkheden voor hem om eventuele schade te verhalen op de gemeente. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	**Laagbouw i.p.v hoogbouw** Indiener stelt voor om op het bedrijventerrein laagbouw te creëren, (zelfde hoogte als zijn woning	De verdichtingsopgave van 6000 tot 9000 woningen die de raad in de Ruimtelijke Strategie Utrecht heeft uitgesproken voor de

		en van mijn andere directe buren) Zo zal de uitzicht voor mijn woonboot-buren redelijk hetzelfde blijven en zal het woongenot van de bewoners die in deelgebied 5 wonen veel beter zijn dan de plannen die er op dit moment zijn. In het plan staat dat er veel groen/natuur zal komen. Het zou mooi zijn om een strook rondom de bestaande woningen in dit gebied aan te leggen met oa (hoge) bomen. Beide om de bestaande woningen zoveel mogelijk hun karakteristieke waarde te behouden en mogelijk het woongenot toch redelijk te kunnen behouden. Omdat hij het gevoel heeft dat er niet tot weinig rekening is gehouden met de bestaande woningbouw, nodigt hij gemeente uit om de situatie van zijn woning en tuin te bekijken.	Merwedekanaalzone is niet te realiseren in de vorm van laagbouw woningen. Desalniettemin zal de bebouwing aan de zijde van het Kanaal lager zijn dan de bebouwing aan de Europalaan, zie o.a. de beantwoording van zienswijze 4b. Ook wordt gestreefd naar een minimaal 29 meter brede groene zone langs het kanaal en naar een publieke functie van de openbare ruimte rond cultuurhistorische bebouwing. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
9 t/m 12		Gelijkluidend aan 1 t/m 6	Zie de beantwoording aldaar.
13		Gelijkluidend aan schriftelijke zienswijze 29	Zie de beantwoording aldaar.
14, 15		Gelijkluidend aam 1 t/m 6	Zie de beantwoording aldaar.
16.		Gelijkluidend aan schriftelijke zienswijze 30	Zie de beantwoording aldaar.

Bijlage 1

Toetsingsadvies MER

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, gemeente Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 oktober 2017 / projectnummer: 3221









1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De gemeente Utrecht maakt een Omgevingsvisie om de Merwedekanaalzone om te vormen tot een gemengd woongebied. Voor de besluitvorming is een milieueffectrapport opgesteld. In dit advies toetst de Commissie dit milieueffectrapport.

Hoge doelstellingen en ambities gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht heeft voor de hele stad en voor de Merwedekanaalzone in het bijzonder, hoge doelstellingen en ambities. Het MER beschrijft dat de nieuwe wijk hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijk gebied moet worden; "gezonde verstedelijking". De gemeente heeft de ambitie om reeds in 2040 energieneutraal te zijn, ten opzichte van de landelijke doelstelling van 2050. Daarnaast zijn er hoge doelstellingen die internationaal en vanuit Rijk en Provincie worden aangedragen. Het gaat hierbij om doelstellingen voor de energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid. Voor de blootstelling aan verkeerslawaai heeft de gemeente een hogere ambitie dan de wettelijk toelaatbare geluidbelasting.

Brengt het MER de kansen en knelpunten voor deze milieudoelstellingen in beeld?

De focus in het MER ligt vooral bij 'traditionele' milieu-aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid en doorstroming van autoverkeer. Dit zijn immers ook grote knelpunten in de stad Utrecht, en uit de analyse blijkt dan dat het aantal te realiseren woningen wordt beperkt tot een aantal van 6000 door deze aspecten. Het is dus terecht dat hier veel aandacht voor is. Maar gezien de hoge ambities zou aandacht voor andere meer integraal werkende aspecten op zijn plaats zijn. De Commissie verwacht namelijk dat de keuzes die nu in de Omgevingsvisie worden gemaakt, zeer bepalend of *beperkend* kunnen zijn voor de doelen en ambities van de gemeente. Dit MER biedt op dit moment geen antwoord op de vraag of er kansen blijven liggen voor het milieu. Of en in welke mate de eigen doelstellingen van de gemeente gehaald kunnen worden (of niet), wordt niet duidelijk, ook niet bij realisatie van 'slechts' 6000 woningen.

Wat is het oordeel van de Commissie?

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Dit kan door:

- een beschrijving op te nemen van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen middels een 'leefomgevingsfoto' en deze leefomgevingsfoto gedurende de transformatie actueel te houden;
- de gemeentelijke ambities en wettelijke eisen voor nieuwe ontwikkelingen concreet te maken voor de Merwedekanaalzone;

- de mogelijkheden te verkennen om de ambities te bereiken door te variëren in de mate van sturing door de gemeente (het aantal te realiseren woningen, concentratie/verspreiding van woningen en voorzieningen, toepassen van maatregelen, hardheid van kaders). Denk hierbij aan ambities op het gebied van het realiseren van een gezonde leefomgeving, mobiliteitsshift, een duurzame/klimaatneutrale inrichting en de inrichting van wonen en de openbare ruimte die de aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone bevordert;
- een monitorings- en evaluatiesysteem op te nemen om in de gaten te houden in welke mate de ambities worden bereikt en of de milieugevolgen acceptabel blijven. Gebruik hiervoor o.a. de actueel gehouden leefomgevingsfoto. Neem hierbij ook maatregelen achter de hand op als resultaten tegenvallen.

Waarom een Plan-milieueffectrapport?
De gemeente Utrecht wil de Merwedekanaalzone, een gebied aan de westkant van de stad met nu een bedrijvenbestemming, transformeren tot een gemengd gebied met ruimte voor wonen (tot 10.000 starterswoningen), bedrijven en recreëren. Daarnaast moet de bestaande barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken worden opgeheven. Voor deze plannen wordt een Omgevingsvisie vastgesteld. Voor de besluitvorming over deze visie is een Plan-milieueffectrapport (verder MER) opgesteld. De gemeenteraad van Utrecht is bevoegd gezag voor deze procedure. De gemeente Utrecht heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[1] gevraagd het MER te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

2. Toelichting op het advies

2.1 Check het draagvlak met doelen en ambities

De gemeente heeft in een gesprek met de Commissie (18 september 2017) aangegeven dat de inrichting van de Merwedekanaalzone een zoektocht is met tegengestelde belangen. Het spanningsveld waar de gemeente in zit is:
- enerzijds de wens om binnen de bestaande stad een groot aantal woningen te realiseren, waardoor nieuwe locaties buiten de stad niet nodig zijn. Iets dat op zichzelf milieuwinst oplevert;
- anderzijds moet worden gekeken wat het draagvlak is van de locatie en de bestaande stad voor het toevoegen van grote aantallen woningen.

De Commissie constateert daarnaast dat de gemeente een groot aantal hoge ambities heeft. Het huidige MER richt zich op geluid en luchtkwaliteit. Het MER maakt nog niet duidelijk wat meer sturing van de gemeente op de genoemde doelen en ambities zou kunnen opleveren. Ook wordt niet duidelijk wat er moet gebeuren als de eigen ambities niet gehaald worden. Op de onderwerpen gezondheid, klimaat en energie zijn wel voorwaarden geformuleerd, maar niet duidelijk is of, en hoe, deze voorwaarden uitvoerbaar zijn. Met andere woorden, wat het

[1] De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link 3221 of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

draagvlak van het gebied is voor deze onderwerpen. Is het bijvoorbeeld wel mogelijk 3000, 6000 of 10000 woningen te realiseren die energieneutraal zijn?

Uit deze analyse kan ook blijken welke onderwerpen in de Omgevingsvisie nog geen sturing nodig hebben. Omdat dit in een later stadium geregeld kan worden, of omdat dit door andere partijen opgepakt kan worden of omdat de uitkomsten geen verschil in milieu-uitkomsten maken.

2.2 Monitoring en evaluatie

De Commissie signaleert dat het realiseren van de Merwedekanaalzone een langjarige en ingewikkelde opgave is met vele, soms tegenstrijdige, belangen. Gegeven de sturingsfilosofie van de gemeente en de onzekerheid in toekomstige ontwikkelingen adviseert de Commissie regelmatig te controleren in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente.

De Commissie vindt het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma belangrijk waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijsturing van beleid nodig is. De Commissie adviseert een periodieke visitatie als kwaliteitsinstrument aan het monitorings- en evaluatieprogramma toe te voegen.

2.3 Onderwerpen

In deze paragraaf worden voor een aantal onderwerpen enkele aandachtspunten gegeven, die van belang zijn voor de uitwerking van de aanvulling op het MER.

Energie

Het MER geeft nu aan dat een voorwaarde voor de ontwikkelingen is, dat het gebied energieneutraal moet zijn. Het MER geeft geen zicht op manier waarop de Merwedekanaalzone en de stad straks energieneutraal of klimaatneutraal kan functioneren.

Onderzoek in de aanvulling op het MER of het daarvoor nodig is bepaalde ruimtelijke uitgangspunten over de energieinfrastructuur (gas, elektriciteit, warmte) op te nemen en ruimte vrij te houden bijvoorbeeld voor het warmtenet en/of voor ondergrondse warmteopslag. Maak duidelijk of energieneutraal is bedoeld of klimaatneutraal, en geef ook aan bij welk aantal woningen de wijk energieneutraal kan functioneren met en zonder deze extra randvoorwaarden.

Mobiliteit en parkeren

Het MER geeft aan dat een grote verandering nodig is in de mobiliteit, en dat verwacht wordt dat technologische doorbraken hierbij moeten helpen. Het MER geeft nog niet voldoende inzicht in hoe in de in het MER gewenste lage verkeerscijfers en parkeernormen gehaald gaan worden. Het is niet duidelijk welke knelpunten kunnen ontstaan als benodigde voorzieningen en routes niet worden vastgelegd of te laat worden aangelegd.

Geef in een aanvulling op het MER aan welke knelpunten er zijn qua mobiliteit en parkeren, met de huidige stand der techniek. Geef ook aan welke ruimtelijke voorwaarden kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld fietsroutes, fiets-parkeren en het OV of aan programmering en bouwwijze en aan het moment van realiseren hiervan.

Leefbaarheid en gezondheid

De ambities voor leefbaarheid, gezondheid en een aantrekkelijke woonomgeving zijn hoog. Het MER geeft niet aan hoe de leefbaarheid van de wijk gewaarborgd wordt op het gebied van gezondheid en milieu, als particuliere partijen met verschillende grondposities en intenties bepalen hoe de wijk wordt ingedeeld. Niet alle aspecten die hiervoor bepalend zijn, zijn in het MER onderscheidend onderzocht, terwijl varianten met verschillende ruimtelijke indelingen hierbij wellicht een goed middel kunnen zijn.

Werk in een aanvulling op het MER varianten uit met verschillende ruimtelijke indelingen, en kijk welke effecten dezen hebben. Denk hierbij naast geluid en luchtkwaliteit aan beschaduwing, wind(hinder), sociale samenstelling, mogelijkheden tot bewegen en recreatie, nabijheid van voorzieningen. Onderzoek welke invloed het aantal woningen heeft en het concentreren of juist spreiden van de woningen op deze aspecten.

Het MER geeft aan dat een geluidafschermende 'wand' in de vorm van een aaneengesloten woonblok in deelgebied 5 om de geluidbelasting van de Europlaan te beperken als voorwaarde is opgenomen.

Geef aan wat dit betekent voor de stedenbouwkundige kwaliteit (waaronder beschaduwing) en de ontsluiting, en of er mogelijkheden zijn eventuele negatieve effecten hiervan te verminderen.

Klimaat

Het MER beschrijft voorwaarden op het gebied van klimaatadaptie. Het MER beschrijft niet op welke wijze dit wordt ingevuld. In het gesprek van 18 september is aangegeven dat hiervoor al veel is uitgewerkt in samenspraak met het waterschap.

De Commissie adviseert de conclusies hiervan op hoofdlijnen op te nemen in de aanvulling op het MER. Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Ga in op de randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water waaraan moet worden voldaan. Geef ook aan op welke manieren hittestress kan worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?
De Commissie bestaat uit een werkgroep van onafhankelijke deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. G.J. Hellinga
ir. J.H. Huizer
ir. J.E.M. Lax
ir. F.J. Rooijers
drs. W. Smal (secretaris)
mr. C.Th. Smit (voorzitter)

Het plan-MER is gemaakt voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van de gemeente Utrecht. De gemeenteraad van Utrecht neemt het besluit over die visie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer geven aan wanneer dit het geval is. In dit geval gaat het om een plan dat kaderstellend is voor activiteiten als bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Ook vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden, moet een plan-MER worden opgesteld.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
De Commissie is niet door de gemeente in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vindt u de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3221 in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

Bijlage 2

Vooroverlegreacties

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Ingekomen P.C.C. d.d.
01 SEP 2017

Gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
De heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

Datum	Contactpersoon	Doorkiesnummer
31 augustus 2017	ir. A.T.F. Schuwer	(030) 634 58 90
Uw brief d.d.	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk**
4 augustus 2017		1271763
Onderwerp		**Bijlage(n)**
Wateradvies Omgevingsvisie Merwedekanaalzone		-

Geachte heer Meijer,

U hebt ons de omgevingsvisie Merwedekanaalzone gestuurd. In deze brief ontvangt u ons wateradvies.

Proces voorafgaand

Wij zijn actief betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Het afgelopen jaar heeft het waterschap deelgenomen aan diverse overleggen, stadsgesprekken en een gebiedsatelier. Daarnaast is het waterschap co-financierder van het ontwerpend onderzoek dat is uitgevoerd samen met de provincie en de gemeente naar een gezonde en klimaatadaptieve inrichting van de Merwedekanaalzone.

Onze conclusie

Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen in de Omgevingsvisie binnen het thema water een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

Opmerkingen op de visie

Om de Omgevingsvisie verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken en in het vervolgtraject verder uit te werken.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Concretiseren van de kaders en uitwerkingsvragen voor het thema water.
U geeft in de omgevingsvisie aan om (..) "*100% van het regenwater in het gebied op te vangen*". Wij adviseren u om deze ambitie en bijbehorende uitwerkingsvragen te concretiseren in de Omgevingsvisie. De strategie ten aanzien van het omgaan met regenwater gaat uit van twee situaties:

- Buien die binnen de huidige normen liggen. Dit betreft neerslaggebeurtenissen, waar het water- en rioolsysteem op gedimensioneerd zijn (T=10 bui). Wij hanteren hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging.
- Buien die een extreme neerslaghoeveelheid veroorzaken en die de normen van de riolering en oppervlaktewater (ver) overschrijden (minimaal T=100 bui). Het is niet doelmatig om ook de meest extreme buien volledig binnen het plangebied op te vangen. Conform de trits vasthouden, bergen, afvoeren adviseren wij u om de mogelijkheid om in extreme situaties water af te voeren naar het Merwedekanaal uit te werken. Voor dicht stedelijk gebied is de extreme neerslag in 2011 in Kopenhagen (150 mm in 2 uur) een goed voorbeeld.

Wij vragen u om beide gebeurtenissen als ambitiekader in de Omgevingsvisie uit te werken.

Daarnaast adviseren wij u om de volgende uitwerkingsvraag toe te voegen: *Op welke wijze vindt waterberging plaats (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratievoorzieningen, en oppervlaktewater)?* De uitwerking van de waterberging moet, naar ons idee, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Vervolgproces: opstellen inrichtingsplan
Wij vragen u om in het vervolgproces het waterschap actief te blijven betrekken. Wij willen graag met u meedenken over concrete invulling van de ambities en inrichtingsvraagstukken, waaronder ook de inrichting van de oude Vleutense Wetering en het ontwerp van infiltratievoorzieningen.

Tot slot
Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar via telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

E.A.F. Haddink MSc
afdelingshoofd

Van:	Ro Plannen Midden Nederland
Aan:	Meijer, Peter
Cc:	Immerzeel, Martine; Aarnink, Wino (MN); Breij, Frans (MN); Koolwijk, Marc (MN); Schaaf, Theun (MN); Degenaar, Hans (MN); Idema, Boudewijn (MN); Zimmerman, M. (Martin) - DGB; Bernhard, J.H. (Jaap) - DGRW
Onderwerp:	RE: Vooroverleg bestemmingsplan Omgevingsvisie en de MER MWKZ - s.v.p. uiterlijke reactie vóór 14 september 2017 aanstaande
Datum:	woensdag 13 september 2017 14:39:36
Bijlagen:	image002.png

Ontwikkelorganisatie Ruimte, gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
t.a.v. de heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Geachte heer Meijer/Beste Peter,

Zoals per mail van 10 augustus jl. door Martine Immerzeel namens Frederike Middelbos-Kamstra gevraagd hierbij de opmerkingen van Rijkswaterstaat Midden-Nederland. Deze reactie vindt haar basis in de beheerdersrol van RWS-MN voor de hoofdnetwerken in Utrecht, maar gebruikt daarbij de context van grotere gebiedsprocessen zoals U Ned. Zoals heden ten dage gebruikelijk in het vooroverleg doe ik de reactie per mail en niet per brief toekomen.

De ambitie om binnenstedelijk te verdichten, activiteiten dichter bij elkaar te brengen, keuzes voor alternatieve vervoerwijzen vanzelfsprekender te maken en zo bij te dragen aan de kwaliteit van stad èn land (aantrekkelijk, gezond, duurzaam en leefbaar) wordt in algemene zin door RWS onderschreven. Zo wordt een alternatief geboden voor bouwen op ongewenstere meer perifeer gelegen plekken. Daar zijn namelijk belangrijke natuur- en landschapswaarden aanwezig, is autogebruik onvermijdelijker, vindt dat over grotere afstanden plaats en zorgt dat voor een eenzijdiger belasting. Naar verwachting geeft dat elders meer problemen en brengt dat overall hogere kosten met zich mee.

Dit veronderstelt echter wel dat regionaal regie wordt gevoerd op verstedelijkingsprogramma's zodat daar geen ongewenste concurrentie en liefst zelfs synergie door ontstaat. Het veronderstelt tevens dat plannen in de MWKZ in de praktijk ten uitvoer kunnen worden gebracht zoals ze in de Omgevingsvisie worden geschetst. Het veronderstelt verder dat de noodzakelijke randvoorwaarden ook in financiële zin worden vervuld om daadwerkelijk het maatschappelijk gewenste bouw-, vestigings- en verplaatsingsgedrag van ontwikkelaars, bewoners en bedrijven te kunnen verwezenlijken. En tenslotte veronderstelt het dat het middel niet erger is dan de kwaal en dat problemen die door ontwikkelingen of onevenwichtigheden in bovenstaande ontstaan voldoende kunnen worden beheerst.

Uit het feit dat u het momenteel nog niet haalbaar acht om uw volledige ambitie van 10.000 woningen ten uitvoer te brengen, maar vooralsnog wel 6.000 woningen verantwoord acht, herken ik de zelfde worsteling met deze en andere onzekerheden. Adaptief programmeren is dan een goede keuze, maar ik verschil vooralsnog met u van mening over het omslagpunt tussen wat nu kan worden vastgelegd en wat nog nader moet worden onderzocht. De huidige stand van uitgevoerd onderzoek en uw interpretaties daarbij geven mij nog niet de overtuiging dat dit straffeloos kan. Ik zal dat hieronder nader toelichten.

Om te beginnen moet me van het hart dat het me teleur stelt dat RWS-MN niet direct is betrokken bij het verkeerskundig onderzoek dat in het kader van MER en Voorontwerp Omgevingsvisie heeft plaatsgevonden. Juist om de afstemming te verbeteren tussen alle verkeerskundige studies die in deze regio om uiteenlopende redenen worden uitgevoerd (o.a. in het kader van GUO, problematiek Zuidwest Utrecht) is op ambtelijk niveau in de afgelopen jaren enorm ingezet op het verbeteren van de samenwerking tussen verkeerskundigen van gemeente, provincie en RWS. Zowel in bestuurlijke contacten als bij de projectleider is er op aangedrongen om RWS-MN juist bij deze studie voor de Merwedekanaalzone in te schakelen vanwege evidente relaties met het hoofdwegennet.

Zeer recent zijn aan RWS-MN pas na herhaalde verzoeken verkeerskundige onderzoeksresultaten ter hand gesteld die een diepgaander analyse mogelijk maken dan alleen op basis van de gegevens die in de MER en het Voorontwerp van de Omgevingsvisie zijn opgenomen. Onderstaand baseer ik me noodzakelijkerwijs dus nog op de openbaar gepubliceerde informatie. Die roept bij mij de volgende vragen en reacties op:

- Onvoldoende kon worden nagegaan wat er precies allemaal aan "beleid" in het model is

gestopt voor 2030, hoe dat daar zijn werking krijgt en of dat realistische veronderstellingen zijn. Bovendien is onduidelijk of het lage of het hoge WLO-scenario daarbij uitgangspunt is geweest. Naar verwachting is dat laatste het geval, maar dan ontbreekt zicht op gevoeligheden die een minder snelle ontwikkeling zouden laten zien.

- Alles wordt vergeleken met de huidige situatie waarvan als beeld wordt geschetst dat die best wel goed is. Dat kruispunten momenteel nog niet verzadigd zouden zijn komt niet overeen met het beeld buiten op straat waarin sommige van die kruispunten matig tot slecht functioneren. Dat is belangrijk omdat binnenstedelijk in het algemeen die kruispunten bepalend zijn voor de doorstroming van het verkeer en dus maatgevend voor de netwerkprestatie i.p.v. de I/C-verhouding op de wegvakken uit een statisch model.
- Wanneer het om de bereikbaarheid gaat is verder de situatie tijdens de ochtend- en avondspits maatgevend. De ontwikkeling van etmaalverkeersintensiteiten (een van de grondslagen voor de effectbeoordeling en daarop gebaseerde conclusies) zegt weinig over de kwaliteit daarvan. De groei lijkt overigens laag gezien de realisatie van duizenden nieuwbouwwoningen. Op alle inprikkers vanaf het HWN neemt de etmaalintensiteit sterk toe, behalve op de Europalaan, wat op zijn minst om een verklaring vraagt.
- Uit de in het kader van GUO uitgevoerde verkeerskundige studie blijkt dat het kruispunt A12/Europalaan nu al een probleem is, een situatie die richting 2030 en 2040 zowel in de hoge als de lage scenario's (en dus ook bij andere groeipaden dan door u verondersteld) alleen maar verder verslechtert. Dit lijkt in tegenspraak met de uitkomsten van het MER.
- RWS maakt zich ernstige zorgen over wat de realisatie van (zelfs al 6.000 woningen in) de Merwedekanaalzone betekent voor de verkeersafwikkeling op de A12 en daarmee op de hele draaischijf Utrecht. De in de planstudie Ring Utrecht gehanteerde sociaal-economische uitgangspunten hielden, voor zover dat gelet op het karakter van het verkeersmodel kan worden gezegd, nog onvoldoende rekening met deze extra binnenstedelijke bouwopgave.
- Wanneer de parallelrijbanen van de A12 het toenemende verkeersaanbod niet goed kunnen afwikkelen kan dit er toe leiden dat het totale netwerkwerk van A2/A12/A27 (deels) vast komt te staan. Met alle gevolgen van dien, niet alleen op het HWN, maar ook in en om het gebied zelf en ook voor andere modaliteiten en in andere sectoren dan autoverkeer.
- Zo zal bijvoorbeeld een slechte afwikkeling van het verkeer op het HWN en OWN rond de Merwedekanaalzone ook gevolgen hebben voor het OV en de fiets. Het gebied wordt gekenmerkt door een intensief OV-netwerk met busverbindingen op zowel het HWN als het OWN en belangrijke deels daarmee kruisende en conflicterende lokale en regionale fietsverbindingen.
- Zoals gezegd is de scoringsmethodiek o.i. voor bereikbaarheid gebaseerd op onvolkomen criteria. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is daarmee niet echt goed te beoordelen. Er hoeft maar één wegvak of kruispunt te zijn met een "vastloper" en het hele netwerk loopt vast.
- RWS-MN is van mening dat om tegemoet te komen aan bovenstaande opmerkingen er een verdiepingsslag moet worden gemaakt met een zogeheten dynamisch verkeersmodel waardoor meer specifiek inzicht ontstaat waar nu precies de huidige en toekomstige knelpunten in het netwerk zitten en wat de gevolgen van verschillende bouwscenario's in de Merwedekanaalzone daarop zijn.
- Totdat in het kader van UNed overeenstemming is bereikt over een samenhangend programma van ruimtelijke en bereikbaarheidsmaatregelen gaat RWS er in beginsel van uit dat investeringen in extra maatregelen, die nodig zijn om de gevolgen van uw plannen voor het HWN op te vangen, uit de planontwikkeling worden gefinancierd.

Naast bovenstaande verkeerskundige opmerkingen wil ik kort nog drie andere punten onder de aandacht brengen:

- Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Zonder vooruit te kunnen en willen lopen op de resultaten van die studie geef ik u in overweging nog eens goed te kijken of daaruit bruikbare voorstellen voor uw plannen of de uitwerking daarvan naar voren komen.
- In de Omgevingsvisie lees ik dat u overweegt woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. Zoals u weet is de A12-zone het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een "stip op de horizon" voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Het is wenselijk om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.

- Wat betreft de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema's en gebruiksfuncties van het gebied verwijs ik kortheidshalve naar de reactie van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

De Merwedekanaalzone wordt door de gemeente ter hand genomen als uitvloeisel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030. Oplossingen voor daarmee verbonden vraagstukken (schaalsprong OV, uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens en niet in de laatste plaats de ook na 2030 blijvende druk op Midden-Nederland) lijken vooral nog binnen de gemeentegrenzen te worden gezocht. In toenemende mate zal het nodig zijn om hiervoor ook op regionaal en mogelijk zelfs op landelijk niveau oplossingen te zoeken en te bieden. Samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden, is daarbij onvermijdelijk. Uiteraard beginnen we niet op nul, maar zijn we op veel gebieden al gestart elkaar steeds beter te vinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om beroepsgroepen (zoals genoemd verkeerskundigenoverleg), thema's (zoals gezonde verstedelijking), korte termijn aanpakken (zoals Beter Benutten Vervolg), grensoverschrijdende gebiedsvisies (zoals A12 Centraal) en meer integrale programma's (zoals U Ned). Ik zet me er ook de komende tijd graag voor in om de samenwerking te intensiveren en vertrouw er op dat u RWS-MN toestaat om mee te doen door gehoor te geven aan mijn oproepen om het verkeersonderzoek nog eens tegen het licht te houden en dynamisch te verdiepen.

Met vriendelijke groet,

drs. J.H.M. Degenaar (Hans)
Senior Adviseur Ruimte, Mobiliteit & Duurzaamheid

.....
Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat Midden-Nederland
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht | Kamer H21.10
Postbus 2232 | 3500 GE Utecht
.....
T +31(0)88 797 3065
M +31(0)6 5041 9331
hans.degenaar@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op Twitter en Facebook
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: Immerzeel, Martine [mailto:m.immerzeel@utrecht.nl] **Namens** Gebiedsontwikkeling-JZ
Verzonden: donderdag 10 augustus 2017 15:48
Aan: 'Ruimtelijkeplannen@provincie-utrecht.nl'; 'peter.verlaan@provincie-utrecht.nl'; 'watertoets@hdsr.nl'; 'risicobeheersing@vru.nl'; 'info@cultureelerfgoed.nl'; 'SJ.Adriaansen@mindef.nl'; Ro Plannen Midden Nederland; 'infra.affairs.ut@kpn.com'; Rooijen, John van; Arnold, Astrid; Wijkbureau Zuidwest; 'info@wijkraadzuidwest.nl'; 'Rick.Duking@eneco.com'; 'orderintakeplan@kpn.com'
CC: Meijer, Peter
Onderwerp: Vooroverleg bestemmingsplan Omgevingsvisie en de MER MWKZ - s.v.p. uiterlijke reactie vóór 14 september 2017 aanstaande

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Team Omgevingsrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 06-24 86 25 72
Internet www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Behandeld door Martine Immerzeel
Doorkiesnummer 06-24 86 25 72

Ons kenmerk 4562060/20170810

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening stuur ik u de link naar de website van de gemeente Utrecht (https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/bestemmingsplannen/omgevingsvisie-merwedekanaalzone/) met betrekking tot de Omgevingsvisie en de MER MWKZ.

Uw eventuele commentaar op het voorontwerp kunt u vóór 14 september 2017 aanstaande zenden naar onderstaand adres. Indien u binnen deze termijn niet reageert, ga ik ervan uit dat het voorontwerp voor u geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Mocht deze termijn bij voorbaat niet haalbaar zijn, wilt u dan contact met mij opnemen?

Ontwikkelorganisatie Ruimte, gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
t.a.v. de heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen:



Frederike Middelbos-Kamstra,
Gildemeester / Manager Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	12 september 2017	TEAM	BO
NUMMER	81BE4F85	REFERENTIE	M. van Veelen
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	2151
UW NUMMER		E-MAILADRES	martijn.van.veelen@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

Met grote belangstelling heeft ons college kennis genomen van de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de concept-milieueffectrapportage. Uit beide documenten spreekt een grote ambitie. Wij hebben daar veel waardering voor en wij onderschrijven het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio. Ook uw keuze om de groei naar 410.000 inwoners te faciliteren en daarbij uit te gaan van de hoofdambitie gezonde verstedelijking is overeenkomstig met onze ambities op dit vlak. In ons ruimtelijk beleid hebben wij de ambitie opgenomen om 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Wij hebben in 2016 het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling vastgesteld waarin wij aangeven deze ambitie samen met onze partners tot stand te willen brengen. In dat kader herkennen en onderschrijven wij de betekenis van de Merwedekanaalzone voor de ontwikkeling van de stad Utrecht, met deze locatie wordt substantieel bijgedragen aan onze binnenstedelijke ambities. Graag willen wij met u deze ontwikkeling oppakken zodat een hoogwaardig stedelijk milieu ontstaat dat een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat van regio Utrecht.

Wij complimenteren u met uw inzet om te werken aan een gezond stedelijk leven. Uw benadering van een duurzame gezonde verstedelijking spreekt ons aan en past bij onze provinciale inzet om te werken aan een gezonde leefomgeving.

U geeft aan dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in vier kernwaarden wordt uitgewerkt, waaronder duurzaam en slim. Met u delen wij het belang van deze inzet gericht op een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie. Wij erkennen de uitdaging om dit te realiseren in deze binnenstedelijke opgave waarin hoge dichtheden worden gerealiseerd.

Het belang van de steden neemt toe. De stad is de groeimotor van de economie en de plek waar maatschappelijke uitdagingen zich voordoen, waar interactie plaatsvindt en waar kansen liggen om nieuwe oplossingen te vinden. Utrecht doet het daarbij goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht heeft in onze ogen ook een voorbeeldfunctie bij binnenstedelijk bouwen. Niet alleen daar waar het gaat om innovatieve oplossingen van maatschappelijke opgaven, maar ook daar waar het gaat om proces om te komen tot de realisatie. Wij benadrukken het belang van uw inzet om dit interactief met alle belanghebbenden op te pakken. Hierin trekken wij graag samen met u op.

College van Gedeputeerde Staten
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Gemeente en provincie werken momenteel, samen met het Rijk, aan een vervolgprogramma (U Ned) op basis van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) uit. Deze verkenning bevestigt het beeld dat de stad en de regio Utrecht ruimtelijk en economisch in belangrijke mate bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het plangebied van de Merwedekanaalzone maakt deel uit van de scope van de U Ned. Centraal thema in het nog vorm te geven programma is de adaptieve ruimtelijke economische verstedelijkingsopgave in relatie tot de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het gaat om een integrale benadering op meerdere schaalniveaus: lokaal, regionaal en nationaal.

Het realiseren van een hoogwaardig binnenstedelijke ontwikkeling brengt echter ook grote uitdagingen en vraagstukken op het gebied van mobiliteit met zich mee. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) komt naar voren dat met woningbouwontwikkeling in de Merwedekanaalzone er knelpunten te verwachten zijn voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Terecht geeft ook u in uw Omgevingsvisie aan dat nader onderzoek naar de bereikbaarheidsvraagstukken nodig is om de verdere verstedelijkingsambities waar te maken.

Eén van de meest cruciale keuzes die in dat kader moet worden gemaakt betreft het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie hanteert u 6.000 woningen als uitgangspunt met de ambitie 9.000 woningen te realiseren. Wij vinden het van het grootste belang de extra ambitie voor meer dan 6.000 woningen voor de Merwedekanaalzone in het perspectief van U Ned te bekijken zodat er afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot woningbouw in relatie tot het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht.

In de Omgevingsvisie schrijft u: *“Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig.”* Wij zijn het met u eens dat zo'n omslag nodig is om Utrecht bereikbaar te houden bij een dergelijke verdichting in de Merwedekanaalzone. Mocht echter toch blijken dat er (extra) maatregelen genomen moeten worden om de stedelijke en regionale bereikbaarheid van Utrecht voor auto, openbaar vervoer en fiets op het gewenste peil te houden, dan gaan wij er wel vanuit dat u de benodigde maatregelen zult nemen.

Concreet punt van zorg is de verkeersafwikkeling op de Europalaan en de aansluiting op de A12 voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. De verkeersafwikkeling op deze corridor laat in de huidige situatie reeds zeer te wensen over. In de Omgevingsvisie hebt u al een aantal nadere onderzoeks- en uitwerkingsvragen geformuleerd. Wij willen graag dat er in deze uitwerking met behulp van een dynamisch verkeersmodel een verdiepingsslag wordt gemaakt. Deze verdieping zal inzicht moeten geven in de locatie en de zwaarte van de knelpunten in het netwerk en de consequenties van het woningbouwprogramma in de Merwedekanaalzone.

In de Omgevingsvisie presenteert u een aantal mogelijkheden voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone per openbaar vervoer. Op basis van de informatie en het onderzoek achter de Omgevingsvisie en de plan MER kan de provincie als concessie-eigenaar nu nog niet bepalen welke vorm van openbaar vervoer voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone het meest geschikt is. Dit is sterk afhankelijk van netwerkkeuzen die buiten de Merwedekanaalzone liggen. De openbaar vervoerverbindingen die de Merwedekanaalzone ontsluiten zullen immers onderdeel zijn van het regionale netwerk. Voor de provincie liggen wat dat betreft nog alle opties nog open. Deze vraagstukken worden in U Ned-verband verder onderzocht. Hierbij willen wij benadrukken dat naast de gewenste of benodigde kwaliteit van het openbaar vervoer ook de exploitatie en het beheer voor de provincie meewegen in keuzen die in dit verband nog moeten worden gemaakt. Wij gaan er wel van uit dat investeringen in het openbaar vervoer (en andere modaliteiten) die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone in principe vanuit de planontwikkeling gefinancierd worden.

Het is evident dat de ontwikkeling van Merwedekanaalzone nog een groot aantal uitdagingen met zich meebrengt. Dit onderkent u ook in uw Omgevingsvisie. Graag werken wij samen met u aan de succesvolle ontwikkeling van dit voor de stad én de regio zo belangrijke gebied. Wij hebben er alle vertrouwen in dat in goede samenwerking de Merwedekanaalzone kan transformeren tot een hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijke gebied.

Hoogachtend,

Voorzitter,

Secretaris,

Ingekomen PI C.d.d.
06 SEP 2017

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 1-09-2017

Betreft: Reactie omgevingsvisie Merwedekanaalzone deelgebied 5

Geachte lezer,

In de oplegnotitie MER Merwedekanaalzone Utrecht die ik op de inloopavond op 30 augustus jl. inkeek, zag ik op pagina 4 maar liefst drie fietsbruggen ingetekend die de nieuw te bouwen woonwijk met de stad moeten gaan verbinden. Met de twee bruggen die begin en einde van deelgebied 5 markeren zijn dat vijf bruggen. Ik begrijp dat er behoefte is aan doorstroming. Maar een kanaal met zoveel bruggen verliest veel van zijn functie als 'uitadem'-gebied, omdat de rust van zo'n kanaal verloren gaat. Visueel en qua geluid wordt dit een druk gebeuren, waar voor een toparchitect nog niet mee te scoren valt!
Eén van de bruggen is getekend op de plek waar wij nu liggen met onze woonark, Merwedeplantsoen 65. Deze brug zou uitkomen op de Zuiderzeestraat. Wij werken thuis (auteur/componist), en zijn hier komen wonen omdat wij de voor ons werk noodzakelijke rust tot nu toe hier hebben kunnen vinden. Hier ligt dus een moeilijk punt. Wij kunnen geen brug naast onze ark hebben, en voor dit knelpunt zal dus een oplossing moeten worden gezocht als deze plannen doorgaan.

In een tweede brief wil ik nog reageren op de geplande bouwdichtheid in samenhang met alle andere wensen (groen, diversiteit, gezichtsbepalende gebouwen handhaven enz.) die men in dit deelgebied wil realiseren.

[redacted]

[redacted]

Reactie omgevingsvisie Merwedekanaalzondeelgebied 5



Gemeenteraad van Utrecht |
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16206
3500 CE Utrecht.

N1206 #3221X0X#10#0000#



[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

07 SEP 2017

Utrecht, 6 september 2017

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u heeft voor de herinrichting van de Merwedekanaalzone. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren te zien en veel Utrechters zijn het daarmee eens.
Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha).**
Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.

Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen
In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden.
In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst.
De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat:

- kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft. (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt)
- enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice)
- zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing.
- Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-box service en mogelijk tbv activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot.

- In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum, buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen.
- Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether.
- Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie.

En dat allemaal op 24-27 ha. Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen en gewenste voorzieningen in deelgebied 5 en dan vooral in het middenstuk.
Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan te ambitieus en te massaal is. Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!

Bouwhoogte
De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied).
De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd.

Advies 1
Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5.
De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot.
Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, adviseer ik een maximale dichtheid van **50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5** toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen
In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!
Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving).
Op de informatie/inspiratieavonden is gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit

stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er geen obstakels zijn! In de visie gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg,

Woonboten/woonarken

In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden

Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is.

Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon.

Advies 3

Ik verzoek u in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer.

Bouwperiode

Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden.

U heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot heb ik nog een paar vragen:
Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.
Vraag 1: Wat houdt dit in?
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?
Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?

In afwachting van uw antwoord,



Reactie
Omgevingsvisie / MER
MERWEDEKANAALZONE

Ingekomen PLC d.d.
07 SEP 2017

NIEUWEGEIN
6 IX 17-22
403

Gemeente Utrecht
tav. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

NOSCC #8221KUK#00#0000#

[redacted]

mm

info@wij30.nl Krammerijn 101
www.wij30.nl 3582 CT Utrecht
[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
08 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

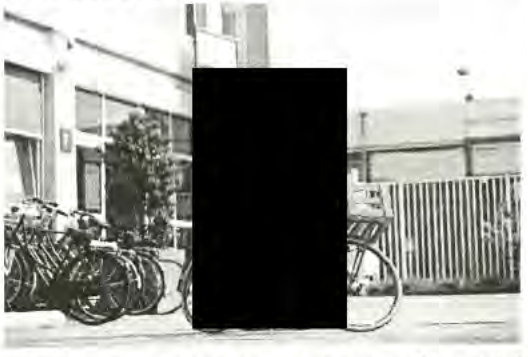
Utrecht, 7 september 2017
Betreft: zienswijze omgevingsvisie/ MER Merwedekanaalzone

Geachte leden,

Graag maken wij gebruik van de uitnodiging om te reageren op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Onze reactie dienen wij samen met Lister in aangezien wij beiden activiteiten hebben in locatie de Stadsbrug.

Het eerste deel van de omgevingsvisie negeert de stedelijke sociale functie die de Stadsbrug op Wilhelminalaan 6 vervult. Het meest pregnante voorbeeld hiervan is dat de voorziening niet is opgenomen in de Bijlage Voorzieningen (pagina 74). Ook in andere relevante passages wordt geen uitdrukking gegeven aan de rol van de Stadsbrug en het sociale belang ervan voor de stad. Onze reactie is bedoeld om u van dit belang te overtuigen en te voorkomen dat een kwetsbare groep bewoners straks geen plek meer heeft om arbeidsmatig bezig te zijn.

Werklocatie voor wie kan en wil
Locatie Stadsbrug (1600 m^2) is door WIJ 3.0 en Lister in 2012 in gebruik genomen. Het gebouw is onderdeel van het OPG-complex. In de Stadsbrug zijn diverse arbeidsmatige activiteiten ondergebracht. Deze activiteiten zijn intern of hebben de locatie als uitvalsbasis: de Utrechtse Stadswandelingen Underground en het Wijkbedrijf bijvoorbeeld. Zie de bijlage voor het volledige overzicht.



Naast het leveren van producten aan klanten bieden de werkzaamheden de deelnemers ritme, structuur en zelfvertrouwen. Ook zijn er leertrajecten en trainingen om zich vaktechnisch te bekwamen. Deelnemers die zich goed ontwikkelen worden begeleid richting opleiding of werk.
De belangrijkste groep bezoekers zijn Utrechters zonder eigen woning, al dan niet kampend met een verslaving (OGGZ) en Utrechters die door psychische problematiek op afstand van arbeidsmarkt en samenleving zijn geraakt. Dagelijks verwelkomt de Stadsbrug ca. 90 bezoekers. Op jaarbasis telt de locatie ca. 500 unieke bezoekers.

Stedelijke functie die past in Merwede-omgeving
De Omgevingsvisie laat zich niet uit over de toekomst van de Stadsbrug. Het biedt handreikingen maar, mede door de omissie in genoemde bijlage Voorzieningen, lijkt de Stadsbrug niet bij het maken van de tekst in beeld te zijn geweest.

Op pagina 12 wordt zeer algemeen gesteld dat het de ambitie is "om bestaande (creatieve/innovatieve en startende) bedrijven en voorzieningen voor het gebied te behouden." Op pagina 52, over Voorzieningen en creatieve en bijzondere functies is te lezen dat het de inzet is om de Merwedekanaalzone een uitgesproken en gemengd stuk stad te laten zijn met een diversiteit aan functies. "Het gaat om zowel stedelijke als wijkfuncties. Het accent ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid.(..)
Als grootste binnenstedelijke ontwikkeling, waar gezonde verstedelijking centraal staat, geven we bovendien alle ruimte aan innovatieve ondernemers en instellingen die zich bezig houden met gezondheid en gedrag alsmede scale ups. Ook voorzieningen, die er voor kunnen zorgen, dat er meer uitwisseling ontstaat tussen de aanliggende wijken en bijdragen aan de inclusieve stad vallen hier onder."
Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. (..) Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied.
We lezen in deze tekst veel mogelijkheden om de stedelijke functie van de Stadsbrug-activiteiten in de Merwede-omgeving te integreren. De relatie met omliggend gebied is er zeker ook waar het de wijken Kanaleneiland, Transwijk en Hoograven betreft. Stadsbrug kleurt nu al het huidige gebied en kan, gezien haar aanbod (zie label onderaan), in de nieuwe omgeving van goede waarde zijn. Zowel voor bewoners als kleine bedrijven. Een bouwsteen voor een inclusieve stad en een plek van waaruit mensen opnieuw een start kunnen maken op de arbeidsmarkt.



Inclusieve stad, ook in Merwede-omgeving
De kracht van de Stadsbrug is de bundeling van activiteiten die, zoals elk bedrijfsverzamelgebouw, leidt tot uitwisseling en onderlinge versterking. Dat helpt zowel de professionals als de bewoners die werkzaam zijn bij een van de activiteiten: het switchen van werk kan in een veilige en bekende omgeving gebeuren. Dit verkleint kansen op terug- en uitval.
De andere waarde van de Stadsbrug in zijn huidige vorm is dat groepen kwetsbare bewoners samen aan de slag zijn in of vanuit de locatie. Tezamen met de (particuliere) klanten geven we zo vorm aan de inclusieve stad.
We pleiten daarom voor behoud en integratie in de nieuwe omgeving van de huidige opzet.

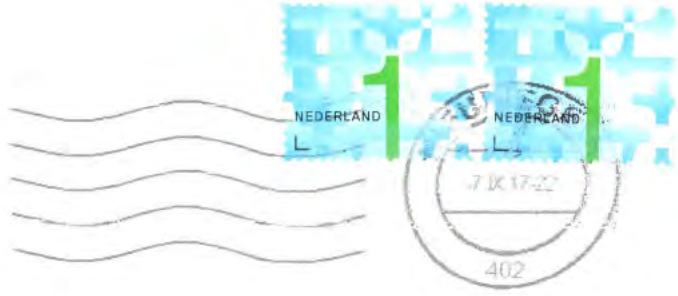
We vragen u concreet:
- onze functie in de Omgevingsvisie te benoemen
- ons toe te voegen aan bijlage Voorzieningen
- met ons in gesprek te gaan over de manier waarop de functie van Stadsbrug onderdeel kan zijn van de nieuwe omgeving Merwede.

We zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groeten

De Stadsbrug-activiteiten:

Catering	Bereidt dagelijks de lunch voor ca 50 bezoekers
Klienteam	Helpt in het schoon houden van de stad
Koeriersservice	Folders en flyers verspreiden
Fiets & IK, fietsreparaties	Werkt voor bedrijven (o.a. Triodos, Mitros) en particulieren
Figaro, administratie	Helpt kleine (armlastige) organisaties in de stad met hun boekhouding en administratie
ICT Werkbedrijf	Lost software-problemen en leert deelnemers programmeren en games te ontwerpen
Meetellen, advies en onderzoek	Doet onderzoek met en onder de doelgroep GGZ en geeft advies aan organisaties en instellingen
Stapsports	Sportschool voor individueel gebruik en groepslessen
Utrecht Underground	Stadswandelingen langs de 'onderkant' van de stad
Verantwoord Vergaderen	Faciliteert in vergaderruimtes en catering
Wijkbedrijf	Klusbedrijf voor schilderwerk, groenbeheer en verhuizingen
Locatiegebonden facilitaire taken	Administratie, magazijnbeheer, receptiewerk, schoonmaak.



Ingekomen PLC d.d.

08 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkel organisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
postbus 16200
3500 CE Utrecht

iiij 3.0

KROMMERIJN 101
3582 CT UTRECHT

iiij 3.0 Krommerijn 101
3[redacted] CT Utrecht
[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
11 SEP 2017

Aan Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht.

6 september 2017

Betreft: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deelgebied 5) en MER.

Geachte lezer(s),

Als bewoner van een spiksplinternieuwe woonark op het Merwedekanaal stel ik veel belang in met name uw plannen met deelgebied 5. Ik ben op alle inloopavonden geweest. De plannen die ik daar hoorde vond ik zinvol en toekomstgericht. Wat mij echter steeds trof is een discrepantie die er mijns inziens bestaat tussen de plannen (die ik grotendeels kan onderschrijven) en de mogelijkheden ter plaatse.

De voornaamste plannen die genoemd zijn (ik focus op deelgebied 5):

* 6000 woningen, mogelijk tot 10.000 woningen in deelgebied 4,5 en 6.
* Aan de zijde van het Merwedekanaal 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr.
* Drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer tussen Balijebrug en Socratesbrug.
* Een groene zone van minimaal 29 meter breed langs het Merwedekanaal, en het groen op bepaalde plaatsen doortrekken in de wijk. (Geweldig plan overigens!)
* "Groen is dominant aanwezig", wordt in de visie gesteld. O.a. hierdoor wordt een gezond en afwisselend leefklimaat nagestreefd.
* Bedrijvigheid die er nu al is behouden (Vechtclub, Stadstuin enz.)
* Gebouwen met cultuurhistorische waarde behouden, evenals gezichtsbepalende gebouwen.
* Ruimte voor zorg en welzijn moet er komen. Winkels, supermarkten, cafeetjes, restaurants, bedrijvigheid; gezondheidscentrum, voorzieningen voor ouderen, buurtaccommodatie, accommodatie voor kunst en cultuur; basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs; sportaccommodatie, zowel in- als outdoor.

Deze plannen staan volgens mij deels in een gespannen verhouding tot elkaar, en deels lijken ze tegenstrijdig:

Gewenste hoeveelheid woningen - beschikbare oppervlakte

* Er is in deelgebied 5 ongeveer 25 hectare grond. Men wil gezichtsbepalende gebouwen handhaven, wat belangrijk is omdat je anders een wijk krijgt die zich niet wezenlijk onderscheidt van andere moderne steenmassa's, en daardoor anoniem en onaantrekkelijk dreigt te worden. Het geplande groen is uiteraard ook essentieel voor de aantrekkelijkheid, welzijn, gezondheid. Maar dat gaat betekenen dat met name in het middenstuk van deelgebied 5 de bouwhoogte niet incidenteel 10 woonlagen zal worden, maar vaak. Als het daarmee al lukt.
* Voor de bootbewoners aan de overkant betekent dit dat een aantal zo ongeveer de lucht niet meer zullen kunnen zien. En hun zonnepanelen niet naar behoren kunnen werken. Ook voor de woningen aan de Merwedekade/Merwedeplantsoen is dit negatief voor lichtinval en zon. Per woning gelden hiervoor in Nederland minimale waarden; het is mij niet duidelijk of daaraan voor de woningen nog zal kunnen worden voldaan, laat staan voor de woonschepen. Het lijkt me noodzakelijk om dit in ieder geval te onderzoeken.

Rust, ruimte, geen nieuwe obstakels gewenst – drie nieuwe bruggen

* Op de informatie/inspiratieavonden werd gesteld dat er geen nieuwe obstakels opgeworpen zouden worden voor roeiers, hun begeleiders/coaches en voor de scheepvaart. De drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer die in deelgebied 5

scheepvaart. De drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer die in deelgebied 5 over het Merwedekanaal zijn getekend, staan letterlijk en figuurlijk 'haaks' op deze bewering. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen wèl obstakels. Die ook nog eens hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen, of automatisch geopend moeten kunnen worden. Dit zal een weinig aantrekkelijk gezicht opleveren over dat relatief korte stukje water! En de roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er (nu) geen obstakels zijn....

* Voor veel bewoners van de woonboten aan de overkant betekenen de bruggen een aantasting van het soort woongenot waarom zij nu juist voor een woonboot hebben gekozen: de rust, het onbelemmerde zicht over het water, de relatieve bewegingsvrijheid, je onbespied weten enz. Verder nemen de bruggen veel weg van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien zullen er boten weg moeten. Daar is niets over gezegd, terwijl dit wel diep zal ingrijpen in de levens van de mensen die dit betreft (Ik ben daar één van). Mensen wonen op deze 41 arken in deelgebied 5 net als mensen in huizen! Zij hebben hun sociale leven, hun kinderen zitten er op school enz.
* De nieuw aan te leggen groene zone aan de overkant van het kanaal wordt door de bruggen opgedeeld in stukken, wat extra sterk beleefbaar zal worden door de stromen langzaam verkeer die hier doorheen moeten. Dit staat haaks op de wens om een rustige groene zone te creëren waar mensen kunnen wandelen, ontspannen en recreëren. En waar ze hun kinderen prettig kunnen laten spelen. Worden het uiteindelijk 'slechts' 1 of 2 nieuwe bruggen, dan blijven deze bezwaren bestaan.

Impressies Broekman – Foto Lux en Pax

Mijn zorgen zijn voor een deel al concreet, ook al is deel twee van de omgevingsvisie, het uitwerkingsplan, nog onderweg. In de publicatie *Merwedekanaalzone: naar een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk* van de gemeente Utrecht zijn impressie-collages van Marco Broekman te zien die inderdaad aantrekkelijk overkomen, en passen bij wat er volgens de tekst van de folder zal worden nagestreefd. Verderop in deze folder wordt gesteld dat de transformatie van de Merwedekanaalzone die hiervoor nodig is, al zichtbaar zou zijn. En als voorbeeld wordt dan een plaatje afgedrukt van Lux en Pax.





Collage Merwedekanaal Broekman

Lux en Pax

Ik zie verschillen tussen deze twee afbeeldingen die de samenstellers van deze folder kennelijk niet als belangrijk zijn opgevallen. Behalve de bomen en de mensen die er bij Broekman wel bij zijn getekend en zeker ook de sfeer mede bepalen, ontbreekt op dit plaatje van Lux en Pax de beloofde diversiteit, de karaktervolheid (dit soort blokken vind je met geringe variatie immers overal), de bedrijvigheid, de prettige leefomgeving voor met name jong en oud (als je het dichtbij huis moet zoeken, waar moet je dan heen? Pleintjes met terrasjes, markt, enz.), de detailhandel, de horeca en de aandacht voor de menselijke maat. Ik doe maar een greep uit de beloften die in deze folder worden genoemd. Het gaat dus wel erg ver om deze foto en de begeleidende tekst als voorbeeld van de geplande transformatie naar voren te brengen.

Ik moet ook zeggen dat ik hier erg bezorgd van word. En wij hebben bijvoorbeeld nu al veel te stellen met het spookachtige blauwe licht dat ineens bovenaan het voormalig kantoorpand op Vliegend Hertlaan 1 bevestigd is (een gebouw dat ook onder het kopje: *Transformatie al zichtbaar* wordt genoemd), en 's avonds van ons uitzicht over het water een soort kermisattractie heeft gemaakt. Waar dit licht over het water schijnt is het water fluorescerend blauw. (Wij troffen deze situatie aan als een fait accompli toen we terugkwamen van vakantie). Misschien ben ik hier extra gevoelig voor, maar het baart me zorgen dat zoiets kan gebeuren zonder dat betrokkenen hierover worden geïnformeerd, en kunnen meedenken over mogelijke andere oplossingen.

Alternatieven en suggesties

* Bij het nieuw te bebouwen deel van deelgebied 5 voet bij stuk houden wat betreft de plannen inzake leefbaarheid, een gezond en sociaal samenleefklimaat, veel groen, veel variatie, buurtleven in de vorm van bedrijfjes, winkels, restaurants, terrasjes enz. Géén tweede Parkhaven laten verrijzen! (80 woningen per hectare) Dit betekent niet meer dan 50 woningen per hectare, en het aantal bouwlagen langs het Merwedekanaal beperken tot max. 5 woonlagen. Zoals hierboven werd beschreven heeft dit laatste ook veel betekenis voor de mensen aan de overkant van het kanaal, met name de woonbootbewoners.

* De groene zone van min. 29 meter langs het Merwedekanaal echt realiseren. Er moet iemand pal staan voor zulke dingen. Want ze worden te gauw van tafel geveegd omdat ze weinig zouden 'opbrengen'. Alsof leefbaarheid niets opbrengt!
* De bestaande Socratesbrug en Balijebrug uitbreiden met een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer.
* U als gemeente heeft mijns inziens terecht voor een overlegstructuur gekozen. Als ieder meedenkt en als er goed overleg is, dan krijg je de minste ellende bij de realisering. Daarom de woonbootbewoners en bewoners van het Merwedeplantsoen explicieter betrekken bij de bijeenkomsten m.b.t. deelgebied 5. Vooral als het gaat om hoogbouw en om bruggen. De roeiverenigingen hebben ook direct met de bruggen te maken. Het gaat mij erom dat mensen die met de realisering van de plannen te maken zullen krijgen, ook expliciet de kans krijgen om te reageren, en eventueel creatieve alternatieve oplossingen voor problemen aan te dragen!
* Met de mensen die het betreft ook bespreken hoe de bouwtijd met zo weinig mogelijk overlast voor iedereen kan verlopen.

Deze brief is geschreven omdat ik het streven van de gemeente Utrecht naar een nieuwe, duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk onderschrijf. Ik ben bijvoorbeeld blij dat er niet is gekozen voor weer een nieuwe buitenwijk. Maar zoals duidelijk zal zijn geworden, ben ik bezorgd dat de plannen die op zich bij veel mensen goed zullen vallen, niet passen bij wat er mogelijk is. En als je met valse verwachtingen aan zoiets begint, dan is het moeilijk meer te stoppen, en voor je het weet staat er dan weer een wijk waar niemand blij van wordt. Ik hoop van ganser harte dat deze brief ertoe zal bijdragen om de gesignaleerde knelpunten tussen droom en daad onder ogen te zien, om vervolgens in deelgebied 5 een echt vernieuwende, duurzame, groene en aantrekkelijke woonwijk te laten verrijzen. Met vriendelijke groeten,

[redacted]

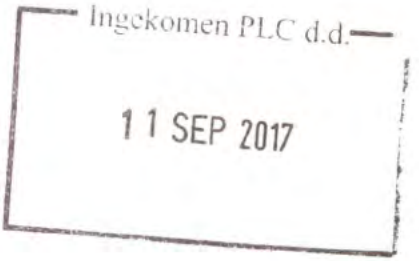
[redacted]

[redacted]

Reactie Omgevingsvisie / MER.
Merwedekanaalzone



Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht.



NO9UU #8221XDX#OO#OOOO#



Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Utrecht, 10 september 2017

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij enkele zorgen uitspreken over de plannen voor deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone.

Ten eerste staan wij positief tegenover de herontwikkeling van de gebieden op zich.

Ten tweede delen wij de zorgen van mevrouw Diny Engelman van Merwedeplantsoen 51 in haar brief van 6 september 2017 en onderschrijven deze.

Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de "langzaamverkeerbruggen" over het kanaal onderschrijven wij. Deze bruggen zijn overbodig en niet wenselijk.
Het onjuiste idee om de nieuwe wijken te ontsluiten en zo de leefbaarheid te vergroten van die wijken heeft direct een neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dichten.

Wij willen hier wat extra zorgen aan toe voegen.

Er wordt in de plannen veel te term gebruikt "wordt onderzocht".
Dit heeft veelal betrekking tot het in goede banen leiden van de infrastructuur en het autogebruik. Het klinkt hier meer alsof men het antwoord op deze vraagstukken nog niet weet. Toch lijkt het dat de plannen over de hoeveelheid woningen al in een verder gevorderd stadium zijn.

De plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.

We zullen u uitleggen waarom wij dit zo zien:

Voorafgaand een aantekening: Dat het zomaar 3000 (!) woningen kan verschillen maakt nogal wat uit. Zeker 6000 mensen! Dat is een woonwijk op zich.
We gaan "maar even" uit van 7.500 woningen.

In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mócht dit gebied en nieuw soort mens aantrekken dat in mindere mate een auto nodig zou hebben dan zou 0,5 auto per gezin wel een hele optimistische raming zijn.
Dan hebben we het nog steeds over 3750 auto's die via het nu al krappe wegennet hun niet ingeplande parkeerplek moeten vinden.

Een stadje als Utrecht lijkt in het weekend al tegen zijn grenzen aan te groeien qua drukte in het centrum. Zoveel mensen erbij (naast andere plannen in Utrecht) kan rekenen op het té vol raken van zo'n kleine stad qua voorzieningen, verkeer, milieubelasting, etc.

Er wordt in de plannen voor de Merwedekanaalzone gerept over het verkeersarm inrichten qua autogebruik. Dit door deelgebruik van auto's aan te moedigen en het gebruik van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en te voet aan te moedigen.
Er wordt hierbij uitgegaan van een soort mens dat nog geboren moet worden.
Er wordt voorbij gegaan aan de praktijk dat veel mensen gewoonweg een auto nodig hebben gezien de maatschappij waar we in leven. Voor werk, kinderen, etc.
Ons lijkt het verstandig om niet het paard achter de wagen te spannen.
Éérst zal bekeken moeten worden wat er bij een toename van waarschijnlijk over de 15.000 nieuwe bewoners te verwachten valt aan toename van auto's en de belasting daarvoor voor parkeerruimte (in de deelgebieden en de wijken daarnaast) + de belasting van de wegen naar de wijken toe.
Op basis dáárvan kan het aantal woningen bepaald worden en niet andersom.
Er wordt bij deze hoeveelheden een probleem gecreëerd waar de oplossingen nog niet van bekend zijn. (mocht daar een oplossing voor zijn).
"wordt onderzocht" betekend: "we weten het nog niet".
Het is nu als zo dat de "t Goylaan in de spits vast staat. Regelmatig ook de Europalaan mede door de Jaarbeurs. De infrastructuur is gewoonweg niet toereikend voor minimaal een paart duizend auto's die dagelijks heen en weer naar dit gebied zullen bewegen.
Wij voorzien een compleet verkeersinfarct.
Mocht er te weinig parkeerruimte in de wijken zijn dan zal dit zich verplaatsen naar naastgelegen wijken. Dichterswijk is al vol en Rivierenwijk kan ook nog maar weinig hebben. Vergunningsysteem of niet er is gewoonweg geen plek.

Waarom zoveel woningen? Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen we maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen.
Problemen die ons inziens éérst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen.
Wij hebben de stellige indruk dat de problemen die voortvloeien uit zo ontzettend veel bewoners en hun behoeften een veel gevallen niet op te lossen zijn en dat dus vóór dat het te laat is het aantal woningen drastisch naar beneden bijgesteld dient te worden tot een niveau dat de stad een de aanliggende wijken en infrastructuur eenvoudig aankan.

Waarom zoveel?
Het zal vast zijn dat er partijen hun voordeel mee doen.
Hoofdzaak blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht.
De gemeente vertegenwoordigd ons bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk maar met klem om deze visie / waarschuwing zeer ter harte te nemen en dit in de eerste plaats te betrekken in de plannen omtrent de plannen van de Merwedekanaalzone.



Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017



GEMEENTE UTRECHT

T.a.v. DE GEMEENTERAAD

REACTIE ONGEVRAAGD VISIE/MER MERWEDEKANAAL ZONE

POSTBUS 8406

3503 RK UTRECHT



Utrecht, 9 september 2017

Ingekomen P.C. d.d.
12 SEP 2017

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u heeft voor de herinrichting van de Merwedekanaalzone. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren te zien en veel Utrechters zijn het daarmee eens.
Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha).**
Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.

Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen
In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden.
In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst.
De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat:

- kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft. (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt)
- enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice)
- zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing.
- Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-box service en mogelijk tbv activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot.

– In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum, buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen.
– Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether.
– Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie.

En dat allemaal op 24-27 ha. Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen en gewenste voorzieningen in deelgebied 5 en dan vooral in het middenstuk.
Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan te ambitieus en te massaal is. Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!

Bouwhoogte
De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied).
De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd.

Advies 1
Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5.
De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot.
Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, adviseer ik een maximale dichtheid van **50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5** toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen
In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!
Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving).
Op de informatie/inspiratieavonden is gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit

stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er geen obstakels zijn! In de visie gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg,

Woonboten/woonarken

In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden

Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is.

Een brug over de woonark is geen optie i.v.m. mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Wij wonen op een woonboot tegenover de Zijldiepstraat. **Als de plannen doorgaan zoals op de tekening betekent dit dat onze woonboot weg moet. Ook als wij niet weg zouden moeten als bijvoorbeeld de brug op een andere plek komt betekent dit zoiezo waardevermindering van de boot en horizonvervuiling.**

Advies 3

Ik verzoek u in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer. Liever helemaal geen brug, maar zeker geen drie.

Bouwperiode

Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden.

U heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken)

meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot nog een paar opmerkingen en vragen:

Wanneer de parkeerdruk in de omgeving van de Merwedekade te groot wordt, zullen er hopelijk aanvullende maatregelen worden getroffen. Dat zal dan wel betaald parkeren worden, maar misschien is vergunning parkeren beter. Is daar al over nagedacht?

Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.
Vraag 1: Wat houdt dit in?
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?
Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?
Vraag 4: **In geval van verplaatsing woonboten. Zijn er alternatieve ligplaatsen?**

Graag ontvang ik een bevestiging dat deze brief door u is ontvangen.

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Reactie Omgevingsvisie
MER/Merwedekanaal



Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

Gemeente Utrecht
t.a.v. de gemeenteraad

Postbus 8406
3503 RK UTRECHT



Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Utrecht, 10 september 2017

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u heeft voor de herinrichting van de Merwedekanaalzone. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren te zien en veel Utrechters zijn het daarmee eens.
Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha).**
Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.

Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen
In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden.
In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst.
De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat:
- kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft. (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt)
- enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice)
- zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing.
- Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-box service en mogelijk tbv

activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot.

– In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum, buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen.

– Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether.

– Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie.

En dat allemaal op 24-27 ha. Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen en gewenste voorzieningen in deelgebied 5 en dan vooral in het middenstuk.
Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan te ambitieus en te massaal is. Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!

Bouwhoogte
De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied).
De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd.

Advies 1

Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5.
De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot.
Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, adviseer ik een maximale dichtheid van **50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5** toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen
In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!
Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving).
Op de informatie/inspiratieavonden is gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of

automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er geen obstakels zijn! In de visie gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg,

Woonboten/woonarken

In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden
Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is.
Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon.

Advies 3

Ik verzoek u in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer.

Bouwperiode

Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden.
U heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot heb ik nog een paar vragen:
Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.
Vraag 1: Wat houdt dit in?
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?
Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet.





FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.170911.002964





Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

Gemeente Utrecht

T.a.v De Gemeenteraad

Postbus 0406

3503 RK Utrecht

cc. de heer Pautus Jansen
wethouder Ruimtelijke Ordening

MX2W #8221X0X#00#0000#

MX1W #8221X0X#00#0000#

VANIERSEL
LUCHTMAN
ADVOCATEN

PER FALK
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Tevens per e-mail: merwedekanaalzone@utrecht.nl

's-Hertogenbosch, 11 september 2017

Inzake : Zeehaen Beheer BV / gem. Utrecht
Ref. : 23176/TER/CT
Uw ref. :
E-mail : [redacted]
Betreft : zienswijze over concept-omgevingsvisie én concept-milieueffectrapportage (mer) Merwedekanaalzone

Geachte voorzitter en leden van de gemeenteraad,

1. Inleiding en feiten

Namens cliënten, Zeehaen Beheer BV en Gepu Zelfbedieningsgroothandel BV, gevestigd en/of zaak doende aan de Vliegend Hertlaan 8 te (3526 KT) Utrecht, dien ik hierbij tijdig een zienswijze bij u in op de concept-omgevingsvisie én concept-mer Merwedekanaalzone.

Gepu Zelfbedieningsgroothandel BV, hierna "Gepu", betreft een groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën, zijnde een categorie 3.1-bedrijf, ingevolge de laatste uitgave in 2009 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, hierna verder te noemen "de VNG-Brochure".

Gepu valt in het plangebied van de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk", zoals geconsolideerd op 1 april 2015.

's-Hertogenbosch
Meerendonkweg 21
Postbus 44, 5201 AA 's-Hertogenbosch
Telefoon 088 - 90 80 800
Telefax 088 - 90 80 600
www.vil.nl



Member of **IUROPE**
www.iurope.eu

Van Iersel Luchtman N.V.
Telefoon 088 - 90 80 800
Telefax 088 - 90 80 600
info@vil.nl

Breda
Wilhelminapark 15
Postbus 4810, 4803 EV Breda

's-Hertogenbosch
Meerendonkweg 21
Postbus 44, 5201 AA 's-Hertogenbosch

Gepu begrijpt de huidige stedelijke behoefte aan transformatie naar woningbouw in industriële gebieden, maar is daarnaast ook van mening dat die transformatie dan in principe zou moeten plaatsvinden op die industrieterreinen en/of in die industriële gebieden, waar het ter plaatse geldende bestemmingsplan of de beheersverordening lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 bij recht toestaat, én dus géén (middel)zware bedrijvigheid in de milieucategorieën 3.1 en hoger.

(Middel)zware bedrijven maken namelijk juist een bewuste keus om zich te vestigen op dergelijke industrieterreinen, om zodoende enerzijds hun bedrijfsbelangen optimaal te waarborgen, én anderzijds niet te worden geconfronteerd met klachten van (toekomstige) omwonenden over hun woon- en leefklimaat.

Tevens dreigt het gevaar dat bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en hoger op een industrieterrein, bij een steeds verdergaande transformatie naar woningbouw, daardoor op zeker moment op een spreekwoordelijk "eiland" komen te zitten.

Cliënten verzoeken u hiermee rekening te houden bij de opstelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Over het concept daarvan én over de concept-mer heb ik namens cliënten (verder) de navolgende zienswijzen.

2. De zienswijzen

Op de tekeningen op de bladzijden 27 en 28 van het plan-Mer deel A heeft het bedrijf Gepu op de locatie aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht ten onrechte géén groene kleur, terwijl daar toch ook sprake is van overige functies, te weten een bedrijfsfunctie.

Verder wordt op de bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B uitgegaan van de milieuzonering in de VNG-Brochure.

Men dient zich echter wel te realiseren dat deze milieuzonering in de VNG-Brochure onverlet laat dat tevens dient te worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving voor de diverse milieu-aspecten én dat er daarnaast ook altijd een goed woon- en leefklimaat moet zijn gewaarborgd, ook al wordt voldaan aan de sectorale regelgeving voor de diverse milieu-aspecten. Dit licht ik hierna gemotiveerd toe.

Zo sluit namelijk de milieuzonering in de VNG-Brochure niet aan bij het Activiteitenbesluit, als het gaat om niet-vergunningplichtige inrichtingen, én daarnaast ook niet aan op de thans nog geldende Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, als het gaat om vergunningplichtige inrichtingen, daar waar het gaat om het milieuaspect geluid.

Op de hiervoor genoemde bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B wordt, met een verwijzing naar de VNG-Brochure, namelijk uitgegaan van een milieuzone (=45 dB(A) etmaalwaarde) van 10 en 30 meter gemeten vanaf de kavelgrens.

Deze etmaalwaarde van 45 dB(A) ligt echter 5 dB(A) lager dan de etmaalwaarde van 50 dB(A), zoals dat geldt, op grond van artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit. Bovendien wordt in de VNG-Brochure ook géén rekening gehouden met de piekgeluidgrenswaarden.

Daarnaast is het ook zo dat het enkele feit dat, op grond van artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit, de piekgeluidsgrenswaarden in de dagperiode niet gelden tijdens het laden en lossen, dit onverlet laat dat, in het kader van de planologie, toch ook zal moeten worden onderzocht of daarbij dan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, zulks namelijk in verband met een goede ruimtelijke ordening. Zie daartoe bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 oktober 2015, nr. 201501279/1/R3 (Breda) en van 3 augustus 2016, nr. 201508709/1/R2.

Voor vergunningplichtige inrichtingen vormt de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening het beleidskader, waaraan dient te worden getoetst, voor wat betreft het opleggen van geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau én het piekniveau, én dit kan dus ook anders zijn dan in de VNG-Brochure.

Gelet hierop zijn cliënten dat de enkele verwijzing naar de VNG-Brochure op de bladzijden 43 t/m 47 in het Plan-Mer B "te kort door de bocht is" en/of te summier is.

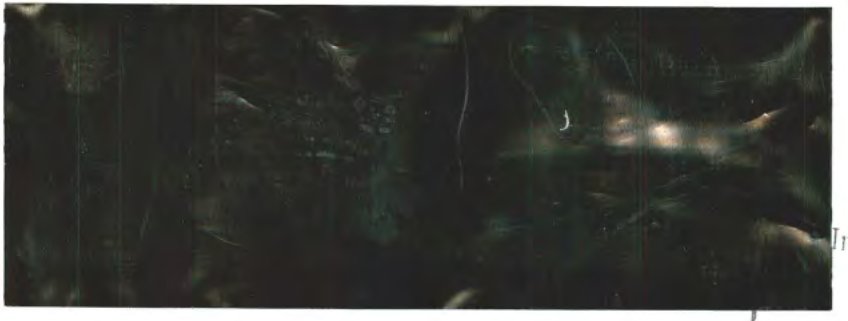
Bovendien beraden cliënten zich er ook over of zij in de nabije toekomst aanvragen om tegemoetkoming in planschade moeten gaan indienen bij de gemeente Utrecht, wanneer industriële gebieden, waarin bedrijven in de categorieën 3.1 of hoger zich bewust hebben en/of zijn gevestigd, steeds meer worden getransformeerd in woongebieden. Ook dit pleit er dus voor dat transformatie van industriële gebieden in woongebieden, voor zover dit noodzakelijk zou zijn in het algemeen belang, in principe dient plaats te vinden in industriële gebieden, waarin lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 wordt toegestaan, ingevolge het daarvoor geldende planologische regime.

Verzoek

Namens cliënten verzoek ik u rekening te houden met deze zienswijzen bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

[redacted]

FALKPOST



VANIERSEL
LUCHTMAN
ADVOCATEN

Ingekomen PLC

12 SEP 2017

Kantoor 's-Hertogenbosch
Postbus 44 5201 AA 's-Hertogenbosch



Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Stichting STATENJACHT UTRECHT

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 8 september 2017

Kenmerk: 20170105
Onderwerp: Merwedekanaalzone

Hierbij reageer ik op de Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone.
Er is sprake van het voornemen om een aantal fiets-voetgangersbruggen over het Merwedekanaal te realiseren. Helaas heb ik in de ter visie liggende stukken in het Stadskantoor geen locaties kunnen vinden en evenmin informatie over de te realiseren doorvaarthoogte. Deze is van belang voor de doorvaart van een aantal historische schepen met ligplaats in de Veilinghaven en met name voor het Statenjacht "De Utrecht".
De afspraak met de gemeente Utrecht, op haar verzoek, is dat wij daar elk winterseizoen onze ligplaats kiezen als blikvanger. In de winter exploiteren wij in de Veilinghaven een populair eetcafé in het Statenjacht, waarvan de inkomsten zeer noodzakelijk zijn voor onze ANBI-stichting. Het schip is indertijd gebouw als sociaal werkproject voor werkloze jongeren en thans wordt het gebruikt voor tochten met o.a. jongeren met een verstandelijke beperking.
De wens van de gemeente komt voort uit het feit dat de gemeente Utrecht ons indertijd heeft geholpen met een locatie voor onze havenpost, die wij nodig hebben voor onderhoud en opslag. Deze is gevestigd op de begane grond van restaurant De Veiling.

De benodigde doorvaarthoogte voor het Statenjacht is dezelfde als die van de Liesboschbrug in geheven toestand, wij passen daar net onder. Deze hoogte is 5,90 meter.
Het is dus van groot belang dat de nieuw aan te leggen bruggen deze hoogte krijgen, of dat er een beweegbaar deel in komt.

Ik wil u niet onthouden dat ik in Gent een interessante fiets-voetgangersbrug zag, die in geheven toestand toch doorgang bood voor fietsers en voetgangers, waardoor er voor het langzame verkeer geen stagnatie optrad. Deze Bataviabrug over het Handelsdok in Gent heeft op- en afritten die aan het te heffen middendeel zijn bevestigd. Deze hellingbanen worden wel steiler maar blijven begaanbaar in geheven toestand.

Maar wellicht is deze oplossing in Utrecht niet nodig, daar brugopeningen voor de schepen in de Veilinghaven niet frequent nodig zullen zijn. Bovendien zijn deze openingen goed in te plannen.
Maar zonder een doorvaartmogelijkheid wordt de Veilinghaven voor "De Utrecht" onbereikbaar en daardoor minder aantrekkelijk.

Hoogachtend,

[redacted]

CORR. ADRES: [redacted] UTRECHT | [redacted]

WWW.STATENJACHT.NL



Stichting STATENJACHT UTRECHT



12 SEP 2017



Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Utrecht, 11 september 2017

Aan: Gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Van [redacted] op het Merwedekanaal sinds 2003.

[redacted]

Betreft: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Geachte dames en heren,

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER) lezen we de zeer ambitieuze visie van Gemeente Utrecht om de Merwedekanaalzone her in te richten. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren bekend en veel direct belanghebbenden zullen het daar in principe mee eens zijn.

Algemene opmerkingen

Allereerst merken we op dat we volledig achter de reeds ingezonden brieven door andere woonbootbewoners staan. Onze brief is deels geïnspireerd op de brief van mevrouw D. Engelman (nr 51) en ook voegen wij onze eigen zorgelijke punten en kritische noten toe.

Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs **9.000 tot 10.000** woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Daar waar de juridische en planologische uitvoerbaarheid 6000 woningen als maximaal haalbaar acht, ambieert de Gemeente (en wellicht andere belanghebbenden, zoals projectontwikkelaars?) ruim 1,5 x zoveel woningen! In de stadsgesprekken vormden '*de ambities zoals gesteld in het ambitieweb* ***gezonde verstedelijking***' het vertrekpunt. In de Omgevingsvisie wordt op p. 60 als vertrekpunt plots '*hoogstedelijk milieu*' genoemd en daaraan gekoppeld '*bouwen in hoge dichtheden, die alleen nog maar in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en pas onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld*'.

Advies 1:
We verzoeken u aan alle belanghebbenden gemotiveerd te verhelderen en te concretiseren (in aantal woningen) wat het te hanteren vertrekpunt van de Gemeente nu is? Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie?
Mocht dit niet zo zijn, dan verzoek ik u om uitleg en onderbouwing hiervan richting alle belanghebbenden en –in dat geval- vanuit het juiste vertrekpunt opnieuw stadsgesprekken te organiseren.

In de 14 jaren dat wij nu op het Merwedekanaal wonen is de belasting (en overlast) van het Merwedekanaal én Park Transwijk beduidend toegenomen. Vooral de recreatievaart (de zgn. rosé sloepen) en de steeds frequentere festivals met knetterharde muziek in Park Transwijk die tegen de woningen op de Merwedekade weerkaatst, zorgen voor alle omwonenden reeds voor een aanzienlijke overlast toename. Natuurlijk zal in de stad enige overlast geaccepteerd / getolereerd moeten worden, dat begrijpen we. Echter....binnen afzienbare tijd zal er ook een directe verbinding tussen het Merwedekanaal en de Utrechtse Singels en de Oude Gracht komen. Dit maakt de weg vrij om 'een rondje stad' te varen. Dit betekent een nog veel hogere belasting voor het Merwedekanaal dan nu al het geval is. Immers naar verwachting zullen rondvaartboten, kanovaarders, recreatieboten, sloepen, evt. watertaxi's (van en naar de Jaarbeurs Merwedekanaalzijde) ook een 'rondje stad' willen gaan varen en er is en blijft maar 1 Merwedekanaal!

*Wat denkt u dat het toevoegen van nog eens **20.000 mensen** aan dit gebied voor consequenties zal hebben? Mensen die natuurlijk –net als de huidige gebruikers- ook graag willen recreëeren op of aan hetzelfde Merwedekanaal!*

Advies 2:
Wij verzoeken u in de vervolgstukken en in het onderzoek en/of in de onderzoeksvragen ook de gevolgen van de omschreven toekomstige plannen van de Gemeente en groepen (toekomstige) belanghebbenden mee te nemen!

In deze reactie beperken we ons verder tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha).**
Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.

Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen
In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden.
In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst.
De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat:

- kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt);
- enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice;
- zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing;
- Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-box service en mogelijk tbv activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot;
- In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum,

buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen;

- Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether;
- Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie.

En dit alles allemaal op slechts 24-27 ha! Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen , waarvan volgens de Omgevingsvisie ook nog eens 15% van de bebouwing geen woningen zullen zijn.

Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan voor een stad als Utrecht **te ambitieus en te massaal** is. Met een (huidig) inwonertal van zo'n 345.000 inwoners is Utrecht in geen geval te vergelijken met steden als Rotterdam (640.000 inwoners) en Amsterdam (ruim 850.000 inwoners)! Tijdens de stadsgesprekken werd 1 ding heel duidelijk: Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst of '4x Max torens' naast elkaar. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!

Bouwhoogte
De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied).
De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade 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. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd.

Advies 3:
We zijn zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5 (juist door of vanwege 'de centrale ligging').
De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot.
*Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, adviseren we een maximale dichtheid van **50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5** toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 4 bouwlagen op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.*

Bruggen
In de Omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens **3** bruggen voor langzaam verkeer. **5 bruggen op 1 km betekent elke 200 mtr een brug!**
Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving). Daarnaast zullen hondenbezitters eenvoudig de bruggen over kunnen gaan

om hun hond in het Merwedeplantsoen te laten poepen. Een plantsoen waarin (jonge) kinderen spelen en waar de poepoverlast al geruime tijd onder alle belanghebbenden een (onopgelost) bestaand probleem is dat de nodige wrijving en irritaties oproept. Om nog maar niet te spreken over de te verwachten parkeeroverlast in Rivierenwijk, omdat de nieuwe bewoners die een auto bezitten via de bruggen heel eenvoudig in Rivierenwijk kunnen en zullen parkeren.

Op de informatie/inspiratieavonden is tenslotte gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, juist omdat dit een recht stuk zonder obstakels is! In de visie gaat u nu juist nieuwe obstakels opwerpen!

Advies 4
Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg.

Advies 5
Onderzoek de mogelijkheid voor de bouw van een (fiets)tunnel onder het Merwedekanaal die (bijvoorbeeld) aansluiting geeft op de Waalstraat . Tunnels geven minder overlast voor alle betrokkenen, terwijl de wijk op deze manier wel meer ontsloten wordt.

Woonboten/woonarken
In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Op geen enkel plaatje is een woonboot te zien. Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit het oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn al jarenlang gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is.
Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon.

Advies 6
We verzoeken u in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer.

Advies 7
Als er –in het slechtste geval- dan toch besloten zou worden om 1 brug te bouwen, benut dan de bestaande grotere tussenruimte(s) voor de bouw ervan, opdat woonboten hier geen nadelige effecten van ondervinden.

Bouwperiode
Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden.
U heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal.

Advies 8
Stel beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken en laat woonbootbewoners hierin meedenken/meepraten.

Ontwikkelingsstrategie
Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 9
Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot hebben we nog een paar vragen:

Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.
Vraag 1: Wat houdt dit in?
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?
Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?

Vraag 4: Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie?

Vraag 5: Wat zijn de (juridische) gevolgen wanneer een (toekomstige) woonwijk wordt aangemerkt als 'hoogstedelijk' milieu?

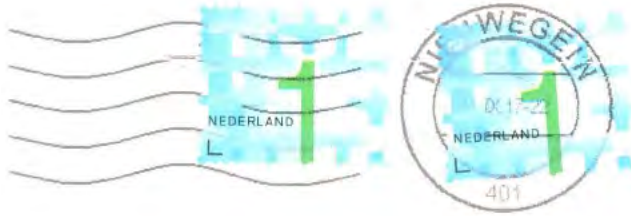
Voor het overige behouden wij ons het recht voor om nog verdere aanvullingen te doen.

In afwachting van uw antwoorden,

Hoogachtend

[redacted]

Zienswijze omgevingsvisie / MER
Merwedekanaalzone



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSCC #3221XOX#OO#OOOO#



[redacted]

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

aan:

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

9 september 2017
Reactie op Omgevingsvisie en milieueffectrapportage Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone gelezen.

Als eigenaren van het huis dat midden in het deelgebied 5 ligt (Kanaalweg 21), zijn wij blij met de meeste ontwikkelingen die in deze visie gepland zijn. Wij zijn blij dat de tippelzone uiteindelijk weggaat en dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden aangepakt.

Echter krijgen wij er een schokkend gevoel bij dat het gebied rondom ons huis voor jarenlang een enorme bouwput wordt. De dichtheid van de bebouwing die op de sfeerimpressie-afbeelding op pagina 80 staat, geeft een horrorbeeld weer. Wij konden in het document helaas niet vinden op welke termijnen deze visie is gebaseerd. Wij kunnen ons niet voorstellen dat onze buren en wij zelf, of onze huurders, jarenlang in het midden van een bouwterrein gaan wonen.

Verder lezen wij in dit document op pagina 44 en 45 dat onze huizen wel tot cultuurhistorische gebouwen zijn toegewezen. Wij zijn blij hiermee, want het stuk rond en naast onze huizen, inclusief het Mobach-complex, is inderdaad een bijzonder mooie plek met veel historische waarde, die zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat moet worden behouden. Al bijna 90 jaar zijn onze voorgangers, wij zelf en onze buren een mooie en groene oase in dit gebied aan het creëren en onderhouden. Het zou enorm jammer zijn als alles ernaast wordt dichtbebouwd.

Ook lezen wij op pagina 35: "*...nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal bestaat uit minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen; incidenteel zijn 10 bouwlagen toegestaan.*" Hierbij willen wij u graag verzoeken om deze plannen niet in de omgeving van onze huizen toe te passen. Onze huizen bestaan uit maximaal 3 lagen. Al 4 lagen van nieuwbouw zal onze privacy en het zonlicht van onze tuinen wegnemen. Alles wat nog hoger is, zal de woonsfeer, het karakter en het historische beeld van dat stukje mooie en oude bebouwing aan het Merwedekanaal vernietigen.

Graag verzoeken wij u om de bovengenoemde punten serieus te overwegen en om deze visie waar nodig is aan te passen.

Met vriendelijke groet,
ook namens de huidige bewoners van ons huis,

[redacted]

schrijven
zegt meer

ZWOLLE
11-IX-17-22
1
NEDERLAND

zienswijze omgevingsvisie/
MER Nieuwe Kanaalzone

Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

20800 #8221*OX**00#0000#

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017

Utrecht, 10 september 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte mevrouw, meneer,

Sinds zesentwintig jaar woon ik in de Rivierenwijk. Vanaf mijn negentiende heb ik op kamers gewoond aan de Balijelaan, vervolgens ben ik verhuisd naar een bovenwoning aan de Merwedekade en nu woon ik in een eengezinswoning aan de Amstelstraat.
Mijn kritische argumenten in deze brief op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – Ruimtelijke agenda voor de toekomst van Merwedekanaalzone zijn ontstaan doordat ik, als docente van de opleiding Gebouwde Omgeving bij Hogeschool Utrecht, om heen kijk, me beweeg en leef in de gebieden van de visie. Bij de argumenten beeld ik mij de toekomst in en leef en beweeg me in de volgens de visie gerealiseerde deelgebieden en benader dit vanuit praktisch oogpunt. Ik beperk mij in deze reactie tot plangebied 5 en hoofdzakelijk tot de hoge woontorens, bruggen over het Merwedekanaal, de woonboten, groenstrook Merwedeplantsoen en de Rivierenwijk.

Een zin uit de omgevingsvisie: 'Om dit [plangebied 5] te kunnen bereiken wordt ingezet op snelle fietsverbindingen (naar onder andere NS stations, de binnenstad en het Science Park), ... en wordt geïnvesteerd in een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk.' Waarbij de visie voorziet in drie bruggen over het Merwedekanaal tussen de Balijebrug en Socratesbrug. Dit betekent een brug om de tweehonderdvijftig meter!
Graag wil ik toelichten waarom ik vind dat deze verbindingen/bruggen onnodig zijn.

Argument 1 overlast
Mensen uit plangebied 5 laten hun hond uit, lopen een rondje over de nieuwe bruggen langs de groenstrook van het Merwedeplantsoen en laten hun hond daar poepen (ondanks de daarvoor aangewezen gebieden, drollen liggen er genoeg, overal in het plantsoen).

Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook neemt werfafval toe, dat uiteindelijk het water inwaait.
Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook dan is er minder privacy voor woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade, minder rust in het plantsoen en meer geluid. Dit betekent aantasting van het woongenot.
Hoge woontorens veroorzaken overlast door wind, zoals ook op het fietspad voor de Rabobank aan de Croeselaan het geval is, soms in zeer extreme vorm. Extra windbelasting op de gevels van de drijvende objecten is onwenselijk.

Argument 2 fietsroutes
Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je midden in plangebied 5 woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof wilt t.o.v. een nieuwe route via een brug ter hoogte van Zuiderzeestraat/Zijldiepstraat? Vanuit het midden in plangebied 5 fiets je nu via de Balijebrug en Croesestraat naar station Vaartsche Rijn en verder naar de Uithof. De wegen op deze route zijn recht en grotendeels geasfalteerd. Via deze route is er maar één knooppunt nl. het kruispunt Balijelaan/Rijnlaan, met veilige verkeerslichten. De route via een nieuwe verbindingsbrug levert beperkingen op, nl. minder fietssnelheid door: wegdek bestaande uit klinkers, vele bochten want je fietst dwars door de straten van de Rivierenwijk en je moet vaker oversteken (zonder verkeerslichten). De kans op ongevallen is groter. Via deze route kom je langs twee knooppunten (Rijnlaan met Zuiderzeestraat dan wel Zijldiepstraat en het ergens oversteken van de Jutfaseweg).
Ik heb het niet uitgerekend, de afstanden van beide routes lijken mij nagenoeg gelijk.
Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je in de buurt van Max woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof moet? Vanuit Max fiets je nu via de Socratesbrug en Jutfaseweg, dit zijn rechte geasfalteerde routes, met twee keer een knooppunt met verkeerslichten. Deze route gaat sneller dan afsnijden via een nieuwe brug bij de Zuiderzeestraat of Zijldiepstraat, mede om genoemde argumenten hierboven.
Wanneer je naar Centraal Station wilt fiets je via de Balijebrug en Croeselaan of fiets je langs het kanaal en de Koningin Wilhelminalaan en Croeselaan, hiervoor is dus geen enkele nieuwe brug nodig.

Argument 3 boodschappen doen
Stel, er komt een brug ter hoogte van de Waalstraat. De Waalstraat verbindt plangebied 5 via de Oranjebrug met winkelcentrum Smaragdplein in Hoograven en eventueel met station Vaartsche Rijn/Uithof en Rotsoord.
Wordt door bewoners Merwedekanaalzone Smaragdplein bezocht voor boodschappen doen wanneer plangebied 5 zelf voorziet in voorzieningen voor boodschappen? Wanneer behoefte is aan boodschappen doen buiten plangebied 5, kan ook uitgeweken worden naar de winkelcentra Kanaleneiland en 't Goylaan in Hoograven. Deze winkelcentra liggen net zo ver verwijderd als Smaragdplein. Winkelcentrum Kanaleneiland heeft bovendien een grotere diversiteit aan winkels.

Argument 4 'forens'-parkeren
Los je het de-stimuleren van het gebruik van de auto op door meer verbindingen aan te leggen over het Merwedekanaal? Of stimuleer je juist parkeren in de Rivierenwijk? (Ik ben voorstander

van een autoluwe wijk en vind dat een sterk punt in de visie!).
Ik woon in de Amstelstraat waar het gratis parkeren is, dit is honderdvijftig meter tot aan de Waalstraat waar het betaald parkeren is. 'Forensen' komen per fiets en parkeren gratis hun auto in onze straat. Om 19:00u is regelmatig geen parkeerplek over in de buurt van onze woning.
Wanneer plangebied 5 autoluw is, werk je middels bruggen juist 'forens-parkeren' in de Rivierenwijk in de hand? Plangebied-5-bewoners parkeren hun auto aan de Merwedekade, pakken hun fiets, nemen de nieuwe brug en zijn binnen twee minuten thuis.
Dit zou kunnen betekenen dat de hele Rivierenwijk over moet op betaald parkeren, welke bewoner staat daar op te wachten?
En wat wordt de impact aan verkeersbelasting op de Rijnlaan hierdoor?

Wat wordt de impact van verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg na de realisatie van negenduizend woningen? Deze twee ontsluitingswegen van de Rivierenwijk zijn niet onderzocht in de MER.

Argument 5 groenstrook
Hoe wordt horizontale ruimte gecreëerd voor bruggen en brugvoeten bij een aaneengesloten lijn van eenenveertig woonboten naast elkaar? Tussen de woonboten zit telkens minimaal vijf meter (is verplicht gemeentelijk beleid). Deze ruimte zorgt voor privacy en kan als brandveilige afstand worden gezien. Moeten woonboten opschuiven? Dan wordt dus ingeleverd op privacy en het gevoel van vrij wonen, vrij wonen aan het water, in een groene omgeving in stedelijk gebied.
Opschuiven betekent ook: de tuinen, hekwerken, beplantingen, beschoeiingen, opstallen, dukdalven o.i.d. waar de woonboten aan vastgemeerd liggen, nutsvoorzieningen of aansluitingen naar de woonboot, verhardingen en die als paadjes over de groenstrook van oever naar straat. Wie draait op voor deze kosten?
Een brug bouwen betekent ook het kappen van de mooie, grote, oude bomen, iets wat niet strookt met de visie. Kap betekent niet alleen inleveren op de kwaliteit van recreëren en vermindering van biodiversiteit, temperatuur regulering, opname fijnstof, waterberging en opvang CO2, maar ook is er minder plaats voor vogels, vleermuizen en andere beestjes.
Net zoals de aanblik van een bouwwerk als een brug op een groenstrook niet strookt met de visie, de groenstrook aan het Merwedeplantsoen moet vooral groen zijn en blijven! De visie noemt het Merwedeplantsoen een 'identiteitsbepalende verschijningsvorm', die alleen behouden kan blijven wanneer niet nog eens bouwwerken als bruggen met bijkomstige verharding worden toegevoegd.
Hoe hoog moet een brug worden en wat betekent dit? De woonboten mogen niet hoger zijn dan 4 meter vanaf waterlijn. Wanneer een brug ook die hoogte heeft of hoger moet worden, betekent dit ook inleveren op privacy. Fietsers en voetgangers kijken vanaf de brug de tuinen in en leveren het nodige geluid.

Argument 6 duurzaamheid
In de visie worden woontorens gebouwd van tien tot drieëntwintig (dit is respectievelijk dertig en zeventig meter hoog!) bouwlagen. Met dergelijke bouwhoogtes wordt ingeleverd op privacy, zon, lichtinval en het uitzicht op de lucht.
Veel woonboten hebben zonnepanelen, minder zon door hoge bebouwing betekent minder

energie opwekking en dus hogere energiekosten. Bewijs hiervan zien we al door de schaduw van de woontorens van Max. Wie draait op voor de maandelijkse extra energie kosten vanwege schaduw door hoge woontorens?
Dit strookt niet met de visie waarbij ambities als duurzaamheid een prominente rol heeft.

Argument 7 hiaten in visie
In alle tekeningen in de omgevingsvisie staat geen enkele keer een woonboot getekend. Er is geen enkele foto van woonboten opgenomen in de referentiebeelden. En dat terwijl de woonboten naast de roeiers HET markante gezicht zijn van het oostelijke gedeelte van het Merwedekanaal! In de visie of de MER komt het woord woonboot (en dus vaste bewoners) nog minder voor dan het woord roeiers (incidentele sporters).
'Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste De Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebied, maar er zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur.' In de MER staat niets beschreven over impact op de infrastructuur van de Rivierenwijk (met name de impact verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg).

Alternatief
Heeft iemand gedacht aan een tunnel? Of een pontje? Het gaat volgens de planvisie alleen om verbinding van de Rivierenwijk met plangebied 5 en (park) Transwijk/Kanaleneiland.
Is recreëren ook beleven? Zoals een pontje pakken.

Vergelijk
Wanneer ik de verbinding tussen de wijken Rivierenwijk en plangebied 5 vergelijk met de verbinding tussen Rivierenwijk en Hoograven, dan vindt hier verbinding plaats op drie punten nl. bij de Vondelbrug (bij de Vondellaan), Oranjebrug (bij de Waalstraat), Hoogravensebrug (bij 't Goylaan). De afstanden tussen deze bruggen zijn vijfhonderdvijftig respectievelijk zevenhonderdvijftig meter.
Het in 2012 door Rivierenwijkers ingediend plan voor een brug over de Vaartsche Rijn (parallel aan de Jutfaseweg) ter hoogte van de Croesestraat is tot op heden nooit goedgekeurd. Wat ik logisch vind! De afstand tussen Vondellaan en Croesestraat is tweehonderdtien meter, vergelijkbaar dus met de afstand tussen de bruggen uit het stedenbouwkundig ontwerp voor plangebied 5. Rotsoord is in oost-west-richting prima te bereiken via de Vondelbrug en Oranjebrug.
Rotsoord dat als voorbeeld kan dienen voor de Merwedekanaalzone is een krachtig ontwikkeld gebied, met inmiddels veel horeca, behoud van cultureel erfgoed, wonen, educatie (HKU), vernieuwende en creatieve bedrijvigheid, cultuur (Tivoli De Helling) en recreatie (o.a. kinderboerderij en park Tolsteegplantsoen). Rotsoord heeft geen brug nodig om bereikbaar te zijn, Rotsoord wordt bezocht vanwege de kracht van het gebied met haar mix aan functies! Rotsoord dient als 'verbinder' voor de hele stad. Is het dit ook niet wat andere grote steden hebben? Denk aan de Markthal in Rotterdam, het Van Nelle-gebied en de Kop van Zuid, gebieden die elk uit elkaar liggen en die aantrekkelijk zijn vanwege hun eigen identiteit/kracht.

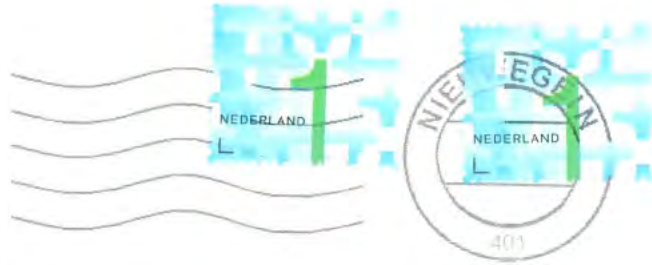
Bewegen
Zijn er Utrechters die ooit hebben geklaagd over dat bijvoorbeeld de Praxis aan de Europalaan

slecht per fiets bereikbaar is vanuit oostelijk gelegen gebieden? Zoals klachten over 'we moeten omfietsen'? Er zijn twee bruggen die duizend meter uit elkaar liggen, waar hebben we het over? Bewegen en een rondje (zoals het Lint in Leidsche Rijn) sporten is een belangrijke kernwaarde van de visie. Wanneer een brug wordt aangelegd is geen sprake meer van een rondje beweging, maar van afsnijden. Een kilometer groenstrook is juist een mooie afstand voor sport en bewegen.

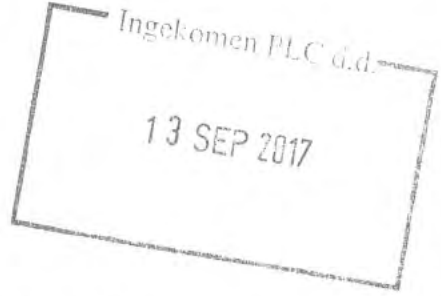
In deze reactie hoop ik dat ik u een ander perspectief heb kunnen bieden en wacht uw reactie af.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N1200 *B321X0X*00*00000*

3522 CR / 6A

Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 10 september 2017

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij enkele zorgen uitspreken over de plannen voor deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone.

Ten eerste staan wij positief tegenover de herontwikkeling van de gebieden op zich.

Ten tweede delen wij de zorgen van mevrouw Diny Engelman van Merwedeplantsoen 51 in haar brief van 6 september 2017 en onderschrijven deze.

Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de "langzaamverkeerbruggen" over het kanaal onderschrijven wij. Deze bruggen zijn overbodig en niet wenselijk.
Het onjuiste idee om de nieuwe wijken te ontsluiten en zo de leefbaarheid te vergroten van die wijken heeft direct een neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dichten.

Wij willen hier wat extra zorgen aan toe voegen.

Er wordt in de plannen veel te term gebruikt "wordt onderzocht".
Dit heeft veelal betrekking tot het in goede banen leiden van de infrastructuur en het autogebruik. Het klinkt hier meer alsof men het antwoord op deze vraagstukken nog niet weet. Toch lijkt het dat de plannen over de hoeveelheid woningen al in een verder gevorderd stadium zijn.

De plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.

We zullen u uitleggen waarom wij dit zo zien:

Voorafgaand een aantekening: Dat het zomaar 3000 (!) woningen kan verschillen maakt nogal wat uit. Zeker 6000 mensen! Dat is een woonwijk op zich.
We gaan "maar even" uit van 7.500 woningen.

In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mócht dit gebied en nieuw soort mens aantrekken dat in mindere mate een auto nodig zou hebben dan zou 0,5 auto per gezin wel een hele optimistische raming zijn.
Dan hebben we het nog steeds over 3750 auto's die via het nu al krappe wegennet hun niet ingeplande parkeerplek moeten vinden.

Een stadje als Utrecht lijkt in het weekend al tegen zijn grenzen aan te groeien qua drukte in het centrum. Zoveel mensen erbij (naast andere plannen in Utrecht) kan rekenen op het té vol raken van zo'n kleine stad

qua voorzieningen, verkeer, milieubelasting, etc.

Er wordt in de plannen voor de Merwedekanaalzone gerept over het verkeersarm inrichten qua autogebruik. Dit door deelgebruik van auto's aan te moedigen en het gebruik van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en te voet aan te moedigen.
Er wordt hierbij uitgegaan van een soort mens dat nog geboren moet worden.
Er wordt voorbij gegaan aan de praktijk dat veel mensen gewoonweg een auto nodig hebben gezien de maatschappij waar we in leven. Voor werk, kinderen, etc.
Ons lijkt het verstandig om niet het paard achter de wagen te spannen.
Éérst zal bekeken moeten worden wat er bij een toename van waarschijnlijk over de 15.000 nieuwe bewoners te verwachten valt aan toename van auto's en de belasting daarvoor voor parkeerruimte (in de deelgebieden en de wijken daarnaast) + de belasting van de wegen naar de wijken toe.
Op basis dáárvan kan het aantal woningen bepaald worden en niet andersom.
Er wordt bij deze hoeveelheden een probleem gecreëerd waar de oplossingen nog niet van bekend zijn. (mocht daar een oplossing voor zijn).
"wordt onderzocht" betekend: "we weten het nog niet".
Het is nu als zo dat de "t Goylaan in de spits vast staat. Regelmatig ook de Europalaan mede door de Jaarbeurs. De infrastructuur is gewoonweg niet toereikend voor minimaal een paart duizend auto's die dagelijks heen en weer naar dit gebied zullen bewegen.
Wij voorzien een compleet verkeersinfarct.
Mocht er te weinig parkeerruimte in de wijken zijn dan zal dit zich verplaatsen naar naastgelegen wijken. Dichterswijk is al vol en Rivierenwijk kan ook nog maar weinig hebben. Vergunningsysteem of niet er is gewoonweg geen plek.

Waarom zoveel woningen? Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen we maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen.
Problemen die ons inziens éérst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen.
Wij hebben de stellige indruk dat de problemen die voortvloeien uit zo ontzettend veel bewoners en hun behoeften een veel gevallen niet op te lossen zijn en dat dus vóór dat het te laat is het aantal woningen drastisch naar beneden bijgesteld dient te worden tot een niveau dat de stad een de aanliggende wijken en infrastructuur eenvoudig aankan.

Waarom zoveel?
Het zal vast zijn dat er partijen hun voordeel mee doen.
Hoofdzaak blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht. De gemeente vertegenwoordigd ons bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk maar met klem om deze visie / waarschuwing zeer ter harte te nemen en dit in de eerste plaats te betrekken in de plannen omtrent de plannen van de Merwedekanaalzone.





De Gemeenteraad van Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

T.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

13 SEP 2017

Utrecht



Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017

Geachte gemeenteraad,

Zienswijze omgevingsvisie Merwedekanaalzone en ontwerpplan MER
Aangezien beide documenten gelijktijdig ter inzage zijn gelegd en juridisch verbonden zijn hierbij een integrale reactie op beide documenten.

Historie
Hoewel woonbootbewoners van origine reizigers zijn, zijn de meeste woonboot-bewoners anno 2017 honkvast*. Zij zijn stevig verankerd in Utrecht en verbonden met de Utrechtse waterwegen. Sinds 1981 hebben zij een eigen belangenvereniging, en zij zijn al veel langer gesprekspartner van de gemeente Utrecht.

Het gebied Merwedekanaalzone genoemd in de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 uit 2004 en de ruimtelijke visie op de Merwedekanaalzone uit 2005 en de kaders voor ontwikkeling hierin zijn dan ook opgesteld in goed overleg met onder meer het SUWO en de woonbootbewoners.

Kaders die concreet uitgewerkt zijn in beleid voor oa de bouwhoogtes langs het kanaal; van 3 tot 6 lagen aan de kanaal zijde, 8- tot 12 woonlagen aan de kant van de Europalaan. Kaders die tot op heden consequent zijn doorgevoerd. Het meest recente voorbeeld is het project Together (Lux en Pax), maar ook in de gelaagde opbouw van bijvoorbeeld het plan Wilhelminawerf is dit, beiden gezien vanaf het kanaal, terug te vinden.

De omgevingsvisie Merwedekanaalzone (ruimtelijke agenda) die nu ter inzage ter inzage is gelegd wordt gezien als een gedeeltelijke actualisering van de visie uit 2005. Echter de samenwerking zoals hiervoor beschreven is ondanks verzoeken van onze kant, vanuit de gemeente geen nieuw leven ingeblazen.
Dit terwijl de gemeente zelf in de notitie "Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone" schrijft dat belangengroepen als bewoners, gebruikers, roeiers en woonbootbewoners betrokken zijn bij het ruimtelijke ordeningstraject en geraadpleegd zullen worden.
Het SUWO vraagt daarom om herstel van dit permanente overleg. Permanent overleg dat ook de bewoners op de oever in Parkhaven, aan het Merwedeplantsoen en de Merwedekade moet omvatten.

Met het herstellen van de overlegstructuur met de **bewoners** langs en op het kanaal kan de gemeente genoemde raadpleging serieus invullen en voor de komende jaren, waarin de plannen verder ingevuld en uitgevoerd worden, uitvoering geven aan de Utrechtse Participatiestandaard en zich verzekeren van een positieve gesprekspartner.

Temeer daar in het woonbotenbeleid van de gemeente Utrecht uit september 2007 woonboten genoemd worden als volwaardige woonvorm. Sinds 2016 zijn woonboten woningen in de zin van de Woningwet. Tot onze teleurstelling wordt in de omgevingsvisie merwedekanaalzone welgeteld tweemaal melding gemaakt van woonboten. Boten, in de op zich terechte opsomming tussen andere

(recreatieve en sportieve) gebruikers. Maar nergens als woning laat staan dat er gesproken wordt over of met de bewoners.
Realiseert u zich dat als gevolg van de 3 ingetekende bruggen (hierna uitgewerkt) ligplaatsen zullen worden opgeheven en boten verplaatst of uitgekocht zullen moeten worden?
Wethouder Jansen heeft reeds aangegeven ook aan oplossingen gedacht te hebben maar van concrete oplossingen, los van het feit dat het SUWO tegen het opheffen van iedere ligplaats is, is ons niets bekend. Als belangenorganisatie kunnen wij onze leden op cruciale punten nu niet toereikend ondersteunen.

Het SUWO kan en wil vanzelfsprekend een initiërende rol spelen bij de oprichting van een dergelijk overleg aangezien onze leden woonachtig zijn langs de gehele zone vanaf de Sowetobrug tot aan de Socratesbrug (en verder) en goede contacten onderhouden met hun buren op de wal.

Bruggen
Eigenlijk zou het overbodig moeten zijn de ingetekende bruggen over het Merwedekanaal hier te noemen. Echter de wijze waarop en de frequentie waarmee keer op keer met pennenstreken onrust onder bewoners van de daar liggende woonboten wordt gecreëerd, dwingt ons de raad te vragen in de communicatie hier uiterst zorgvuldig en proactief mee om te gaan.
Inderdaad de bruggen zitten niet in de MER maar wel in de Omgevingsvisie en zijn daarmee indicatief voor het beleid dat vastgesteld wordt met deze visie.

Daarom vragen wij ons af of de gemeente niet geleerd heeft van de perikelen rond het bestemmingsplan Wilhelminawerf? Ons als gebruikers heeft het in ieder geval bij elkaar gebracht en een permanent gebruikersoverleg Merwedekanaal is reeds opgericht.
Het instellen permanente overlegstructuur door de gemeente met alle **gebruikers** van het Merwedekanaal is daarmee eenvoudig te realiseren en vanzelfsprekend wil het SUWO ook hierin een initiërende rol spelen.

In het bijzonder willen wij nog uw aandacht vragen voor de brug bij het Heycopplantsoen. Wethouder Geldof heeft uw raad reeds toegezegd dat een eventuele, door het SUWO en omwonenden ongewenste en onnodig geachte, extra brug niet ten koste van de bestaande ligplaatsen (Merwedeplantsoen 3 en 5) zal gaan en heeft met de op verzoek van de raad uitgevoerde technische haalbaarheidsstudie reeds aangetoond dat een alternatieve inpassing mogelijk is, maar ook hier is de eerder genoemde pennenstreek blijven staan.

De Visie
Utrecht kiest met ambitie voor de grootste Nederlandse binnenstedelijke inbreiding, de Merwedekanaalzone, waarbij uitgegaan wordt van gezonde duurzame stedelijke ontwikkeling.
Veel mensen willen in Utrecht komen wonen en veel Utrechters willen hier blijven wonen en zoeken een woning passend bij hun (volgende) levensfase.
Daar kan en zal de Merwedekanaalzone zeker een rol in kunnen vervullen.

Maar over hoeveel woningen gaat het nu? De ambitie van de gemeente in de raadsbrief bij bovengenoemde stukken spreekt van MEER dan 10.000, de (oplegnotitie) MER spreek van max 9.000 woningen mogelijk maken, met dien verstande dat 6.000 maximaal haalbaar is in hoge dichtheid, gezien staand beleid. (pag. 7 omgevingsvisie)
Maakt duidelijkheid omtrent de aantallen in deze fase van planvorming uit?
Ja, want als gevolg van de verdichting met bijhorende hoogbouw en stijgende inwoneraantallen zal de leefomgeving van de huidige bewoners op en aan het kanaal verregaand negatief beïnvloed worden. De broodnodige duidelijkheid over waar en hoe de impact van de plannen in de uitvoeringsfase het grootst zal zijn blijft nu jaren lang onduidelijk.

Het milieubelang wordt door de gemeente terecht gekoppeld aan de planvorming. De MER is beter gezegd voorwaardelijk aan het vervolg. Maar uit de stukken blijkt naar onze mening eerder het tegenovergestelde.
Het opstellen van een deze MER in deze fase van de planontwikkeling kan goochelen met getallen genoemd worden. City Campus max, wordt nu bestempeld als bestaand en ontwikkelingen als de Wilhelminawerf als autonoom terwijl de gemeente zelf schrijft dat met een vastgestelde MER en ruimtelijke agenda de voortgang van projecten als Wilhelminawerf geborgd wordt

Als we nu de aantallen woningen genoemd in de omgevingsvisie koppelen aan de in onze ogen te beperkte MER we op een nieuw aandachtspunt
De MER gaat uitsluitend over de Merwedekanaalzone. Waar worden de milieu effecten op de bestaande bebouwing en leefomgeving van huidige bewoners op en langs de Merwedekanaalzone benoemd? Zou de onderbouwing niet uitgebreid moeten worden? Wij vragen dan ook om buiten en over de de grenzen van het plangebied te kijken, en niet alleen het aspect verkeer verregaand uit te werken.

In de door de gemeente te inzage gelegde documenten wordt uitgebreid ingegaan op de toekomstige duurzame leefomgeving die men wil realiseren. Woorden als bezonning, groene leefomgeving, buiten recreatie, speelvoorzieningen en energie neutraal worden veelvuldig gebruikt.
Elementen die stuk voor stuk aan de andere kant van kanaal aanwezig zijn maar door de planontwikkeling aangetast of teniet worden gedaan.

Daarom een doorkijk
Met de visie en de MER is nl ook bestemmingsplan Defensieterrein ter inzage gelegd en dit geeft ons de mogelijkheid om u te laten zien waartoe een soms zeer theoretische visie in de praktijk toe kan leiden.

De hoogbouw (meer dan 4 lagen)heeft zoals de gemeente zelf ook schrijft negatieve consequenties als gevolg van schaduwwerking.
Het hoogte accent waarvan nut en noodzaak niet door de gemeente wordt aangetoond en die met bijv. Villa Jongerius en de Schoorstenen van Eneco als bestaande 'landmark' overbodig is heeft de meeste impact.

Deze schaduwwerking is zowel van toepassing op de bebouwing in Parkhaven, het gebruik van het Heycopplantsoen, ligplaatsen woonarken Merwedeplantsoen als ook het recreatieve gebruik van de groene zone langs het kanaal.

Het hoogte accent aan het Merwedekanaal mag 35 meter worden.
Echter 41 meter is een meer reële inschatting**. Dit hoogte accent is gesitueerd naast het gemeentelijk monument, de schoorstenen van de HWC, deze zijn exact 41 meter hoog. Schoorstenen waarop het zicht blijkens de beantwoording van de zienswijze bestemmingsplan Wilhelminawerf wordt belemmerd, maar, aldus de gemeente, van de andere zijde zichtbaar blijft. Met deze omgevingsvisie (zo ook uitgewerkt in het bestemmingsplan defensieterrein) wordt dit dus alsnog teniet gedaan. Een hoogte accent waarmee ook de cultuurhistorische waarde van het kanaal en de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.

Samenvattend
Het SUWO vertegenwoordigd de belangen van woonbootbewoners en benadrukt dat haar leden op het Merwedekanaal, zowel gebruikers als bewoners, hard getroffen worden als deze visie en bijbehorende MER ongewijzigd worden vastgesteld.
Het SUWO dringt, gesteund door andere omwonende en gebruikers, aan op het instellen van twee vaste overlegorganen een voor bewoners en een voor gebruikers. Het SUWO biedt aan hierbij een initiërende en verbindende rol te spelen.
Het SUWO roept de raad op alternatieve oplossingen voor de verkeersafwikkeling mogelijk te maken. Deze zijn voorhanden door bestaande bruggen aan te passen en beter in te richten voor langzaam verkeer.
Het roept de raad op om paal en perk te aan de geplande hoogbouw die het zicht op het kanaal en bestaande (historische) bebouwing belemmert en de huidige bewoners aan en op het kanaal als gevolg van schaduwwerking ernstig dupeert in hun woongenot en het gebruik van de groene openbare ruimte.

* Daar waar gesproken wordt over woonboten of woonbootbewoners wordt ook woonschip of woonark bedoeld.

** (de 10% afwijkingsbevoegdheid van het college maakt hoogten tot 38,5 meter mogelijk en de 35 meter is exclusief installaties (bijv. liften,) ongeveer 2,5 meter. Het negatieve effect van de hoogbouw op de bezonning als gevolg van schaduwwerking neemt nog eens meer dan 6m (3,5 +2,5m) nl exponentieel toe.)

[redacted]

Het SUWO bestuur

Reactie naam: [redacted]

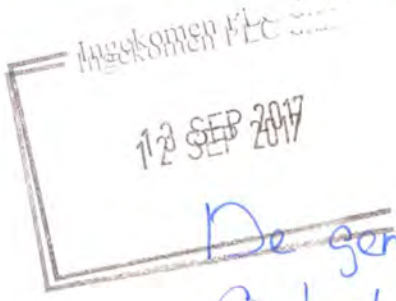
GEMEENTE UTRECHT

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze omgevingsvisie MER. Merwedekanaalzone.

Datum van inleveren (stempel)	12 SEP 2017
Naam afdeling voor adressering	Ontwikkel organisaal Ruimte
Naam receptiemedewerker	[redacted]
Handtekening medewerker voor ontvangst	[redacted]
Handtekening persoon voor het inleveren (eventu	





De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Zienswijze omgevingsvisie/
MER Merwedekanaalzone

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze omgevingsvisie/mer Merwedekanaalzone
Datum: 14-09-2017

Geachte heer en mevrouw,

Gefeliciteerd! Het is gelukt. Alle Utrechtse ambities voor een gezonde stad verwoord in één samenhangende, uitgebalanceerde omgevingsvisie. Met recht samenkomend in de Merwedekanaalzone: het gebied, waar bij uitstek invulling kan worden gegeven aan deze ambitieuze opgave om de stad een volgende stap in groei en ontwikkeling te laten maken.

Als eigenarencollectief werken wij op dit moment aan de transformatie van MERWEDE, zoals wij Merwedekanaalzone deelgebied 5 nu noemen. Samen met de gemeente Utrecht zetten wij ons in om een nieuw stuk stad te maken waarin duurzame en gezonde verstedelijking centraal staat. Een samenhangend woon-, werk- en verblijfsgebied met hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningen. MERWEDE is een hoog stedelijk gemengde stadswijk in een hoge dichtheid. Hierdoor is er voldoende draagvlak voor voorzieningen en een gevarieerd woningaanbod. De hoge dichtheid wordt mogelijk gemaakt door de belangrijke dragers, de openbare ruimte en een aantrekkelijke plint. Hier zijn weinig of geen auto's te zien, aangezien ondergronds parkeren en stallen (auto's, fietsen e.d.) en nieuwe vormen van mobiliteit die nieuwe stadsbewoners adequaat voorzien. Nieuwe functies en bestaande functies worden in het gebied gemengd in te handhaven en nieuwe gebouwen. Actieve place-making en gebiedsmanagement maakt dat we nu al goed gebruik kunnen maken van onze stedelijke ruimte en we er niet 5 jaar op moeten wachten. Deze transformatie maakt het tevens mogelijk nieuwe initiatieven in te brengen en het gebied zijn eigen aantrekkelijke couleure locale te geven. Het Eigenaarscollectief ziet dit als een van de pluspunten van een gezamenlijk gedragen gebiedsexploitatie.

De verschillende ambities en uitgangspunten in de omgevingsvisie liggen veelal in lijn met het Schetsontwerp stedenbouwkundig plan, wat wij nu voor deelgebied 5 hebben ontwikkeld. Dit is mede het resultaat van een goede afstemming en samenwerking tussen het ontwerpteam van deelgebied 5 en de verschillende disciplines van de gemeente, en de samenwerking tussen de private eigenaren en de gemeente Utrecht. Deze interactie wordt mede vormgegeven tijdens de tweewekelijkse ontwerpateliers op het stadskantoor waar het ontwerpteam en de afdeling stedenbouw constructief samenwerkt, alsmede het tweewekelijkse eigenarenoverleg. Dit interactieve proces zien wij als een meerwaarde om de verschillende ambities te halen. Wij zien echter ook de volgende aandachtspunten:

Relatie ambitie en dichtheid
Om de ambities te realiseren moet een groot aantal investeringen worden gedaan, die alleen in combinatie met elkaar kunnen worden gedaan en een zekere schaal (kritische massa) moeten hebben. Investeringen zijn nodig in ondergrondse infrastructuur waarin (duurzame) energievoorzieningen, parkeren, kabels en leidingen, ICT en een ondergronds afvaltransport worden verwerkt. Daarbij wordt ook gewerkt aan een ondergrondse "modulair systeem", zodat flexibiliteit wordt gewaarborgd en een robuust (ondergronds) raamwerk kan worden gemaakt. Daarop kan de gebiedsontwikkeling de komende 10 tot 20 jaar voort (maar heeft hier ook plezier van in de jaren van exploitatie en beheer). Tevens moeten investeringen worden gedaan in een collectieve parkeervoorzieningen.

Relatie MER, dichtheid en haalbaarheid
Tegenover deze voorinvestering staat de overtuiging om met grond- en vastgoedontwikkeling een bouwprogramma te realiseren met voldoende marktpotentie om deze voorinvesteringen terug te verdienen. Uit de huidige MER blijkt dat in het gebied ca. 6.000 woningen kunnen worden gerealiseerd. Hiervan zijn er ca. 800 al gelabeld in andere deelgebieden. Voor deelgebied 5 zijn de 5.200 woningen noodzaak om tot een haalbaar plan te komen en de besproken voorinvesteringen te doen. Het realiseren van (bijvoorbeeld) de helft van het woningbouwprogramma zou daarin de gehele haalbaarheid financieel, functioneel, technisch en zeker juist ook kwalitatief onderuithalen. Dat betekent, dat voordat de investeringen worden gedaan er commitment moet zijn over programma, aantallen etc. Daarbij biedt de realisatie van dit deelgebied binnen de gehele zone ook de uitdagende en solide basis voor andere ontwikkelingen om in dezelfde ambitie bouwplannen te realiseren. Vanuit deelgebied 5 wordt dan ook verzocht om enerzijds commitment te geven richting het bouwprogramma, wat er in deelgebied 5 minimaal kan worden gerealiseerd, maar tevens aan andere initiatieven de opdracht mee te geven om eenzelfde ambitie te realiseren. Het zou de ruimtelijke kwaliteit van het totale gebied ondergraven wanneer er kleinschalig nieuwbouwplannen worden gerealiseerd, die niet dezelfde doelstellingen en ambitie hebben.

Pilot gebied MERWEDE
Zoals de omgevingsvisie terecht aangeeft worden nieuwe vormen van mobiliteit en duurzaamheid onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Veel van wat we de komende jaren gaan doen is innovatief. In omgevingsvisie staan zowel energieambities als GPR scores. Dit kan lijden tot tegenstrijdigheden. Wij staan ervoor het maximale op het gebied te halen op het gebied van duurzaamheid en hier bij de GPR scores als ambitie te definiëren maar niet als eis om oneigenlijke keuzes en sub optimalisaties te voorkomen. Met de huidige technologie is het nog niet mogelijk alle energie in het gebied zelf op te wekken. Dat hoeft ook niet want het stedelijk milieu dat we (in deelgebied 5) allemaal voor staan is al een nieuwe mijlpaal in duurzaam en intensief ruimtegebruik. We moeten dus ook actief met elkaar binnen de stad zoeken hoe we duurzaam lokaal opgewekte energie onderdeel kunnen maken van de lokale systemen.

Eenzelfde principe geldt voor mobiliteit. De ruimtelijke (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een keuze voor stedelijke verdichting. Het biedt vele voordelen zoals efficiënt ruimtegebruik, gunstige en gezonde mobiliteit door nabijheid van voorzieningen (veel lopen, fietsen en OV-gebruik). Het stelt ook belangrijke voorwaarden, o,a. op het gebied van mobiliteit. Wanneer de gemeente een duidelijke keuze maakt voor stedelijke verdichting in de Merwedekanaalzone, dan betekent dit in de opvatting van het eigenarencollectief het volgende: Een ambitieuze parkeerstrategie voor auto's die verder gaat dan de huidige beleidskaders van de gemeente (nota stallen en parkeren). Stedelijke verdichting in deze aantallen vereist dat er innovatieve parkeeroplossingen komen zoals 1) sterke inzet op deelmobiliteit (mobility as a service en mobility HUB's) 2) ambitieuze parkeernormen die verder gaan dan de nota stallen en parkeren 3) bewoners- en bezoekersparkeren op afstand regelen (in P+R). Het is belangrijk dat de gemeente beleidsmatig hier ruimte voor biedt. Daarnaast is hoogwaardige kwaliteit van HOV en loop- en fietsverbindingen van belang.

Om de vernieuwing de ruimte te geven nodigt het Eigenarencollectief de gemeente Utrecht uit, om op een aantal vlakken ruimte te creëren en een aantal beleidsaspecten los te laten, en deelgebied 5 als pilot voor gebiedsontwikkeling 4.0 aan te wijzen. Het is daarbij verstandig om ook de samenwerking op te zoeken met de Provincie Utrecht en het Rijk. De R.O.-wetgeving en de spelregels van het kostenverhaal zijn hierop nog onvoldoende afgestemd. Het Eigenarencollectief onderzoekt actief de mogelijkheden voor een investeringsfonds voor collectieve en bovenwijkse ambities en investeringen, waaronder

duurzaamheid en mobiliteit. Los van de vraag of de overheid dit (al) kan afdwingen, zien de eigenaren deze investeringen als noodzakelijk voor een toekomstbestendig levendig gebied.

Woningbouwprogramma
In deelgebied 5 kunnen ca. 5.200 tot 6.000 woningen gerealiseerd worden. Daarbij stelt de gemeente als uitgangspunt 30% sociale huurwoningen. Hiervan kan alleen worden afgeweken wanneer de financiële haalbaarheid onder druk staat. Vanuit het Eigenarencollectief vragen wij u als gemeente ook de volgende twee argumenten mee te nemen in de afweging. De STUW heeft aan de gemeente Utrecht een brief gestuurd, waarin ze aangeven 3.000 nieuwe huurwoningen in de stad te realiseren. Wanneer er 30% wordt gerealiseerd in deelgebied 5 dan wordt meer dan 50% van het door hen gewenste nieuwbouwprogramma in één deelgebied gerealiseerd. Wij achten een lager percentage dan ook meer voor de hand liggend en stellen 20% voor. (zie brief aan gemeenteraad inzake middenhuur, 22-08-2017). Er bestaan kaarten met de verdeling van de sociale huurvoorraad in de stad. Gekeken naar de omliggende wijken is het dan de vraag of niet andere gebieden in Utrecht meer in aanmerking komen voor de nieuwbouwvraag van de STUW.

Gemengde stadswijk
MERWEDE wordt een gemengde stadswijk. We onderschrijven de ambitie van 10 tot 20% niet-woonprogramma om te komen tot een levendige mix. We willen daarbij de marktontwikkelingen in de komende 15 - 20 jaar bepalend laten zijn voor de mix die ontstaat en de uiteindelijke omvang ervan. Wij vinden het belangrijk dat een deel van de bestaande gebruikers in het gebied kunnen blijven, maar dat er ook ruimte is voor gebruikers van buiten het gebied, in een gezonde mix van maatschappelijk en commercieel programma. In de omgevingsvisie wordt deelgebied 5 vaak genoemd als zoekgebied voor potentiele programma's (school voortgezet onderwijs, gezondheidscentrum, buurtruimte, sportvoorzieningen). De haalbaarheid van het plan kan in het geding komen als er te veel claims worden gelegd op maatschappelijk programma, wat een plek moet krijgen in deelgebied. Wij willen dit samen met de gemeente Utrecht verder onderzoeken.

Merwedekanaal
De binnenstedelijke verdichting aan het Merwedekanaal biedt veel kansen. Het perspectief van het rondje Stadseiland is uitdagend en biedt de kans om op een grotere schaal een grotere groen-blauwe structuur te ontwikkelen voor recreatie, verblijf en gezond leven. Dit brengt echter ook vraagstukken met zich mee. Het Merwedekanaal is een belangrijke plek voor watersport (roeien) en wij snappen het belang hiervan in het kader van *Healthy Urban Living* (gezondheid en sport). De verstedelijking van het gebied zal echter ook druk leggen op het gebruik van de oever en het water, wat mogelijk tot conflicten kan gaan leiden. Wij zouden dan ook op zoek willen gaan naar oplossingen waarbij er geen exclusiviteit is voor bepaalde gebruikersgroepen, en mogelijkheden voor meervoudig gebruik worden onderzocht. Belangrijk is wel dat eisen die worden gesteld van de roeisport aan bijvoorbeeld nieuwe bruggen en gebruik van de oevers, goed worden doordacht en worden afgewogen tegen de haalbaarheid en andere ambities om de Merwedekanaalzone ook goede te verbinden met de stad in oostwest richting.

Opgaven grote schaal
De (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, waar wordt vormgegeven aan nieuwe opgaven als energie en mobiliteit, is een kans voor de stad Utrecht om ook op grotere schaal over deze opgaven na te denken. Bijvoorbeeld een onderzoek naar een tramverbinding tussen Utrecht Centraal en P+R Westraven, het rondje Stadseiland, het betrekken van Park Transwijk bij de gebiedsontwikkeling van deelgebied 5 en het ontwikkelen van een robuust energiesysteem op grotere schaal. We verwachten van de gemeente Utrecht dat zij hier vanuit de grote schaal over na denken, zonder daar mee de ontwikkeling van deelgebied 5 te verlammen.

Richtlijnen omgevingsvisie
In de omgevingsvisie komen een aantal specifieke richtlijnen voor, die de uiting zijn van ambities die wij ondersteunen, maar waarvan de integrale consequenties nog niet inzichtelijk zijn. In onze ogen is de nauwkeurigheid van sommige richtlijnen onvoldoende onderbouwd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de voorgestelde minimale maat van 29 meter voor het Merwedepark, de eis om minimaal 25% van het oppervlakte van bouwblokken groen in te richten, de eis om minimaal 50% van de footprint van het bouwblok voor maatschappelijk functies en woon-werk eenheden te bestemmen en de uitspraken over bouwhoogtes. In onze uitwerking van deelgebied 5 willen wij deze richtlijnen integraal testen, maar ook de ruimte hebben om hiervan af te wijken, met behoud van de verschillende ambities.

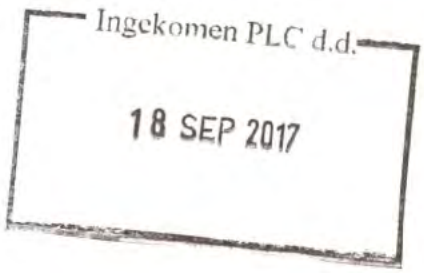
Onderzoeksvragen
In de komende periode ligt de uitdaging om de onderzoeksvragen die (mede) in de omgevingsvisie staan benoemd te onderzoeken, te beantwoorden en of aan te scherpen. Op dit moment is de gemeente Utrecht met name op het vlak van stedenbouw, planeconomie en mobiliteit goed georganiseerd en vind een goede wisselwerking plaats tussen het ontwerpteam en de gemeente. Wij vragen de gemeente Utrecht ook om eenzelfde betrokkenheid te organiseren van andere disciplines op het gebied van programma, milieu en duurzaamheid, en de verschillende onderzoeksvragen met urgentie op te pakken. Daarnaast vragen we de gemeente om de aankomende twee maanden tijd en energie te steken in de onderzoeksvragen, en antwoorden te geven, zodat wij dit mee kunnen nemen in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5, wat wij in december 2017 willen afronden. In deze brief hebben wij ons beperkt tot een reactie op hoofdlijnen. De afdeling stedenbouw zal van ons nog een gedetailleerde reactie ontvangen.

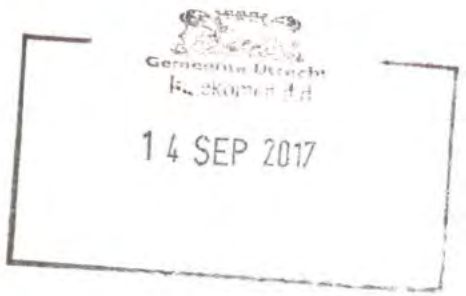
Tot slot
Belangrijk is dat de diverse ambities en opgaven over de deelgebieden worden verdeeld. Ieder deelgebied eenzelfde ambitieniveau maar uiteraard wel de uitwerking met een eigen couleure locale. Expliciet vragen we om 5.200 woningen aan deelgebied 5 toe te wijzen, zodat we constructief verder kunnen werken aan de plannen, investeringen kunnen doen in innovatieve voorzieningen en voldoende kritische massa en opbrengstpotentieel hebben. Daarbij streven we een evenwichtig bouwprogramma na, waarbij met te veel sociale en middeldure huur de gebiedsontwikkeling niet financieel haalbaar is. We verwijzen daarbij naar onze brief aan de gemeenteraad inzet de midden huur. (22-08-2017)

Met inachtneming van bovenstaande aandachtspunten zijn wij vol vertrouwen dat wij samen met de gemeente Utrecht een unieke stadswijk kunnen ontwikkelen, die op het gebied van samenwerking, duurzaamheid, gezondheid en leefkwaliteit vernieuwend zal zijn. Wij kijken uit naar een constructieve samenwerking waarmee we met elkaar vorm gaan geven aan ambitie en programma voor deelgebied 5.

Met vriendelijke groet,

[redacted]





De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

GEMEENTE UTRECHT

Ingekomen PLG d.d.
18 SEP 2017

Ingekomen PLG d.d.

stbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

schrijving van het document:

Omgevingsvisie
Merwedekanaal zone

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 SEP 2017

inleveren (stempel)	
fdeling voor adressering	Ontw. Org. Ruimte Gemeente raad v. Utrecht.
receptiemedewerker	[redacted]
ekening medewerker voor ontvangst	[redacted]
Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)	[redacted]



gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

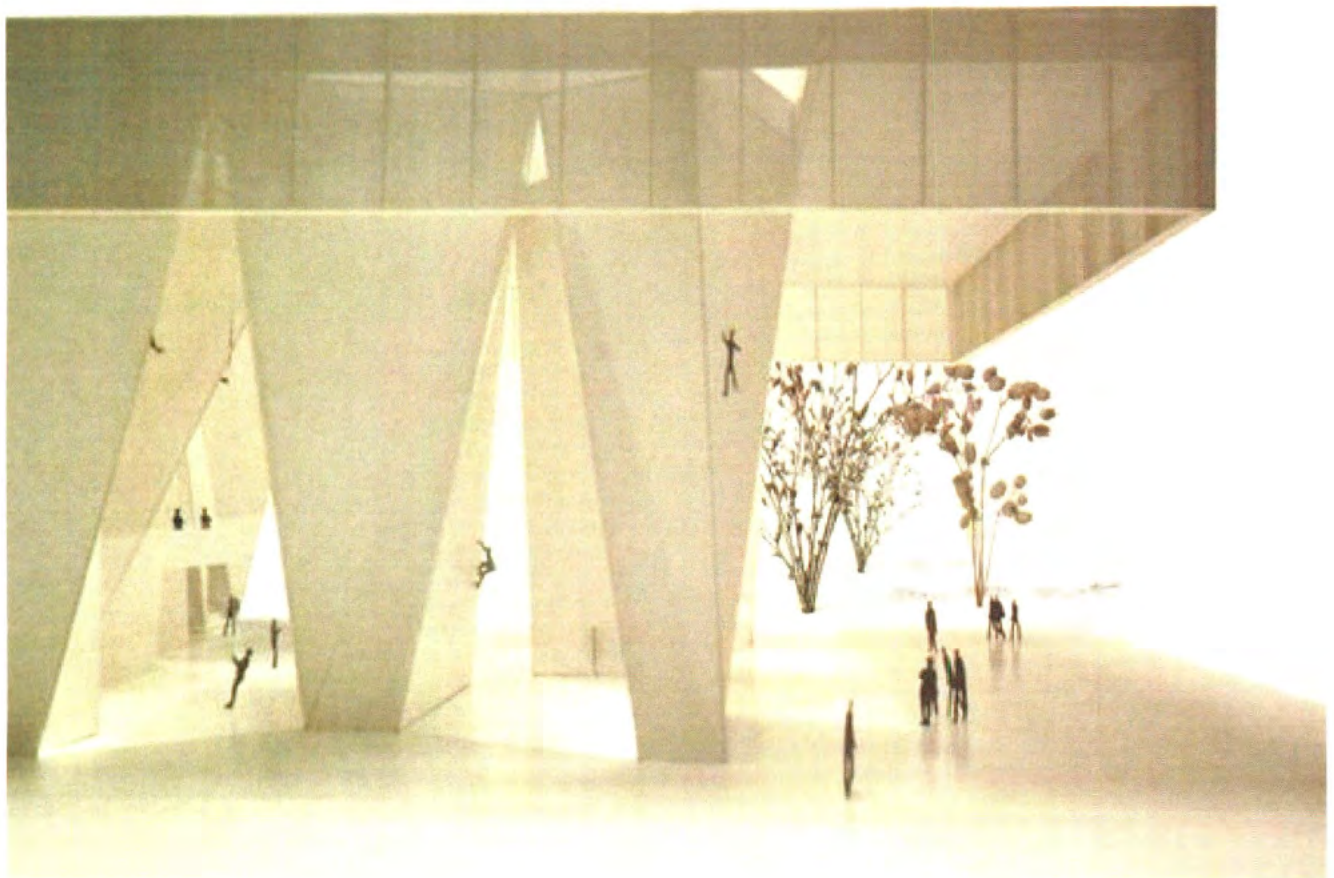
Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

Zienswijze Omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

NC1S0 #8221X0X#00#00000#

Boulderhal steeg
Koningin Wilhelmina laan 48
3527 CD Utrecht

TOEKOMSTVISIE BOULDERHAL STERK OP HET OPG TERREIN



RHAW architecture



BOULDEREN

IS EEN EXPRESSIEVE EN SPECTACULAIRE TAK VAN DE KLIMSPORT

KORT, KRACHTIG, ATLETISCH EN ZONDER TOUWEN

BESTAANDE SITUATIE BOULDERHAL STERK

Eigenaren: Jelmer Pelt en Roberto Ackermann

Boulderen is een expressieve en spectaculaire tak van de klimsport: kort, krachtig, atletisch en zonder touwen. In korte routes (boulders) wordt er op klimwanden van zo'n 4,5 meter hoog geklommen. Voor de veiligheid liggen er valmatten op de grond.

De enorme groei die deze sport de laatste jaren doormaakt heeft het boulderen vooral te danken aan het sociale karakter ervan en het feit dat boulderen naadloos aansluit op de vraag naar flexibiliteit in het sporten. Je bent niet gebonden aan trainingstijden of trainingsmaatjes, de boulderhal is altijd open en je kan komen wanneer het jou uit komt. Je bent echter nooit alleen en er is altijd wel iemand waarmee je samen de "boulderproblemen" mee kan oplossen. Deze enorme populariteit en groei is het IOC ook opgevallen waardoor boulderen een olympische status heeft gekregen en onderdeel zal zijn van de spelen in Tokyo 2020.

De voornaamste functie is de boulderhal zelf waar trainingen en cursussen worden gegeven, jeugdtraining en gewoon vrij boulderen. Daarnaast hebben we een bar met een uitgebreid dranken assortiment en kleine eetmogelijkheden. De bar dient ook geregeld als flexwerkplek.

Op de eerste verdieping zijn er kleedkamers, een trainingsruimte voor additionele training en een fysiotherapie ruimte waarin een op klimmen gespecialiseerde fysio geregeld patiënten en ontvangt en behandeld. We hebben boven nog een multifunctionele zaal waar uiteenlopende activiteiten worden gehouden als bijscholingscursussen, lezingen, yoga en trainingen.

Oppervlakte: 1700m2 inclusief boven verdieping

Hoogte van hal: 9,5 m

Aantal bezoekers per dag: 250
Aantal bezoekers per jaar: Rond de 90.000
Aantal abonnementhouders: ca 600 abonnementhouders en ca 2000 kaart houders.

Grootste doelgroep: 20-40 jaar.

Bij STERK werken ca 20 medewerkers.

Andere boulderhallen in de omgeving:
Kei Boulderhal in Amersfoort
Monk Bouldergym Amsterdam





TOEKOMSTVISIE

De boulderhal is een zelfstandig en gezond bedrijf. De verwachting en ambitie is om te groeien en om meer gebruikers te trekken. Er zijn goede mogelijkheden voor synergie met andere functies in bijvoorbeeld sport, beweging en gezondheid. De boulderfunctie zou als spil beschouwd kunnen worden van een groter concept voor een gebouw met een publiek karakter.

Sterk is gehecht aan het huidige gebouw en een toekomst op het OPG terrein. Zij zien mogelijkheden om in het bestaande gebouw te blijven en verbeteringen aan te brengen. Maar ze zien ook de potentie van een ander bestaand of nieuw gebouw op het OPG-terrein. Hoewel de boulderhal op zichzelf kan staan en kan functioneren, is een slimme combinatie met andere functies denkbaar. Opschaling van de horeca met een buurtkarakter zou voor Sterk aantrekkelijk zijn.

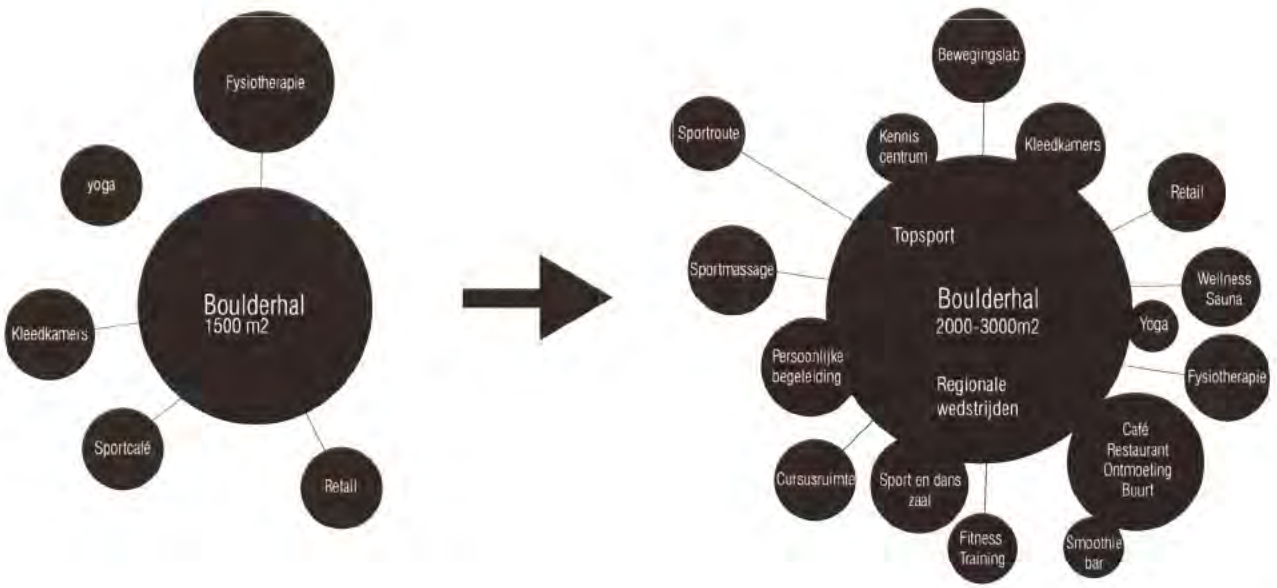
De ambitie van Sterk is om een topattractie te zijn, een platform voor topsport op regionaal wedstrijd niveau en daarmee een overstijgend belang voor de stad in het OPG gebied.

In deze korte studie worden 3 modellen ontwikkeld en onderzocht:
1. Bestaande locatie uitbreiden
2. Gebouw M (fietsendepot) transformeren
3. Plint in nieuw gebouw

De modellen onderzoeken de potentie van Boulderhal Sterk in verschillende plekken en gebouwen op het OPG-terrein. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om in de modellen een keuze te maken, maar vooral om de flexibiliteit en meerwaarde van de boulderhal te laten zien voor de stad en het OPG terrein.

Het blijkt in verschillende vormen mogelijk om de boulderhal op een goede manier te integreren. De modellen laten daarnaast zien dat de boulderhal een vitale functie is, die goed te combineren is met andere programma's en ook een grote flexibiliteit heeft in de inpasbaarheid in een gebouw en gebied.

De eisen aan een locatie zijn een minimale hoogte van 6 a 7 meter, het liefst hoger. Boulderhal Sterk wil graag inzetten op een vloeroppervlakte van minimaal 2000 m2, afhankelijk van de hoogte. Met extra hoogte kan er bijvoorbeeld een verdiepingsvloer in voor o.a. trainingsruimte die uitkijkt over het boulderen. Maar let op, 3000m2 krijgt de boulderhal ook makkelijk vol met aanvullend programma. Er is behoefte aan veel natuurlijke lichtinval, in een nieuwbouw zou dat een spannend spel kunnen zijn tussen open geveldelen en de gesloten klimmuren.

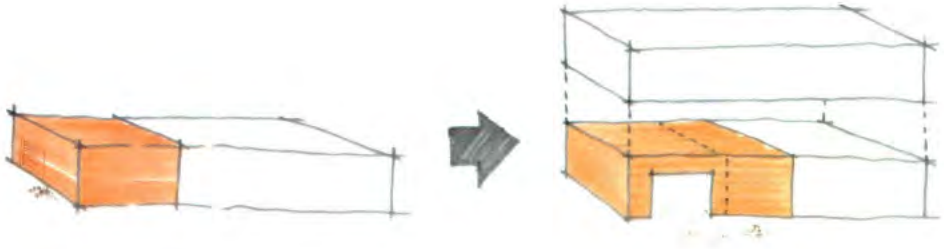


MODEL 1. BESTAANDE LOCATIE UITBREIDEN

De boulderhal blijft in het bestaande gebouw. Er is eventueel een mogelijkheid voor groei, richting de skatebaan. Als de skatebaan blijft, is de groei beperkt tot een oppervlakte rond de 1700 m2, inclusief alle aangrenzende functies.

De huidige boulderhal ligt verstopt in het gebouw. De zichtbaarheid van de functie kan verbeterd worden door het entree te openen naar de straat, bijvoorbeeld door de hal aan de westkant te openen. De overige functies in het gebouw zoals dansruimtes en de fysio kunnen opgeknapt en eventueel uitgebreid worden.

Om behoud op de bestaande locatie haalbaar te maken zal er mogelijk programma toegevoegd moeten worden, zoals een extra bouwlaag met woningbouw of aan het boulderen/sport gekoppelde functies op het dak. Toevoegen van volume geeft ook kansen om de gevel op te frissen zodat de uitstraling past bij de ambities die in het masterplan van het OPG terrein uitgesproken worden.



bestaand

uitbreiding bestaande locatie

foto bestaand gebouw

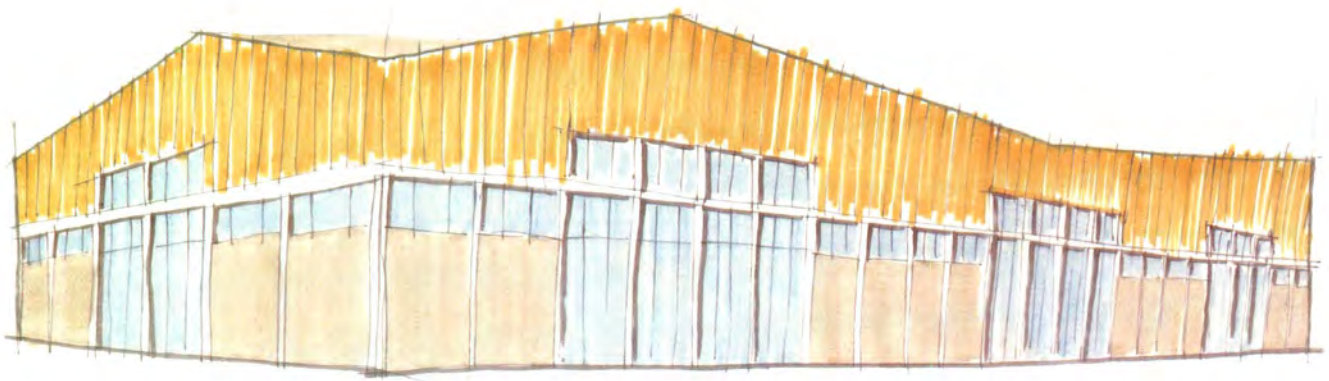


referentiebeelden





schets bestaande locatie uitbreiding



MODEL 2. GEBOUW M

Er zijn ambities om gebouw M, het fietsdepot, te behouden en te ontwikkelen tot een gebouw met (semi-)publieke functies. Hierin kunnen we denken aan een markthal, sportfuncties, een hotel en andere horeca. De boulderhal zou daar voortrekkersrol in kunnen hebben, bijvoorbeeld door op de dubbelhoge hal op de begane grond zijn intrek te nemen. De begane grond bied ruimte om te groeien naar 2000 m2 of meer. De interactie met andere functies en daarbij verbonden levendigheid in het gebouw is erg interessant en zal de zichtbaarheid en vindbaarheid van de boulderhal vergroten. Daarnaast neemt de boulderhal een relatief groot deel van het gebouw af, wat de haalbaarheid van de herontwikkeling van gebouw M vergroot. Additionele functies zouden een directe relatie met de boulderhal kunnen hebben, zoals sportgebonden zorg zoals een fysio, fitness, lessen, yoga, en vergaderplekken. Ook kan de relatie met het kanaal vanuit het gebouw gelegd worden.

De inpassing van boulderen op het bestaande stramien is zeer goed mogelijk door de dubbelhoge hal in het midden van het gebouw. Dat kan in combinatie met de vides aan de voor en achterzijde spannende ontmoetingen bieden voor nevenfuncties. Om de zichtbaarheid te vergroten zou men langs de assen van het gebouw de gevel openen en een horeca terras op het zuidwest kunnen realiseren.



gebouw M (fietsdepot)

boulderhal in gebouw M

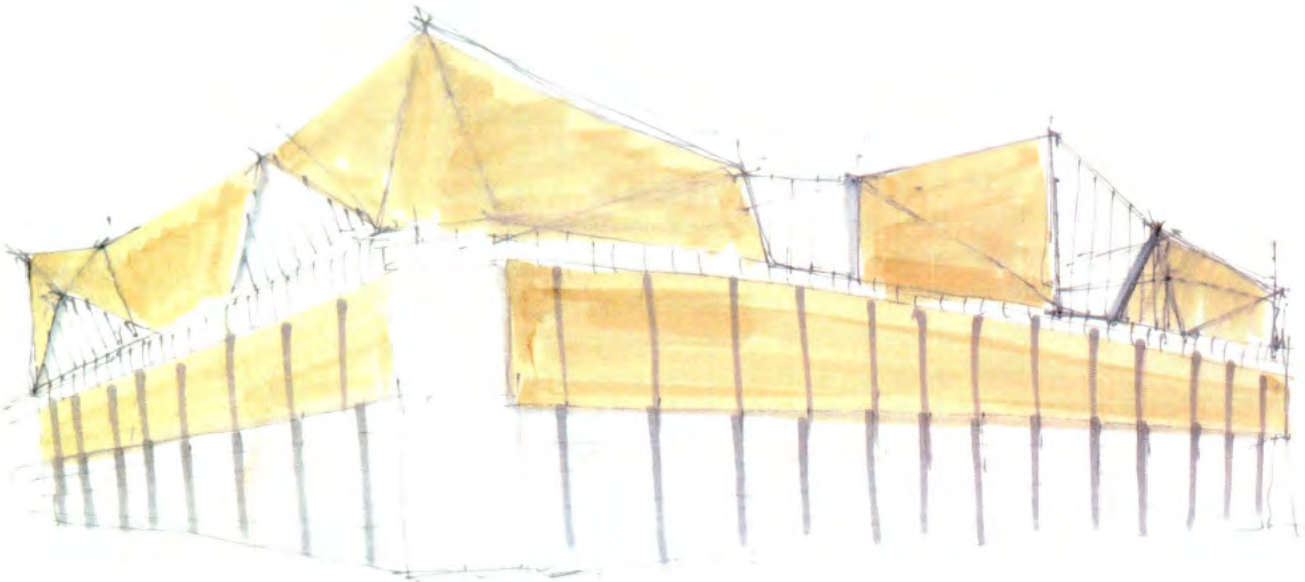
foto bestaand gebouw



referentie beelden





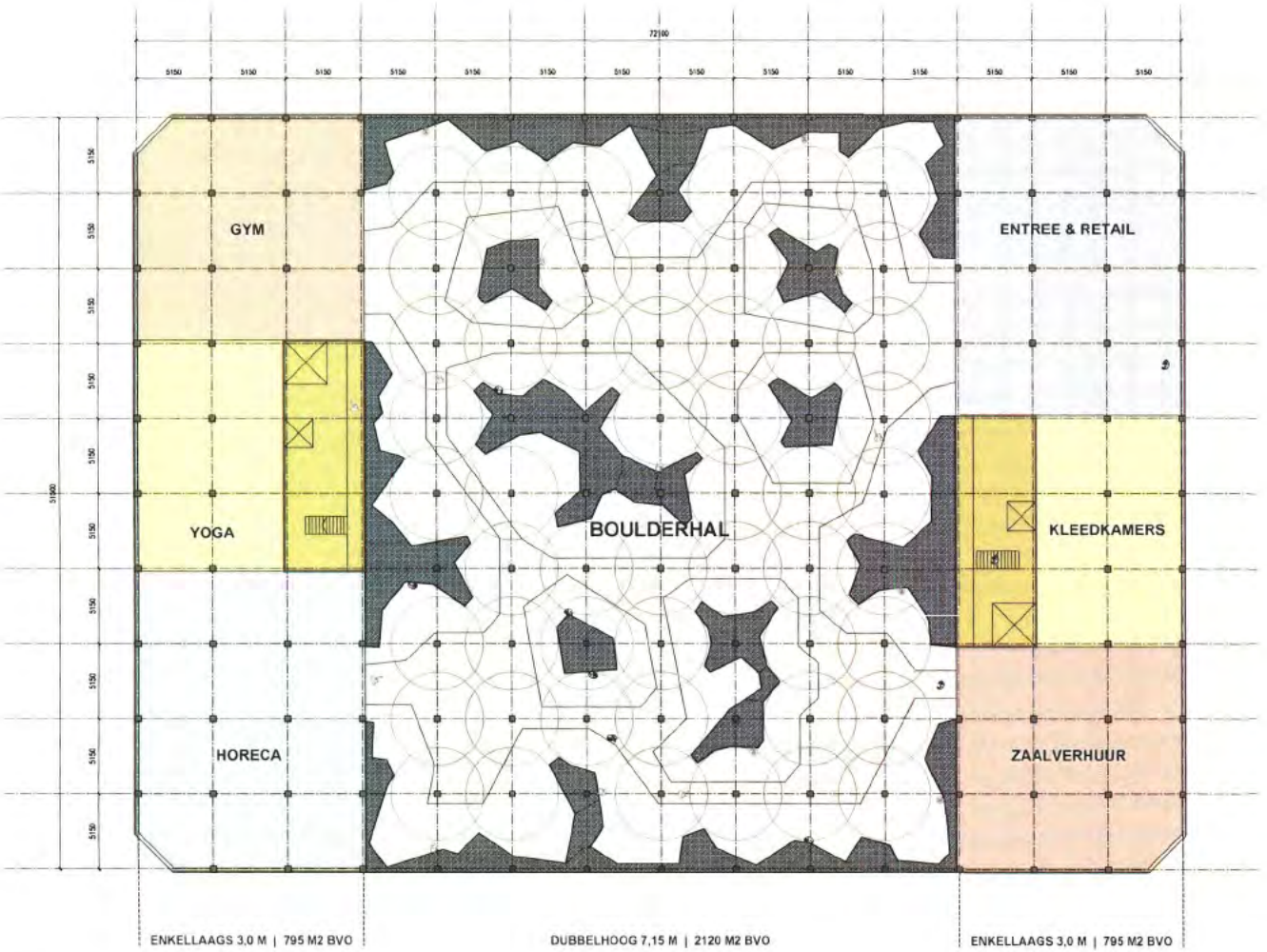


schets gebouw M

MODEL 2. ONDERZOEK HAALBAARHEID VOOR INPASSING IN HERONTWIKKELING GEBOUW M

referentiebeeld theatergroep in bestaand gebouw



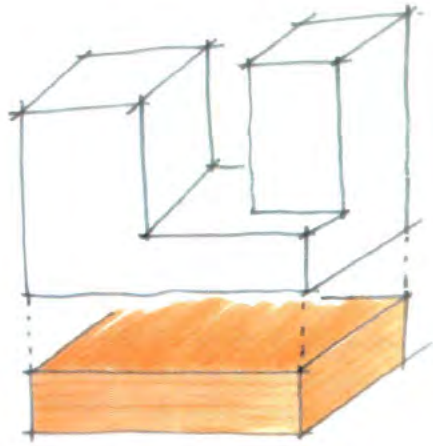

GYM
YOGA
HORECA
BOULDERHAL
ENTREE & RETAIL
KLEEDKAMERS
ZAALVERHUUR
ENKELLAAGS 3,0 M | 795 M2 BVO
DUBBELHOOG 7,15 M | 2120 M2 BVO
ENKELLAAGS 3,0 M | 795 M2 BVO

MODEL 3. PLINT NIEUW GEBOUW

Op het OPG-terrein zullen nieuwe gebouwen worden geplaatst, met een mix van woonfuncties en andere programmas. Het is de ambitie om een gemengd en stedelijk gebied te ontwikkelen. De activiteit en stedelijkheid zal vooral op maaiveld plaats moeten vinden, zodat een goede interactie met de openbare ruimte ontstaat.

In model 3 wordt de boulderhal onderdeel van het programma in een open en levendige plint van een nieuw gebouw met woningen er bovenop. We denken hierbij aan een plint van 8+ meter hoogte die open is naar de straat. Het nieuwe gebouw biedt de meeste mogelijkheden en vrijheid om de boulderhal in relatie tot de straat en andere functies te ontwerpen.

Het concept voor een sportcentrum gecombineerd met zorg en gezondheidsfuncties onder woonblokken is in dit model erg geschikt. Het past ook in de ambitie van Utrecht om een gezonde stad te zijn. In dit model voor de boulderhal kan sport, beweging en gezondheid samen komen, met functies als fysio, dokter, fitness, health centre etc. Met de aanvullende functies kan de boulderhal groeien naar 2500-3000 m2.



in plint nieuw (woon)gebouw

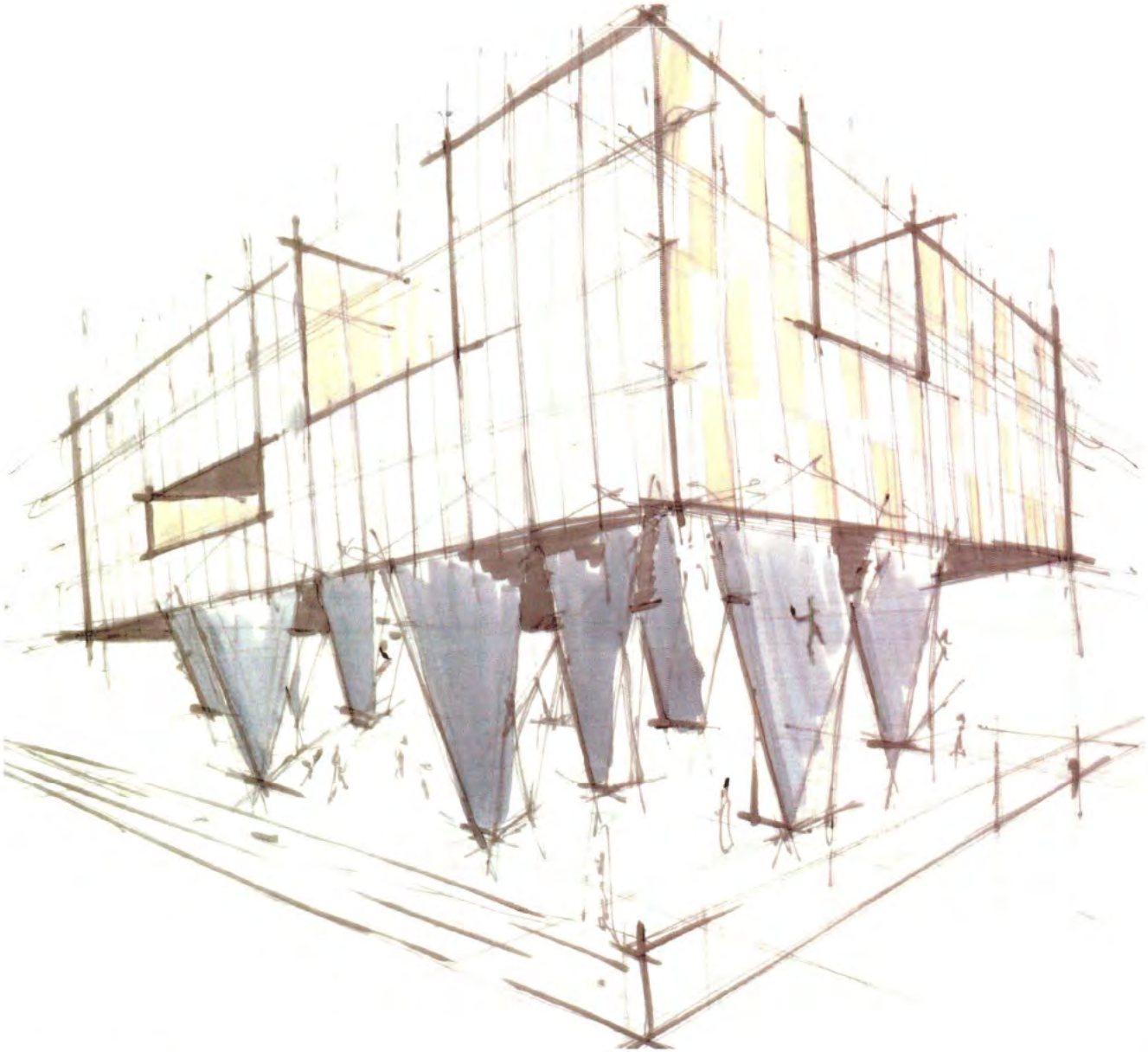
referentie beelden











schets nieuwbouw boulderhal in plint onder woonblokken

Boulderhal Sterk

Sportcomplex KW4
Koningin Wilhelminalaan 4
3527 LD Utrecht
030 737 0615
info@boulderhalsterk.nl



Boulderhal Sterk

RHAW architecture

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

Wo. 13 SEPT.

Geachte mevrouw, heer

Hierbij reageer ik (op de valreep) op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Prinsen weigert dus nu woeste handenarbeid....

Mijn vrouw en ik zijn van mening dat de ingeplande fietsbruggen een brug de ver is...

Een aantal redenen:

* Bruggen dienen of hoog (doorvaarthoogte min. 4,5 m!) of beweegbaar (dus veel onderhoud) te zijn i.v.m. doorvaart (woon)-schepen.
Beweegbare fietsbruggen leiden tot vaarwegverschalkingen. Niet gewenst dan de roeiverenigingen die inmiddels sinds jaar en dag op het kanaal trainen. Ook niet gewenst i.d.a. scheepvaart. Ook niet gewenst omdat het ruimtelijk zicht over het kanaal helemaal gaat wegvallen!
Hoge fietsbruggen worden onneembaar voor m.n. fietsers
De huidige vaarweghouders, Rijkswaterstaat, is sowieso geen voorstander van extra bruggen over het kanaal.

* De ingeplande fietsbruggen komen niet uit op de aangegeven routes richting centrum, station

* Woonarken verplaatsen / verschuiven kan zomaar niet. Deze zijn via vergunningen bij Rijkswaterstaat gekoppeld aan vaste plekken met ligplaatsmelding. Op de meter nauwkeurig dus. Daarnaast zijn alle nutsvoorzieningen op vaste plekken gekoppeld aan schip of woonark.

Vraag: Is er reeds overleg geweest met Rijkswaterstaat, Beroepsverenigingen Orca / Tidon / Viking? Ook de gemeente zelf? Dit omdat recent is besloten om geen extra brug te realiseren over de Vaarte Rijn....

Wij hopen van harte dat U iets kunt met deze bovenstaande aandachtspunten.

Hoogachtend,

[redacted]

P.S. Zie (met de vermijden, relaas) geplande hoogbouw aan de Europalaan gaat extra "windbelasting" opleveren voor de schepen. Is daar rekening meegehouden?





GEMEENTE UTRECHT
(GEMEENTERAAD)
POSTBUS 8406
3503 RK UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

REACTIE OM 6. VISIE/MER. MERWEDEKANAALZONE



Scouting

BARACUDA ZEEVERKENNERS UTRECHT

WWW.BARACUDA-ZV.NL

BARACUDA GROEP UT 20

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

Utrecht, 12 september 2017

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte raad,

Op 4 augustus jongstleden zijn de (concept) omgevingsvisie en MER Merwedekanaalzone gepubliceerd en ter visie gelegd. Hierbij maakt Scouting Baracuda Zeeverkenners gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze ten aanzien van de omgevingsvisie in te dienen.

Scouting Baracuda Zeeverkenners is één van de 4 watergroepen in de stad Utrecht. Al bijna 60 jaar maken wij gebruik van het Merwedekanaal. Onze leden tussen de 7 en 23 jaar varen graag op het water. Ze leren er zeilen, roeien en wrikken. Ook gaan we regelmatig kanoën. En de oudere leden leren omgaan met een motorboot. Het Merwedekanaal is de enige plek in de stad waar we deze activiteiten kunnen uitvoeren.

Scouting Baracuda Zeeverkenners maakt zich zorgen over de toename van recreatieverkeer. Ook maken we ons zorgen over het aantal geplande bruggen over het water.

Het is druk op het Merwedekanaal, zeker gedurende het vaarseizoen. Wij zijn dan ook blij dat er in de plannen geen nieuwe havens staan ingetekend. We verzoeken u over het plaatsen van vlonders en stijgers in overleg te gaan met de gebruikers van het kanaal. We wijzen deze niet expliciet af, voor de zeeverkenners kunnen extra aanlegplaatsen interessant zijn in het verkennen van de stad vanaf het water. Wel zijn we van mening dat het aantal aanlegplaatsen beperkt moet blijven. Een te grote drukte moet vermeden worden.

We juichen de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Wij wijzen u er echter op dat niet alleen de roeiers gebruik maken van het kanaal. Ook voor onze leden en die van de andere drie zeeverkennersgroepen is het kanaal een spel- en oefenlocatie. Wij vragen u dan ook in diverse onderzoeken het gebruik van de zeeverkenners van het kanaal mee te nemen.

Onze grootste zorg zijn het aantal ingetekende bruggen. De omgevingsvisie voorziet in minimaal vier bruggen over het kanaal. In de diverse schetsen tellen we er zelfs zes. Bruggen vormen een groot obstakel voor de zeeverkenners. We roeien regelmatig op het kanaal. Bruggen met volledige overspanning zouden een oplossing kunnen zijn, maar het zicht wordt er door verslechterd. De hoogte van de brug is ook van belang. Lage bruggen beperken ons in onze activiteiten. De motorboot kan er niet onderdoor. En wanneer geroeid wordt kunnen wachtende andere boten een obstakel vormen voor de doorgang.
Onze allergrootste zorg en voor ons onacceptabel is de brug die ingetekend is bij de splitsing van Merwedekanaal en Vaartse Rijn (de Punt) Wij zeilen op het Merwedekanaal en kunnen dat alleen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug. Wanneer er een brug op de Punt zou komen, heeft dat voor ons zeer verstrekkende gevolgen, in Utrecht oefenen met zeilen is dan niet meer mogelijk. Het voortbestaan van de groep komt dan in gevaar.
Wij zijn uiteraard graag bereid om onze zorgen en bezwaren nader toe te lichten en mee te denken over alternatieve oplossingen. We zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bestuurslid Scouting Baracuda Zeeverkenners

[redacted]

Capgemini
CONSULTING.TECHNOLOGY.OUTSOURCING

TPG Post
Port betaald
Port payé
Pays-Bas

Postbus 2575 - 3500 GN Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Tav P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N14CC #8221X0X#00#0000#

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Merwede groeit hard! Helpt u mee?

Beste lezer,

De omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone ligt ter inzage! Het is in mijn ogen een heel mooi document geworden. Een visie waarin veel waarden zijn opgenomen voor de nieuwe wijk. Niet strikt, maar richtinggevend. Het is een vernieuwende visie waar ik als Utrechter en stadmaker trots op ben! Ook zijn veel van de uitkomsten van de afgelopen vijf jaar, waarin we binnen Meer Merwede wensen, kansen en obstakels hebben opgehaald, opgenomen.

Mix Merwede met lef en experiment tot een compacte, gezonde en gelukkige stadswijk. Zo was kortgezegd de uitkomst.

Graag attendeer ik u op drie dingen die vanuit mijn persoonlijke en professionele opinie noodzakelijk zijn voor een goede mix in Merwede, toepasbaar op de gehele zone overigens:

1. zowel de panden op het OPG-terrein als de voorzieningen op het OPG-terrein en de Europalaan worden als kwaliteiten gezien in de omgevingsvisie. Echter: nergens staat dat de combinatie van pand en programmering belangrijk is. In sommige gevallen, zoals de Boulderhal, Skatehal, Vechtclub XL en de Alchemist, is juist de combinatie een kwaliteit.
   Overigens hebben de bulderhal en skatehal geloof ik ook wel een mogelijkheid in het fietsendepot, maar dat weet ik niet zeker! In ieder geval hebben ze een hal nodig en die zie ik niet snel teruggebouwd worden.
   Het benoemen van de kwaliteit, is nog niet de eis om te behouden. De keerzijde van een richtinggevende en flexibele visie.

2. in de omgevingsvisie is opgenomen: +/- 50% koop, 30% sociale huur, met een minimum van 20%, en minimaal 20% vrije sector huur. Dit vind ik mooi! Voor niet-wonen is een minimum van 15% van de bebouwing opgenomen. Ook mooi!
   Echter: binnen het niet-wonen is geen onderscheid gemaakt in koop, sociaal en vrije sector. Of in het geval van niet-wonen: maatschappelijk, creatief en commercieel. Het risico hiervan is dat die 15%, op de geplande scholen en sportvoorzieningen na, volledig ingezet kunnen worden als commerciële ruimte. Waardoor alle huidige gebruikers en overige sociaal-maatschappelijke en creatieve organisaties en ondernemers alsnog geen kans zouden maken in de rest van het gebied. Voor mijn visie hierop zie mijn blog 'Alleen de vastgoedmarkt kan Utrecht redden, als de politiek dat wil'.
   Het is in mijn ogen noodzakelijk hier beleid op te voeren en naïef om de markt hierin te vertrouwen. Hoe welwillend en vooruitstrevend deze, deels, ook is.

3. De stadsbrug is nergens opgenomen. Naast commercieel en creatief, en scholen, zou ook deze doelgroep een plek moeten hebben in een inclusieve stad.

Hopelijk denkt u goed na over de wijk die hier komt. Of het een woonwijk wordt met commerciële plinten en een school, of dat we echt een stapje verder gaan. Naar een wijk waarin oud en nieuw, arm en rijk, creatief en zakelijk, gezellig en zorgzaam samengaan.

Ook economisch is dit verstandig. Want een gemixte wijk, is sterker. Zoals de stad beter een crisis op kan vangen dan het platteland, kan een gemixte wijk beter verandering incasseren. De vergane glorie van het industrieterrein en het kantorengebied, wat Merwede eerst was, is hiervan het bewijs.

Merwede groeit! Hopelijk tot gemixte en inclusieve stadswijk.

Hartelijke groet,

[redacted]

[redacted]

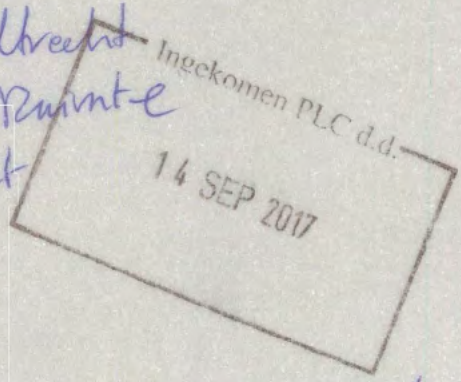
P.s. ambtelijk wordt gedaan wat mogelijk is of lijkt. Er is haar gekeken.

het probleem is, dat hier geen beleid op wordt gevoerd. Dit is zorgwekkend voor de hele stad.





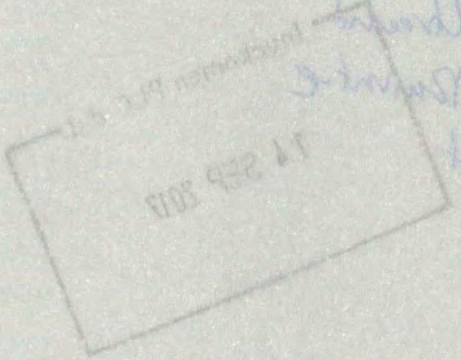
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Rijnenburg
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



betreft zienswijze omgevingsvisie /
Merwedekanaalzone

N13CC #8221XOX#OO#OOOO#

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft ; Reactie Omgevingsvisie /MER Merwedekanaalzone
Datum ; 13 september 2017

Geachte mevrouw, heer,

Naar aanleiding van de plannen met betrekking tot de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wil ik graag mijn zorg uitspreken over het volgende.

De plannen deze wijk autoluw te maken, zijn uitstekend, echter in combinatie met de "grappige details" in de vorm van 5 bruggen, met name de drie tussen de Balije- en de Socratesbrug, aanzienlijk minder geslaagd.
Minimaal twee woonplekken (woonboten) zullen daarvoor opgeheven moeten worden, en nog eens een woonboot zal verplaatst moeten worden, met als enig doel een "groen lint" te creëren.
Maar dat groene lint leidt nergens toe. Waar de eerste brug naar de Waalstraat nog enigszins zinvol genoemd kan worden, met aansluiting richting Hoograven, komen de andere twee bruggen midden in de woonwijk terecht, waar alleen via de Waalstraat en de Goylaan de stad verder ingefietst of ingelopen kan worden.

De infrastructuur van Rivierenwijk is niet ingericht op deze toestroom en dreigt op deze wijze tevens de extra parkeerruimte van de nieuwe wijk te worden.

De bruggen zelf dienen geopend te kunnen voor de boten, of bijzonder hoog, met aanverwante lange oprit (en dus opnieuw met overlast voor Rivierenwijk) gebouwd te worden. Daarnaast betekenen de bruggen voor het vaarrecreatie drie extra belemmeringen en daarmee een groter risico op incidenten.

Tweede punt van zorg is de hoogbouw aan de Europalaan. De Max-gebouwen zijn nu al imponerend en toren enigszins dreigend over Rivierenwijk. Voor veel bewoners neemt de hoeveelheid zonlicht zeker in de wintermaanden met de bouw van deze torens behoorlijk af.
Deze hoogbouw zou beslist een aantal verdiepingen minder hoog dan de Max gebouwen mogen worden.

De ingetekende wetering kan dan wel weer op mijn volledige instemming rekenen. Los van het voordeel dat de waterzone groener blijft en de goede regenwaterafvoer van deze tijd is, blijft daarmee het uitzicht aantrekkelijker.

Ik vertrouw dat deze overwegingen meegenomen zullen worden in de uiteindelijke uitvoering van de

[redacted]



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Reactie Omgevingsvisie /MER Merwedekanaalzone
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

Katholieke Scholenstichting Utrecht

Kaap Hoorndreef 46a,
3563 AV Utrecht
Postbus 9001,
3506 GA Utrecht
[redacted]utrecht.nl
www.ksu-utrecht.nl

Gemeente Utrecht
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

AANGETEKEND VERSTUURD

Utrecht, 13 september 2017

betreft: reactie Omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte gemeenteraadsleden,

De Katholieke Scholenstichting Utrecht (KSU) is een stichting voor primair onderwijs in de stad Utrecht. Vanuit de 'in'breidingsplannen die de stad Utrecht heeft zijn wij als stichting betrokken bij gesprekken over de gevolgen van deze plannen voor de bestaande wijken en bestaande scholen, maar ook zijn wij gericht op de 'nieuwe' wijken.

Voor de nieuwe plannen in de Merwedekanaalzone heeft de KSU een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend in maart 2017, zodat die in behandeling kan genomen worden uiterlijk 1 februari 2018.

Vanuit deze betrokkenheid willen wij graag een zienswijze indienen op de plannen voor deze wijk.

1.
In de MER staat vermeld dat er ruimte is in deze plannen voor het toevoegen van 6.000 woningen. In 1.3 van de MER wordt het plan- en studiegebied aangegeven; daarbij wordt uitgegaan van een plaatje met een nummering van 1 tot en met 6. In de MER wordt aangegeven dat de twee stationsgebieden buiten de studie vallen. De grens van het gebied wordt aangegeven als de Tellegenlaan; echter daardoor valt een groot deel van het 'stationsgebied fase 2' buiten beeld. Op bladzijde 9 onder 2.1. gemeentelijk beleid wordt aangegeven dat deelgebied 4 het ontwikkelingsperspectief 'stedelijk wonen' heeft en dat deelgebied 5 verschoven is naar 'hoogstedelijk wonen'. Beoogd zijn 6.000-10.00 woningen, naast reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde woningen.

2.
Bij de opgaven en doelstellingen (onder 2.2.) staat nadrukkelijk vermeld dat er een bevordering van langzaam verkeer telt; dat de barrière van Merwedekanaalzone moet worden opgeheven door goede verbindingen met de bestaande wijken; en dat negatieve milieu-effecten zoveel moeten worden voorkomen of beperkt.

Deze opmerkingen vinden we ook terug in het wijkbericht:
'In de visie staan de kaders om te bouwen aan een energiezuinige, duurzame en groene

stadswijk. Ook staat erin hoe het gebruik van de fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. De auto is te gast.'

De opmerking die we hierbij willen plaatsen is dat er in de het programma (MER blz. 20; 3.3.) geen enkele opmerking geplaatst is over 'onderwijs' in de publieksfuncties. Er is ook geen relatie gelegd met de wens naar 'kleinschaligheid' naar de 'prettige leefomgeving'.
Het lijkt alsof de voorzieningen vergeten zijn.

3.
Het is ons in overleg met de afdeling UVO-Onderwijs duidelijk dat er m^2 'gereserveerd' zijn voor onderwijs, en dat deze ook opgenomen zijn in de 'omgevingsvisie Merwedekanaalzone.'
Zo staat op bladzijde 13 opgenomen 'In de Merwedekanaalzone wordt ruimte gereserveerd voor basisonderwijs (minimaal 3.000 m^2), een binnensportaccommodatie (minimaal 2.550 m^2) een school voor voortgezet onderwijs (17.200 m^2).
En op bladzijde 15 staat vermeld: 'onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied'.

Op bladzijde 53 staat vermeld 'Voor Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. **Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging**.'

4.
Echter in de folder: Merwedekanaalzone: Naar een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk staat
onder 'Duurzame en gezonde verstedelijking': 'Voorzieningen komen binnen handbereik'.

Onder: 'Schaalsprong' : … zijn aanvullende onderzoeken en maatregelen nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen waarborgen. Denk aan hoogwaardige openbare ruimte…., vergroening, .. Een prettige leefomgeving voor jong en oud, gezinnen en eenpersoonshuishoudens.
'Er komt een variatie in de voorzieningen, …. Met aandacht voor de menselijke maat.'

5.
De ontwikkeling van Merwedekanaalzone kent een ontwikkeling in deelgebieden. Voor het deel 'defensieterrein' ligt er al een bestemmingsplan. Naast de 'villa jongerius' is dit veelal met 'woonbestemming' ingevuld. Er komen al woningen in ontwikkeling in 2019-2020; in twee deelgebieden, terwijl de deelgebieden bij 5 pas in 2020-2022 in uitvoering komen. Uitgaande van de ontwikkeling op het defensieterrein zou volgens opgave van stadsontwikkeling de aantallen te ontwikkelen woningen al opgenomen zijn in de 'leerlingprognose 2018-2032, Gemeente Utrecht.' Echter aantallen leerlingen die gerelateerd kunnen worden aan de huizenbouw op het defensieterrein zijn niet in de leerlingprognoses te herleiden!

6.
In eerdere planontwikkelingen in nieuwe stadsdelen (bv. Leidsche Rijn Centrum) is onze stichting geconfronteerd met wijkindelingen waar de plek voor de scholen duidelijk een 'rest'product waren van de eerdere ontwikkeling; de plannen voor woningen; de plannen van projectontwikkelaars.
Er zijn i.p.v. 'kavel' om te bouwen, 'bouwvlakken' aangewezen; er zijn uitgangspunten gehanteerd die niet zomaar mogelijk zijn; bijvoorbeeld opdracht om te bouwen in drie bouwlagen, of de m^2's zijn over twee verdiepingen verspreid terwijl een deel van onze

ruimtes twee verdiepingen hoog moet zijn.

7.
De gemeenteraad van Utrecht heeft in aanvulling op de huisvestingsverordening onderwijs diverse opmerkingen geplaatst en besluiten genomen over de huisvesting van basisscholen. Zo heeft de raad in het afgelopen jaar bepaald dat bij huisvesting van nieuwe basisscholen strengere geluidsregels in acht genomen moeten worden. Dit betekent iets voor de situering van de kavel voor primair onderwijs, en mogelijk ook voor de grootte.
Ook heeft de raad aangegeven dat zij willen dat kinderen in de basisschoolleeftijd ook in 'het groen' kunnen spelen. Dat betekent dat de schoollocatie ook een aansluiting met een groene zone moet hebben; naast de 600 m^2 speelruimte die verhard noodzakelijk is.

ZIENSWIJZE:
Wij zullen bovenstaande vaststellingen in onderstaande tekst in omgekeerde volgorde voorzien van opmerkingen op de bouwplannen in Merwedekanaalzone:

7. Er is een aantal m^2's voor realisatie van basisonderwijs in Merwedekanaalzone voorzien. Onduidelijk is of deze aantal m^2 gebaseerd is op de kale huisvestingsverordening onderwijs, of dit alleen maar de m^2 betreft die als 'footprint' voor het gebouw noodzakelijk zijn. Van belang is dat er ook m^2 als 'inpassingsruimte' toegevoegd zijn; alswel m^2's voor de geluidsarme aanpak die de gemeente eist (afstand dan wel situering t.o.v. de 'woon'bestemmingen; en m^2's als groenvoorziening waarin kinderen kunnen spelen, dan wel de aansluiting met een groenvoorziening waarin ook gespeeld mág worden.
Een onderbouwing van de gereserveerde m^2's ontbreekt en voorwaarden voor plek of plekken ontbreken, en dienen toegevoegd te worden.

6. Bijgesloten vindt u een lijst met 'locatie eisen kavel basisschool'. Dit is een eerste aanzet van opmerkingen die te maken hebben met de situering van een basisschool in een wijk. Daarbij gaat het niet alleen om kale aantallen m^2, maar ook over inpassing; over relatie met verkeer; over spelen in het groen.
Juist in een sterk stedelijke wijk lijkt de plek van school, van een ontmoetingsplek een grote rol te spelen. Het moet geen sluitstuk/eindstuk van de ontwikkeling zijn, de plek die over is. Het moet een rol spelen bij de omgevingsvisie:
- hoe krijgt de school een dusdanige plek dat iedereen ook die met de fiets gaat bereiken en niet de auto pakt op weg naar zijn werk?
- welke plek krijgt de school in de speelvoorziening in de wijk, in de groenvoorziening(vergroening); hoe speelt die een rol in de prettige leefomgeving voor jong en oud?
- hoe is de relatie met andere voorzieningen (sport, kinderopvang, naschoolse opvang, voorschool)?

5. De deelgebieden die het eerst ontwikkeld en bewoond worden, kennen nog geen voorzieningen, dus ook geen scholen. Echter daar komen wel mensen wonen, met kinderen en die kinderen moeten op dát moment naar school!
De scholen in de omgeving zitten vol met de kinderen uit hun eigen woonwijk (Dichterswijk en Rivierenwijk). De dichtstbijzijnde school op Kanaleneiland is achter verkeerswegen. Onvolledige gegevens in leerlingprognoses maken plannen onrealistisch.
Bovendien: als ouders eenmaal een school gekozen hebben is de verwachting dat ze niet meer van school zullen veranderen. Er volgt een tweedeling, want een deel van de kinderen gaat buiten de wijk naar school.
Stelling zou moeten zijn: Bij oplevering van de eerste woningen is er een schoolvoorziening aanwezig.

4. De menselijke maat…/ bereikbaarheid/ leefbaarheid.
Er zijn nu wel aantallen/getallen voor voorzieningen opgenomen, maar die lijken te leiden tot een grote plek; een groot centra; met grote afstanden tot de uiteinden van de wijk; waardoor er helemaal geen menselijke maat ontstaat; geen betrokkenheid op elkaar.

3. Wat te denken van een schaalgrootte van een school voor 0-18; met twee gymzalen? Met mogelijkheid van een 'brede school' dus misschien nog wel meer voorzieningen? Allemaal in 1 deelgebied en misschien dus wel allemaal bij elkaar? Moet iedereen uit het deelgebied Merwedekanaalzone dit met de fiets kunnen bezoeken; en wat leefbaarheid en sociaal contact elkaar hier treffen?
Er is niets mis mee om te denken aan groeperen op andere leeftijdsvormen, maar in deze grootte? Zou daar niet eerst een visie op gevormd moeten worden? 600 leerlingen op een basisschool zijn er al zoveel dat we kijken naar gescheiden speelgelegenheid, mogelijkheid om niet allemaal door 1 deur naar binnen te gaan. Misschien is een goede spreiding van voorzieningen veel belangrijker.

2. Voorzieningen als een basisschool vormen een belangrijke ontmoetingsplek voor kinderen, ouders uit de buurt. Iedereen bezoekt op een bepaald moment deze basisvoorziening; toevoeging van 'ouderlokalen' maken onze scholen een belangrijke ontmoetingsplek voor ouders en mensen uit de buurt.
De wijk Defensieterrein krijgt wel woningen maar er lijkt verder geen voorziening bedacht. De groenstrook ligt langs het water; spelen hier ook de kinderen van de wijk? Het lijkt een goed idee om denkend vanuit de menselijke maat, niet vanuit de woningen te starten maar vanuit de gewenste voorzieningen.

1. De strook bij het huidige 'casino'gebouw lijkt een 'restgebied' te worden. Als er plannen zijn om dit gebied ook te eniger tijd als 'woning'plek te bestemmen ligt het door het stationsgebied juist heel afgesloten van alle omliggende wijken. Is het een gebied dat een andere bestemming krijgt? Waarom wordt die hier dan niet benoemd?

Met vriendelijke groet

[redacted]

LOCATIE EISEN KAVEL BASISSCHOOL

1. Zichtlocatie

De basisschool situeren op een zichtlocatie of bij een ontsluitingsweg. Dit draagt bij aan de bekendheid van de voorziening – en daarmee aan de continuïteit van de school. Situering op een zichtlocatie midden in de woonwijk is een mogelijkheid, maar geeft geluidsoverlast voor omwonenden.

2. Goede bereikbaarheid

De basisschool moet goed bereikbaar zijn - dicht bij een ontsluitingsweg Het gebouw moet goed bereikbaar zijn met de fiets en lopend via een veilige fiets- en looproute.

3. Oriëntatie schoolgebouw opzichte van de zon

De oriëntatie van het gebouw moet het daglicht maximaal naar binnen halen zonder overlast van zonnewarmte en verblinding.

Noord	Oost
- Diffuus licht - Relatief zwak licht - Geen warmte	- Laag licht - Verblindend licht - Weinig warmte
West	**Zuid**
- Laag licht	- Hoog licht - Veel licht - Veel warmte

Klaslokaal
De oriëntatie van een klaslokaal is bij voorkeur zuidwest. Deze oriëntatie geeft maximaal voordeel van de zon zonder de overlast. Er is voldoende licht, maar men heeft geen last van laag licht of te veel warmte. Tegen de tijd de zon de ruimte te veel heeft verwarmd is het gebouw al verlaten.

Gebouw
De school heeft bij voorkeur een noord-zuid oriëntatie voor het realiseren van een gelijkmatig binnenklimaat.



Afbeelding: Verduidelijking noord- zuid oriëntatie voor binnenklimaat

4. Bij voorkeur 2 bouwlagen

De basisschool wordt bij voorkeur in twee bouwlagen gebouwd. Een gebouw in twee bouwlagen is compacter. Voorwaarde is wel dat de footprint op de begane grond voldoende groot is. De begane grond moet voldoende ruimte bieden om de volledige onderbouw hierop te kunnen organiseren.

Drie bouwlagen is ongewenst
Voor een school is drie bouwlagen onwenselijk. Dat brengt de functionaliteit van de school in gevaar. De onderbouw kan niet meer bij elkaar én op de begane grond worden georganiseerd. Dat is lastig omdat bij deze groep kinderen organisatie op de begane grond functioneel het beste is (buiten spelen, halen en brengen door ouders).

5. Pleinen

Voor de pleinen worden de volgende eisen gesteld aan de kavel:

- *U-vorm*
  Voldoende ruimte om in een U-vorm drie pleinen ten opzichte van elkaar te realiseren:
  - Eén voor de onderbouw
  - Eén voor de middenbouw en
  - Eén voor bovenbouw

- Oriëntatie pleinen ten opzichte van de zon
  De pleinen hebben bij voorkeur een oriëntatie op het zuiden. Bij een U-vorm dient geen plein op het noorden te worden gesitueerd. Een schoolplein op het noorden geeft veel schaduw.

- Fietsenstalling
  Bij voorkeur aan de zijkant van de kavel en de pleinen.

7. Verkeersstromen / veiligheid

Verkeersstromen rondom het gebouw zijn goed georganiseerd en leveren geen onveilige situaties op.

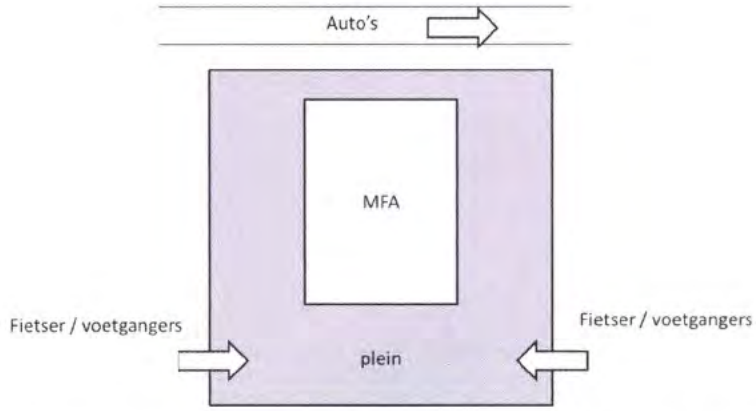
- Parkeren
  Parkeerplaatsen direct voor de MFA moeten worden vermeden. Door geparkeerde auto's voor de school verliezen kinderen het overzicht op de straat, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.
- Fiets parkeren
  Fietsen worden om dezelfde reden ook liever niet voor de school geparkeerd maar aan de zijkant daarvan. Fietsen mogen de speelruimte van kinderen niet hinderen.
- Autoverkeer scheiden van fietsers/voetgangers
  Bij voorkeur wordt het autoverkeer gescheiden van de fietsers/voetgangers.
- Toegang tot kavel van de MFA
  Bij de toegang van de pleinen aan de straatzijde dient een (laag)hek te worden aangebracht. Dit om te voorkomen dat vanuit de uitgang direct de straat op kunnen rennen.
- Oversteekplaatsen
  Er dienen oversteekplaatsen voor de school te worden gecreëerd met goede zichtlijnen, zodat het oversteken met overzicht gebeurd.



Afbeelding: Voorbeeld van school met oversteekplaats en onvoldoende scheiding verkeer.

8. Kavel: vorm en grootte

Vanwege de eisen aan de oriëntatie van het gebouw (noord-zuid), de lokalen (zuidwest) en de pleinen (U-vorm) is een rechthoekige kavel voor de hand.



De omvang van kavel dient minimaal gebaseerd is op de verordening voorzieningen huisvesting Onderwijs.

Voldoende ruimte is om de gymzaal en school apart te realiseren en de gymzaal gesitueerd wordt op de begane grond.

Geen hoogteverschillen bij de kavel.

8. Voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsers / Kiss en Ride

Er moeten zijn voldoende fiets- en autoparkeerplaatsen zijn en een Kiss & Ride voorziening.

9. Goed om op te merken;

- Onderwijswetgeving en bekostigingsstructuur is erg specifiek;
- De bekostigingsstructuur van Onderwijs is bijvoorbeeld zo ingericht dat de investering betaald wordt door de gemeente. De school

wordt vervolgens "om niet" in eigendom overgedragen aan het schoolbestuur. Dit wordt geregeld middels een akte van overdracht bij de notaris. Daarin wordt opgenomen dat het schoolbestuur bij het verlaten van het schoolgebouw, het gebouw weer terug over te dragen aan de gemeente die vervolgens dan weer eigenaar wordt.

- Leerlingen uit de wijk moeten in de wijk naar school kunnen (centrale ligging).
- De school moet worden opgeleverd tegelijkertijd met de oplevering van de eerste woningen. Dit om te voorkomen dat leerlingen uit de wijk naar een andere wijk naar school gaan en dus de exploitatie van de school in gevaar kunnen brengen.

Katholieke
Scholenstichting Utrecht
meer dan een basis
Postbus 9001, 3506 GA Utrecht

PostNL
Afz. 3506 GA 9001

€ 8,35
NEDERLAND
13.09.17
NetSet FM 211168

REACTIE OMGEVINGSVISIE/MER Merwedekanaalzone

Katholieke Scholenstichting Utrecht
Postbus 9001 , 3506GA UTRECHT

D-A-1

Gemeente Utrecht
de gemeenteraad
Postbus 8406
3503RK UTRECHT

3SRDAA701055565

aangetekend

40 gr.

3SRDAA701055565

nuovo Scholengroep

Van Bijnkershoeklaan 4
3527 XL Utrecht

Postbus 1415
3500 BK Utrecht
[redacted]
info@nuovo.eu
www.nuovo.eu

IBAN NL96 RABO 0101 481764
BTW nr. NL813676575B01
KvK nr. 30199604

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

AANTEKENEN
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Bezoekadres per 15 augustus a.s.
Orteliuslaan 871, 3528 BE Utrecht

- Datum: 13 septembe 2017
- Kenmerk: CVB.LW.gn/17.095
- Betreft: Zienswijze onderwijshuisvesting in de Merwedekanaalzone
- Doorkiesnummer [redacted]

Geachte heer, mevrouw,

NUOVO Scholengroep verzorgt in de stad Utrecht een breed en gevarieerd onderwijsaanbod op relatief kleine vestigingen. Alle tien NUOVO-scholen bieden openbaar voortgezet onderwijs aan. We leiden onze leerlingen toekomstgericht en kritisch op: voor de samenleving van morgen. Ze leren zelfstandig te denken, leergierig te blijven en constructief met anderen samen te werken. Het worden mondige burgers die hun weg weten te vinden in de multimediamaatschappij en die weten hoe ze samen met anderen resultaten kunnen boeken. Onze missie is dan ook: zelf denken en samen doen. Dat geldt voor alle scholen van NUOVO Scholengroep, van vmbo tot vwo. De scholen werken ook nauw samen, waardoor de doorstroming van leerlingen gemakkelijker verloopt.

NUOVO is een belangrijke partner van de gemeente Utrecht waar het gaat om het invullen van de leerlingengroei van minimaal 4.000 leerlingen de komende jaren waarvan NUOVO ruim zeventig procent invult. De ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft ons een aantal lessen geleerd waarvan wij hopen dat u die zult toepassen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone:

1. Zorg tijdig, voordat de eerste bewoners de sleutel krijgen, voor een adequate ontsluiting van het gebied zowel qua wegen als qua openbaar vervoer.

2. Houd er rekening mee dat de gemeentelijke leerlingenprognoses veelal te conservatief en te reactief zijn en reserveer voldoende ruimte voor onderwijshuisvesting en met voldoende buitenruimte. Als u als gemeenteraad om een evaluatie van de onderwijshuisvesting in Leidsche Rijn zou vragen dan zou u zien dat daar in de nieuwbouw veel meer kinderen zijn komen te wonen dan de prognoses voorzagen met als gevolg dat de gemeente kapitalen heeft moeten uitgeven aan tijdelijke onderwijshuisvesting en alsnog ruimte voor nieuwe scholen heeft moeten creëren op suboptimale locaties en veelal ten koste van het schaarse groen.

3. Heb een visie op toekomstbestendig onderwijs die mee ademt met de demografische ontwikkelingen en wat dat voor ruimtelijke consequenties heeft en stel een spreidingsbeleid op zodat de juiste onderwijsvorm op de juiste locatie wordt aangeboden en onnodig verkeer en onnodige overlast in de openbare ruimte wordt voorkomen.

Op basis van de stukken die nu voorliggen, kan NUOVO niet beoordelen of u de genoemde lessen uit Leidsche rijn hebt getrokken en hier hebt toegepast. NUOVO is er dan ook niet van overtuigd dat er voldoende, goed ontsloten ruimte voor het voortgezet onderwijs met voldoende groene buitenruimte op de juiste locatie in de Merwedekenaalzone komt en dat de gemeente een onderbouwde visie heeft op de toewijzing van de onderwijsruimte aan schoolbesturen. NUOVO denkt hier graag over mee.

Op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft u aan dat er veel creatieve en bijzondere functies in het gebied gehuisvest zijn die een prominente plaats in de stad hebben weten te verwerven en de Merwedekanaalzone goed op de kaart hebben weten te zetten en goed passen bij de beoogde levendigheid in het gebied.

X11 is een NUOVO-school voor media en vormgeving. De school biedt opleidingen op vmbo- en havoniveau in creatieve vakken als vormgeven, grafisch ontwerpen en digitale media. Deze school werkt nauw samen met de creatieve partners die nu reeds in de Merwedekanaalzone gehuisvest zijn.

X11 maakt een sterke groei door en telt op dit moment 601 leerlingen waarvoor 6.145 m^2 BVO nodig is. De gemeente Utrecht is er niet in geslaagd op deze groei te anticiperen en heeft X11 nu tijdelijk tot augustus 2020 gehuisvest in vijf verschillende gebouwen, een situatie die in strijd is met de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs Gemeente Utrecht 2015. X11 groeit door naar 1.000 leerlingen en 8.545 m^2 BVO per augustus 2023. NUOVO is al meer dan een half jaar met de gemeente Utrecht in gesprek over nieuwbouw in één dan wel maximaal twee gebouwen in de Merwedekanaalzone zodat X11 daar samen met haar creatieve partners het gewenste levendige en creatieve karakter kan versterken. Het is logisch om nieuwbouw voor X11 in de Merwedekanaalzone te realiseren omdat:

1. er geen andere locatie binnen de wettelijke verwijsafstand van de huidige hoofdlocatie aan de Vondellaan 178 binnen de portefeuille van de gemeente Utrecht beschikbaar is,
2. het niet zo kan zijn dat X11 voor haar bijdrage aan de invulling van de gemeentelijke groeiopgave opnieuw "gestraft" wordt met structureel suboptimale huisvesting. Invulling van de groeiopgave hoort voor verplaatsing van scholen te gaan.

NUOVO is verheugd op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone te lezen dat er in elk geval een school voor voortgezet onderwijs moet komen, mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. In dit verband vraagt NUOVO graag uw aandacht voor bijgaand Ambitiedocument, het LEERhuis 0-18 jaar te Utrecht dat NUOVO samen met SPO Utrecht en Kind&Co heeft opgesteld. Genoemde organisaties zijn zeker bereid de ambitie zoals verwoord in genoemd document in de Merwedekanaalzone waar te maken.

Voor een 0-18 school van tussen de 1.050 en 1.250 leerlingen is een gebouw nodig van 12.500 m^2 BVO en 11.350 m^2 BVO buitenruimte waarmee de cirkel rond is en we terug zijn bij de vraag of de gemeente wel voldoende ruimte voor het voortgezet onderwijs heeft gereserveerd in de Merwedekanaalzone. Een 0-18 school en nieuwbouw voor X11 tezamen overstijgt met 21.045 m^2 BVO ruimschoots de 17.200 m^2 BVO zoals nu genoemd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en dat is nog los van de ambities van andere schoolbesturen in het gebied.

NUOVO treedt graag met de gemeente Utrecht in overleg om de lessen die uit de ontwikkeling van Leidsche Rijn kunnen worden getrokken toe te passen in Merwedekanaalzone en tegelijkertijd op een verantwoorde en toekomstbestendige manier de groeiopgave in het onderwijs en de onderwijshuisvesting op te lossen.

nuovo Scholengroep

NUOVO Scholengroep verneemt graag schriftelijk van u of u bovenstaande analyse deelt en wat u concreet met deze inbrengt wilt doen.

Ik vertrouw erop hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en ben vanzelfsprekend tot een toelichting bereid als daar van uw kant aanleiding of behoefte toe is.





Ambitiedocument
Het LEERhuis
0-18 jaar te Utrecht


HET
LEERhuis

Colofon

Ambitiedocument
Het LEERhuis 0 - 18 jaar te Utrecht

Opdrachtgevers
SPO Utrecht
NUOVO
Kind & co

Referentienummer
916105/20160704An01

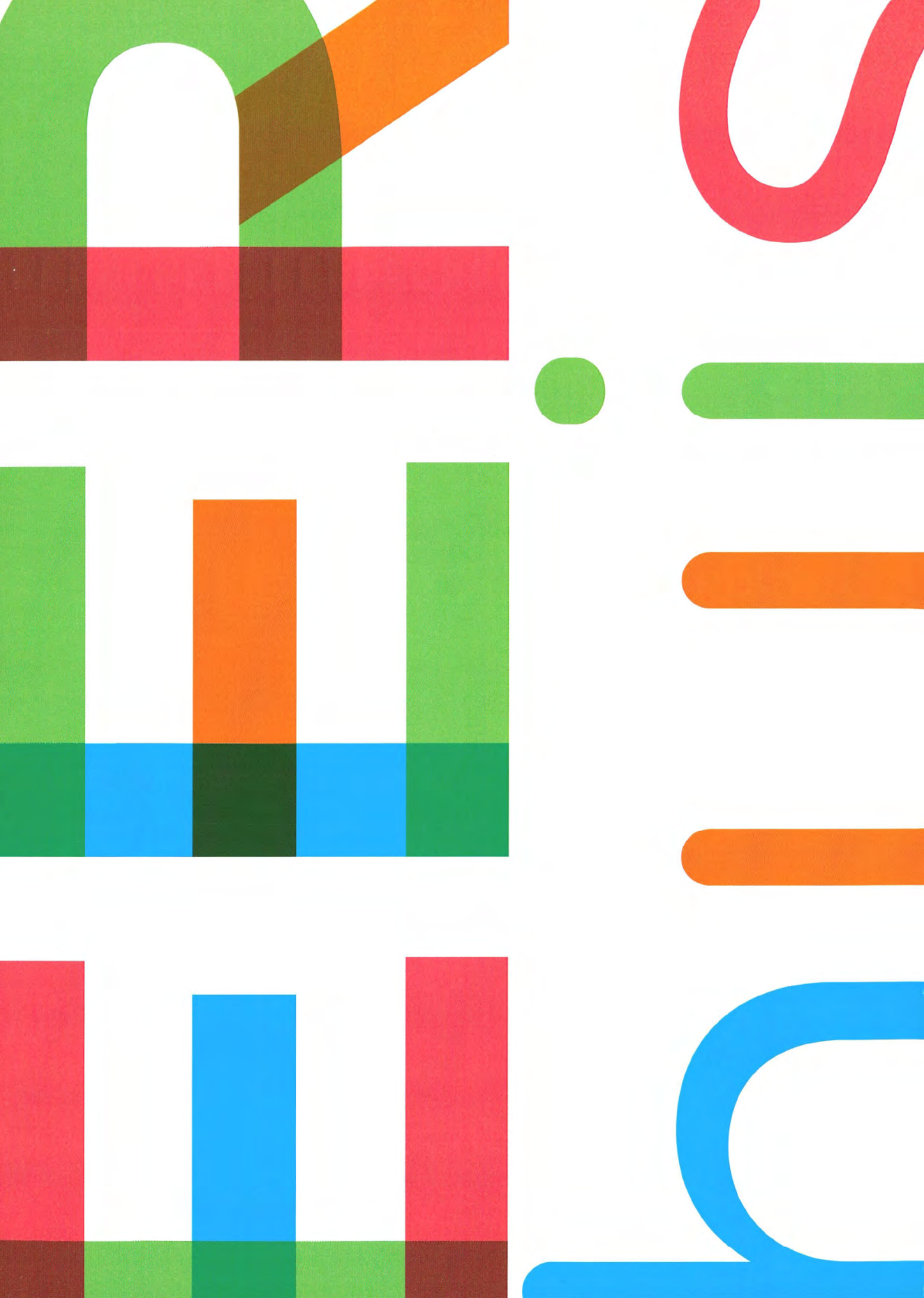
Samenstelling
[redacted]

[redacted]

Amsterdam, 4 juli 2016

Inhoud

	Voorwoord	7
	Ambitie van Het LEERhuis	8
1	**Een nieuw en kansrijk leerconcept**	**11**
1.1	Kenmerken van Het LEERhuis	13
1.2	Meer praktisch	21
2	**Organisatiestructuur**	**23**
2.1	Werken vanuit een gezamenlijke overtuiging	24
2.2	Organisatie	24
2.3	Kernpartners en stakeholders	24
3	**Huisvesting**	**27**
3.1	Capaciteit	28
3.2	De kernkwaliteiten	28
3.3	Concept	30
3.4	Uitstraling	31
3.5	Ruimtebeslag	32
3.6	Randvoorwaarden huisvesting	33
3.7	Dromen over de huisvesting	33
4	**Financiën**	**35**
5	**En verder..**	**39**



Voorwoord

Dit ambitiedocument is gericht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht. Dit plan bevat de eerste contouren van 'Het LEERhuis' in Utrecht.

Het LEERhuis is de werknaam. Waarom is er gekozen voor deze naam? Iedereen leert de hele dag. Niet op ieder moment even intensief, maar ieder mens heeft een intrinsieke motivatie en nieuwsgierigheid om steeds te blijven leren. Het LEERhuis geeft deze intrinsieke motivatie de ruimte en biedt een breed ontwikkelingspakket voor kinderen tussen 0 en 18 jaar, waarin zowel het formele leeraanbod is opgenomen als een welzijns- en ontspanningsprogramma. Ieder kind is een uniek mens dat in Het LEERhuis zijn individuele weg zoekt naar zijn of haar optimale ontplooiing.
De combinatie van gepersonaliseerd leren binnen een community waar kinderen van verschillende leeftijden door elkaar ondersteund en uitgedaagd worden om verder te gaan dan zij dachten te kunnen gaan is uniek in Utrecht.

Deze LEER community bestaat uit onderwijs voor de verschillende leeftijdsfasen, aansluitend op de ontwikkelingsmogelijkheden van kinderen en jongeren, zonder de bestaande drempels. Een school waar alle kinderen vanaf 0 tot 18 jaar kansen geboden worden voor een optimale ontwikkeling.

Doel van dit plan: een volgende concrete stap gaan zetten in het stichten van 'Het LEERhuis' in Utrecht.

Namens de drie initiatiefnemers,

NUOVO, [redacted]

Kind & Co, [redacted]

Ambitie van

HET LEERhuis

Het LEERhuis gaat uit van **één natuurlijke ononderbroken groei** van kinderen.

Binnen Het LEERhuis vindt **geen vroegtijdige selectie** plaats.

Formeel en informeel leren binnen één context.

Leerroutes bieden die **passen bij elk individu.**

Talent **laten bloeien.**

Het LEERhuis biedt **ononderbroken leerroutes** aan.

Recht doen aan verschillen van leerlingen in passie, talent, (brede) ontwikkeling en tempo.

Stimuleren van **samenwerking**.

Het LEERhuis is een plek waar **jong en oud** graag wil zijn.

52 weken per jaar.

Het LEERhuis biedt **diplomering op alle VO niveaus**.

Nieuw aanbod in Utrecht: ouders en kinderen/jongeren **hebben een keuze**.



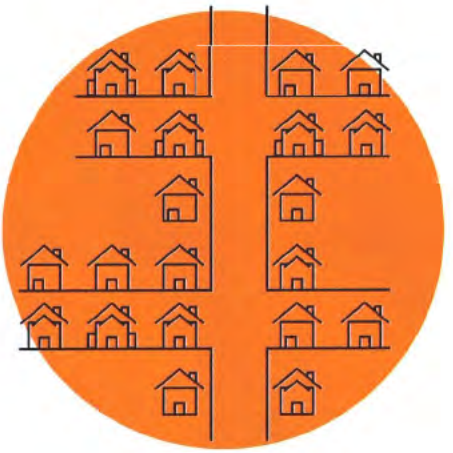
1

Een nieuw en kansrijk leerconcept

Het LEERhuis biedt iedereen een individuele leerlijn aan binnen een community. De community van Het LEERhuis biedt de benodigde geborgenheid en geeft iedere deelnemer de kans te leren van anderen en elkaar te inspireren.



STAD



BUURT



STRAAT



HUIS

In Het LEERhuis kiest elke deelnemer zijn eigen leerroute. Doordat je binnen Het LEERhuis in een vaste groep werkt kan je elkaar makkelijk vinden, dit stimuleert de samenwerking en biedt geborgenheid. De leerling ervaart wat het betekent om langere tijd samen te werken, samen te leven en samen te zijn. Jongeren leren van elkaar en stimuleren elkaar in hun ontwikkeling. De individuele verschillen tussen de leerlingen versterken brede ontplooiing van het individu. Doordat alle leeftijden met elkaar samenwerken, ontstaat er een pedagogisch klimaat waarin verantwoordelijkheid voor ieders welzijn een belangrijke rol inneemt.

1.1 Kenmerken van Het LEERhuis

De Doelgroep: van nul tot achttien

Kinderen en jongeren van 0 tot en met 18 jaar vormen de doelgroep van Het LEERhuis. Deze doelgroep en dus ook Het LEERhuis staat in sterke verbinding met de ouders en de gemeenschap: de eigen buurt, de wijk en de stad Utrecht. Elk individu wordt bij zijn of haar vraag geholpen met de mogelijkheid om de schoolcarrière op Het LEERhuis te doorlopen tot het eindexamen.

Vraag gestuurd leren

Binnen Het LEERhuis staat het individuele leerproces van ieder individu centraal, hier wordt ruimte en faciliteiten voor gerealiseerd. Elke deelnemer is eigenaar van de eigen leerroute, een doorlopende gepersonaliseerde leerlijn met alle ruimte voor het ontplooien van eigen talenten.

Niveaus in één klas

"Ouders willen op een open dag vaak weten of het eigenlijk wel kan, leerlingen van al die verschillende niveaus in één klas. (..) Janssen heeft zijn antwoord klaar: Of ouders dat op de basisschool ook gevraagd hebben, wil hij dan weten. Want op de basisschool zitten kinderen die later naar het praktijkonderwijs zullen gaan in de klas met toekomstige gymnasiasten. De leraar biedt de lesstof daarom op verschillende niveaus aan."

Bron: Rector Janssen van Stedelijke Scholengemeenschap Nijmegen, de Volkskrant, 28 mei 2016

Vroeg selectie en voorschool

Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) geeft aan dat Nederland behoort tot de top van de landen die bij OESO zijn aangesloten. Een van de uitdagingen die de OESO formuleert voor Nederland betreft de aanpak van de negatieve gevolgen van vroeg selectie en het verbeteren van de kwaliteit van de voorschoolse educatie.

Bron: Artikel Onderwijskundige wil af van vroege selectie leerling, Trouw, 25 mei 2016


Kinderen en jongeren
van 0 tot 18 jaar

Het LEERhuis werkt vanuit de vijf O's:
Een sterke samenhang in Ontwikkeling, Opvoeding, Opvang, Onderwijs en Ontspanning.



Kenmerk van Het LEERhuis is een goede aansluiting en verbinding van de verschillende ontwikkelings- en leerfases. Een maatwerkkeuze voor het vervolgonderwijs en hierdoor een brede oriëntatie is één van de ambities.

Maatwerk

Met maatwerk haal je het beste uit mensen. Kinderen en jongeren worden meer gemotiveerd en uitgedaagd door te leren wat aansluit bij het gewenste niveau, interesses en talenten.

Vanuit één integraal pedagogisch concept wordt ieder individu ondersteund in zijn of haar ontwikkeling. Het LEERhuis biedt ruimte aan verschillende leerstijlen, manieren en tempo. Dat betekent maatwerk voor individuen met een eigen leerweg ongeacht tempo, niveau of talent. Doelstelling is talentontwikkeling voor ieder kind en samenwerken met leeftijdsgenoten zodat leren leuk blijft.

Formeel en informeel leren

Onze maatschappij verandert in een kennis- en netwerksamenleving. De voorbereiding op deze kennissamenleving vraagt erom dat kinderen leren leren en leren om duurzame verbindingen te maken met anderen. Deze ontwikkeling brengt de wenselijkheid van andere vormen van kennis en leren met zich mee. Naast de traditionele leerarrangementen (formeel leren) ontstaat er behoefte aan leerarrangementen waarbinnen onder andere ruimte is voor informeel leren (leren zonder dat men de intentie heeft om te leren). De combinatie tussen formeel leren en bijvoorbeeld welzijns, ontspannings- of sportactiviteiten draagt bij aan het informeel leren, ontwikkelen en ontdekken. Het LEERhuis gaat uit van het principe dat iemand de hele dag verschillende dingen leert, niet alleen tussen negen en drie uur. Ook door de leeftijdsverschillen binnen Het LEERhuis ontstaan er mogelijkheden voor informeel en formeel leren: oudere kinderen organiseren voor jongere kinderen bijvoorbeeld een sportdag en ontwikkelen daardoor verschillende vaardigheden.

Alle medewerkers van Het LEERhuis maken zich er sterk voor dat ieder kind de opvang, het onderwijs en de zorg krijgt die het nodig heeft om de eigen talenten te ontdekken en te ontwikkelen. We organiseren dit vanuit 1 visie, 1 missie en 1 organisatie.








BOSAN




OLDMUTUAL
adidas
Marathon
Run4Schools

De belangrijkste kenmerken van Het LEERhuis

- Integraal pedagogisch concept
- Vrijheid
- Zelf doen en ontdekken
- Samenwerken
- Talenten benutten
- Brede kwalificatie, socialisatie en persoonsvorming
- Kansen van deelnemers worden vergroot
- De structuur is ondersteunend en niet bepalend
- Vak- en leeftijdoverstijgend
- Maatwerkschoolkeuze
- Blended learning
- Projectmatig
- Ruimte geven aan innovatie
- Excellentie bevordering op alle niveaus
- Het leren van vaardigheden
- Theorie en praktijk, formeel en informeel leren zijn verbonden
- Opleiden en professionaliseren, door teamleren centraal te stellen.

Samen is er een groot aanbod van expertise en faciliteiten voor handen om talenten te ontdekken en ontplooien en iedere leerling een omgeving te bieden waarin hij of zij het beste uit zichzelf haalt.

Jouw ontwikkeling, interesse en ambities staan centraal in Het LEERhuis en samen vindt je anderen, jong of oud, om mee te ontdekken en aan of van te leren. Samenwerken en leren samenwerken is een belangrijk thema op elk niveau in Het LEERhuis: leren verplaatsen in elkaar, werken in teams, open staan voor elkaar door te beginnen bij de ander. Dit geldt voor de besturen, de directie, de leraren en pedagogisch medewerkers, ouders en de deelnemers aan Het LEERhuis. Er is een gezamenlijk pedagogisch klimaat, waarin iedere betrokkene zich thuis voelt en gehoord voelt. Oudere kinderen begeleiden jongere kinderen wanneer het kan, zodat zij zich verbonden met elkaar voelen en verantwoordelijk voor elkaar voelen. Het onderlinge vertrouwen tussen alle betrokkenen vormt zowel de basis als het doel van het pedagogisch concept. In een dergelijke omgeving ontstaan er minder gedragsproblemen.

Het hele jaar, van 7 tot 7

Het LEERhuis is het gehele jaar geopend. Dit geeft iedereen de ruimte om zich maximaal te ontplooien en zijn er meer mogelijkheden om het formeel leren te combineren met het informeel leren en aansluiting te zoeken op verschillende jaarroosters van ouders. Er is bijvoorbeeld ruimte om in januari een leerzame reis te kunnen maken met het gezin, dat uiteraard ook bijdraagt aan de ontwikkeling van de leerling.

Kinderen kunnen gedurende de hele dag in Het LEERhuis terecht, waardoor er mogelijkheden (in de toekomst) ontstaan om de formele leeractiviteiten beter aan te laten sluiten op de individuele biologische klok, of om formeel en informeel leren af te wisselen.

Deze maand staat in het teken van dieren. Voor de naastgelegen kinderboerderij hebben Lieke, Timo en Sharon van 14 en 15 jaar oud een nieuw inrichtingsplan gemaakt waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de behoefte van dieren (ruimte) en veiligheid (waar moet de omheining van de hokken aan voldoen). Zij stemmen af met de medewerker van de kinderboerderij en interviewen bezoekers. De definitieve inrichtingsplannen presenteren zij aan de stakeholders en hun medeleerlingen. De leerlingen leiden de kleuters van hun school rond op de kinderboerderij. Tijdens het project hebben de leerlingen veel geleerd over dieren en hun gedrag en leren samenwerken.

Gelijke kansen

"Het is een taak van ouders, scholen en de hele samenleving om gelijke kansen te bevorderen. We moeten kijken wat nodig is. Soms is het een kwestie van geld."

Minister Jet Bussemaker in Buitenhof d.d. 29 mei 2016.

Het LEERhuis biedt gelijke kansen aan alle deelnemers om zich te ontwikkelen en door te stromen naar een passende vervolgopleiding. Het leren op Het LEERhuis heeft aandacht en ruimte voor achterstand én voorsprong binnen een eenduidig pedagogisch concept. Door de verschillende onderwijssoorten los te laten ontstaat er ruimte om de kansen van ieder kind volop te benutten.
Elk individu gaat via een individuele route zelf naar het gewenste eindniveau in een omgeving met alle soorten kinderen.

Groot zijn en klein organiseren

De opbouw van Het LEERhuis is als een community die uit teams bestaat. De teams vormen een organisatorische eenheid waarbij de leeftijden en leerniveaus gemengd zijn (leeftijd- en groepsdoorbroken structuren).

Binnen een team kent iedereen elkaar, al is het niet bij naam dan is het van gezicht. Hier voel je je thuis en voel je je vertrouwd. Hier kan leren door te doen, door te vallen en weer op te staan. Je krijgt hier begeleiding, zorg en coaching in je brede ontwikkeling.

De combinatie van teams bij elkaar geven de kans om samen méér te kunnen bieden. Een omvang van ca. 1200 deelnemers maakt veel mogelijk. Zo kan Het LEERhuis een breed en gepersonaliseerd aanbod bieden aan alle deelnemers. Activiteiten die bijdragen aan de ervaringen en brede talentontwikkeling.

Veiligheid en geborgenheid

Binnen Het LEERhuis lopen verschillende leeftijdsstromen door elkaar heen. Dit vraagt om aandacht voor een veilige en geborgen omgeving. Uitgangspunt hierbij is dat de zone voor de allerkleinsten (0 tot 6/8 jaar) een eigen omgeving binnen de community gaan vormen met behoud van contact met de rest van Het LEERhuis. De 6/8+ kinderen vormen eenheden die leeftijd overstijgend zijn, maar in omvang kleinschalig blijven: zo wordt iedereen gekend en herkend. Deze teams werken parallel aan elkaar en met elkaar op onderdelen.

Wie eenmaal op een bepaald pad is geplaatst, komt daar niet makkelijk meer vanaf. Het is moeilijk doordringen naar andere niveaus en kinderen – burgers van de toekomst – komen niet in contact met elkaar. Die selectie op twaalfjarige leeftijd is daarom steeds bepalender geworden voor de rest van je schoolcarrière, dus ook je professionele loopbaan en je leven. Het recente rapport van de onderwijsinspectie "De Staat van het Onderwijs" bevestigt bovendien opnieuw dat het opleidingsniveau van ouders een heel belangrijke rol speelt. Kinderen van laagopgeleide ouders hebben in ons systeem minder kansen dan leeftijdgenoten met dezelfde intelligentie en hoger opgeleide ouders. Zo'n sociale ongelijkheid wil je niet."

Bron: Artikel Onderwijskundige wil af van vroege selectie leerling Trouw d.d. 25 mei 2016

Innovatie

Het LEERhuis wordt beleefd als een onderzoekscentrum waar iedereen worden gestimuleerd om te proberen en daardoor te innoveren. Het leren in Het LEERhuis maakt nieuwsgierig. Het is een huis met een open, creatieve sfeer met volop aandacht voor diversiteit en samenwerking. In het gehele LEERhuis worden digitale middelen (computers, robots et cetera) ingezet waar dit een toegevoegde waarde oplevert.

Beweging en sport

Ruimte voor beweging en sport is een voorwaarde voor Het LEERhuis. Bewegen is van groot belang voor verbeteren van leerprestaties en gezondheid van lichaam en geest is onlosmakelijk verbonden aan het concept. Door bestaande muren omver te gooien en leren, sport, welzijn en opvang meer te integreren krijgen de partners de kans om de deelnemers een aantrekkelijk, gevarieerd programma te bieden op het gebied van sport & bewegen, van kennismaking tot toptalent.

Het thema van de maand is 'sport'. Joost is acht jaar en heeft vandaag een Olympische sportdag, georganiseerd door de oudste leerlingen op school. In de afgelopen weken heeft Joost veel geleerd over de geschiedenis van de Olympische Spelen door hierover met medeleerlingen een film te maken. Deze en andere resultaten van het project worden gepresenteerd gedurende de sportdag, tussen de sportactiviteiten door.





1.2 Meer praktisch

Het LEERhuis ...
... biedt plek aan 1200 deelnemers van 0 tot 18 jaar
... is 52 weken per jaar van 7.00 tot 19.00 uur open
... wordt met veel plezier bezocht
... kan tevens dienst doen als werk- en leerervaringsplek
... is goed bereikbaar met openbaar vervoer, auto, fiets en te voet
... is zeer aantrekkelijk van jong tot oud
... biedt opvang, basisonderwijs, voortgezet onderwijs van vmbo tot vwo, welzijn, sport en cultuur
... is onderzoeksmateriaal voor de universiteit
... is duurzaam, innovatief en spraakmakend



2 Organisatie structuur

Groot zijn, klein organiseren.

Eén visie, één leiding, met zelfsturende teams.

2.1 Werken vanuit een gezamenlijke overtuiging

Eén leiding voor Het LEERhuis is een belangrijke voorwaarde voor succes. Op deze wijze wordt samenhang gecreëerd binnen Het LEERhuis. De directeur kan vergeleken worden met een stuurman van een boot die zorgt voor verbinding en sturing. Eén leiding is essentieel voor het realiseren van de ononderbroken leerroutes en het creëren van een lerende organisatie. Binnen Het LEERhuis bestaan de teams uit een mix van leeftijden en leerniveaus met uitzondering van de jongste leeftijdsgroep. Deze jongsten – 0 tot 6 of 8 jaar – vormen een apart team waarbij benodigde geborgenheid wordt gerealiseerd en aansluiting is op hun maat, schaal en belevingswereld. Binnen Het LEERhuis zijn voldoende gelegenheden zodat dit 'jongste team' verbinding maakt met de andere teams binnen Het LEERhuis. Het managementteam bestaat uit de directeur met de leidinggevenden.

Binnen ieder team wordt gewerkt vanuit de volgende waarden:
- Omgevingsgericht;
- Gepersonaliseerd;
- Betekenisvol.

2.2 Organisatie

Omdat gewerkt wordt vanuit één organisatie met één personeelsbeleid is het interdisciplinair werken goed uit te voeren waardoor alle medewerkers in de breedte weten welke diensten er geleverd worden en wat de ontwikkelingen zijn.

De zelfsturende teams bepalen – afgestemd met elkaar en passend binnen het concept – de doelen, werkwijze en bijdrage van de teamleden. De teamleden zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de taken en activiteiten. Het is noodzakelijk dat het concept van Het LEERhuis zich blijft ontwikkelen, daarvoor is het nodig een sterk lerende organisatie te zijn. Binnen de teams wordt sterk gestuurd op onderling contact. Hierdoor wordt gestimuleerd kennis te delen wat innovatie bevorderd. Samen werken aan het ontwikkelen van het curriculum en hierop weer te reflecteren is het uitgangspunt binnen de teams.

2.3 Kernpartners en stakeholders

De kernpartners vormen gezamenlijk de ruggengraat van Het LEERhuis. De kernpartners zijn verantwoordelijk voor het concept in zijn geheel en het waarborgen van een passende organisatiestructuur. Om het concept in zijn totaliteit te laten slagen wordt nauw

Kernpartners
- NUOVO
- SPO Utrecht
- Kind & Co

Stakeholders, zoals:
- Gemeente Utrecht
- Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht
- Zorginstellingen
- Welzijnsinstellingen
- Sportverenigingen
- Cultuurinstellingen
- Woningcorporaties
- MBO's

samengewerkt met een groot aantal stakeholders. Sommige van deze stakeholders zijn essentiële partners voor het slagen van het concept en van grote invloed tijdens de ontwikkeling van Het LEERhuis. Andere partners, zoals een specifieke sportvereniging of club, kunnen tijdelijk onderdeel vormen van Het LEERhuis. Ook hierbij geldt dat samenwerking en gelijke waarden en ambities om bij te dragen aan de ontwikkeling van de kinderen en jongeren op Het LEERhuis voorop staat.



3 Huisvesting

3.1 Capaciteit

Het LEERhuis heeft een capaciteit voor ongeveer 1200 deelnemers. Daarnaast behoren de medewerkers van Het LEERhuis tot de vaste, dagelijkse gebruikers van de community. Andere betrokkenen zoals ouders, stakeholders en de buurtbewoners maken ook gebruik van voorzieningen die er zijn.

Voor deze laatste groep worden geen aparte voorzieningen gerealiseerd in de huisvesting, dit wordt opgelost in het multifunctioneel benutten van ruimten.

3.2 De kernkwaliteiten

Ruimte

De huisvesting biedt ruimte voor de community als geheel. Dit betekent dat iedereen een eigen plek heeft maar dat er ook plekken zijn waar het gehele LEERhuis samen kan komen. Deze ruimten zorgen voor een gevoel van eigenaarschap. Door op verschillende plekken en op verschillende manieren invulling te geven aan deze ruimten wordt het gebouw van iedereen en komen alle leeftijden makkelijk met elkaar in contact.

Verbinding

Natuurlijke verbindingen en looplijnen zorgen voor contact tussen delen van de community. Buitenruimte en binnenruimten zijn op een natuurlijke manier met elkaar verbonden. Leren, sport, spel en andere voorzieningen zijn door een heldere routing in het gebouw voor iedereen te zien en te beleven. De omgeving, binnen en buiten, stimuleert op een natuurlijke manier zones die gericht zijn op ontmoeting en dynamiek en zones met een meer besloten en rustig karakter.

Klein binnen groot met behoud van identiteit

Binnen Het LEERhuis zijn diverse doelgroepen aanwezig die ieder vragen om hun eigen omgeving. Binnen deze omgeving vormen de aanwezigen, maar zeker ook het gebouw, de identiteit die past bij de doelgroep. De omgeving is van een behoorlijke omvang, maar toch voelt het aan de binnenkant niet zo. Oriëntatie en kleinschaligheid zijn belangrijke uitgangspunten en waarden in het ontwerp van Het LEERhuis en de omgeving.

Ruimtelijk

De omgeving heeft lucht, licht en zichtlijnen die samen zorgen voor ruimtelijke kwaliteit.













Diversiteit in kleur, vorm en plekken
Een dag op Het LEERhuis is nooit hetzelfde. Activiteiten vinden plaats in ruimten die sterk wisselen in omvang, uitstraling, sfeer en gebruik. Uitgangspunt is dat er altijd een passende plek voorhanden is. Soms in een groep en soms individueel.

Uitdagend
De omgeving daagt uit, nodigt uit, maakt nieuwsgierig en is een fijne plek om te verblijven.

Buitenterrein
Het buitenterrein is als een landschap, met verschillende activiteiten, faciliteiten en sferen. Het daagt uit om te sporten en te bewegen, de natuur te ontdekken en samen te komen of juist te kunnen ontspannen. In samenwerking met de gemeente en de diverse sportverenigingen kunnen de mogelijkheden voor Het LEERhuis op het gebied van sport-aanbod ontwikkeld worden, zodat de deelnemers van Het LEERhuis en de stad baat hebben bij het aanbod.

3.3 Concept

Het LEERhuis bestaat uit een community met verschillende paviljoens die op een logische wijze in een natuurlijke groene omgeving aan elkaar verbonden zijn. Alle paviljoens binnen de community behoren bij Het LEERhuis. De paviljoens kunnen los van elkaar gerealiseerd worden of aan elkaar geschakeld als meerdere zones binnen één omgeving. In de fysieke omgeving van Het LEERhuis dient het leren te kunnen floreren. Interactie en ontmoeting tussen alle betrokkenen bij het leren is essentieel om te komen tot een verdere synergie tussen de disciplines. De community als geheel dient één identiteit uit te stralen om de herkenbaarheid te behouden.

De fysieke omgeving prikkelt tot versterken van het leren. De omgeving vormt een etalage voor kennis, innovatie en techniek: herkenbaar, toegankelijk en transparant. Van belang is om in de fysieke omgeving diversiteit in belevingen te krijgen. Dit is te bereiken door ruimtevormen en sferen af te wisselen. Er dient gezocht te worden naar een zorgvuldig evenwicht tussen levendigheid en zichtbaarheid enerzijds en concentratie en rust anderzijds.

Alle teams hebben een vaste thuisbasis. Binnen deze thuisbasis kent men elkaar, in ieder geval van gezicht. Vanuit deze

thuisbasis worden voor diverse activiteiten en projecten andere paviljoens benut. Alle gebruikers horen bij de gehele maatschappij en kunnen alle faciliteiten ontdekken en benutten.

De omgeving nodigt uit tot ontdekken en formeel en informeel leren. De hele omgeving – zowel buiten als binnen – wordt benut om te leren.

Het zou kunnen zijn dat paviljoens thema's meekrijgen zoals techniek, taal of beweging. Dit vraagt nadere uitwerking. Het LEERhuis bestaat uit een grote diversiteit aan ruimten, zowel in soort als in omvang. Passend bij de activiteiten en doelgroepen.

Professionele faciliteiten zoals projectruimten, ateliers, praktijkruimten, sportfaciliteiten, leslokalen van diverse omvang en uitstraling, een restaurant met keuken (welke ook benut kan worden voor leer- werkervaringen), professionele werkomgeving, pleinen vormen binnen een veilige en prettige structuur de basis van de nieuwe huisvesting.

3.4 Uitstraling



3.5 Ruimtebeslag

Om een plek te bieden met een capaciteit voor 1200 deelnemers (0-18 jaar) is een fysieke binnenomgeving benodigd met een omvang van ongeveer 12.500 m² bruto vloeroppervlak (op basis van de huidige VNG-normen) en buitenruimte van ongeveer 11.350 m², waaronder de optie van een groot multifunctioneel sportveld.
In onderstaande tabel zijn de verschillende onderdelen op hoofdlijnen uitgewerkt. Hierbij wordt uitgegaan van een eigen omgeving voor kinderen van 0 tot 6/8 jaar en een omgeving die bestaat uit verschillende paviljoens voor de kinderen/jongeren ouder dan 6/8 jaar.

De fysieke binnenomgeving bestaat uit een aantal paviljoens:
- Eén paviljoen voor de jongste deelnemers;
- Een viertal paviljoens voor de deelnemers ouder dan 6/8 jaar;
- Het sportpaviljoen.

FYSIEKE OMGEVING		
Onderdeel	**Aantal leerlingen**	**m² BVO**
0 tot 6/8 jaar	160 tot 210 leerlingen	1.350-1.550
6/8 tot 15/18 jaar	990 tot 1.040 leerlingen	8.860-9.060
Sport		2.000
	Totaal omvang - afgerond	**12.500**

BUITENTERREIN		
Onderdeel	**Aantal leerlingen**	**m²**
Buitenruimte: 0 tot 6/8 jaar	160 tot 210 leerlingen	600
Buitenruimte: 6/8 tot 15/18 jaar	990 tot 1.040 leerlingen	1.000
Multifunctioneel sportveld (omvang van één voetbalveld)		5.000
Fietsenstalling	700 fietsen van leerlingen en medewerkers	800
Scooterstalling	50 scooters	100
Buitenbergingen	buitenspeelmaterialen en afval	100
Autoparkeren	150 parkeerplaatsen	3.750
	Totaal omvang	**11.350**

VOETPRINT		
Onderdeel	**Aantal paviljoens en lagen**	**Voetprint, afgerond**
0 tot 6/8 jaar	1 paviljoen, 2 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	900
6/8 tot 15/18 jaar	4 paviljoens, 3 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	3.600
Sportpaviljoen	1 paviljoen, 2 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	1.400
	Voetprint paviljoens inclusief 15% inpassingsverlies totaal	5.900
	Omvang buitenterrein inclusief 20% inpassingsverlies	13.620
	Kavel, benodigde omvang - afgerond	**19.500**

Daarnaast is ruimte voor het buitenterrein benodigd.
De paviljoens kunnen apart in de groene ruimte staan of aaneengeschakeld zijn met het behoud van herkenbare, kleinschalige eenheden. Dit vraagt nadere uitwerking en keuzes.

De totale omvang van het terrein dat benodigd is, is ongeveer 19.500 m². In de tabel hieronder zijn de verschillende onderdelen op hoofdlijnen uitgewerkt.

3.6 Randvoorwaarden huisvesting

Randvoorwaarden voor het realiseren van de gewenste huisvesting:
- Voldoende ruimte om Het LEERhuis met verschillende paviljoens in een groene omgeving te kunnen realiseren
- Goed bereikbaar
- Logische ligging
  - Voor de jongste kinderen betekent dit in directe relatie met de wijk
  - Goed bereikbaar met OV en fiets
  - Redelijk centraal in Utrecht
  - Goede spreiding van onderwijsvoorzieningen
- Mogelijkheid om gewenste uitstraling en programma te realiseren
- Veilige omgeving

3.7 Dromen over de huisvesting

Het LEERhuis biedt een bijzonder en uniek aanbod in Utrecht voor een grote groep kinderen, jongeren, ouders en buurtbewoners.
De gebouwde omgeving van Het LEERhuis stimuleert op een natuurlijke manier dat mensen er samen komen, dat er evenementen georganiseerd worden voor kleine en grote groepen en dat deelnemers mee willen doen en willen bijdragen. Het is 'a place to be', waar men over spreekt in de stad. Niet alleen rond de opening, maar door de jaren heen is het een plek die mensen en zeker kinderen en jongeren aantrekt, omdat het aansluit op de diverse behoeften, stijlen en karakters van mensen en uitdagingen biedt in een breed spectrum. Het is een duurzaam gebouw dat tijdloos is door haar uitstraling en flexibiliteit. Een omgeving met karakter. Positief en inspirerend voor de dagelijkse gebruikers, bezoekers en voorbijgangers.

DAAR TUSSEN IN AAN DE WOLKEN KUNNEN RAKEN DICHTER BIJ DE
MIES BOUWHUIS KLEINER KLEINST
N ZONDER EIN

4

Financiën


gettyimages
Tim Pannell/Corbis/VCG


gettyimages
Echo


gettyimages
Gary Burchell


gettyimages








gettyimages

Het LEERhuis wordt ingericht vanuit één directie, één financiële stroom. Dit concept vraagt een andere wijze van het organiseren van financiële stromen. De ambities kunnen niet worden verwezenlijkt binnen de bestaande hokjes en kaders.

Het is de doelstelling om binnen de totale beschikbare financiële kaders Het LEERhuis te exploiteren. Door de grenzen open te stellen en een nieuw, totaal businessplan te ontwikkelen ontstaat er de ruimte om samen meer te doen dan ieder alleen. Door middelen te spreiden over de grenzen van de bekostigingsinstelling heen kunnen de kwaliteit en ambities voor Het LEERhuis als geheel gewaarborgd zijn.



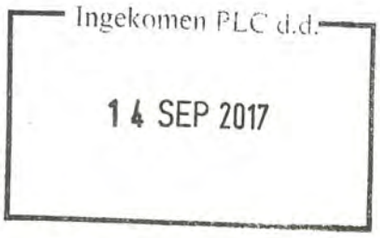
5

En verder...

Dit ambitiedocument vormt een start in de ontwikkeling van Het LEERhuis voor 0 tot 18 jaar. Wij als samenwerkingspartners zijn er klaar voor en starten deze nieuwe, inspirerende community liever vandaag dan morgen. Dit is het momentum: de stad vraagt om een antwoord op de maatschappelijke dilemma's in de beste ontwikkeling van kinderen en jongeren en wij staan klaar om dit antwoord te bieden voor de bewoners van Utrecht.

Wij vragen u, de gemeente Utrecht, als onze belangrijkste stakeholder, om samen met ons een passende locatie te vinden en de middelen beschikbaar te stellen om Het LEERhuis te realiseren.
Zodat wij binnen afzienbare tijd met de alle betrokkenen trots kunnen zijn op Het LEERhuis in Utrecht.

nuovo Scholengroep



AANTEKENEN
Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200 Stadsplateau 1
3500 CE UTRECHT Utrecht

betreft
zienswijze omgevingsvisie/
MER Merwedekanaalzone

Postbus 1415, 3500 BK UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

PROVINCIE :: UTRECHT

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

VERZONDEN 13 SEP 2017

DATUM	12 september 2017	TEAM	BO
NUMMER	81BE4F85	REFERENTIE	[redacted]
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	2151
UW NUMMER		E-MAILADRES	[redacted]
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

Met grote belangstelling heeft ons college kennis genomen van de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de concept-milieueffectrapportage. Uit beide documenten spreekt een grote ambitie. Wij hebben daar veel waardering voor en wij onderschrijven het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio. Ook uw keuze om de groei naar 410.000 inwoners te faciliteren en daarbij uit te gaan van de hoofdambitie gezonde verstedelijking is overeenkomstig met onze ambities op dit vlak. In ons ruimtelijk beleid hebben wij de ambitie opgenomen om 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Wij hebben in 2016 het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling vastgesteld waarin wij aangeven deze ambitie samen met onze partners tot stand te willen brengen. In dat kader herkennen en onderschrijven wij de betekenis van de Merwedekanaalzone voor de ontwikkeling van de stad Utrecht, met deze locatie wordt substantieel bijgedragen aan onze binnenstedelijke ambities. Graag willen wij met u deze ontwikkeling oppakken zodat een hoogwaardig stedelijk milieu ontstaat dat een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat van regio Utrecht.

Wij complimenteren u met uw inzet om te werken aan een gezond stedelijk leven. Uw benadering van een duurzame gezonde verstedelijking spreekt ons aan en past bij onze provinciale inzet om te werken aan een gezonde leefomgeving.

U geeft aan dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in vier kernwaarden wordt uitgewerkt, waaronder duurzaam en slim. Met u delen wij het belang van deze inzet gericht op een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie. Wij erkennen de uitdaging om dit te realiseren in deze binnenstedelijke opgave waarin hoge dichtheden worden gerealiseerd.

Het belang van de steden neemt toe. De stad is de groeimotor van de economie en de plek waar maatschappelijke uitdagingen zich voordoen, waar interactie plaatsvindt en waar kansen liggen om nieuwe oplossingen te vinden. Utrecht doet het daarbij goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht heeft in onze ogen ook een voorbeeldfunctie bij binnenstedelijk bouwen. Niet alleen daar waar het gaat om innovatieve oplossingen van maatschappelijke opgaven, maar ook daar waar het gaat om proces om te komen tot de realisatie. Wij benadrukken het belang van uw inzet om dit interactief met alle belanghebbenden op te pakken. Hierin trekken wij graag samen met u op.

College van Gedeputeerde Staten
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Gemeente en provincie werken momenteel, samen met het Rijk, aan een vervolgprogramma (U Ned) op basis van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) uit. Deze verkenning bevestigt het beeld dat de stad en de regio Utrecht ruimtelijk en economisch in belangrijke mate bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het plangebied van de Merwedekanaalzone maakt deel uit van de scope van de U Ned. Centraal thema in het nog vorm te geven programma is de adaptieve ruimtelijke economische verstedelijkingsopgave in relatie tot de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het gaat om een integrale benadering op meerdere schaalniveaus: lokaal, regionaal en nationaal.

Het realiseren van een hoogwaardig binnenstedelijke ontwikkeling brengt echter ook grote uitdagingen en vraagstukken op het gebied van mobiliteit met zich mee. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) komt naar voren dat met woningbouwontwikkeling in de Merwedekanaalzone er knelpunten te verwachten zijn voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Terecht geeft ook u in uw Omgevingsvisie aan dat nader onderzoek naar de bereikbaarheidsvraagstukken nodig is om de verdere verstedelijkingsambities waar te maken.

Eén van de meest cruciale keuzes die in dat kader moet worden gemaakt betreft het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie hanteert u 6.000 woningen als uitgangspunt met de ambitie 9.000 woningen te realiseren. Wij vinden het van het grootste belang de extra ambitie voor meer dan 6.000 woningen voor de Merwedekanaalzone in het perspectief van U Ned te bekijken zodat er afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot woningbouw in relatie tot het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht.

In de Omgevingsvisie schrijft u: *"Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig."* Wij zijn het met u eens dat zo'n omslag nodig is om Utrecht bereikbaar te houden bij een dergelijke verdichting in de Merwedekanaalzone. Mocht echter toch blijken dat er (extra) maatregelen genomen moeten worden om de stedelijke en regionale bereikbaarheid van Utrecht voor auto, openbaar vervoer en fiets op het gewenste peil te houden, dan gaan wij er wel vanuit dat u de benodigde maatregelen zult nemen.

Concreet punt van zorg is de verkeersafwikkeling op de Europalaan en de aansluiting op de A12 voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. De verkeersafwikkeling op deze corridor laat in de huidige situatie reeds zeer te wensen over. In de Omgevingsvisie hebt u al een aantal nadere onderzoeks- en uitwerkingsvragen geformuleerd. Wij willen graag dat er in deze uitwerking met behulp van een dynamisch verkeersmodel een verdiepingsslag wordt gemaakt. Deze verdieping zal inzicht moeten geven in de locatie en de zwaarte van de knelpunten in het netwerk en de consequenties van het woningbouwprogramma in de Merwedekanaalzone.

In de Omgevingsvisie presenteert u een aantal mogelijkheden voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone per openbaar vervoer. Op basis van de informatie en het onderzoek achter de Omgevingsvisie en de plan MER kan de provincie als concessie-eigenaar nu nog niet bepalen welke vorm van openbaar vervoer voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone het meest geschikt is. Dit is sterk afhankelijk van netwerkkeuzen die buiten de Merwedekanaalzone liggen. De openbaar vervoerverbindingen die de Merwedekanaalzone ontsluiten zullen immers onderdeel zijn van het regionale netwerk. Voor de provincie liggen wat dat betreft nog alle opties nog open. Deze vraagstukken worden in U Ned-verband verder onderzocht. Hierbij willen wij benadrukken dat naast de gewenste of benodigde kwaliteit van het openbaar vervoer ook de exploitatie en het beheer voor de provincie meewegen in keuzen die in dit verband nog moeten worden gemaakt. Wij gaan er wel van uit dat investeringen in het openbaar vervoer (en andere modaliteiten) die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone in principe vanuit de planontwikkeling gefinancierd worden.

Het is evident dat de ontwikkeling van Merwedekanaalzone nog een groot aantal uitdagingen met zich meebrengt. Dit onderkent u ook in uw Omgevingsvisie. Graag werken wij samen met u aan de succesvolle ontwikkeling van dit voor de stad én de regio zo belangrijke gebied. Wij hebben er alle vertrouwen in dat in goede samenwerking de Merwedekanaalzone kan transformeren tot een hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijke gebied.

Hoogachtend,

[redacted]

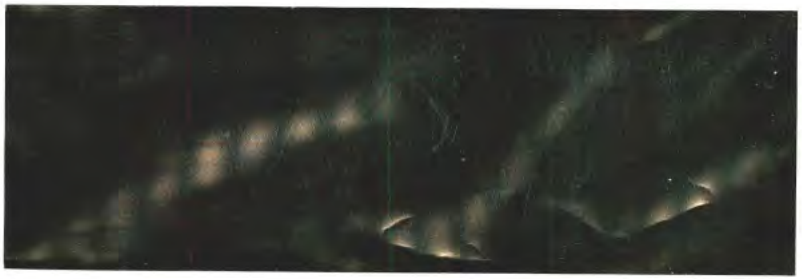
Voorzitter,

[redacted]

provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas



Ingekomen PLC d.d.

15 SEP 2017

E53

d.d.
15 SEP 2017

Utrecht, 12 september 2017

Aan: Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met grote belangstelling volgen we uw goed gedocumenteerde en ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Wij wonen op een woonboot op het Merwedekanaal en maken ons zorgen over conflicterende doelstellingen die in uw plannen worden geschetst.

Om te beginnen sluiten we ons aan bij de vijf adviezen uit de brief van mevrouw Engelman dd 6 september 2017.

Daarnaast hebben we de volgende specifieke aandachtspunten:

1. De hoeveelheid woningen lijkt bij iedere inspraakavond toe te nemen. Waar eerder sprake was van 4000 woningen (zie "Terugblik op het Stadsgesprek Merwedekanaalzone 19 april 2017 - blz. 2") gaat het nu opeens over 10.000 woningen, terwijl dit duidelijk buiten de bandbreedte van de MER valt. Wij maken ons zorgen over de consequenties van deze buitenproportionele dichtheid voor ons als direct aanwonenden maar ook voor de toekomstige bewoners zelf. Ik denk niet dat iemand zit te wachten op een tweede Overvecht.
2. Ook de bebouwingshoogte aan de waterkant is aan inflatie onderhevig. Was er twee jaar geleden sprake van maximaal 4 woonlagen, nu lezen we "incidenteel 10 woonlagen". Dit gaat ten koste van zonlicht (PV installaties) en woonplezier aan de overzijde van het kanaal.
3. Ook het aantal geprojecteerde bruggen over het Merwedekanaal lijkt ieder half jaar toe te nemen. Los van de serieuze consequenties voor woonbootbewoners die verplicht zullen moeten verhuizen, gaat dit ten koste van de groenvoorziening, de kenmerkende rust van het Merwedeplantsoen, de roeibegeleiding en de woningwaarde van de resterende bewoners.

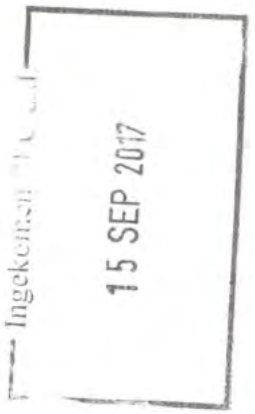
4. De direct aanwonenden (Merwedeplantsoen en -kade) worden in de visienota nauwelijks genoemd. Het zou goed zijn als ook deze groep als belanghebbende wordt geidentificeerd en als zodanig bij verdere ontwikkelingen wordt betrokken.
5. We kunnen weinig concrete cijfers over groenvoorziening vinden, anders dan de suggestie dat er een goede OV verbinding moet komen met de bossen rond Utrecht. Terwijl Utrecht volgens onderzoek van de Wageningen Universiteit (2014) een van de minst groene steden van Nederland is.
6. Tenslotte pleiten we graag voor het behoud van de Vechtclub en Boulderhal Sterk.
    a. Klimmen is sterk in opkomst als typisch stedelijke sport en kent een relatief laag ruimtegebruik per deelnemer. Boulderhal Sterk zit zowel 's doordeweeks als in het weekend vol - zelfs zonder de geprojecteerde extra 20.000 inwoners - en kan zichzelf zonder subsidie handhaven.
    b. De Vechtclub wordt keer op keer genoemd als sfeer- en gezichtsbepalend voor het gebied. Wanneer deze zou verdwijnen, is dat een gemiste kans voor het vormen van karakter van deze zo potentievolle nieuwe wijk.

Samenvattend: we begrijpen dat de stad gebaat is bij uitbreiding van het woningbestand en dat eenieder hiertoe zal moeten inschikken, maar de huidige plannen suggereren een grote component "wensdenken". Daarnaast geeft de opwaartse trend in geprojecteerde volumes en het gemak waarmee aan eerdere toezeggingen voorbij wordt gegaan, weinig vertrouwen in een zorgvuldige belangenafweging van alle betrokkenen.

We hopen dat u onze zorgen weg kunt nemen en dat er straks een nieuwe wijk staat waar iedereen trots op is!



Zienswijze omgevingsvisie/
MER Merwedekanaalzone





gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N1200 #8221X0X#00#0000#

OPEN HERE

Gemeente Utrecht

t.a.v. de Gemeenteraad

Postbus 8406

3503 RK Utrecht



Utrecht, 12 september 2017

Betreft: Reactie op Omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte gemeenteraad,

N.a.v. de bijeenkomst van 30 augustus jl. en de schriftelijke plannen die wij hebben mogen ontvangen willen wij nu echt onze verontrusting uitspreken. Dat er herinrichting aan het Merwedekanaal plaats gaat vinden is natuurlijk niet vreemd. Er waren al langer plannen hiervoor. Maar de manier waarop en de invulling hiervan steekt ons zeer.

Wij, al jaren bewoners van een woonboot aan het Merwedeplantsoen 77, verbazen ons iedere keer over het gemak waarmee de gemeente en andere betrokken partijen (zoals architecten-bureau's) voorbij gaan aan het feit dat binnen deelgebied 5 er 41 legale woonboten liggen. Deze zijn niet te vinden op enige kaart of tekening. Hoe denkt u dat dit overkomt bij ons als woonbootbewoners met de invulling van dit gebied zoals nu gepland staat? Worden wij als woonbootbewoners actief benaderd en betrokken bij dit initiatief zodat ook wij ook mee kunnen denken en over de uiteindelijke realisatie?

Wij willen onze zorgen kunnen uiten wat dit plan voor ons als bewoners betekent. Dit wanneer er bijna op de plek van onze boot een fiets/loopburg staat getekend bijv. (..) Heeft er iemand van de gemeente ooit de moeite genomen ons als bewoners persoonlijk te benaderen? Want dit plan heeft nl nogal wat consequenties. Dit geeft onrust maar tot nu toe wordt dit door u als gemeente sterk gebagatelliseerd. Ook zien wij de geplande hoogbouw, de 3 (!) fiets-loopbruggen, de hoge concentratie bewoners op 65 ha en de lange bouwduur en de daardoor verwachte afname van de leefbaarheid en de sociale controle als een groot probleem.

Wij hopen dan ook op reactie uwerzijds naar aanleiding van de vragen in deze brief en de mogelijkheid tot uitnodiging voor een gesprek met de woonbootbewoners of een delegatie hiervan.

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

15 SEP 2017

Gemeente Utrecht
tav. de Gemeenteraad.
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

NC2SS #8221X0X#00#0000#



Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

14-09-2017

Aan de gemeenteraadsleden van Utrecht

Hierbij maak ik gebruik van mijn inspraakrecht aan de leden van de Commissie MER Rijnwijkerkanaalzone.

Ik maak me grote zorgen over de voorgestelde toevoeging van "6000, misschien wel 10.000 woningen.

Dit zorgt voor overoverdreven druk op alle wegen.
Ik steun de 'groene gedachte' uitgangspositie van het Utrechtse Bestuur, maar vrees een groot beslag en verkeersinfarct ontstaan, met al de negatieve effecten die daarbij en de leefbaarheid horen bij zijn.

Ondanks verplicht openbaar vervoer zijn zullen de nieuwkomers auto's hebben die zij, gelet op mogelijk in de autoluwe nieuwe wijk zullen stallen en de nabijgelegen wijken.
Die wijken en uitvalswegen zullen ernstig zorgen dat het verkeer van en naar snelwegen, leefbaarheid horen te zijn.

Wij wonen op een woonarkschuit Lucretia Brug en Baljebrug in.

Om hierdoor 3 bruggen (fiets-voetgangers) te plannen grenst aan onwenselijk, onbruikbaar en een verkeerde investering
Immers deze bruggen zullen geen palen in het water mogen hebben vanwege de vaarweg.
De zullen minimaal 4 meter hoog dienen te zijn

dan wel geopend moeten kunnen worden.

Zeker zo belangrijk is het om de "schaarse" ruimtelijkheid die nodig is om de stad te doorgronden en dus te kunnen handhaven.

"De kijker, onbekommerd, geeft "lucht" aan mensen.
Om dit te verstoren door afmetingen opschalen en de vorm van "hoge" gebouwen zou een foute keuze zijn."

En van uitgaande dat er met deze visie aan de slag gaat kan ik groeien:

[redacted]

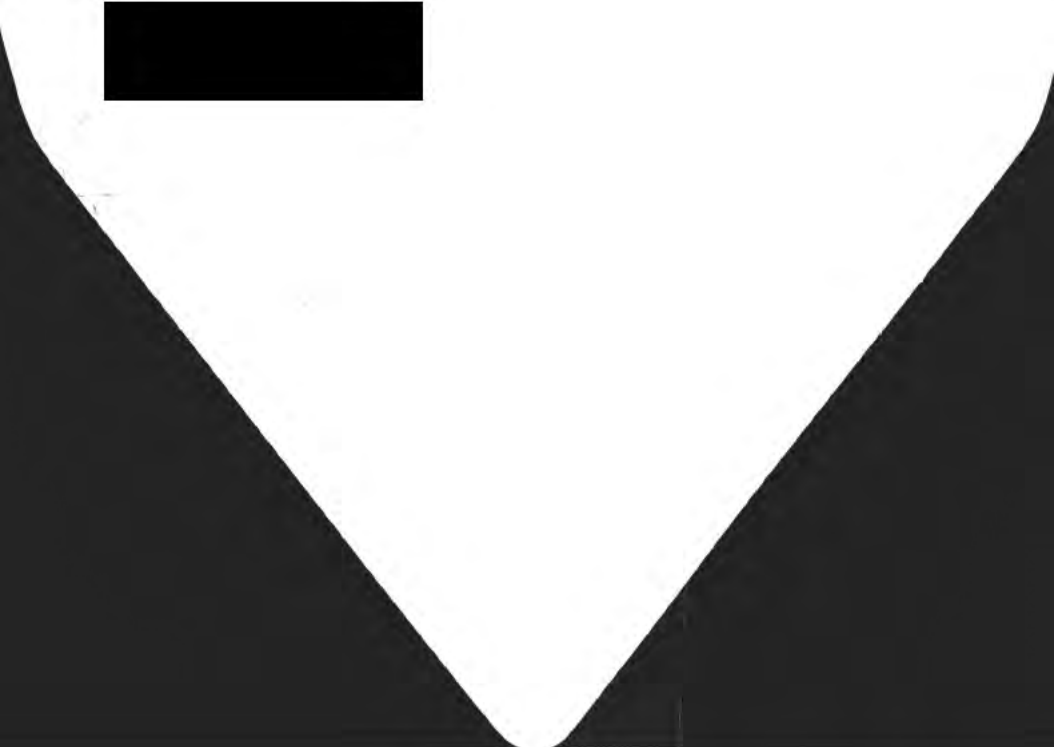
[redacted]



gemeente Utrecht
postbus 8406 - 3503 RK
Utrecht

"Reactie omgevingsvisie
Mer Merwedekanaalzone.

N10 #3221XDX#00#0000#



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
18 SEP 2017

Utrecht, 12 september 2017

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte raad,

Op 4 augustus jongstleden zijn de (concept) omgevingsvisie en MER Merwedekanaalzone gepubliceerd en ter visie gelegd. Hierbij maken de Utrechtse roeiverenigingen USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze ten aanzien van de gepubliceerde documenten in te dienen.

De Utrechtse roeiverenigingen houden de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal nauwlettend in de gaten. Wij hebben veel contact met gemeente, ontwikkelaars en andere gebruikers om bij al deze ontwikkelingen en voornemens daartoe, voldoende oog te houden voor de belangen van de huidige gebruikers. Wij maken als roeiverenigingen graag onderdeel uit van een gezonde en sportieve stad en we zijn blij met de hoge ambities die de gemeente in dit kader heeft met de Merwedekanaalzone.

We hebben echter ook zorgen. Ruim 2.000 roeiers maken gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater. Het Merwedekanaal is het enige roeiwater in de stad. De ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen een grote impact hebben op het roeiwater. De belangrijkste zijn:

- Toename van recreatieverkeer op het water;
- Zwemmen in het Merwedekanaal;
- Obstakels zoals bruggen over het kanaal.

De concept omgevingsvisie schrijft over de ontwikkeling van een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk. We zijn blij dat de plannen vooralsnog geen ruimte laten voor nieuwe haventjes. Het is op dit moment al erg druk op het kanaal en extra haventjes zouden ons inziens leiden tot een onveilige toename van recreatieverkeer op het water. We verzoeken u om expliciet in de plannen te laten opnemen dat er ook geen ruimte is voor vlonders en stijgers met aanlegplaatsen.

In de omgevingsvisie wordt onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheid om bevoorrading en bouwtransport via het water te laten verlopen. Wij worden graag nauw betrokken bij dit onderzoek om de (tijdelijke) impact hiervan op het roeien in kaart te brengen.

We juichen de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Wel vragen wij uw aandacht voor de coaches die onze trainende ploegen op de fiets begeleiden en daarbij gebruik maken van de Kanaalweg. We verzoeken u bij de uitwerkingsvragen van de tweede fase van de omgevingsvisie op te nemen dat wordt onderzocht op welke wijze het coachen op een veilige manier gecombineerd kan worden met andere vormen van sport en bewegen op de Kanaalweg.

In dit verlengde ligt onze tweede zorg. Wij ervaren de laatste jaren een groeiend aantal zwemmers in het Merwedekanaal. Zwemmen in het kanaal is verboden en leidt tot zeer gevaarlijke situaties in combinatie met het roeien. We verzoeken u daarom om in de verdere planvorming van de Merwedekanaalzone maatregelen te nemen om te voorkomen dat burgers in het kanaal gaan

zwemmen. Een goede oplossing zou zijn om op andere plekken zwemwater te creëren, bijvoorbeeld door waterpartijen daartoe aan te leggen in de nieuwe woonwijken.

Tot slot onze derde en grootste zorg inzake de Merwedekanaalzone. De omgevingsvisie voorziet in minimaal vier extra bruggen over het kanaal. In de diverse schetsen en plaatsjes tellen we er zes. Bruggen vormen een groot obstakel voor roeiers. Hoewel er oplossingen zijn om de impact op de doorvaart zo beperkt mogelijk te houden (vrije overspanning!) vormen bruggen een obstakel waar roeiers extra moeten opletten. Daarbij zijn veel bruggen in de schetsen voorzien op gevaarlijke plekken, zoals in bochten, bij waterkruisingen en zelfs heel dicht bij het vlot. Dit zijn extra lastige plekken in het manoeuvreren. De situatie op het kanaal zal een stuk onoverzichtelijker worden met al deze extra bruggen. Ze maken het trainen voor onze ploegen tot een obstakelrace in plaats van een race op weg naar (Olympische) medailles. Ze belemmeren het trainen en brengen de veiligheid van de roeiers en de andere gebruikers onnodig in gevaar. Wij verzoeken u daarom om alle plannen voor extra bruggen over het kanaal te schrappen.

Wij zijn uiteraard graag bereid om onze zorgen en bezwaren nader toe te lichten en mee te denken over alternatieve oplossingen. We zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens de besturen van USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking

[redacted]

Gemeente Utrecht
Ingekomen
13 SEP 2017

Ingekomen
18 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsschil Rijnenburg
t.a.v. Omgevingsloket
Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

betreft: Zienswijze omgevingsvisie/MER Rijnenburg/Utrecht

13 SEP 2017

18 SEP 2017
Ingekomen P.L.C. U.d.

HUURDERS030

De gemeenteraad van Utrecht

Postbus 16200
3500 CE Utrecht
[redacted]

Betreft: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

LS,

Hierbij treft u de zienswijze van Huurders030 aan over de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 ruimtelijke agenda en de daarbij behorende ontwerp Milieu effect Rapportage.

Namens huurders in Utrecht bij de grote woningcorporaties willen we graag reageren op uw visie en ontwerp. Waar onze gemeente zo'n grote plan voor een deel van de stad als de Merwedekanaalzone ter inzage legt willen we aandacht voor wat huurders(organisaties) bezig houdt.

Wij sluiten graag aan bij uw visie. "Als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop.'

en

"De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook – in beperkte mate – stadswoningen. Het opdrachtgeverschap bestaat ook uit een mix: de ontwikkelaar of corporatie en nieuwe vormen als particulier en collectief opdrachtgeverschap'.

Wij vragen ons echter bezorgd af; 'Waar zijn de woningcorporaties als het gaat om de werkelijke invulling van deze boeiende stedelijke ruimte?' Hun rol en die van de woningzoekenden in bredere zin, zou bij zo'n grote maatschappelijke woonopgave toch zichtbaarder en groter moeten zijn.

Onze zorg betreft daarnaast de waarborgen om grip te houden vanuit het publieke gemeentelijke belang op de langdurige en stroperige procesgang in de komende jaren. Er zijn uiteraard wel mogelijkheden geweest om via inloopavonden meningen te geven. Het maakt op ons ook de indruk van een door de gezamenlijke grondeigenaren geregisseerd proces, waarbij de gemeente zich vaker als één van de zes partijen (van ontwikkelaars) opstelt dan als behartiger van het politieke gemeentelijk belang. De gemeente zou zich veel sterker moeten maken voor haar rol als publieke regisseur in het gehele proces.

We wijzen in dit verband ook op door de raad aangenomen motie 99; met daarin aandacht voor werken met de (eind)gebruiker als ontwikkelaar en nadruk op Samen de stad maken met heldere kaders, ook waar de markt aan zet blijkt.

Marnixlaan 170 | 3552 HH Utrecht | www.huurders030.nl | [redacted] | KvK: 68001908

Als huurders(organisaties) willen wij bovendien inhoudelijk drie prioriteiten benoemen ;

1.Omvang sociale huisvesting; het Ontwerp noemt een percentage van 30% voor de sociale woningbouw. Dat betekent dat maar liefst 70% wordt overgelaten aan projectontwikkelaars en beleggers (met nauwelijks grip op de ontwikkeling voor gemeente, corporaties en toekomstige bewoners).

Gezien de 'nieuwe' woningnood (lange wachttijden, hoge prijzen koop, veel te hoge huren) is niet alleen een groter aandeel sociale huisvesting nodig, maar ook een heldere omschrijving van het begrip sociale woningbouw. Bij sociale woningbouw denken wij vooral aan een rol voor woningcorporaties. Het gaat ook om huren onder de aftoppingsgrenzen (kernvoorraad sociale huur) ; beneden de € 592, resp. € 635,-. Immers de kernvoorraad neemt in alle gemeentelijke plannen tot nu toe nog steeds af. Het is van belang dat in elke fase van planvorming een duidelijk wordt gemaakt welke bijdrage de plannen leveren aan de prestatieafspraken van de gemeente met corporaties en huurders.

2. We onderschrijven **het belang van gemeenschapsvoorzieningen** 'in de plint' en openbaar groen, maar willen daarvoor ook ruimte voor de toekomstige bewoners om deze ruimten(n) in te delen. We denken daarbij niet alleen aan voorzieningen voor zorg (naar nieuwe inzichten), kinderopvang en onderwijs. Maar ook aan nieuwe buurtinitiatieven gericht op ontmoeting en contact. Wat betreft de openbare ruimte is toegankelijkheid daarvan voor iedereen van groot belang. Daarbij vragen we ons wel af of die toegankelijkheid voldoende gewaarborgd is met het concept van gesloten bouwblokken met binnentuinen, zeker als u in grote dichtheden wilt bouwen. Zet het belang van goede en toegankelijke publieke ruimte dus zwaarder aan in de uitgangspunten en uitwerking.
Ga daarbij steeds uit van 'een levendige wijk', die over jaren de meest ideale invulling krijgt.

3. Duurzaamheid. We onderschrijven begrippen als 'circulair bouwen', 'fossielvrij' en 'milieuscores.' Bij duurzaamheid en een verantwoord klimaatbeleid gaat het niet alleen om technische of technologische oplossingen (hoe belangrijk ook), maar ook hier moet aansluiting komen tussen wat toekomstige bewoners zelf kunnen en willen bijdragen; bewoners willen ook op zelfgekozen manieren energiebehoefte kunnen terugdringen; zij willen gebruik maken van de duurzame energie rond en op woningen. Vervolgens kan de keuze voor een infrastructurele route worden gemaakt. Daarbij hoort niet nu al te kiezen voor 'all electric'.

Zoals aangegeven betreft onze eerste zorg vooral invloed op de verder ontwikkeling en concrete uitwerking van de plannen; met name de invloed daarop vanuit het perspectief van sociale woningbouw.
Wij stellen daarom voor dat er voor monitoring en sturing van de komende besluitvorming en uitwerking gemeentebestuur en gemeenteraad samenwerken met corporaties en huurders(organisaties) in een **Platform Sociale Huisvesting Merwedekanaalzone**.
Dit Platform dient tevens de inbreng in de jaarlijkse Prestatieafspraken te waarborgen.

Met vriendelijke groeten,
Huurders030, voor deze [redacted]

Marnixlaan 170 | 3552 HH Utrecht | www.huurders030.nl | secretaris@huurders030.nl | KvK: 68001908

Huurders 030

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

Gemeenteraad Utrecht
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

t.a.v. Ontwikkelorganisatie
dhr [redacted]

GEMEENTE UTRECHT

Ingekomen FLC d.d.
18 SEP 2017

ıgstbewijs afgifte documerit – balie post stadskantoor

ɔeschrijving van het document:

Reactie Huurders 030
omgev. visie MK2
gemeenteraad
Ontwikkelingsorganisatie
tav [redacted]

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

ı van inleveren (stempel)

ı afdeling voor adressering

ın receptiemedewerker

[redacted]

ıdtekening medewerker voor ontvangst

[redacted]

Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

[redacted]

Huurdersraad
Portaal Regio Utrecht

18 SEP 2017

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

Aan: Gemeenteraad Utrecht,
griffie.gemeenteraad@utrecht.nl
Postbus 16200,
3500 CE Utrecht,
Stadsplateau 1,
3521 AZ Utrecht.
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Omgevingsrecht,
dhr. [redacted]
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Utrecht, 11-9-2017.

Onderwerp: Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Geachte leden der gemeenteraad,

Inleiding
Deze brief gaat in op de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1: Ruimtelijke agenda en de ontwerp MER.

Geschiedenis
kijkend naar het geringe aantal bouwactiviteiten in de sociale sector in onze stad vragen wij ons regelmatig af hoe lang de gemeente Utrecht en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) de woningmarktregio Utrecht nog een "schaarstegebied" wil laten blijven. Het is immers van belang dat hier snel een eind aan komt. De Huurdersraad heeft de laatste jaren in het kader van de prestatieafspraken regelmatig gepleit voor de bouw van veel meer woningen voor met name mensen met een krappe beurs.

Ze heeft er ook voor gepleit om de voorraad sociale huurwoningen op peil te brengen. Volgens recente overzichten uit de prestatieafspraken was er sprake van een duidelijk tekort aan sociale huurwoningen (zo'n 4.000!). Doel is ervoor te zorgen dat in de lagere en middelste segmenten (1e segment t/m € 414,02; segment 2 € 414,02 t/m € 592,55 en segment 3 € 592,55 t/m € 635,05) er geen sprake meer is van een schaarstegebied in deze woningmarktregio. Dit is immers een kerntaak voor onder meer woningcorporaties en gemeenten

Huurdersraad
Portaal Regio Utrecht

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

Specifiek
Het exacte aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen is nog niet bekend. Wel is er een gebiedsgerichte afweging te verwachten. Dit met het oog op vernieuwing die een einde moet maken aan de al jaren slepende processen, waarbij partijen elkaar de schuld geven voor de ernstige stagnatie. De in het verleden vaak gehanteerde verhouding van 30% sociale huur- en 70% vrije sector en koopwoningen, zal de Utrechtse woningmarktregio niet kunnen ontworstelen van de ernstige schaarste. Met het oog op een goed en verantwoord meerjarenbeleid valt naar onze mening de komende jaren te kiezen voor de verhouding 37–40% sociale huur- en 63–60% vrije sector- en koopwoningen. Dit is nodig om weer te kunnen spreken van een ontspannen woningmarkt waar keuzevrijheid en het ontwikkelen van wooncarriere niet meer alleen maar begrijpelijke verlangens zijn maar ook de realiteit vormen voor die 410.000 inwoners die Utrecht in 2030 verwacht te krijgen.

Ook wat woningtypen betreft, is het overzicht zoek. Er zijn in Utrecht veel rijtjeswoningen en eengezinswoningen door het eenzijdig bouwen, maar andere woningtypen zijn met een loep te zoeken.

Verdichting en inbreiding kunnen ongewenste effecten opleveren: verkeersaantrekkende werking, luchtvervuiling, en filevorming. De "ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad" en "gezonde verstedelijking" kan teniet worden gedaan door verdichting en inbreiding van diverse woningen in het nu door kantoren, jaarbeurshallen en verkeersinvalwegen gedomineerde, en nu al sterk gemonitord, regelmatig vervuilde gebied westelijk van het spoor als het "Nieuwe Centrum". Inbreiding en verdichting kosten meer dan investering in uitleglocaties en gaan in tegen de uitkomst van referendum 1A: Open en groen in het centrumplan. Ook in de Merwedekanaalzone is de gemeente van plan om een "gezonde en levendige stadswijk te bouwen". "Diversiteit in hoog en laagbouw" is ook een aandachtspunt en passend bij diverse woningtypen. Complexen met gestapelde bouw bieden met hun liften en gelijksvloersheid bijvoorbeeld kansen aan mensen die slecht ter been zijn en natuurlijk moeten ook groepswonen en nul-op-de-meter woningen volop een kans krijgen.

Een buurtcentrum zou een van die voorzieningen kunnen zijn, maar dan een en op maat voor de grotere buurt.

Mocht in de Merwedekanaalzone het accent komen te liggen op huurwoningen in de hoogste, gereguleerde en de geliberaliseerde segmenten (de segmenten 4 (€ 635,05 - € 710,68) en 5 (€ 710,68 - € 950,00)), dan leidt naar onze mening niet tot een ontspannen woningmarkt met keuzevrijheid. Betaalbaarheid is nu al een groot probleem voor 18.000 Utrechters (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven[1] en een beroep

[1] 21.186 huishoudens, 40.486 inwoners

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

doen schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben[2], tevens bij de voedselbanken in de rij staan.

Besluitvorming verdient het betere doel: het volk te huisvesten. Gezien de omvang van investeringen om niet meer schaarstegebied te zijn, is efficiënt investeren van belang; dus niet in middeldure huurwoningen. De grote vraag (zo is de Huurdersraad meegedeeld) is naar betaalbare 1-2 persoons woningen, dus kleine (2-3 kamer) huurwoningen in de segmenten 1 en 2 en een klein deel in segment 3. Die 1-2 persoonsappartementen zijn niet alleen voor starters maar zijn extra te bouwen voor ouderen, die daarna uit hun eengezinswoning kunnen en deze beschikbaar komt; het moderne wooncarriere denken.

Slot

De Huurdersraad verzoekt grondige herziening en verbetering van het krap gemaakte besluitvormingsproces. Een constructief, innovatief overleg in de komende periode is gewenst met de raad, college, huurdersorganisaties en de STUW. Wij denken met name aan de aanstelling van een (stedelijke en bestuurlijke) Taskforce Sociale Woningbouw die de realisatie van sociale woningen kan versnellen. Wij zien uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[2] 14.000 Utrechters met een problematische schuld, 20.000 met een serieus risico hierop

Zienswijze Omgevingsvisie/
MER Merwedekanaalzone

Ingekomen PLC d.d.
18 SEP 2017

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

Aan: Gemeenteraad Utrecht,
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Omgevingsrecht,
dhr. P. (Peter) H. Meijer,
Postbus 16200, 3500 CE UTRECHT (U).
Stadsplateau 1, 3521 AZ UTRECHT (U).

Huurdersraad
Portaal Regio Utrecht

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

GEMEENTE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

angstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

e beschrijving van het document:

Eerste zienswijze op Omgevingsvisie Wijziekaart en MER.

um van inleveren (stempel)	
um afdeling voor adressering	Gemeenteraad Utrecht t.a.v. Ontwikkelorganisatie Binnenstad, Omgevingsrecht, t.a.v. dhr. P.H. Meijer
am receptiemedewerker	[redacted]
andtekening medewerker voor ontvangst	[redacted]

[redacted] tueel)

STUW

Stichting Utrechtse Woningcorporaties

Postbus 24082, 3502 MB Utrecht
Telefoon: 030 – [redacted]
Inschr. K.v.K.: [redacted]

18 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Utrecht, 14 september 2017
Ons kenmerk: 2017-10/JvB
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW
Contactpersoon: [redacted]

Geachte heer/mevrouw,

Via deze zienswijze wil de STUW namens de Utrechtse corporaties Portaal, Bo-Ex, SSH en Mitros een reactie geven op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

- We zijn erg te spreken over de ambities inzake de kwaliteit van het leefmilieu en de woningen en het duurzame karakter hiervan. Deze sluiten aan bij onze eigen ambities en ook de gemeenschappelijke doelen die wij hebben vastgelegd met de gemeente Utrecht in de huidige en komende prestatieafspraken. Via bijgevoegde presentatie hebben we dit ook gedeeld met het eigenarencollectief van deelgebied 5 op 4 september jl.
- We zijn niet alleen enthousiast over de visie, maar ook de mogelijkheid om 30% sociale huur te bouwen. Erg nodig gezien de krapte op de sociale huurmarkt en groei van de stad.
- We hebben de mogelijkheid als STUW corporaties om te investeren waardoor een terugvalscenario naar 20% sociale huur niet nodig is.
- We raden aan om op te nemen in de omgevingsvisie dat de sociale huur door een toegelaten instelling wordt gerealiseerd. Een toegelaten instelling biedt meerwaarde vanwege de extra kwaliteit van de sociale huur die wordt gerealiseerd, de blijvende betrokkenheid met de wijk en de inspanningen op het gebied van leefbaarheid.

Wij willen onze verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk en vragen u als raad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen.

Met veel belangstelling wachten wij de definitieve omgevingsvisie af en wensen wij de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
Namens STUW

[redacted]

We staan klaar!

- Mitros, Portaal, BO-EX en SSH willen investeren in de 30% sociale huurwoningen in de Merwedekanaalzone

- We willen samenwerken aan een nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk

STUW

Waarom woningcorporaties?

We doen iets extra's

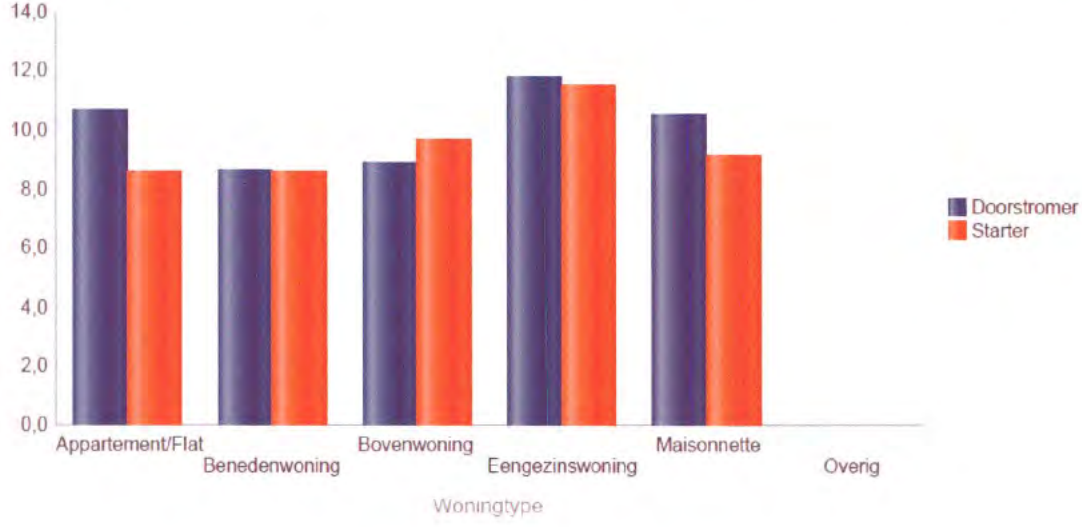
- we hebben een visie op de ongedeelde stad
- betaalbaar en van goede kwaliteit
- extra inspanning duurzaamheid
- we innoveren
- juist voor de lage inkomens en bijzondere doelgroepen
- we blijven in de wijken
- we zijn een partner in de stad



Is het ook nodig?

- Starters wachten 8 jaar op een appartement
- Bijna de helft van onze huurders wil graag verhuizen
- We verwachten 4.000 sociale huurwoningen tekort in 2020
- De stad Utrecht groeit tot 410.000 in 2030

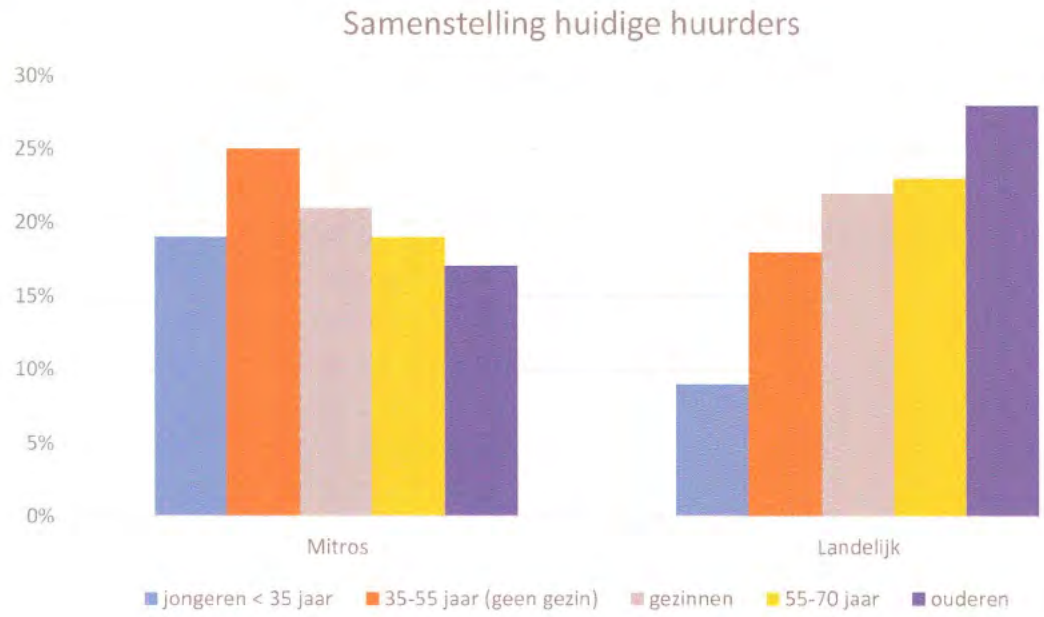
Figuur 1: Gemiddelde wachttijd op een sociale huurwoning (medio 2016-medio 2017) stad Utrecht



STUW

Wie wonen in een sociale huurwoning?

- Opvallend veel jongeren
- Minder ouderen, maar wel steeds meer
- Vergeet de gezinnen niet
- Andere doelgroepen zoals beschut wonen



STUW

Wat vinden we van de plannen?

- We zijn enthousiast
- Karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens en bedrijven
- Gezonde en duurzame wijk
- Hoogstedelijk met een duidelijke structuur



STUW

Menging in bouwblokken

- 19 blokken met daarbinnen verspreid liggende gebouwen met 40, danwel 80 sociale eenheden, zorgt voor goede spreiding in relatie tot de dichtheid



Met een gemengd sociaal programma

- 40% jongeren (40 à 50 m2 gbo)
- 40% voor doorstromers en ouderen (60 à 70 m2 gbo)
- 20% voor gezinnen (75 à 85 m2 gbo)
- Verdeling afhankelijk van visie per blok



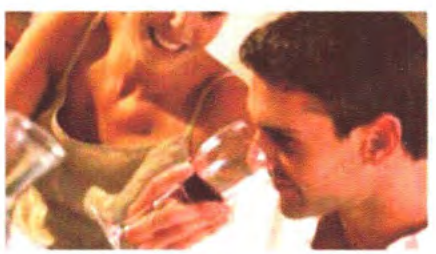


Doelgroep	1 pp, starters, jong, stedelijk	1 & 2 pp, doorstromers, 65+	gezinnen (stedelijk, traditioneel, multicultureel)
Wensen	snel beschikbaar, goedkoop, voorzieningen, uitstraling, levendigheid	comfort, ruimte, voorzieningen, toegankelijkheid	ruimte, buiten, comfort
Type woning	klein appartement 2k, 40 - 50 m2	Appartement 3k, 60-70 m2	ruim appartement 4k, 75 - 85m2

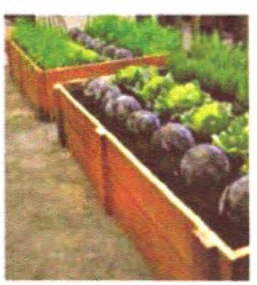
Welke doelgroepen passen bij MWKZ5?

2 Optimistische Junior
Jong alleenstaand of samenwonend huishouden tussen 25 en 35 jaar. Vaak hoogopgeleid. Belangstelling voor duurzaamheid, sociaal en online. Belangstelling voor wooncarrière, maar die moet wel betaalbaar zijn, want het inkomen is laag. Mogelijk een kinderwens. Extrovert en creatief. Postmodern. Duurzaam. Hoogopgeleid. Gemaksgericht.

Beeldimpressie





STUW

Wie passen bij MWKZ5?

7 Ambassadeur Senior

Buurtgerichte senioren huishouden tussen 55 en 70 jaar. Modaal inkomen of daaronder. Actief in buurt en kerk. Erg op huis gericht. Aandacht voor gezondheid. Lage woonlasten, maar heeft meestal geen gelijkvloerse en kleine woning. Persoonlijk contact. Warm en vrolijk; gezelligheid is belangrijk. Traditioneel. Terughoudend over duurzaamheid. Behoudend.

Beeldimpressie



STUW

Wie passen bij MWKZ5?

5 Traditioneel Gezin
Gezin met kinderen. Modaal inkomen. Gericht op buurt en (sport)vereniging. Sociaal. Gesteld op persoonlijk contact boven online contact. Streeft lage woonlasten na. Enige mate van belangstelling voor duurzaamheid. Traditionele waarden zijn belangrijk. In steden veelal met een Niet-Westerse allochtone achtergrond. Gemaksgericht. Multicultureel. Buurtgericht.

Beeldimpressie

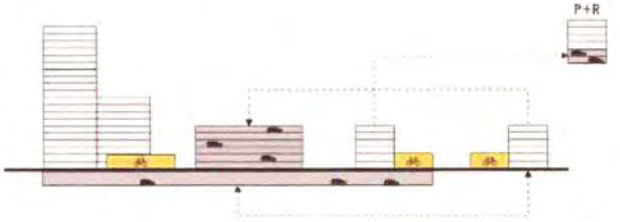


STUW

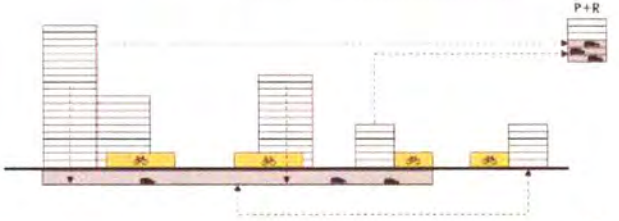
Lage parkeernorm

- Geen parkeerplaats, mogelijkheid tot huren
- We experimenteren met deelauto's
- Hoge stichtingskosten ondergronds parkeren
- Goede alternatieven, meer fietsparkeren

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



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



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



Parkeergarages als ventiel

STUW

Duurzaam

- (Bijna)-energie-neutraal
- Comfortabel en gezond voor onze huurders
- Lagere woonlasten
- Bijdrage klimaatneutrale stad
- Ervaringen met zonnepanelen, Nul-op-meter vanuit renovaties en nieuwbouw



t het toevoegen
kent in relatie tot



Plinten

- Levendige plinten dragen bij aan de leefbaarheid
- Onze focus ligt bij woningen en maatschappelijke functies
- Bijvoorbeeld een fietsenstalling op maaiveldniveau





STUW

Ontwikkelingsvorm

- Reguliere ontwikkeling en met klantenpanel ligt meest voor de hand
- Kleine appartementen bieden weinig ruimte voor co-creatie, wel voor keuzes keuken en badkamer.
- We zien vooral kansen voor co-creatie bij het inrichten van de binnenterreinen



STUW

We zien ook uitdagingen

- De zeer hoge dichtheden (FSI 3,4)
- Relatie plint en openbaar gebied
- Relatie openbaar en privé
- Fietsparkeren en openbare ruimte
- Parkeerdruk in omliggende wijken

STUW

Een paar projecten

- In 2016 heeft Mitros 41 sociale huurwoningen verworven in Zijdebalen, vlakbij de binnenstad

- Ook realiseert Mitros dit jaar 163 woningen in het oude verzorgingshuis De Lichtkring in Tuindorp

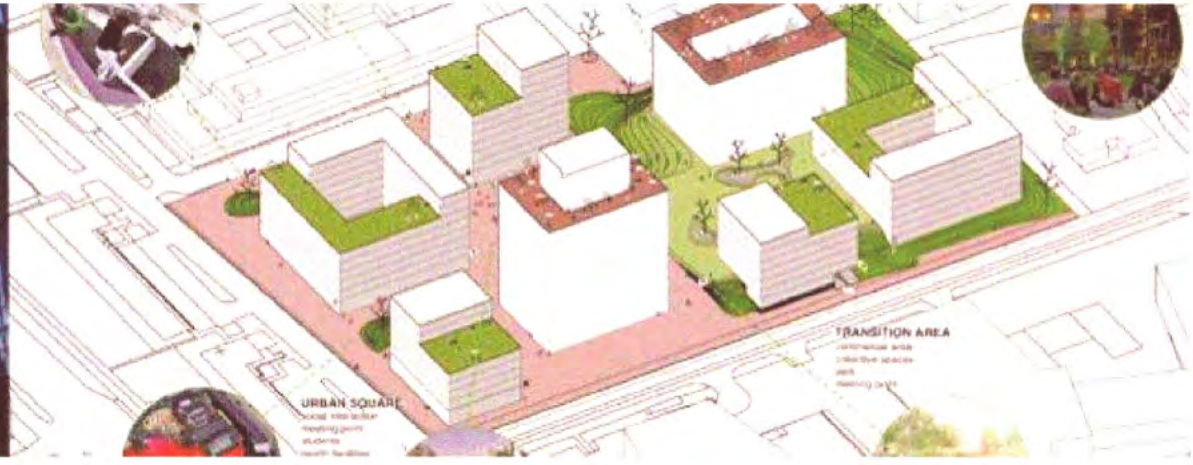




Een paar projecten

- In mei is SSH gestart met de ontwikkeling van "De Kwekerij" (voormalig KPN-terrein). Hier komen 750 kamers en studio's voor studenten en starters. Het project is in 2019 gereed.





Een paar projecten

- Bo-Ex gaat 93 energieneutrale sociale huurwoningen realiseren in Hoge Weide Leidsche Rijn. Het zijn 32 ééngezinswoningen en 61 appartementen. Daarvan zijn 20 appartementen voor cliënten van Lister.



Een paar projecten

- In 2017 start Portaal met de sloop/nieuwbouw van de Oudegeinlaan in Hoograven. 79 sociale huurappartementen en 35 eengezinswoningen worden hier in de eerste fase gebouwd.

- Dit jaar zijn de woningen op de Sint Maartensdreef na een renovatie zeer energiezuinig opgeleverd.





Een paar projecten

- In 2017 heeft Mitros 57 eengezinswoningen na sloop gebouwd in de Fruitbuurt

- In 2018 realiseren we 34 nul-op-meter woningen op het Veemarktterrein. Volgens het Triple 100-concept
  - 100% duurzaam
  - 100% goedkoop
  - 100% zeggenschap huurders





Een paar projecten

In het project Flat met Toekomst zijn door Mitros woningen energieneutraal gemaakt (nul-op-de-meter)

Woningen hebben geen gasaansluiting en draaien op zonnepanelen op het dak

Flat met Toekomst



STUW

Een paar projecten

- September 2016 opende Portaal Majella Wonen. In twee appartementengebouwen wonen nu sociaal kwetsbare mensen die dakloos zijn geweest samen met "dragende bewoners" met een grote sociale betrokkenheid.



STUW

Een paar projecten

Circa 500 tijdelijke zelfstandige studio's in een sociaal huisvestingsconcept voor:

- jongeren tussen de 23-27 jaar,
- statushouders
- mensen afkomstig uit maatschappelijke opvang.

Door Mitros en Portaal opgeleverd in 2017.



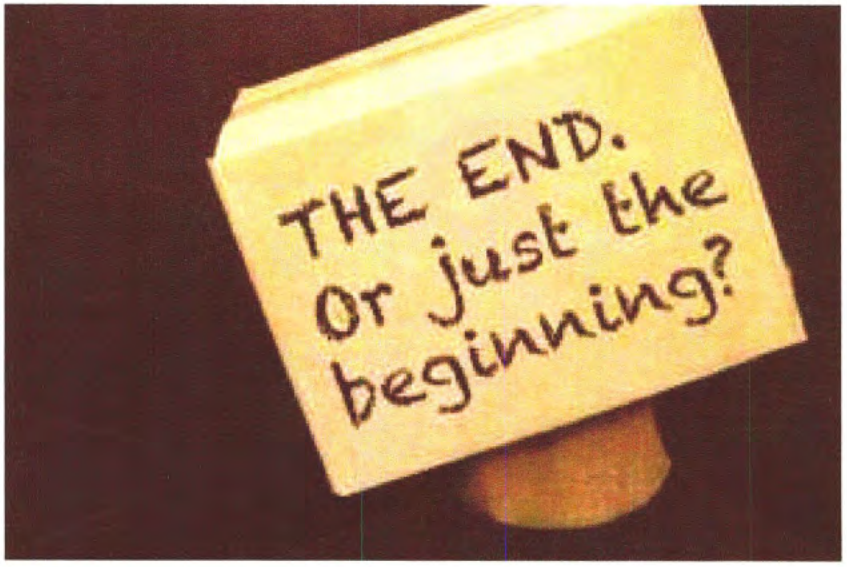


En.. we blijven in de MWKZ5!

- We blijven investeren in de leefbaarheid in de wijk
- We zijn een belangrijke partij in het signaleren van problemen
- We zorgen voor buurtbeheer en woonconsulenten
- Met de gemeente maken we jaarlijks afspraken over onze prestaties







STUW

mitros

Postbus 8217, 3503 RE Utrecht

www.mitros.nl

PostNL
Port Payé
Pays-Bas

14-9-2017

[redacted]

Ingekomen

18 SEP 2017

Zienswijze omgevingsvisie/
MER Merwede kanaalzone

namens STUW
Ruimtelijke en economische ontwikkeling.
gebiedsontwikkeling

[redacted]

spo Utrecht

Postadres
Postbus 9315
3506 GH Utrecht

Bezoekadres
Ortelliuslaan 871
3528 BE Utrecht

Telefoo[redacted]
info@sp[redacted]
www.spoutrecht.nl

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 13 september 2017

Betreft: Zienswijze onderwijshuisvesting in de Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

SPO Utrecht is de Stichting openbaar Primair Onderwijs Utrecht: de organisatie voor alle openbare scholen voor primair onderwijs in Utrecht. In 2016 telde SPO Utrecht 35 openbare scholen, waar ruim 1.100 personeelsleden het onderwijs voor circa 10.000 kinderen in de stad Utrecht verzorgden.
Het geven van goed onderwijs is de primaire taak van SPO Utrecht. Om dat te realiseren werken wij niet alleen veel samen met alle scholen, maar hechten wij ook veel waarde aan het partnerschap tussen schoolbesturen en gemeente. Immers, goede en voldoende huisvesting is een van de randvoorwaarden voor het geven van goed onderwijs.

Utrecht staat de komende jaren voor een forse uitdaging. De groei van de stad is prachtig maar levert ongetwijfeld ook knelpunten op. Bij de bouw van Leidsche Rijn hebben we geleerd dat een gedegen visie op stadsontwikkeling en realistische prognoses voor het aantal leerlingen van groot belang zijn.
Dat vereist niet alleen een visie die gedeeld wordt door alle partners, maar dat moet ook leiden tot voldoende investeringen op het gebied van huisvesting en ruimte voor die huisvesting.
Voor de SPO Utrecht zijn er een aantal zaken van belang:

1. **Voldoende ruimte voor primair onderwijs**
   Naar wij begrijpen gaat er veel huisvesting komen die vooral in de hoogte gebouwd gaat worden. Dat betekent een toenemende druk op de stad om in die wijken ook voldoende open ruimte te creëren. Openbare speelruimte rondom de scholen kan voor een deel in die vraag voorzien. Dat veronderstelt overigens wel, dat scholen niet in plinten van hoogbouw of op hogere verdiepingen kunnen worden gebouwd. Scholen horen niet in hoogbouw.
   Maar dat betekent een doordachte visie waarin de situering, de vorm en de grootte van het kavel maakt dat het niet alleen een veilige en plezierige plaats is voor kinderen om te spelen, maar wat ons betreft ook deel mag en kan uitmaken van de groenvoorziening in de dichtbebouwde wijk. Onze grootste zorg is dat er voldoende m2 wordt gerealiseerd voor primair onderwijs in dit uitgestrekte gebied.

2. **Plaatsing van onderwijskavels ten opzichte van de omliggende wijken.**
   Scholen moeten een centrale plaats innemen in een wijk. Dat zorgt ervoor dat de scholen ook echte wijkscholen worden. Situering aan de randen van de wijk levert vaak conflicten op met reeds bestaande scholen met plaatsingsproblemen en reizende ouders tot gevolg. Postcodebeleid en plaatsingsbeleid moeten eigenlijk een logisch gevolg zijn van de plek van de school en niet als regelgeving achteraf nodig.

3. **IKC en 0-18 school.**
   In de afgelopen maanden hebben wij ons samen met NUOVO en Kind & CO hard gemaakt voor een IKC voor 0 tot 18. Daarmee haal je de twee belangrijke keuzemomenten uit de onderwijsloopbaan voor kinderen en kun je onderwijs verzorgen waarbij de individuele leerlijn van kinderen leidend is i.p.v.. de vroegtijdige keuze voor schooltypen.
   Een IKC voor 0 tot 18 jaar heeft veel ruimte nodig. Ruimte die vaak in de bestaande stad niet meer beschikbaar is.
   Gezien de omvang van de wijk en het feit dat de wijk nog ontwikkeld moet worden denken wij dat het voor Utrecht een uitgelezen kans is een 0-18 school vorm te geven in de Merwedekanaalzone.

Wij beseffen dat bij het bouwen van een nieuwe wijk veel partijen betrokken zijn die vaak eigen en gedeelde belangen hebben.
Wij zijn graag bereid met Gemeente en anderen in overleg te gaan om met elkaar te zorgen dat dit een prachtige wijk wordt.
Indien u nog nadere toelichting wilt, zijn wij uiteraard graag bereid hierover met u in gesprek te gaan.



Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: dinsdag 12 september 2017 21:50:23
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Geachte gemeenteraad,

bijgevoegd onze zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 11 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Cc: [redacted]
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 17:27:32
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Beste meneer/mevrouw,

Bij deze onze zienswijze t.a.v. de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Cc: [redacted]
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 16:59:00
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal [redacted]

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ons gezin van vier, bewoont een van de historische schepen in de Veilinghaven en heeft om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 21:06:57
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Geachte gemeenteraad,

bijgevoegd onze zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van Vereniging van Eigenaren Veilinghaven

[redacted]

Vereniging van Eigenaren Veilinghaven
[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij - het bestuur van de VvE - zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van Vereniging van Eigenaren Veilinghaven

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 17:12:24
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal [redacted]
Zienswijze MER [redacted]

Geachte heer/mevrouw,

Graag willen we hierbij reageren op de plannen voor het MER Merwedekanaal project, met name het plaatsen van verscheidene bruggen over het Merwedekanaal.

In de bijlage vindt u **twee** exemplaren namens **twee** verschillende eigenaren van een ligplaats in de Veilinghaven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 17:12:24
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal [redacted] pdf
Zienswijze MER [redacted] 48.pdf

Geachte heer/mevrouw,

Graag willen we hierbij reageren op de plannen voor het MER Merwedekanaal project, met name het plaatsen van verscheidene bruggen over het Merwedekanaal.

In de bijlage vindt u **twee** exemplaren namens **twee** verschillende eigenaren van een ligplaats in de Veilinghaven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Gebiedsontwikkeling-JZ
Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER
Datum: donderdag 14 september 2017 11:16:28
Bijlagen: merwedekanaalzone.docx

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406, 3503 RK, Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [redacted]

E-mail [redacted]

Internet www.utrecht.nl/bestemmingsplannen

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: [redacted]
[redacted] 13 september 2017 14:34
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

tkn

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: SecretariaatJansen
Verzonden: woensdag 13 september 2017 13:55
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

Dag [redacted],

Hier weer een zienswijze.

Ik ga ervan uit dat deze bij één van de secretariaten Ruimte worden ingeboekt in zaaksysteem.

Groet,[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 12:46
Aan: Jansen, Paulus
Onderwerp: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

Beste Paulus,

Hierbij onze reactie op de plannen aan de Merwedekanaalzone, zoals we die ook aan de Gemeenteraad gestuurd hebben.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**

Geachte dames en heren van de Gemeenteraad,

Ik heb met belangstelling de visie bekeken , de inspiratieavond bezocht en deelgenomen aan stadsgesprekken. Als woonbootbewoner in deelgebied 5 hebben de plannen voor de Merwedekanaalzone direct invloed op mijn woongenot en ik volg de ontwikkelingen dan ook op de voet. Dat in dit gebied gebouwd gaat worden vind ik een logische keuze en kan ik alleen maar toejuichen, het wordt nu niet optimaal gebruikt.

In eerste instantie was ik erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Prachtige plaatjes, nostalgisch hier en daar.

Gaandeweg krijg ik een steeds beklemmender gevoel bij het hele project. Ik vraag me af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht.

Op de plaatjes van de Merwedekanaalzone in de visie (Marco Broekman) is nauwelijks een fiets of auto te zien. Dat ziet er wel heel aantrekkelijk uit, maar ik vind het een vertekend beeld geven. Evenals het feit dat er geen woonboten zijn ingetekend en de bebouwing er totaal anders uitziet dan hoe het in werkelijkheid er uit zal gaan zien.

Ik heb sterk mijn vraagtekens bij de volgende zaken:

- Ik maak me ernstig zorgen over de 3 ingetekende loop/fietsbruggen tussen de al bestaande Balije-en Socratesbrug. In het eerste concept staat 1 extra brug ingetekend; nu zijn het er plotseling 3.
  - Wat gebeurt er met de woonboten die daar ter plekke of net naast liggen? Je kunt geen brug boven je dak hebben en er net naast liggen is ook geen pretje (geluidsoverlast, inkijk, veiligheid). Wij wonen al bijna 30 jaar met veel plezier op deze plek, onze kinderen zijn er geboren, wij voelen ons verbonden met deze wijk. De gemeente kan ons toch niet zomaar wegslepen, alsof het om een vervoermiddel gaat?

- In hoeverre gaan de bruggen gebruikt worden door nieuwe bewoners van de overkant om de auto in Rivierenwijk te parkeren en zelf te voet naar de Merwedekanaalzone te wandelen? Hoeveel parkeeroverlast gaat dit aan onze kant van het kanaal geven?

- De grond is voor een deel in het bezit van 5 particuliere eigenaren, waaronder 3 beleggers. Zij zullen geen ander belang hebben dan financieel zo gunstig mogelijk handelen. Dus zoveel mogelijk dure woningen bouwen. Hoe realiseer je dan als gemeente 30% sociale woningbouw, en hoogwaardige openbare ruimte en groen, zoals in de visie is uitgesproken?

- Ik begrijp dat de stad Utrecht moet uitbreiden; veel mensen willen hier wonen en werken. Maar waar ligt de grens van wat de gemeenteraad wenselijk vindt? Wat is de impact van dit megalomane idee aan het Merwedekanaal? Vooral deelgebied 5 zal een enorme dichtheid krijgen.
  Is 6000 woningen op zo'n 15 ha niet buiten alle proporties? Dat zijn 400 woningen per hectare!! Dat zijn onvoorstelbaar veel wooneenheden.
  Het huidige plan is niet in overeenstemming met het idee van sociaal leefmilieu met veel groen. Het is toch ook de bedoeling dat het aangenaam blijft om in de stad te wonen?

- Ik ben blij dat de hoogste hoogbouw (23 verdiepingen) aan de Europalaanzijde komt, maar ook aan de Merwedekanaalzijde zal nog een flinke wand aan hoogbouw moeten ontstaan om het geplande aantal woningen te realiseren. Vooral het middelste gedeelte van deelgebied 5 zal volgebouwd worden, want daar staan geen historische gebouwen of creatieve gebruikerspanden (Vechtclub XL, Alchemist, e.d.). En dat is precies het stuk waar wij tegenover wonen. In de visie staat: " 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen". Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is minder dan 23, maar altijd nog 35 meter hoog!! (nu: max 10 meter). Dit betekent voor ons dat we al het uitzicht kwijt zijn, geen zonlicht meer zullen krijgen vanuit de westkant (jammer van de zonnepanelen....) en minder privacy.
  Ter vergelijking: de gebouwen Lux en Pax hebben beide 9 verdiepingen, zijn dus ruim 30 meter hoog; City Campus Max heeft een kleine toren van 15 verdiepingen, ruim 50 meter hoog; en twee hoge torens van 22 verdiepingen, zo'n 80 meter hoog!!
  De bebouwing aan de Europalaanzijde zal dus met 23 verdiepingen ongeveer zo hoog worden als de hoogste torens van het Max gebouw, de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde in het ergste geval even hoog als Lux en Pax.

  Ik ben geen stedenbouwkundige, maar ik kan me voorstellen dat ook alle huizen in Rivierenwijk ten westen van de Rijnlaan vanaf 14.00 'smiddags volledig in de schaduw komen te liggen vanwege de hoogbouw in de Merwedekanaalzone.
  Ik mag hopen dat de plannen mbt het aantal woningen bijgesteld worden en de bebouwing aan de kanaalzijde niet hoger wordt dan 4 tot 6 woonlagen, met daar tussendoor openingen met groenstroken. Dan blijft het ook voor ons leefbaar.


City Campus Max


Pax en Lux

- We zullen 15 tot 20 jaar last hebben van bouwwerkzaamheden, zeker als de materialen over het kanaal aangevoerd gaan worden. Dat is een behoorlijk lange tijd. Hoe gaat de overlast tot een minimum beperkt worden?

In afwachting van uw antwoord,

[redacted]

zienswijze omgevingsvisie/MER Nieuwe Hanzeal zone



de gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: [redacted]
Aan: Gebiedsontwikkeling-JZ
Onderwerp: FW: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)
Datum: donderdag 14 september 2017 11:16:43
Bijlagen: Reactie Omgevinggsvisie en MER Merwedekanaalzone.pdf

---

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406
Bezoekadres Stadsplateau 1
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]
Internet www.utrecht.nl
Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 14:32
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

tkn

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1, Utrecht
Telefoon [redacted]
Internet www.utrecht.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 14:05
Aan: [redacted] Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 9:35
Aan: [redacted] Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Beste [redacted]

Naast dat ik deze brief via de post heb verzonden naar de gemeenteraad.
Wil ik het u ook via deze weg toezenden.

Hartelijke groeten,

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

[redacted]

Utrecht, 10 september 2017

[redacted]

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**
Betreft deelgebied 5.

Beste dames/heren,

Na de laatste inloopavond was ik erg onder de indruk (positief en negatief) van uw plannen. Er is steeds meer duidelijkheid en het krijgt allemaal steeds meer vorm.

Graag wil ik eerst even vertellen waar ik woon. Ik woon aan de Kanaalweg 20, een 2 onder 1 kapwoning. Deze woningen zijn bijna 90 jaar oud en mijn overgrootouders hebben deze woningen laten bouwen.
Mijn tuin lig langs mijn huis en uiteindelijk achter het huis op het zuiden. Ik heb geen enkele inkijk van de kantoren in mijn tuin en begane grond,waar ik op dit moment woon.
Ik hou van tuinieren en zit dan ook met mijn handen in de tuin als de lente begint tot en met de herfst. Buiten eten, als er al enig een zonnetje is en aangenaam warm is.

Oké, bewoners van het Max-gebouw zouden wel in mijn tuin kunnen kijken, maar dit is gelukkig zo ver weg dat ze werkelijk een verrekijker moeten gebruiken om te zien waar ik mee bezig ben. Omdat er altijd licht is in mijn tuin heb ik de tuin tot een mooie bloemen oase kunnen maken waar ik enorm van geniet. Ik woon op een geweldige locatie, waar het rustig is en ik enorm veel leefplezier heb. Doordeweeks komen er alleen maar werknemers van de kantoren en in de avonden en weekenden is het totale rust, behalve het geweldige geluid van de roeiers.
De woning is enorm goed te bereiken voor mijn klanten, aangezien ik een (kinder) coachbedrijf aan huis heb.

Sinds een paar jaar geleden ben ik begonnen met het verbouwen van mijn huis. Het huis is te groot voor mezelf en ik wil een gedeelte van de eerste verdieping en de zolder daarom gaan verhuren. Omdat ik grotendeels alles zelf doe, is de verbouwing nog niet klaar. De planning is dat volgend jaar de eerste huurders erin zouden kunnen.

Tot mijn grote verbazing kreeg ik te horen van één van uw medewerkers, tijdens de laatste inloopavond, dat de buurman van Kanaalweg 22 toestemming heeft gekregen om een appartementen complex te bouwen ipv de kantoren wat er nu in zit. Helaas heb ik en mijn buren van Kanaalweg 21, dit nooit geweten en dit zal betekenen dat we vanuit de rechterkant nog meer inkijk krijgen in onze tuin, dus minder privacy.

Ik heb al die jaren begrepen dat er hoogbouw gaat komen langs de Europalaan. Er is een kans dat mijn privacy al wat minder zou zijn, maar ik maakte me hier niet zo veel zorgen over. Ik begrijp dat jullie daar willen bouwen en omdat ik in een stad woon begrijp ik ook dat bepaalde aanzichten zullen veranderen. Het is in mijn ogen een goed plan dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden bebouwd en met veel groen, zoals jullie willen, kan het een prachtige gedeelte worden voor huurders en kopers.

Alleen ik ben erg geschrokken van de andere plannen. De plannen van het bedrijventerrein. Ik ben er nooit vanuit gegaan dat dit bedrijventerrein met de bouwplannen is meegenomen. Dat er zelfs, in mijn ogen, hoogbouw komt te staan, naast en achter mijn huis. Tijdens de inloopavond kreeg ik te horen van Jurjen van Keulen en Marco Broekman dat er gebouwen zullen staan van minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen. Dit zijn ook in de stukken op internet te vinden.
Deze bebouwing zou naast en achter de bestaande woningen gerealiseerd worden. Dit zal betekenen dat we geheel van links, achter en recht zullen worden ingesloten met woningen/appartementen. (woningen 20 en 21 en de andere bestaande woningen.)

Tijdens de inloopavond en in de stukken op internet is aangegeven dat de gemeente de cultuurhistorische gebouwen in ere willen houden, dat is fijn om te horen en te lezen.
Mijn mening van in ere houden, is niet rondom hoogbouw (4 tot 8 verdiepingen.) creëren.
In ere houden betekent voor mij, deze woningen de ruimte te geven en eruit te laten springen door rondom in groen/natuur te zetten.

Ik heb dit huis onder andere gekocht voor de ligging, locatie, privacy, de rust, de gehele dag zon /licht in de tuin en de heerlijke oase rond het huis. Kortom het is een geweldige locatie waar ik met enorm veel plezier woon.

Waar ik me zorgen om maak en hierdoor niet akkoord ga met de huidige plannen van het *bedrijventerrein* zijn:

- Geen tot weinig zon/licht in de tuin en woning door de komende bebouwing rondom het huis.
- Mijn privacy; doordat de bewoners vanuit hun raam direct in de tuin en woning kunnen kijken, van een korte afstand.
- Mijn woongenot, het idee al dat ik tegen 4 a 8 hoge verdiepingen aankijk vanuit mijn woonkamer/tuin, maakt mij erg verdrietig.
- De tuin, de bloemen en planten zullen minder zon / licht krijgen die ze nodig hebben en ik zal minder of geen gebruik maken van de tuin.
- Bereikbaarheid zal moeilijker zijn voor mijn klanten met een auto. Dit kan de klanten afschrikken en niet bij mij een afspraak maken en ik hierdoor inkomsten zal verliezen.
- Bouwput, het is onbekend hoe lang het zal duren om het gehele terrein woonklaar te maken. Welk lawaai gaat het produceren, ben ik in staat door het lawaai om mijn werk te kunnen blijven uitoefenen.
  Blijft het huis in dezelfde staat of zullen de bestaande huizen schade krijgen van het dichtbij bouwen etc. etc.
- Graag wil ik mijn woning gedeelte verhuren. Men zal niet of minder gaan huren als de woning in een 'bouwput' staat en hier veel overlast van kan komen. Tevens zal de bereikbaarheid veranderen. Ik zal hierdoor minder huurinkomsten kunnen krijgen.
- Waarde van mijn woning; de gehele omgeving van de woning zal veranderen., de privacy etc. Mocht ik de woning tijdens het realiseren van uw plannen te willen verkopen of erna, is de kans groot dat de waarde van het huis minder is dan op dit moment.

Ik wil u graag voorstellen om op het bedrijventerrein laagbouw te creëren. (zelfde hoogte als mijn woning en van mijn andere directe buren) Zo zal de uitzicht voor mijn woonboot-buren redelijk hetzelfde blijven en zal het woongenot van de bewoners die in deelgebeid 5 wonen veel beter zijn dan de plannen die er op dit moment zijn.
In het plan staat dat er veel groen/natuur zal komen. Het zou mooi zijn om een strook rondom de bestaande woningen in dit gebied aan te leggen met oa (hoge) bomen.
Beide om de bestaande woningen zoveel mogelijk hun karakteristieke waarde te behouden en mogelijk het woongenot toch redelijk te kunnen behouden.

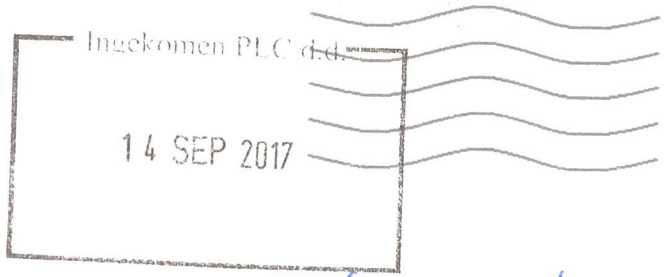
Omdat ik het gevoel heb dat er niet tot weinig rekening is gehouden met de bestaande woningbouw, wil ik u graag uitnodigen om de situatie van mijn woning en van mijn buren te bekijken. Ik wil u de ligging van de tuin laten zien en het stukje oase die er is. Neem gerust contact met me op om een afspraak te make.

Tot slot heb ik nog een paar vragen:
Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.
Vraag 1: Wat houdt dit in?
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?
Vraag 3: Hoe groot is het belang voor de gemeente om cultuurhistorische gebouwen en de omgeving / het aanzicht hiervan te behouden ?

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet

[redacted]





de Gemeenteraad van
Utrecht Ontw. org. Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

(Reactie omgevingsvisie/MER MERWEDEKANAALZONE)



Van:	[redacted]
Aan:	Griffie Gemeenteraad
Cc:	[redacted]
Onderwerp:	zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum:	woensdag 13 september 2017 12:22:57
Bijlagen:	Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Geacht heer, mevrouw,

Bijgaand mijn brief in de bijlage, in afwachting op uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

[redacted]
HEAD/Controller

Stichting De Tussenvoorziening
Wittevrouwenkade 6, 3512 CR Utrecht
T [redacted]
M [redacted]
F [redacted]
E [redacted]
Werkdagen:
Maandag, dinsdag, woensdagochtend, donderdagochtend en vrijdag

THINK GREEN: KEEP IT ON THE SCREEN -
Please consider the environment before printing this e-mail message

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ik ben bewoner van een van de historische schepen in de Veilinghaven en heb om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Mij is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop wil ik graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Ik verzoek u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Ik ben graag bereid om mijn zienswijze nader toe te lichten, mijn contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 12:28:59
Bijlagen: Brief MER Merwedekanaal [redacted] docx

Ls,

bijgevoegd vind u mijn zienswijze tbv omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van één van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie en de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis (tbv de ligplaatsvergunning) vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Varen is voor deze Varende Monumenten noodzakelijk om ze te laten bestaan. Een stilliggend schip zal verwaarlozen en na verloop van tijd op houden te bestaan.

Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door tunnels, hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden.

Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen etc. vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal. (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf) Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal.

Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 12:50:49
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Geachte gemeente,
Ik maak gebruik van mijn recht om te reageren op uw plannen omtrend de Merwede kanaalzone.
Hierbij mijn commentaar op de MER Merdwedekanaal.

[redacted]

Virusvrij. www.avg.com

[redacted]

Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ik ben bewoner van een hystorisch schip in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Er is het voornemen tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad; [redacted]
Onderwerp: Zienswijze Omgevingsvisie MER Merwedekanaalzone - K. Sars en N. van der Wal
Datum: dinsdag 12 september 2017 22:04:25
Bijlagen: [redacted]

Geachte mevrouw, mijnheer,

In overleg met mevrouw Molenaar van uw griffie sturen wij u onze zienswijze op de Omgevingsvisie MER Merwedekanaalzone.

Wilt u deze verder leiden?

Bij voorbaat dank en vriendelijke groeten,

[redacted]

Deze e-mail is gecontroleerd op virussen door AVG.
http://www.avg.com

[redacted]

Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van één van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie en de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen etc. vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal. (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf) Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad; Merwedekanaalzone Utrecht
Onderwerp: Brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone
Datum: dinsdag 12 september 2017 22:18:13
Bijlagen: Brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.pdf

---

Aan: Gemeenteraad Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
[redacted]

Geachte [redacted]
Geachte leden van de raad,

Bij deze de eerste zienswijze op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1: Ruimtelijke Agenda en de MER. Als bijlage de brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Gebeld vandaag om 12.03 uur naar het loket BWO en nadat de medewerkster de stukken erbij gepakt had, kon ook per e-mail gereageerd worden. Adresgegevens staan in de bijlage.

Groet van,
Huurdersraad Portaal regio Utrecht,

[redacted]
(werkgroep Stedelijk beleid)

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

Aan: Gemeenteraad Utrecht,
griffie.gemeenteraad@utrecht.nl
Postbus 16200,
3500 CE Utrecht,
Stadsplateau 1,
3521 AZ Utrecht.
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Omgevingsrecht,
[redacted]
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Utrecht, 11-9-2017.

Onderwerp: Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Geachte leden der gemeenteraad,

Inleiding

[redacted] in op de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1: Ruimtelijke [redacted]ntwerp MER.

Geschiedenis

kijkend naar het geringe aantal bouwactiviteiten in de sociale sector in onze stad vragen wij ons regelmatig af hoe lang de gemeente Utrecht en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) de woningmarktregio Utrecht nog een "schaarstegebied" wil laten blijven. Het is immers van belang dat hier snel een eind aan komt. De Huurdersraad heeft de laatste jaren in het kader van de prestatieafspraken regelmatig gepleit voor de bouw van veel meer woningen voor met name mensen met een krappe beurs.

Ze heeft er ook voor gepleit om de voorraad sociale huurwoningen op peil te brengen. Volgens recente overzichten uit de prestatieafspraken was er sprake van een duidelijk tekort aan sociale huurwoningen (zo'n 4.000!). Doel is ervoor te zorgen dat in de lagere en middelste segmenten (1e segment t/m € 414,02; segment 2 € 414,02 t/m € 592,55 en segment 3 € 592,55 t/m € 635,05) er geen sprake meer is van een schaarstegebied in deze woningmarktregio. Dit is immers een kerntaak voor onder meer woningcorporaties en gemeenten

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

Specifiek

Het exacte aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen is nog niet bekend. Wel is er een gebiedsgerichte afweging te verwachten. Dit met het oog op vernieuwing die een einde moet maken aan de al jaren slepende processen, waarbij partijen elkaar de schuld geven voor de ernstige stagnatie. De in het verleden vaak gehanteerde verhouding van 30% sociale huur- en 70% vrije sector en koopwoningen, zal de Utrechtse woningmarktregio niet kunnen ontworstelen van de ernstige schaarste. Met het oog op een goed en verantwoord meerjarenbeleid valt naar onze mening de komende jaren te kiezen voor de verhouding 37–40% sociale [redacted]ector- en koopwoningen. Dit is nodig om weer te kunnen spreken van een ontspannen woningmarkt waar keuzevrijheid en het ontwikkelen van wooncarriere niet meer alleen maar begrijpelijke verlangens zijn maar ook de realiteit vormen voor die 410.000 inwoners die Utrecht in 2030 verwacht te krijgen.

Ook wat woningtypen betreft, is het overzicht zoek. Er zijn in Utrecht veel rijtjeswoningen en eengezinswoningen door het eenzijdig bouwen, maar andere woningtypen zijn met een loep te zoeken.

Verdichting en inbreiding kunnen ongewenste effecten opleveren: verkeersaantrekkende werking, luchtvervuiling, en filevorming. De “ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad” en “gezonde verstedelijking” kan teniet worden gedaan door verdichting en inbreiding van diverse woningen in het nu door kantoren, jaarbeurshallen en verkeersinvalwegen gedomineerde, en nu al sterk gemonitord, regelmatig vervuilde gebied westelijk van het spoor als het “Nieuwe Centrum”. Inbreiding en verdichting kosten meer dan [redacted]itleglocaties en gaan in tegen de uitkomst van referendum 1A: Open en groen [redacted]plan. Ook in de Merwedekanaalzone is de gemeente van plan om een “gezonde en levendige stadswijk te bouwen”. “Diversiteit in hoog en laagbouw” is ook een aandachtspunt en passend bij diverse woningtypen. Complexen met gestapelde bouw bieden met hun liften en gelijksvloersheid bijvoorbeeld kansen aan mensen die slecht ter been zijn en natuurlijk moeten ook groepswonen en nul-op-de-meter woningen volop een kans krijgen.

Een buurtcentrum zou een van die voorzieningen kunnen zijn, maar dan een en op maat voor de grotere buurt.

Mocht in de Merwedekanaalzone het accent komen te liggen op huurwoningen in de hoogste, gereguleerde en de geliberaliseerde segmenten (de segmenten 4 (€ 635,05 - € 710,68) en 5 (€ 710,68 - € 950,00)), dan leidt naar onze mening niet tot een ontspannen woningmarkt met keuzevrijheid. Betaalbaarheid is nu al een groot probleem voor 18.000 Utrechters (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven[1] en een beroep

[1] 21.186 huishoudens, 40.486 inwoners

Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht
info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl

doen schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben[2], tevens bij de voedselbanken in de rij staan.

Besluitvorming verdient het betere doel: het volk te huisvesten. Gezien de omvang van investeringen om niet meer schaarstegebied te zijn, is efficiënt investeren van belang; dus niet in middeldure huurwoningen. De grote vraag (zo is de Huurdersraad meegedeeld) is naar betaalbare 1-2 persoons woningen, dus kleine (2-3 kamer) huurwoningen in de segmenten 1 en 2 en een klein deel in segment 3. Die 1-2 persoonsappartementen zijn niet alleen voor starters maar [redacted] voor ouderen, die daarna uit hun eengezinswoning kunnen en deze beschikbaar komt; het moderne wooncarriere denken.

Slot

De Huurdersraad verzoekt grondige herziening en verbetering van het krap gemaakte besluitvormingsproces. Een constructief, innovatief overleg in de komende periode is gewenst met de raad, college, huurdersorganisaties en de STUW. Wij denken met name aan de aanstelling van een (stedelijke en bestuurlijke) Taskforce Sociale Woningbouw die de realisatie van sociale woningen kan versnellen.Wij zien uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Huurdersraad Portaal regio Utrecht,

[redacted]
(werkgroep Stedelijk Beleid)

[2] 14.000 Utrechters met een problematische schuld, 20.000 met een serieus risico hierop

Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 10:12:11
Bijlagen: Zienswijze bruggen Merwedekanaal.docx

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de bijlage treft u mijn zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone, met het verzoek deze mee te nemen in uw besluitvorming t.a.v. de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Utrecht, 11 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.

- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted]
Aan: Griffie Gemeenteraad
Cc: [redacted]
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 11:12:58
Bijlagen: Zienswijze MER Merwedekanaal.docx

Beste meneer/mevrouw,

In de bijlage treft u de zienswijze van mijn man en mij met betrekking tot de omgevingsvisie van MER Merwedekanaalzone. Hierin pleiten wij in belang van ons Varend Erfgoed voor tunnels in plaats van bruggen en staan we stil bij de voorwaarden waar eventueel onoverkomelijke bruggen aan zouden moeten voldoen.

Hartelijke groeten,

[redacted]

Van:

[redacted]

Aan:
De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Utrecht, 11 september 2017

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de 101 jaar oude Klipperaak Eben Haëzer, liggende tenmidden van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

Als eigenaar van Varende Erfgoed (functionerend als woonschip) in de Veilinghaven hebben wij de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip **varend** moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig, zo ook die van ons. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan ons inziens het beste bereikt worden middels:

het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers.

- Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord.
- Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.
- Het is voor het aangezicht van het merwedekanaal de fraaiste oplossing.

Mocht een tunnel om welke reden dan ook niet mogelijk zijn, dan valt er uit te wijken naar bruggen. In dat geval kan deze voor ons minder populaire optie het beste worden bereikt door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal 'basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen' opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf. Zie hieronder:

1. **Bij een vaste brug**

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. **Bij een te openen brug**

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Zeker aangezien vrijwel alle schepen door hun historische bouwwijze **niet** zijn voorzien van een boegschroef zoals moderne schepen. Dit maakt wachten zonder remmingswerk moeilijk en bij veel wind vatbaar voor schade aan derden. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval 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.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip op een kanaal dat we samen met andere belanghebbenden gebruiken/delen behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted]
Aan: Gebiedsontwikkeling-JZ
Onderwerp: FW: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW
Datum: donderdag 14 september 2017 17:13:17
Bijlagen: Zienswijze omgevingsvisie MKZ namens STUW.pdf
bijlage zienswijzeomgevingsvisie MER Merwedekanaalzone namens STUW.pdf

---

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406
Bezoekadres Stadsplateau 1
[redacted]
E-mail [redacted]
Internet www.utrecht.nl
Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Merwedekanaalzone Utrecht
Verzonden: donderdag 14 september 2017 17:12
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW

En nog een…….

Met vriendelijke groet,

[redacted]
projectassistent

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521AZ Utrecht
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]
Internet www.utrecht.nl/www.utrecht.nl
Aanwezig maandag tm donderdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 14 september 2017 16:48
Aan: Merwedekanaalzone Utrecht
CC: [redacted]

Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u een digitale versie van de zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens Stichting Utrechtse Woningcorporaties, STUW.
De zienswijze is vandaag ook schriftelijk ingediend bij de balie Bouwen en Wonen en in ontvangst genomen door [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Logo Mitros

T [redacted]
W [redacted]nl
ma-di-wo-do

www.mitros.nl

We staan klaar!

- Mitros, Portaal, BO-EX en SSH willen investeren in de 30% sociale huurwoningen in de Merwedekanaalzone

- We willen samenwerken aan een nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk

STUW

Waarom woningcorporaties?

We doen iets extra's

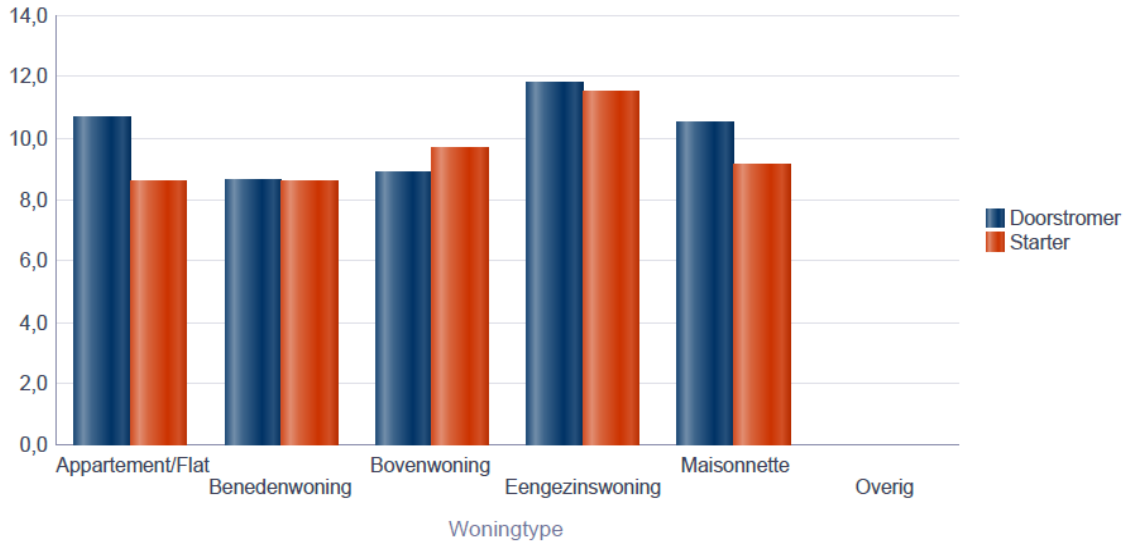
- we hebben een visie op de ongedeelde stad
- betaalbaar en van goede kwaliteit
- extra inspanning duurzaamheid
- we innoveren
- juist voor de lage inkomens en bijzondere doelgroepen
- we blijven in de wijken
- we zijn een partner in de stad



Is het ook nodig?

- Starters wachten 8 jaar op een appartement
- Bijna de helft van onze huurders wil graag verhuizen
- We verwachten 4.000 sociale huurwoningen tekort in 2020
- De stad Utrecht groeit tot 410.000 in 2030

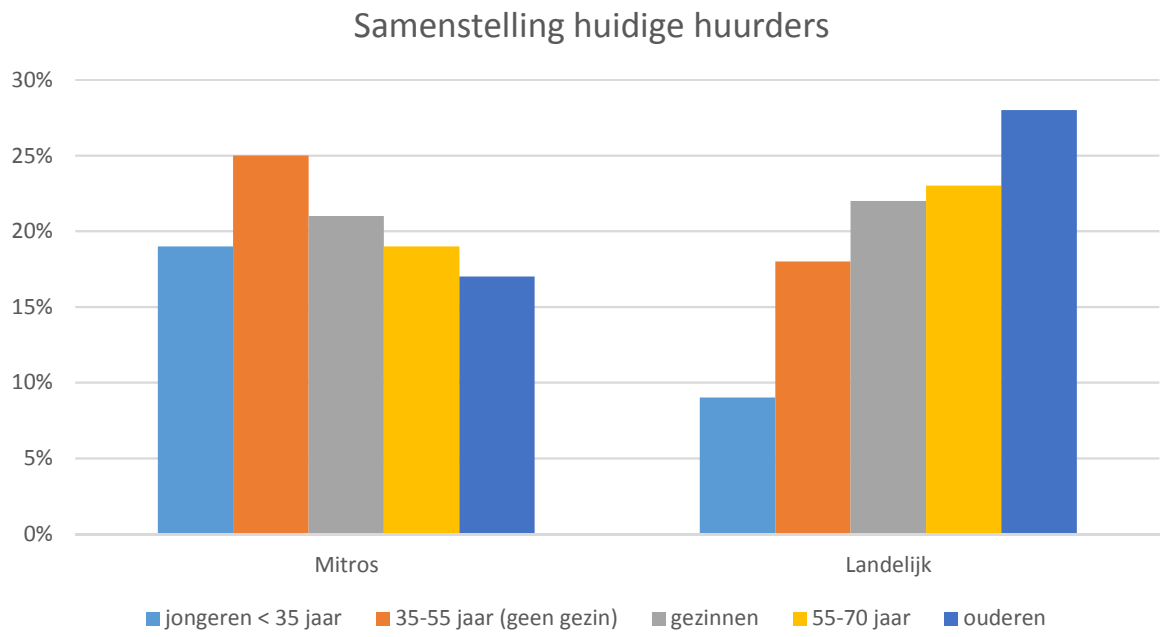
Figuur 1: Gemiddelde wachttijd op een sociale huurwoning (medio 2016-medio 2017) stad Utrecht



STUW

Wie wonen in een sociale huurwoning?

- Opvallend veel jongeren
- Minder ouderen, maar wel steeds meer
- Vergeet de gezinnen niet
- Andere doelgroepen zoals beschut wonen



STUW

Wat vinden we van de plannen?

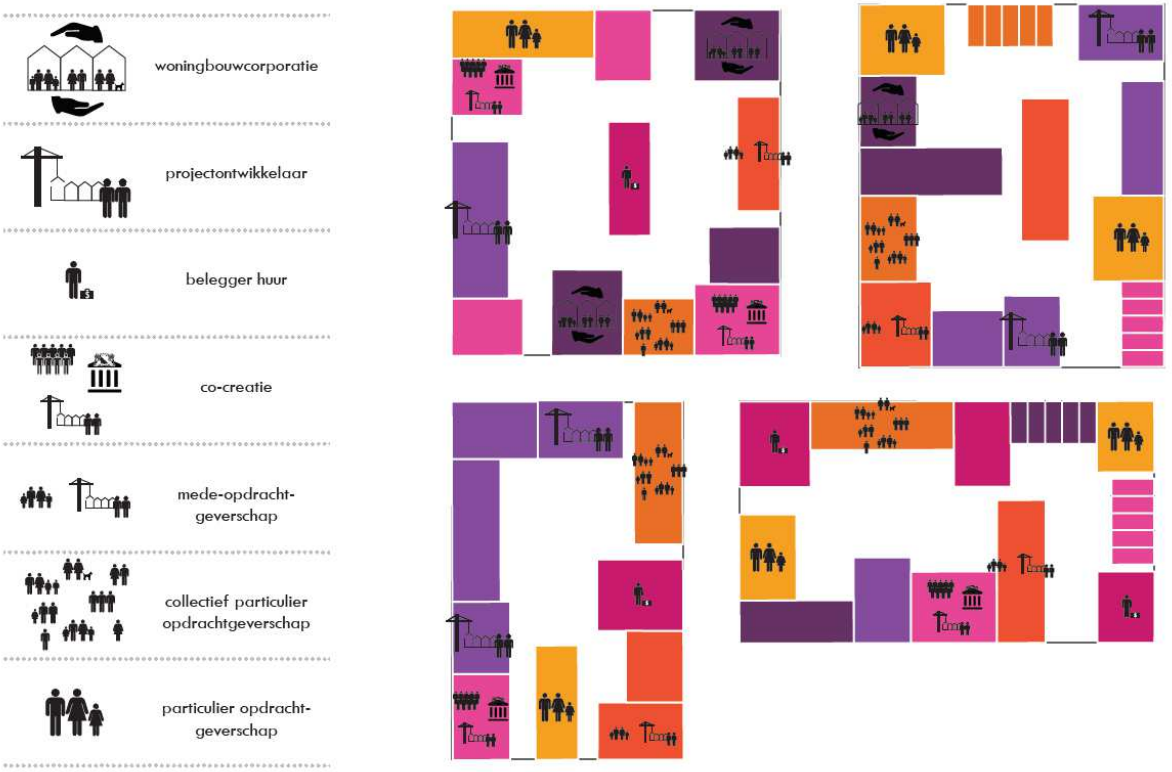
- We zijn enthousiast
- Karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens en bedrijven
- Gezonde en duurzame wijk
- Hoogstedelijk met een duidelijke structuur



STUW

Menging in bouwblokken

- 19 blokken met daarbinnen verspreid liggende gebouwen met 40, danwel 80 sociale eenheden, zorgt voor goede spreiding in relatie tot de dichtheid



Met een gemengd sociaal programma

- 40% jongeren (40 à 50 m2 gbo)
- 40% voor doorstromers en ouderen (60 à 70 m2 gbo)
- 20% voor gezinnen (75 à 85 m2 gbo)
- Verdeling afhankelijk van visie per blok

			
Doelgroep	1 pp, starters, jong, stedelijk	1 & 2 pp, doorstromers, 65+	gezinnen (stedelijk, traditioneel, multicultureel)
Wensen	snel beschikbaar, goedkoop, voorzieningen, uitstraling, levendigheid	comfort, ruimte, voorzieningen, toegankelijkheid	ruimte, buiten, comfort
Type woning	klein appartement 2k, 40 - 50 m2	Appartement 3k, 60-70 m2	ruim appartement 4k, 75 - 85m2

Welke doelgroepen passen bij MWKZ5?

2 Optimistische Junior
Jong alleenstaand of samenwonend huishouden tussen 25 en 35 jaar. Vaak hoogopgeleid. Belangstelling voor duurzaamheid, sociaal en online. Belangstelling voor wooncarrière, maar die moet wel betaalbaar zijn, want het inkomen is laag. Mogelijk een kinderwens. Extrovert en creatief. Postmodern. Duurzaam. Hoogopgeleid. Gemaksgericht.

Beeldimpressie



STUW

Wie passen bij MWKZ5?

7 Ambassadeur Senior

Buurtgerichte senioren huishouden tussen 55 en 70 jaar. Modaal inkomen of daaronder. Actief in buurt en kerk. Erg op huis gericht. Aandacht voor gezondheid. Lage woonlasten, maar heeft meestal geen gelijkvloerse en kleine woning. Persoonlijk contact. Warm en vrolijk; gezelligheid is belangrijk. Traditioneel. Terughoudend over duurzaamheid. Behoudend.

Beeldimpressie



STUW

Wie passen bij MWKZ5?

5 Traditioneel Gezin

Gezin met kinderen. Modaal inkomen. Gericht op buurt en (sport)vereniging. Sociaal. Gesteld op persoonlijk contact boven online contact. Streeft lage woonlasten na. Enige mate van belangstelling voor duurzaamheid. Traditionele waarden zijn belangrijk. In steden veelal met een Niet-Westerse allochtone achtergrond. Gemaksgericht. Multicultureel. Buurtgericht.

Beeldimpressie

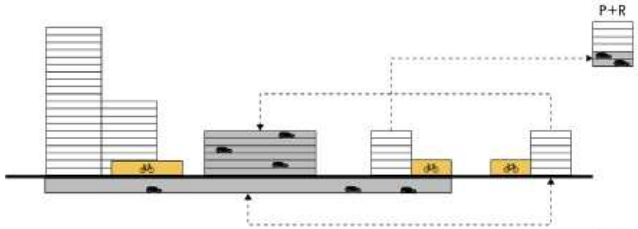


STUW

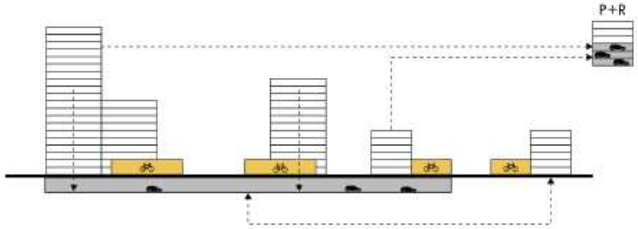
Lage parkeernorm

- Geen parkeerplaats, mogelijkheid tot huren
- We experimenteren met deelauto's
- Hoge stichtingskosten ondergronds parkeren
- Goede alternatieven, meer fietsparkeren

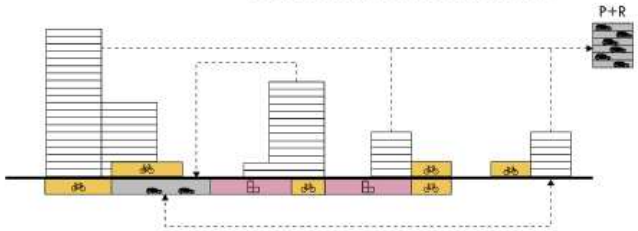
Parkeernorm van ongeveer 0,7
Zowel onder- als bovengronds autoparkeren



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



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



Parkeergarages als ventiel

STUW

Duurzaam

- (Bijna)-energie-neutraal
- Comfortabel en gezond voor onze huurders
- Lagere woonlasten
- Bijdrage klimaatneutrale stad
- Ervaringen met zonnepanelen, Nul-op-meter vanuit renovaties en nieuwbouw



t het toevoegen
ikent in relatie tot



Plinten

- Levendige plinten dragen bij aan de leefbaarheid
- Onze focus ligt bij woningen en maatschappelijke functies
- Bijvoorbeeld een fietsenstalling op maaiveldniveau





STUW

Ontwikkelingsvorm

- Reguliere ontwikkeling en met klantenpanel ligt meest voor de hand

- Kleine appartementen bieden weinig ruimte voor co-creatie, wel voor keuzes keuken en badkamer.

- We zien vooral kansen voor co-creatie bij het inrichten van de binnenterreinen



We zien ook uitdagingen

- De zeer hoge dichtheden (FSI 3,4)
- Relatie plint en openbaar gebied
- Relatie openbaar en privé
- Fietsparkeren en openbare ruimte
- Parkeerdruk in omliggende wijken

Een paar projecten

- In 2016 heeft Mitros 41 sociale huurwoningen verworven in Zijdebalen, vlakbij de binnenstad

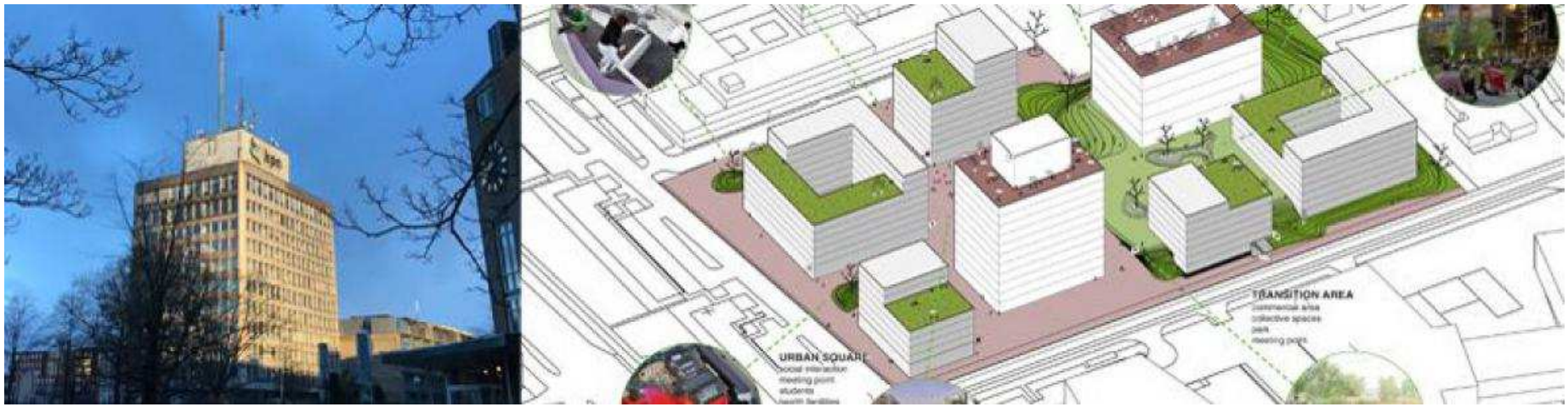
- Ook realiseert Mitros dit jaar 163 woningen in het oude verzorgingshuis De Lichtkring in Tuindorp





Een paar projecten

- In mei is SSH gestart met de ontwikkeling van “De Kwekerij” (voormalig KPN-terrein). Hier komen 750 kamers en studio's voor studenten en starters. Het project is in 2019 gereed.



Een paar projecten

- Bo-Ex gaat 93 energieneutrale sociale huurwoningen realiseren in Hoge Weide Leidsche Rijn. Het zijn 32 ééngezinswoningen en 61 appartementen. Daarvan zijn 20 appartementen voor cliënten van Lister.



Een paar projecten

- In 2017 start Portaal met de sloop/nieuwbouw van de Oudegeinlaan in Hoograven. 79 sociale huurappartementen en 35 eengezinswoningen worden hier in de eerste fase gebouwd.

- Dit jaar zijn de woningen op de Sint Maartensdreef na een renovatie zeer energiezuinig opgeleverd.





Een paar projecten

- In 2017 heeft Mitros 57 eengezinswoningen na sloop gebouwd in de Fruitbuurt

- In 2018 realiseren we 34 nul-op-meter woningen op het Veemarktterrein. Volgens het Triple 100-concept
  - 100% duurzaam
  - 100% goedkoop
  - 100% zeggenschap huurders





Een paar projecten

In het project Flat met Toekomst zijn door Mitros woningen energieneutraal gemaakt (nul-op-de-meter)

Woningen hebben geen gasaansluiting en draaien op zonnepanelen op het dak

Flat met Toekomst



STUW

Een paar projecten

- September 2016 opende Portaal Majella Wonen. In twee appartementengebouwen wonen nu sociaal kwetsbare mensen die dakloos zijn geweest samen met “dragende bewoners” met een grote sociale betrokkenheid.



STUW

Een paar projecten

Circa 500 tijdelijke zelfstandige studio’s in een sociaal huisvestingsconcept voor:

- jongeren tussen de 23-27 jaar,
- statushouders
- mensen afkomstig uit maatschappelijke opvang.

Door Mitros en Portaal opgeleverd in 2017.





En.. we blijven in de MWKZ5!

- We blijven investeren in de leefbaarheid in de wijk
- We zijn een belangrijke partij in het signaleren van problemen
- We zorgen voor buurtbeheer en woonconsulenten
- Met de gemeente maken we jaarlijks afspraken over onze prestaties






THE END.
Or just the
beginning?

Stichting Utrechtse Woningcorporaties

Postbus 24082, 3502 MB Utrecht
Telefoon: [redacted]
Inschr. [redacted]

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Utrecht, 14 september 2017
Ons kenmerk: 2017-10/JvB
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER
Merwedekanaalzone namens STUW
[redacted]

Geachte heer/mevrouw,

Via deze zienswijze wil de STUW namens de Utrechtse corporaties Portaal, Bo-Ex, SSH en Mitros een reactie geven op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

- We zijn erg te spreken over de ambities inzake de kwaliteit van het leefmilieu en de woningen en het duurzame karakter hiervan. Deze sluiten aan bij onze eigen ambities en ook de gemeenschappelijke doelen die wij hebben vastgelegd met de gemeente Utrecht in de huidige en komende prestatieafspraken. Via bijgevoegde presentatie hebben we dit ook gedeeld met het eigenarencollectief van deelgebied 5 op 4 september jl.
- We zijn niet alleen enthousiast over de visie, maar ook de mogelijkheid om 30% sociale huur te bouwen. Erg nodig gezien de krapte op de sociale huurmarkt en groei van de stad.
- We hebben de mogelijkheid als STUW corporaties om te investeren waardoor een terugvalscenario naar 20% sociale huur niet nodig is.
- We raden aan om op te nemen in de omgevingsvisie dat de sociale huur door een toegelaten instelling wordt gerealiseerd. Een toegelaten instelling biedt meerwaarde vanwege de extra kwaliteit van de sociale huur die wordt gerealiseerd, de blijvende betrokkenheid met de wijk en de inspanningen op het gebied van leefbaarheid.

Wij willen onze verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk en vragen u als raad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen.

Met veel belangstelling wachten wij de definitieve omgevingsvisie af en wensen wij de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
Namens STUW

[redacted]
Senior Vastgoedontwikkelaar

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – Ruimtelijke Agenda en Milieu Effect Rapportage



Raadsinformatiebijeenkomst
12 december 2017

Ruimtelijke Strategie, vastgesteld 8 december 2016



- Utrecht in 2030 naar 410.000 inwoners
- Merwedekanaalzone prioritaire verstedelijkingsgebied
- 6.000 – 10.000 woningen en ander programma
- Meer dan 2.000 woningen → Milieu Effect Rapportage verplicht

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 1 Ruimtelijke Agenda



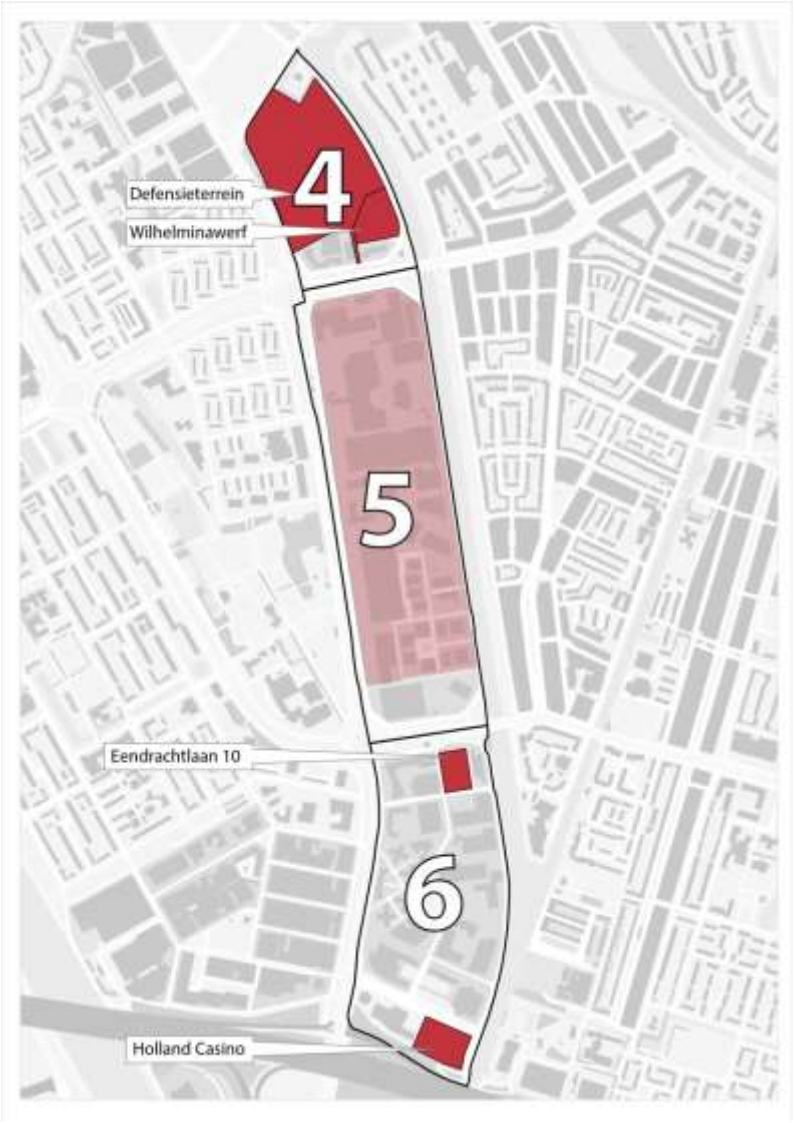
1. Kaders op basis van bestaand beleid

- Milieu effect rapportage: door grenzen aan mobiliteit maximaal 6.000 woningen
- Maakt plannen Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino mogelijk

2. Onderzoeksvragen

- Agendeert onderwerpen, die nu niet in bestaand beleid passen
- 150 onderzoeksvragen → in 2018 Omgevingsvisie deel 2

Concrete projecten in uitvoering in de drie deelgebieden



Deelgebied 4

- Bestemmingsplan Wilhelminawerf (in procedure)
- Bestemmingsplan Defensieterrein (RIB 12/12/17)

Deelgebied 5

- Stedenbouwkundige Schets Merwede (gezamenlijke eigenaren)

Deelgebied 6

- Bouwenenveloppe Eendrachtlaan 10 (in voorbereiding)
- Bestemmingsplan Holland Casino Winthontlaan (ter inzage)

Utrecht maken we samen

Deelgebied 4	• Bewoners betrokken bij Defensieterrein • Inspraak Bestemmingsplan Defensieterrein
Deelgebied 5	• MeerMerwede → ontwikkelambitie • Initiatief voor één plan door eigenaren • Stadsgesprek november 2017
Deelgebied 6	• Eerste initiatieven – bijeenkomst eigenaren 1e kwartaal 2018
Omgevingsvisie deel 1	• Inspiratiebijeenkomst januari 2017 • 2 Stadsgesprekken maart/ april 2017 • Inspraak augustus 2017

Zienswijzen Omgevingsvisie en m.e.r. (1)

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 1, Ruimtelijke Agenda en de m.e.r. hebben van 4 augustus 2017 tot en met 14 september 2017 ter inzage gelegen => 47 zienswijzen ingediend

Ambitie

- Positief: binnenstedelijk verdichten, veel groen, hoge kwaliteit van leefomgeving en hoge ambities voor duurzaamheid.
- Spanning tussen de hoge ambities en de hoge dichtheid.

Bebouwing

- Zorgen over dichtheid, bouwhoogte (verlies van sky-view en zon), verlies van huidig leefcomfort en langdurige bouwoverlast.
- Meer ruimte voor sociale woningbouw.

Zienswijzen Omgevingsvisie en m.e.r. (2)

Mobiliteit en bereikbaarheid

- Zorgen over doorstroom Europalaan/ A12 en overlast in omgeving door lage parkeernorm
- Twijfels over bereidheid eigen auto op te geven en de (on)mogelijkheden van openbaar vervoer.

Bruggen

- Vraag over meerwaarde van bruggen en zorgen over de belangen van woonbootbewoners en roeiers.

Huidige gebruikers

- Kunnen huidige gebruikers blijven? Neem de creatieve initiatieven mee in de ontwikkeling.

Scholen en voorzieningen

- Verzoek om voldoende scholen en ook die ook tijdig te bouwen

Omgevingsvisie deel 2 en uitwerking Stedenbouwkundig plan 5 (“Merwede”) lopen gelijk op

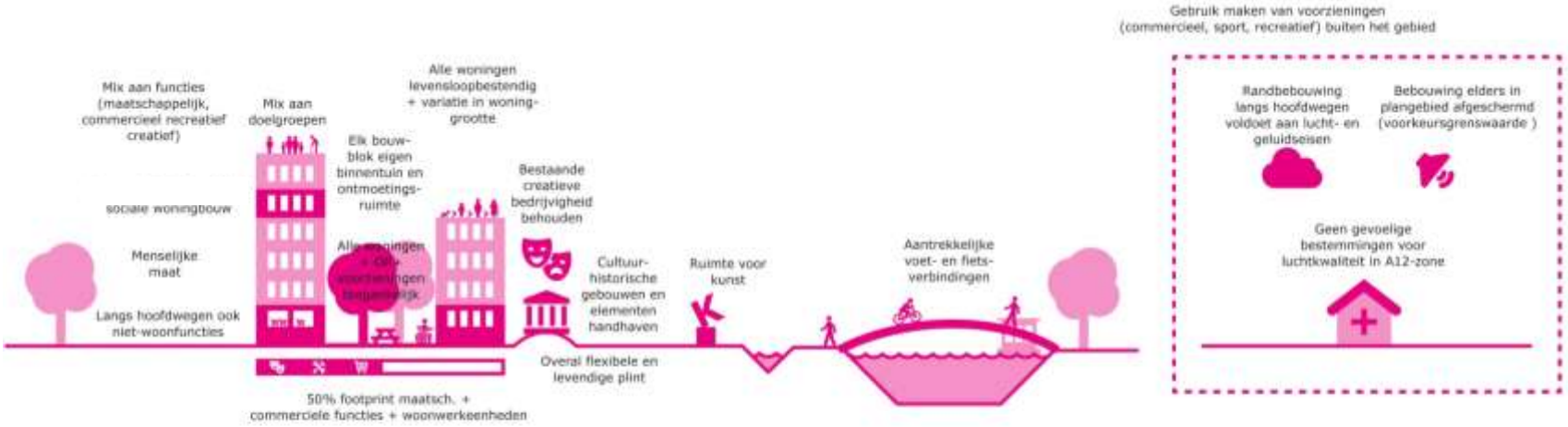


Nu 6.000 woningen mogelijk (en op termijn 10.000 woningen), mits..



Omgevingsvisie: ambitie gezonde leefomgeving

Utrecht werkt aan een inclusieve stad en iedereen kan meedoen



Kaders

- 30% sociaal
- Min. 15% middelduur
- Min. 45% koop
- Min. 15% niet wonen
- Huidige bedrijvigheid
- Extra eisen lucht/ geluid

Onderzoeken

- Doelgroepen
- Dagelijkse voorzieningen op loopafstand

Omgevingsvisie: ambitie mobiliteit

Meer mensen lopen/ fietsen en nemen minder de auto en maken gebruik van schone auto's



Kaders

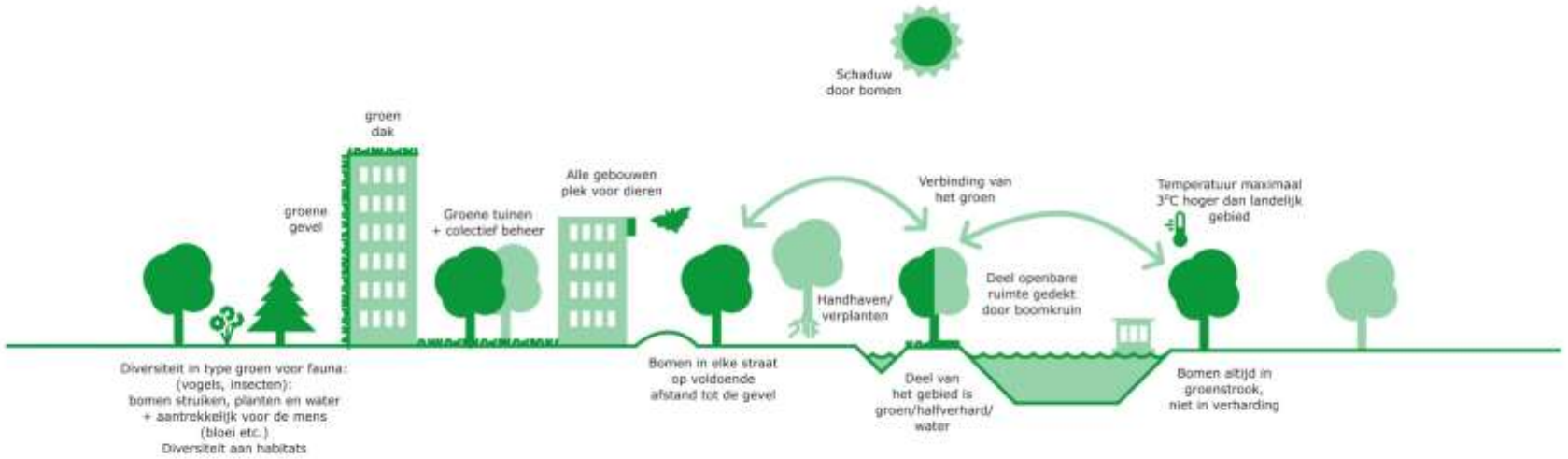
- B1max fietsen en deelauto's
- Autovrije gebieden
- MAAS
- Voorzieningen op loopafstand
- Oost-west verbindingen

Onderzoeken

- Maximale verkeerproductie
- Maatregelen Europlaan/ A12
- Mobiliteitsvriendelijke oplossingen
- Mobiliteitssprong

Omgevingsvisie: ambitie natuur en groen

Groene leefomgeving voor mens en dier



Kaders

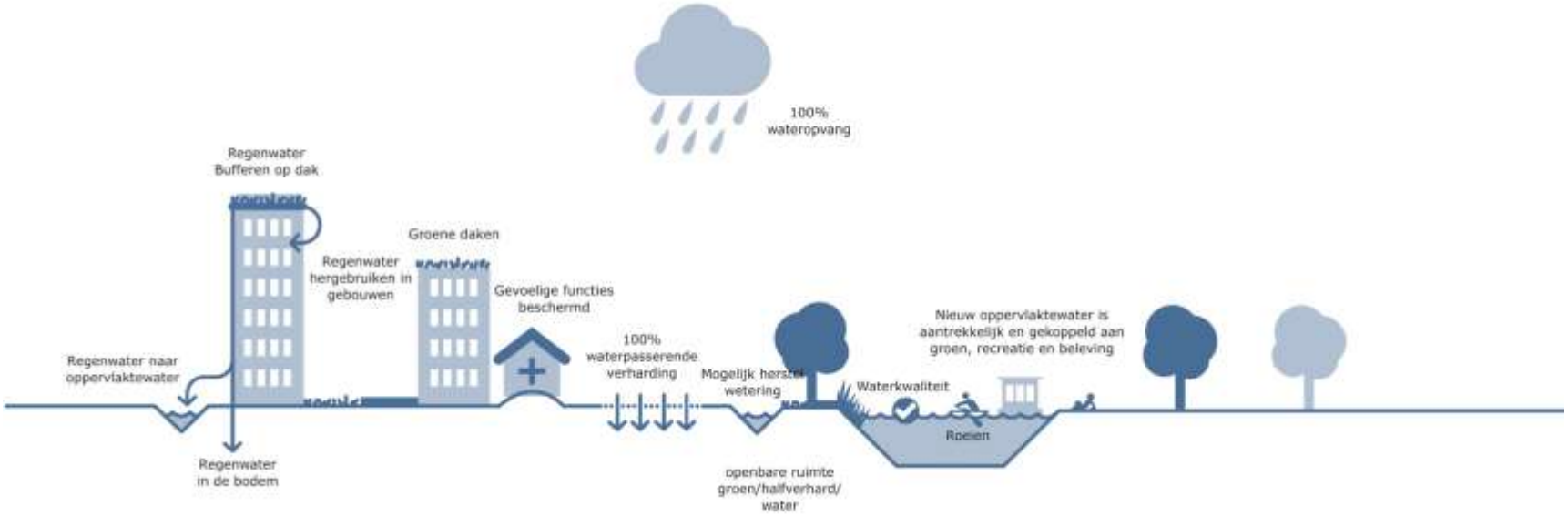
- Merwedepark min 29 m
- Autovrije, groene straten
- Natuurinclusief bouwen
- Max 3º temperatuurstijging
- 25% groene daken en gevels

Onderzoeken

- Omvang Merwedepark
- Groen/ blauwe netwerk

Omgevingsvisie: ambitie water

waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie



Kaders

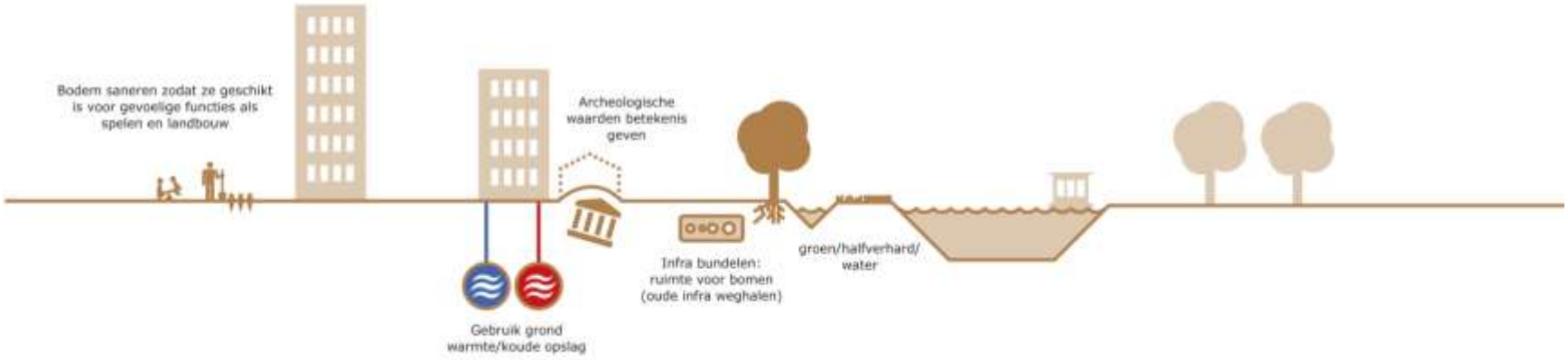
- Opvang water in eigen gebied

Onderzoeken

- Maatregelen in raamwerk en de bouwvelden
- Historische wetering
- Huidig en toekomstige gebruik kanaal

Omgevingsvisie: ambitie bodem

voor klimaatopgave en energiewinning



Kaders

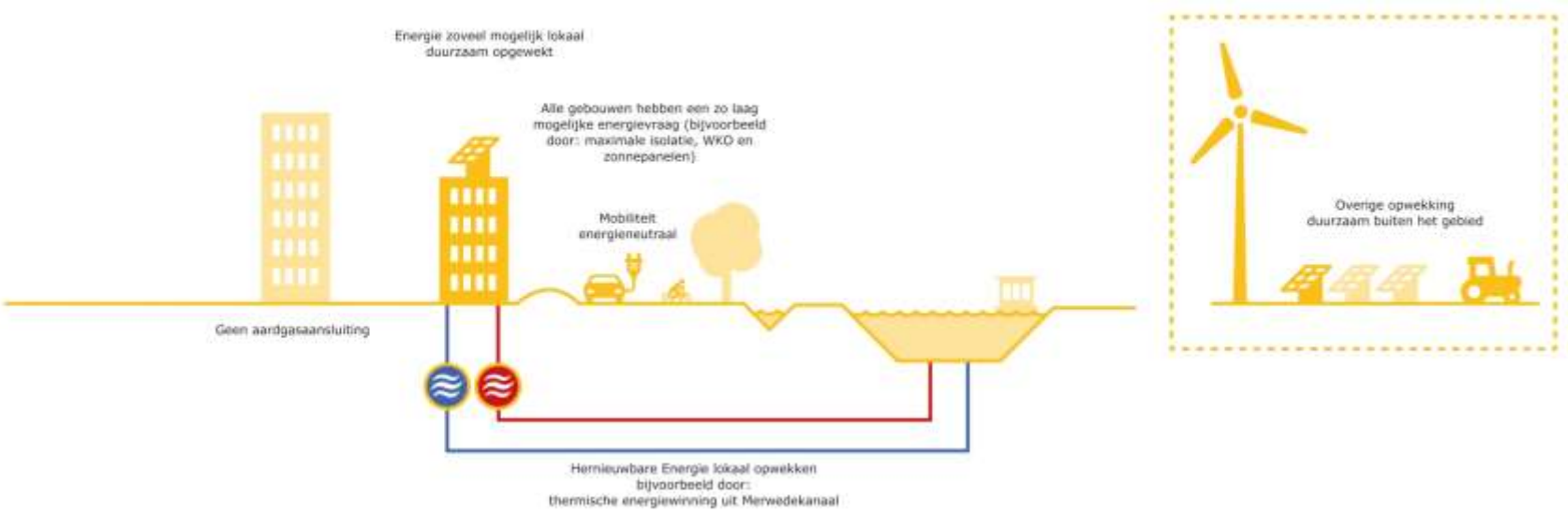
- Boven en ondergrond op elkaar afgestemd
- Regie op de ondergrond

Onderzoeken

- Slimme oplossingen kabels en leidingen

Omgevingsvisie: ambitie energie

Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen



Kaders

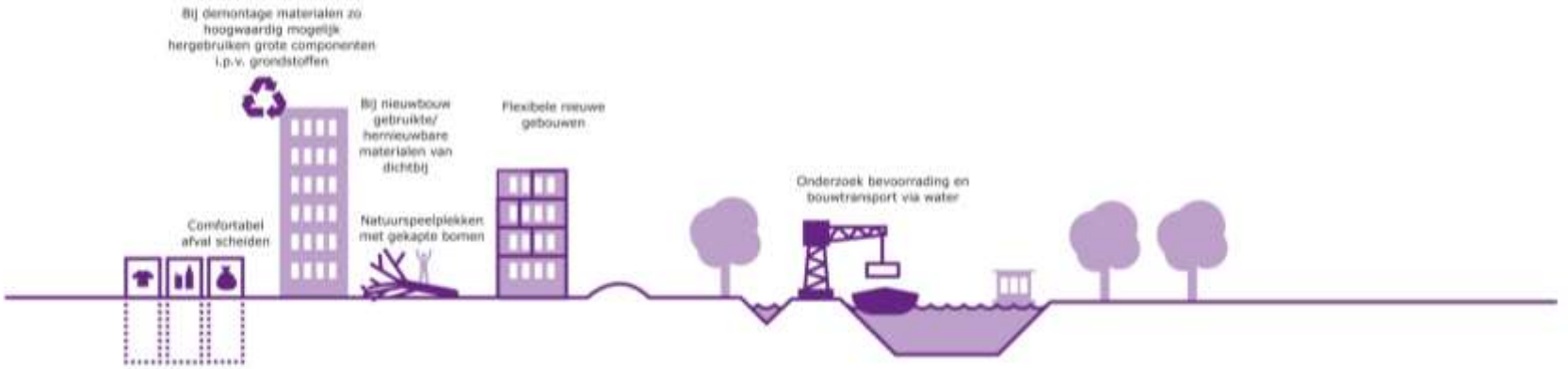
- Minimaal BENG
- Volledig fossielvrij

Onderzoeken

- Innovaties als energie uit water, hubs
- Gevolgen grootschalig gebruik elektrische auto's
- Regie op de ondergrond

Omgevingsvisie: ambitie materialen en hergebruik

Zo weinig mogelijk gebruik nieuwe materialen



Kaders

- Hergebruik gebouwen en materialen
- Nieuwe gebouwen flexibel en demontabel
- GPR stedenbouw
- Innovatief afvalbeleid

Onderzoeken

- Mogelijkheden deeleconomie
- Hergebruik en afvoer afval

Omgevingsvisie: ambitie waarden

Ruimtelijke kwaliteit



Kaders

- Cultuurhistorie als basis
- Raamwerk de basis
- Hoogte opbouw Merwedekanaalzone
- Samengestelde bouwblokken

Onderzoeken

- Eisen hoge dichtheid en openbare ruimte

Omgevingsvisie: raamwerk



Omgevingsvisie: raamwerk – historische kwaliteiten





▲ 3. Jongeriuscomplex



▲ 4. Profiel Merwedekanaal met Wetering



▲ 5. Restant oorspronkelijke strokenverkaveling



▲ 9. Profiel Europalaan



▲ 10. OPG-terrein



▲ 11. Fietsendepot



▲ 15. Parkje Kanaalweg 26



▲ 16. Mobach



▲ 17. Woningen Kanaalweg 20-21



▲ 21. Le Mirage



▲ 22. Kantoor Vliegend Hertlaan



▲ 23. Schoorsteen Jutfaseweg

Omgevingsvisie: raamwerk – Merwedepark



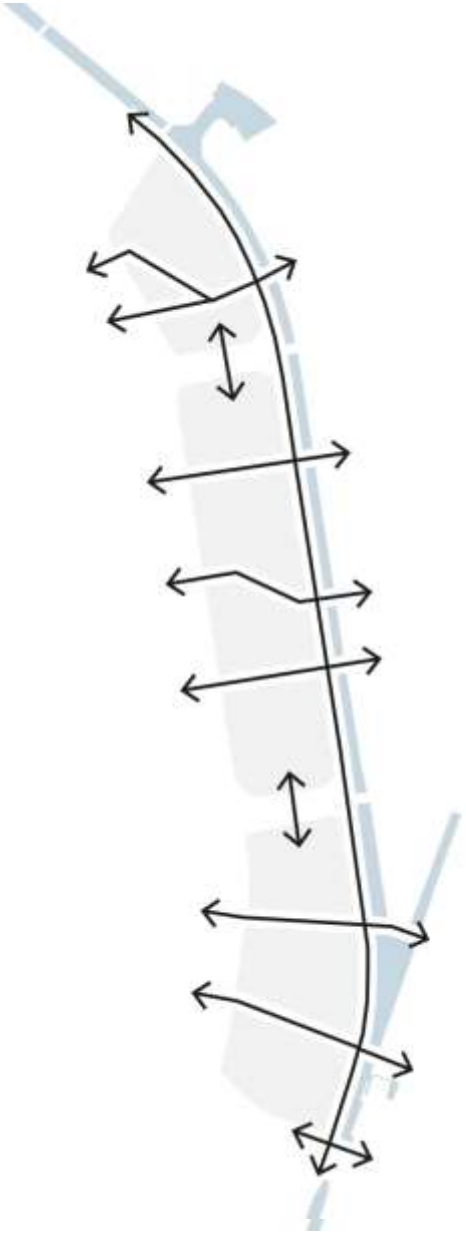


Omgevingsvisie: raamwerk – Europlaan e.a

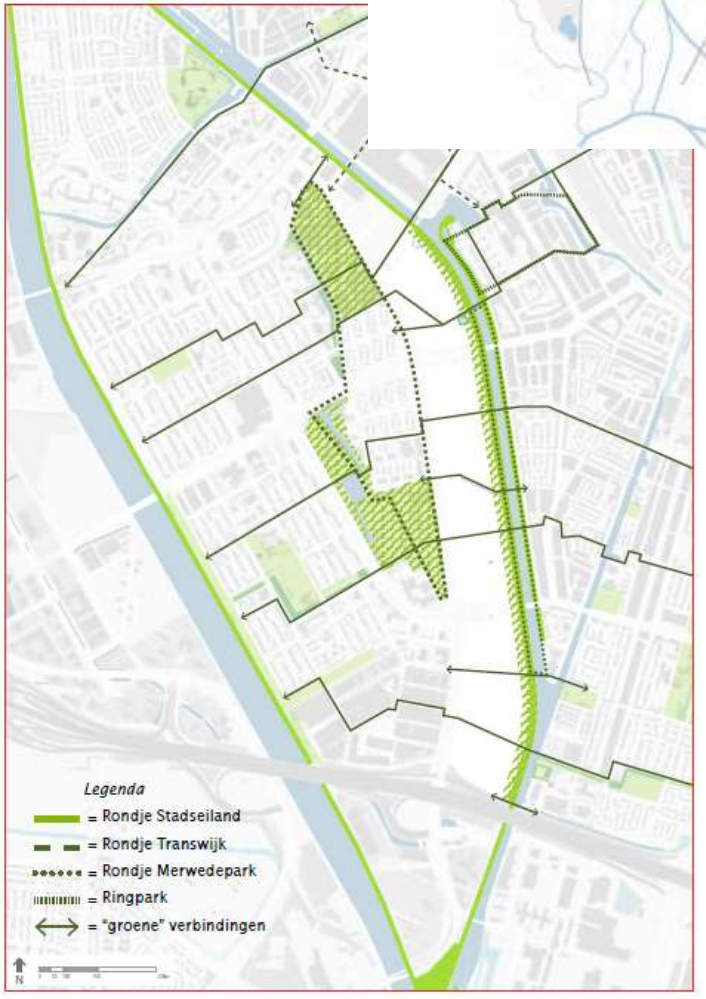




Omgevingsvisie: raamwerk – verbindingen





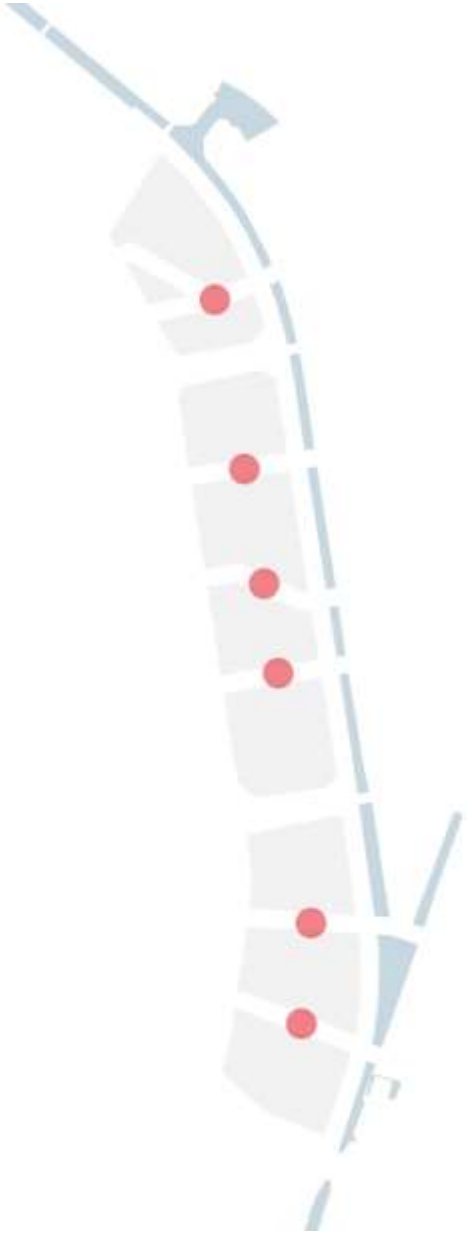


Omgevingsvisie: raamwerk – interne route





Omgevingsvisie: raamwerk – programma

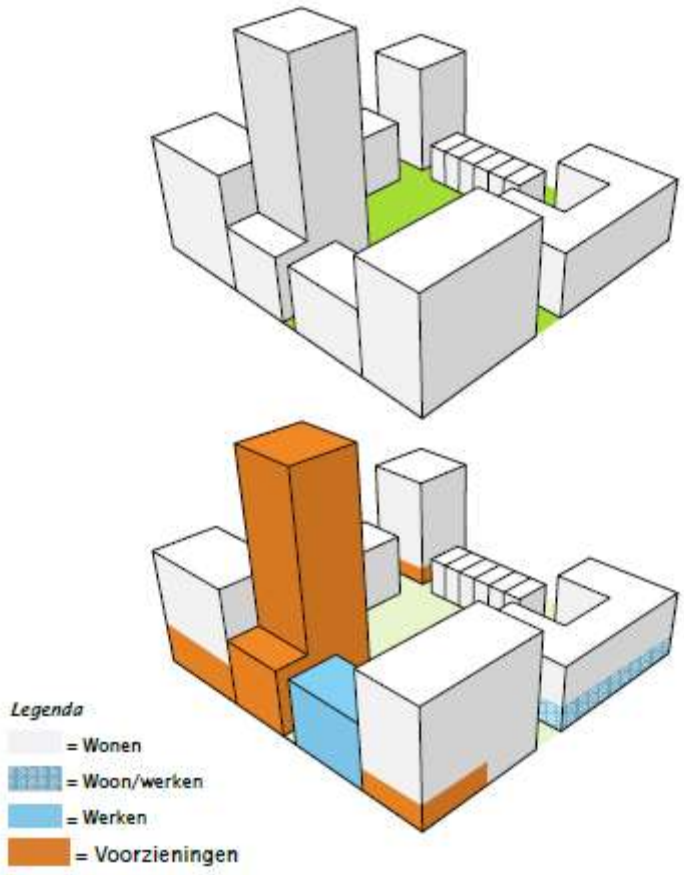








Bouwblokken



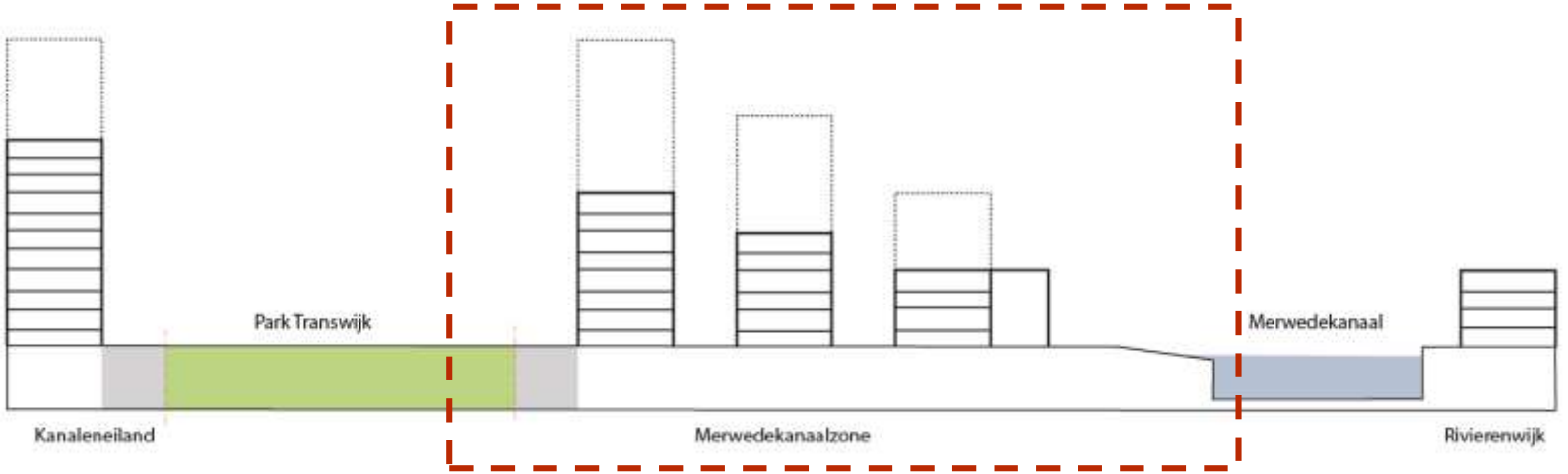
Ruimtelijke variatie

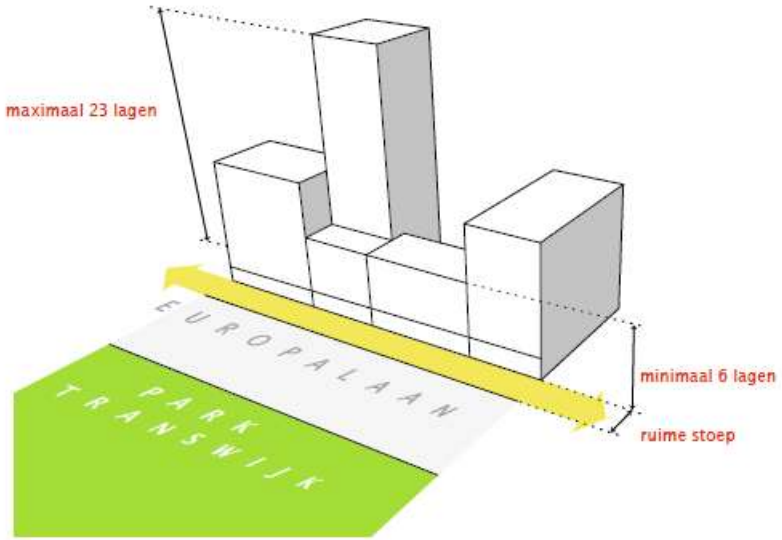
- Samengestelde bouwblokken
- Diversiteit en variatie
- Groene binnentuinen
- Bezonning en windhinder

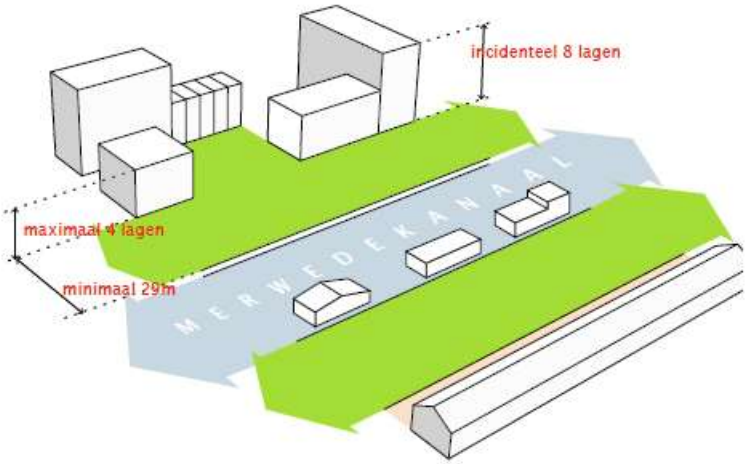
Functionele mix

- Wonen, werken en voorzieningen
- Mix aan doelgroepen, woningtypen en eigenaarschap (zoals C.P.O.)
- Levendige plinten

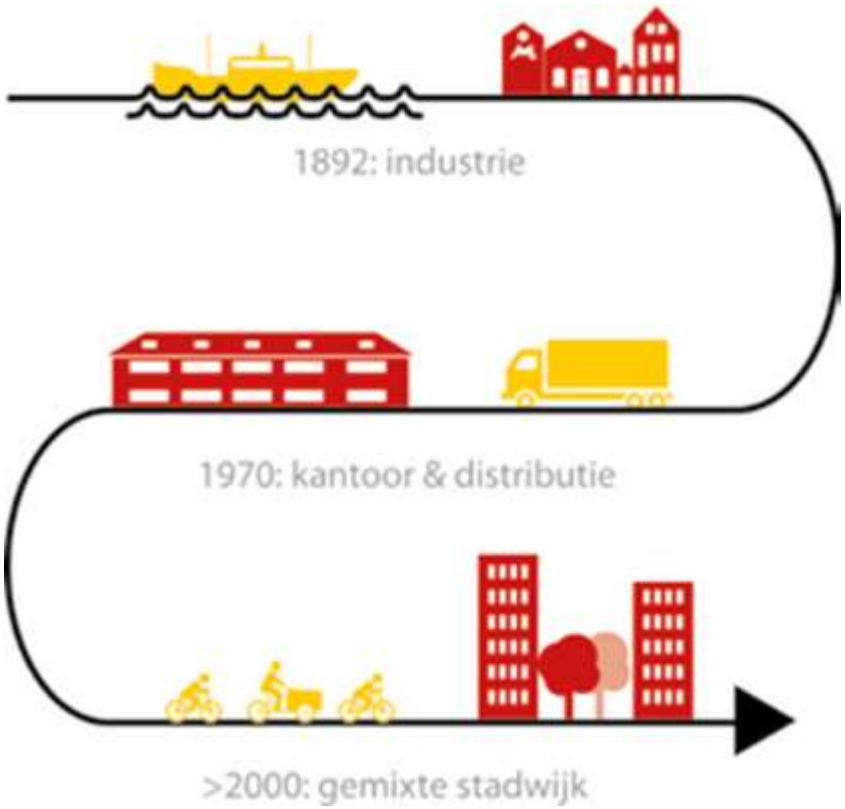
Hoogte opbouw Merwedekanaalzone







Fasering



- **Fase 1 – Gereed**
  Max, Pax en Lux, Hotel van der Valk, Vliegend Hertlaan 1 en Jongeriuscomplex
- **Fase 2 – In voorbereiding**
  Wilhelminawerf, Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino
- **Fase 3**
  deel 1 Merwede (deelgebied 5)
- **Fase 4**
  deel 2 Merwede, deelgebied 6, kantorenstrook Wilhelminalaan

Investeringsstrategie

- **Wegnemen belemmeringen**
  Hulpwarmtecentrale, LPG-vulpunten, milieucategorieën in bestemmingsplan en tippelzone

- **Investeren in hoge kwaliteit** Extra bruggen, Merwedepark, hoogwaardige openbare ruimte, klimaatadaptie en energievoorziening

- **Investeren in stedelijk netwerk**
  Europalaan, Beneluxlaan en Wilhelminalaan

- **Investeren in omliggende wijken**
  Rivierenwijk, Transwijk, Rondje Stadseiland en Park Transwijk

- **Dekking**
  Uit gebiedsontwikkeling, stedelijke bijdrage gemeente en andere overheden → Aanpak in Uitwerkingsplan

Milieueffectrapportage (m.e.r.) Merwedekanaalzone

- De wettelijk verplichte m.e.r. is uitgevoerd door Arcadis in opdracht van de gemeente Utrecht. De m.e.r. toetst de Omgevingsvisie op de milieueffecten

- Met het huidige beleid geeft de m.e.r ruimte voor maximaal 6.000 woningen gelijkmatig verspreid over de deelgebieden (100 woningen / ha).

- Mobiliteit is de beperkende factor. Voor het bouwen van 6.000 woningen in hoge dichtheid (en om op termijn 9.000 woningen toe te voegen) vraagt om ander mobiliteitsbeleid (P-norm en schaalsprong OV)

- De m.e.r is een statisch instrument en werkt onvoldoende als het eindbeeld nog niet concreet is → oplegnotitie

Advies Commissie m.e.r.

Commissie voor de milieueffectrapportage

- De Commissie mist informatie in de Omgevingsvisie over hoe de ambities voor gezondheid, klimaat, energie en mobiliteit gehaald worden.
- Vraagt welke sturing vanuit de gemeente nodig is
- De vragen van de Commissie m.e.r. zijn één op één overgenomen in de Omgevingsvisie en zijn daarmee onderdeel van de onderzoeksvragen.

Vaststelling m.e.r. en borging milieuwaarden

- Voorstel is de m.e.r. vast te stellen om transformatie te kunnen vervolgen
- Op korte termijn bestemmingsplannen Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino naar Raad
- Bij vaststellen van bestemmingsplannen ambities van de transformatie te volgen / bij elk bestemmingsplan vindt een m.e.r.-beoordeling plaats
- Daarnaast een dynamisch monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkelen (advies van de Commissie m.e.r.). om ontwikkelingen te volgen en bij te sturen.

Conclusie

- Vaststelling Omgevingsvisie en m.e.r. van belang voor tempo realisatie Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino

- Vaststelling geeft richting aan onderzoek Gezond Stedelijk Leven => Uitwerkingsplan Merwedekanaalzone medio 2018

- Vaststelling geeft kaders en richting aan stedenbouwkundig plan deelgebied 5, Merwede



Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – Ruimtelijke Agenda en Milieu Effect Rapportage



Raadsinformatiebijeenkomst
12 december 2017

Ruimtelijke Strategie, vastgesteld 8 december 2016



- Utrecht in 2030 naar 410.000 inwoners
- Merwedekanaalzone prioritaire verstedelijkingsgebied
- 6.000 – 10.000 woningen en ander programma
- Meer dan 2.000 woningen → Milieu Effect Rapportage verplicht

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 1 Ruimtelijke Agenda



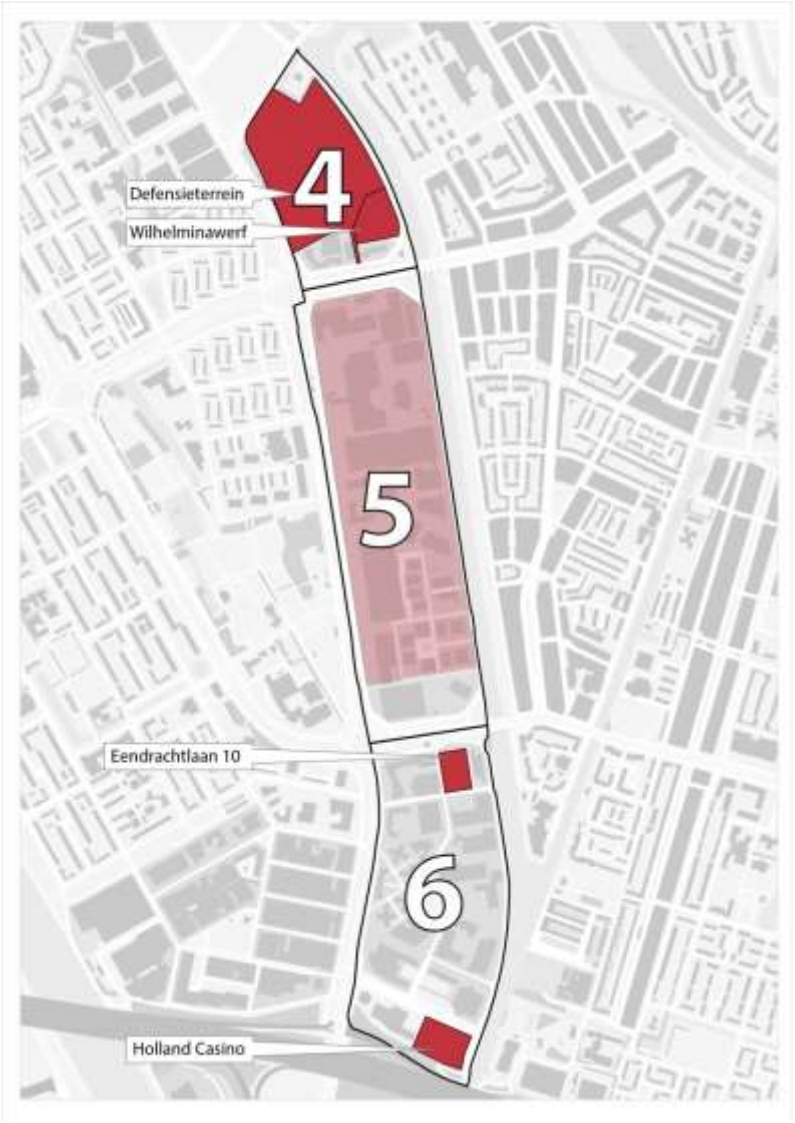
1. Kaders op basis van bestaand beleid

- Milieu effect rapportage: door grenzen aan mobiliteit maximaal 6.000 woningen
- Maakt plannen Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino mogelijk

2. Onderzoeksvragen

- Agendeert onderwerpen, die nu niet in bestaand beleid passen
- 150 onderzoeksvragen → in 2018 Omgevingsvisie deel 2

Concrete projecten in uitvoering in de drie deelgebieden



Deelgebied 4

- Bestemmingsplan Wilhelminawerf (in procedure)
- Bestemmingsplan Defensieterrein (RIB 12/12/17)

Deelgebied 5

- Stedenbouwkundige Schets Merwede (gezamenlijke eigenaren)

Deelgebied 6

- Bouwenenveloppe Eendrachtlaan 10 (in voorbereiding)
- Bestemmingsplan Holland Casino Winthontlaan (ter inzage)

Utrecht maken we samen

Deelgebied 4	• Bewoners betrokken bij Defensieterrein • Inspraak Bestemmingsplan Defensieterrein
Deelgebied 5	• MeerMerwede → ontwikkelambitie • Initiatief voor één plan door eigenaren • Stadsgesprek november 2017
Deelgebied 6	• Eerste initiatieven – bijeenkomst eigenaren 1e kwartaal 2018
Omgevingsvisie deel 1	• Inspiratiebijeenkomst januari 2017 • 2 Stadsgesprekken maart/ april 2017 • Inspraak augustus 2017

Zienswijzen Omgevingsvisie en m.e.r. (1)

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 1, Ruimtelijke Agenda en de m.e.r. hebben van 4 augustus 2017 tot en met 14 september 2017 ter inzage gelegen => 47 zienswijzen ingediend

Ambitie

- Positief: binnenstedelijk verdichten, veel groen, hoge kwaliteit van leefomgeving en hoge ambities voor duurzaamheid.
- Spanning tussen de hoge ambities en de hoge dichtheid.

Bebouwing

- Zorgen over dichtheid, bouwhoogte (verlies van sky-view en zon), verlies van huidig leefcomfort en langdurige bouwoverlast.
- Meer ruimte voor sociale woningbouw.

Zienswijzen Omgevingsvisie en m.e.r. (2)

Mobiliteit en bereikbaarheid

- Zorgen over doorstroom Europalaan/ A12 en overlast in omgeving door lage parkeernorm
- Twijfels over bereidheid eigen auto op te geven en de (on)mogelijkheden van openbaar vervoer.

Bruggen

- Vraag over meerwaarde van bruggen en zorgen over de belangen van woonbootbewoners en roeiers.

Huidige gebruikers

- Kunnen huidige gebruikers blijven? Neem de creatieve initiatieven mee in de ontwikkeling.

Scholen en voorzieningen

- Verzoek om voldoende scholen en ook die ook tijdig te bouwen

Omgevingsvisie deel 2 en uitwerking Stedenbouwkundig plan 5 (“Merwede”) lopen gelijk op

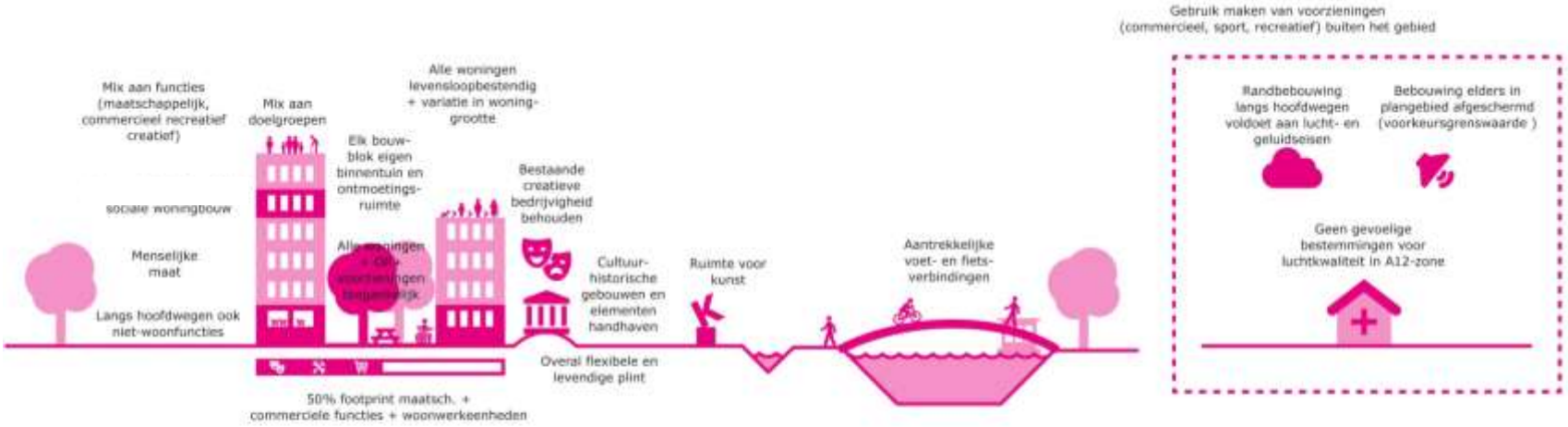


Nu 6.000 woningen mogelijk (en op termijn 10.000 woningen), mits..



Omgevingsvisie: ambitie gezonde leefomgeving

Utrecht werkt aan een inclusieve stad en iedereen kan meedoen



Kaders

- 30% sociaal
- Min. 15% middelduur
- Min. 45% koop
- Min. 15% niet wonen
- Huidige bedrijvigheid
- Extra eisen lucht/ geluid

Onderzoeken

- Doelgroepen
- Dagelijkse voorzieningen op loopafstand

Omgevingsvisie: ambitie mobiliteit

Meer mensen lopen/ fietsen en nemen minder de auto en maken gebruik van schone auto's



Kaders

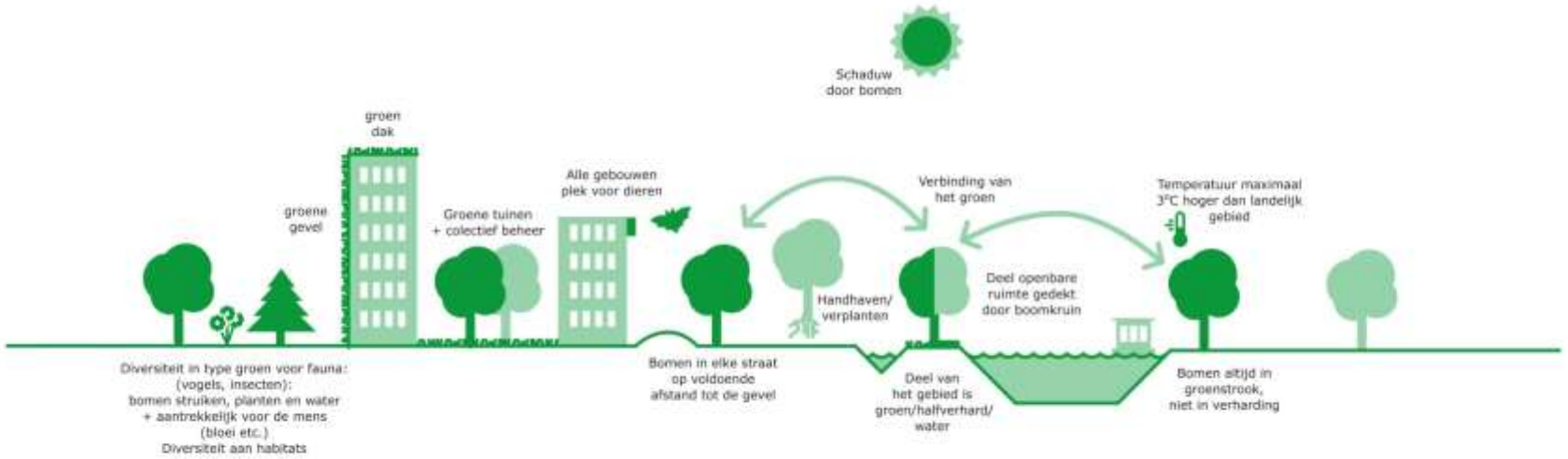
- B1max fietsen en deelauto's
- Autovrije gebieden
- MAAS
- Voorzieningen op loopafstand
- Oost-west verbindingen

Onderzoeken

- Maximale verkeerproductie
- Maatregelen Europlaan/ A12
- Mobiliteitsvriendelijke oplossingen
- Mobiliteitssprong

Omgevingsvisie: ambitie natuur en groen

Groene leefomgeving voor mens en dier



Kaders

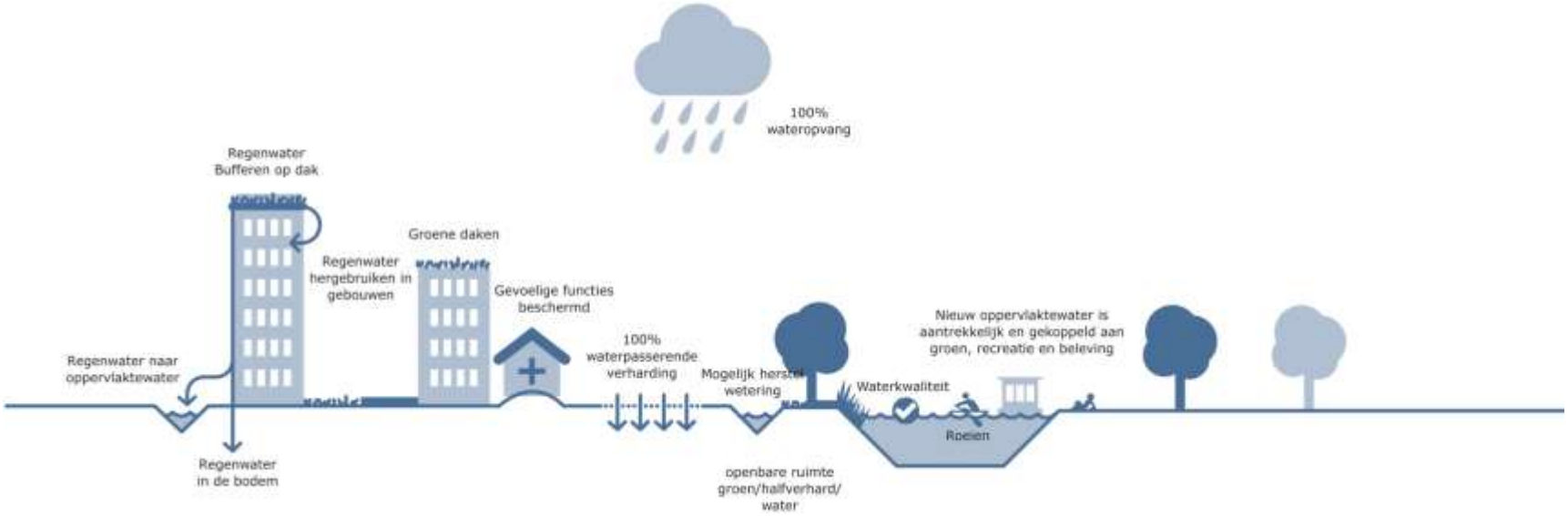
- Merwedepark min 29 m
- Autovrije, groene straten
- Natuurinclusief bouwen
- Max 3º temperatuurstijging
- 25% groene daken en gevels

Onderzoeken

- Omvang Merwedepark
- Groen/ blauwe netwerk

Omgevingsvisie: ambitie water

waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie



Kaders

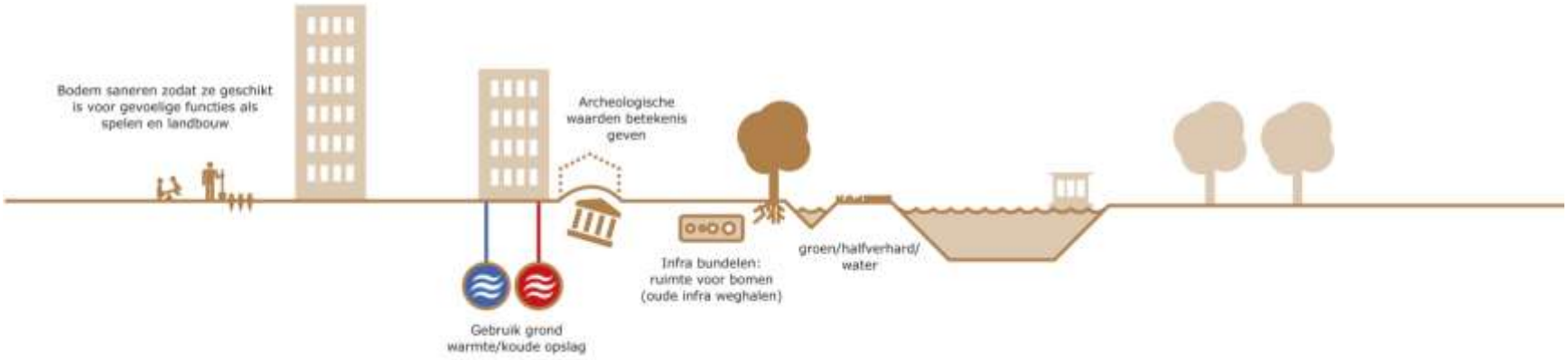
- Opvang water in eigen gebied

Onderzoeken

- Maatregelen in raamwerk en de bouwvelden
- Historische wetering
- Huidig en toekomstige gebruik kanaal

Omgevingsvisie: ambitie bodem

voor klimaatopgave en energiewinning



Kaders

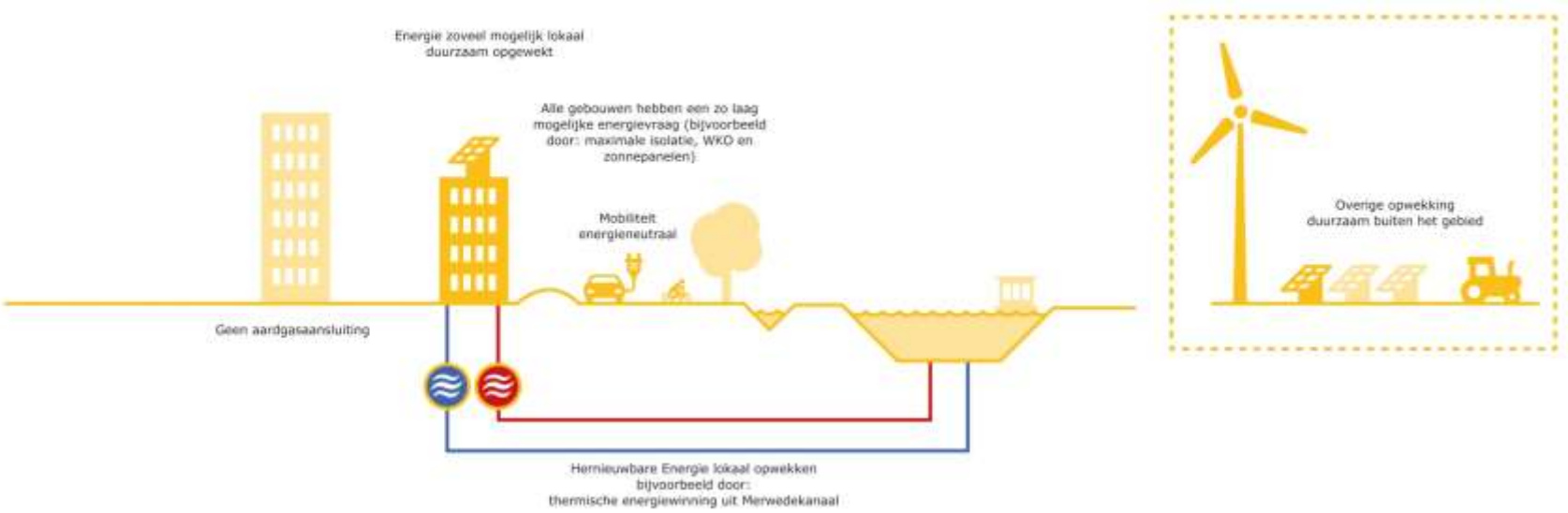
- Boven en ondergrond op elkaar afgestemd
- Regie op de ondergrond

Onderzoeken

- Slimme oplossingen kabels en leidingen

Omgevingsvisie: ambitie energie

Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen



Kaders

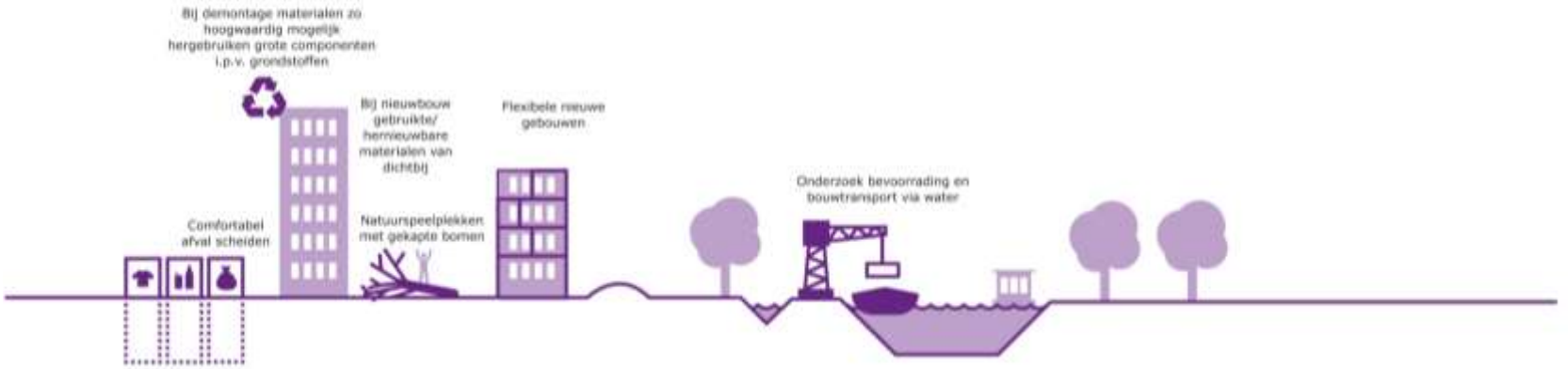
- Minimaal BENG
- Volledig fossielvrij

Onderzoeken

- Innovaties als energie uit water, hubs
- Gevolgen grootschalig gebruik elektrische auto's
- Regie op de ondergrond

Omgevingsvisie: ambitie materialen en hergebruik

Zo weinig mogelijk gebruik nieuwe materialen



Kaders

- Hergebruik gebouwen en materialen
- Nieuwe gebouwen flexibel en demontabel
- GPR stedenbouw
- Innovatief afvalbeleid

Onderzoeken

- Mogelijkheden deeleconomie
- Hergebruik en afvoer afval

Omgevingsvisie: ambitie waarden

Ruimtelijke kwaliteit



Kaders

- Cultuurhistorie als basis
- Raamwerk de basis
- Hoogte opbouw Merwedekanaalzone
- Samengestelde bouwblokken

Onderzoeken

- Eisen hoge dichtheid en openbare ruimte

Omgevingsvisie: raamwerk



Omgevingsvisie: raamwerk – historische kwaliteiten





▲ 3. Jongeriuscomplex



▲ 4. Profiel Merwedekanaal met Wetering



▲ 5. Restant oorspronkelijke strokenverkaveling



▲ 9. Profiel Europalaan



▲ 10. OPG-terrein



▲ 11. Fietsendepot



▲ 15. Parkje Kanaalweg 26



▲ 16. Mobach



▲ 17. Woningen Kanaalweg 20-21



▲ 21. Le Mirage



▲ 22. Kantoor Vliegend Hertlaan



▲ 23. Schoorsteen Jutfaseweg

Omgevingsvisie: raamwerk – Merwedepark



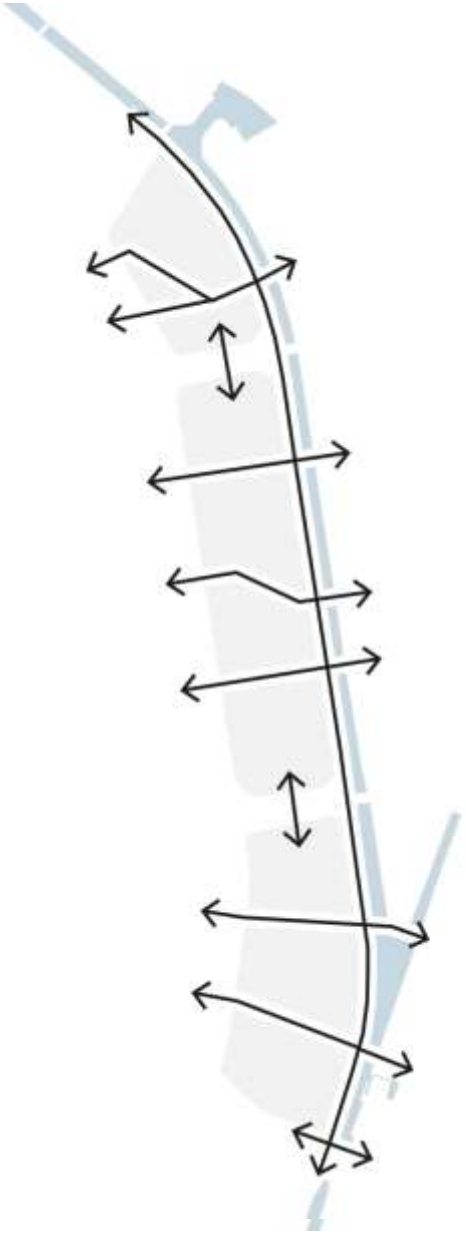


Omgevingsvisie: raamwerk – Europlaan e.a

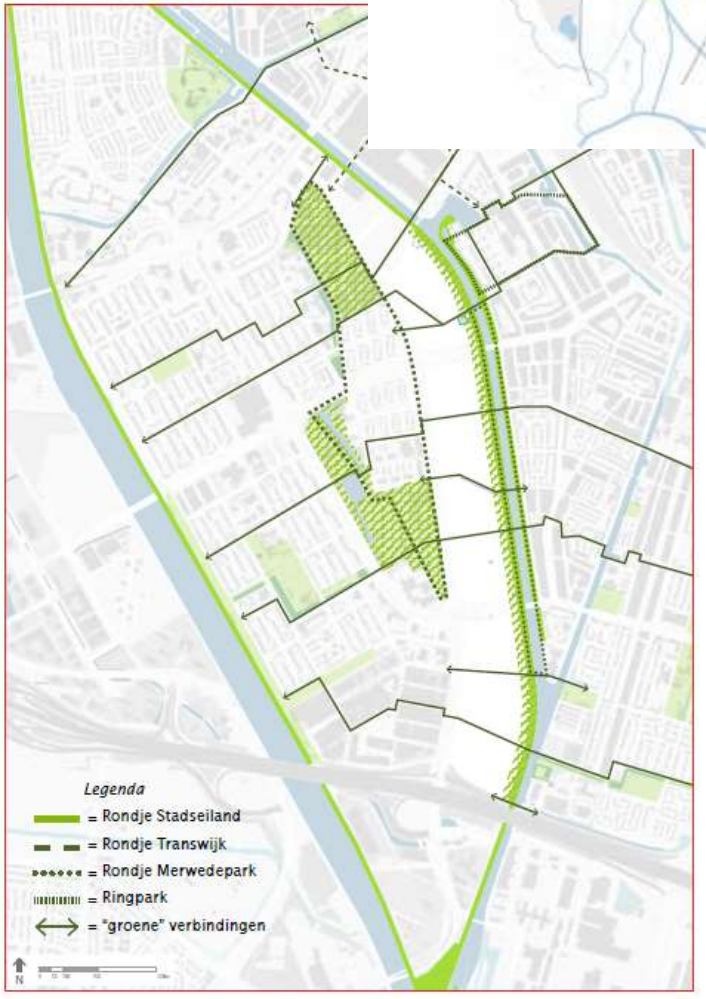




Omgevingsvisie: raamwerk – verbindingen





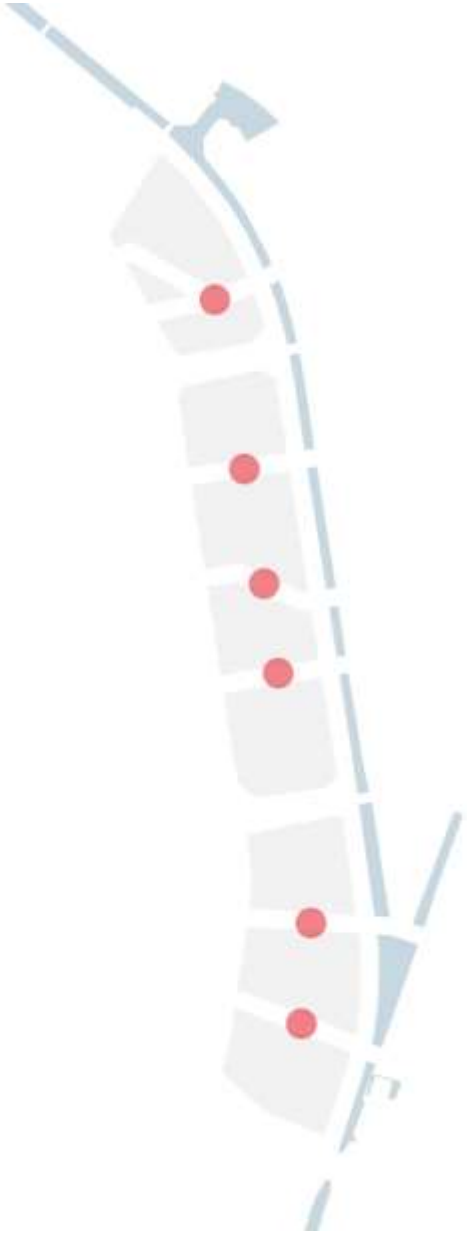


Omgevingsvisie: raamwerk – interne route





Omgevingsvisie: raamwerk – programma

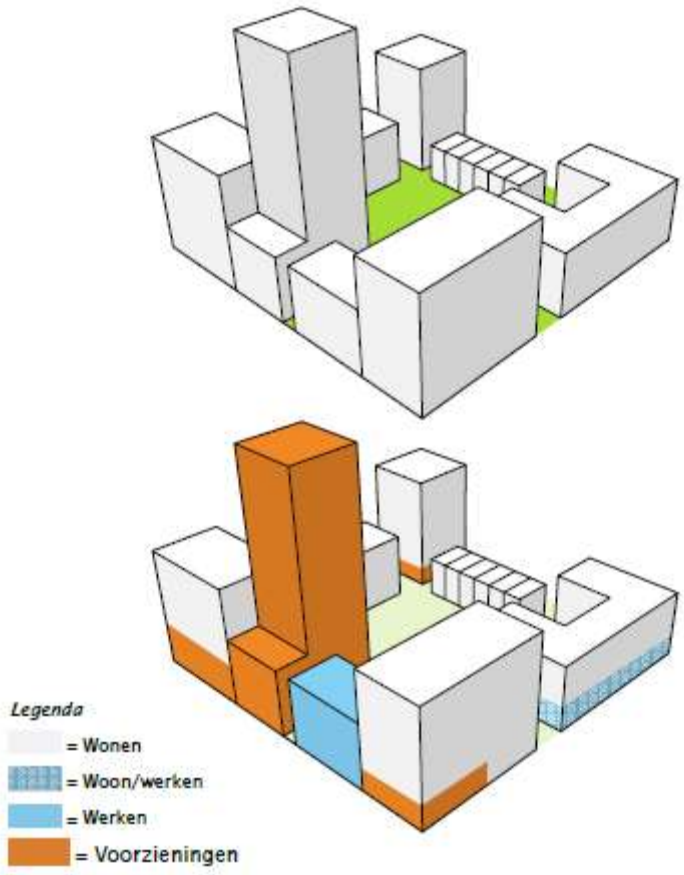








Bouwblokken



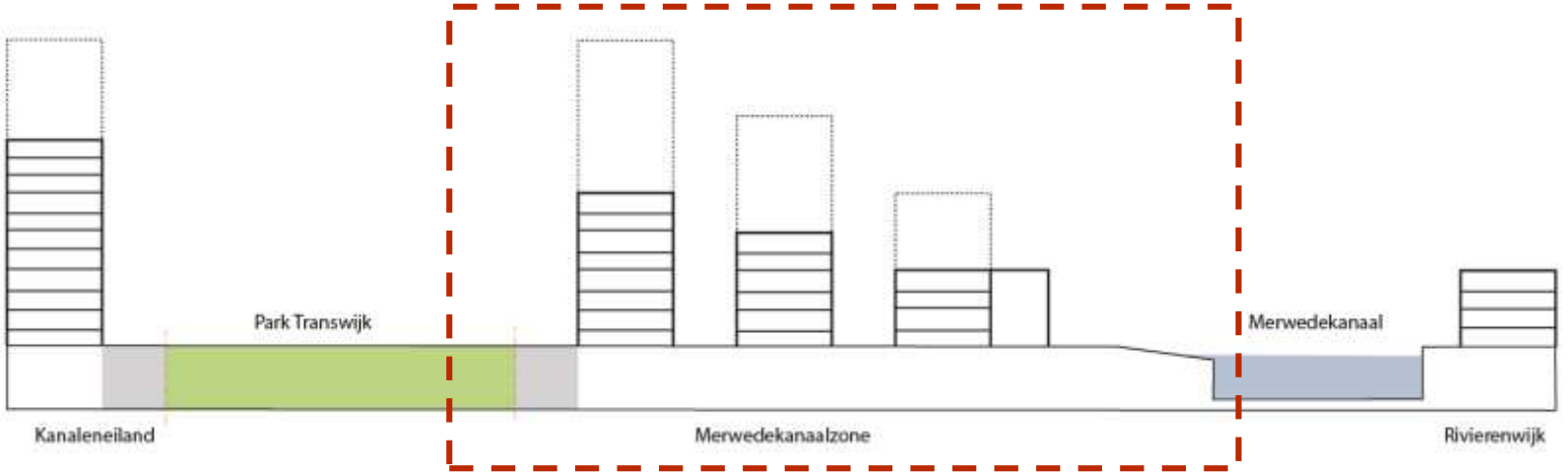
Ruimtelijke variatie

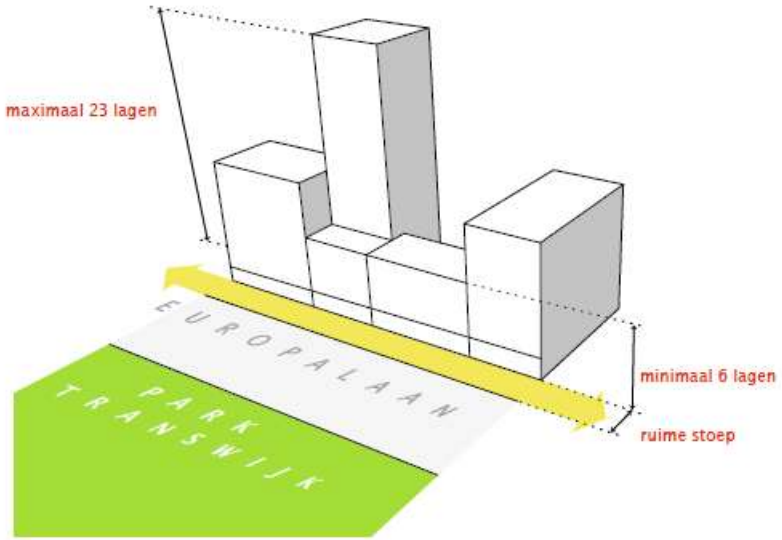
- Samengestelde bouwblokken
- Diversiteit en variatie
- Groene binnentuinen
- Bezonning en windhinder

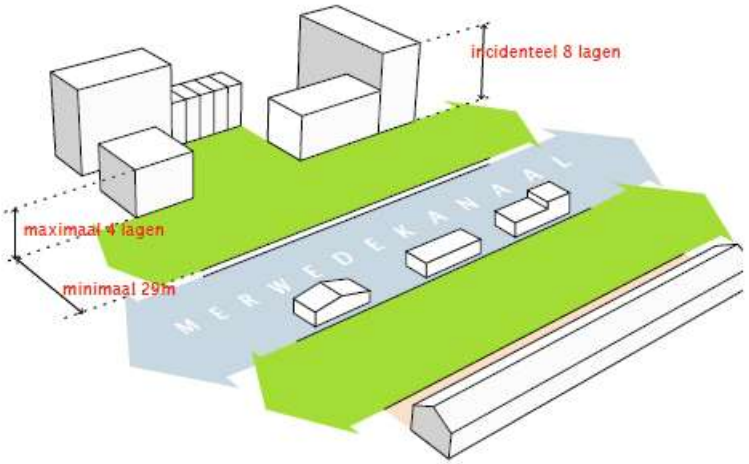
Functionele mix

- Wonen, werken en voorzieningen
- Mix aan doelgroepen, woningtypen en eigenaarschap (zoals C.P.O.)
- Levendige plinten

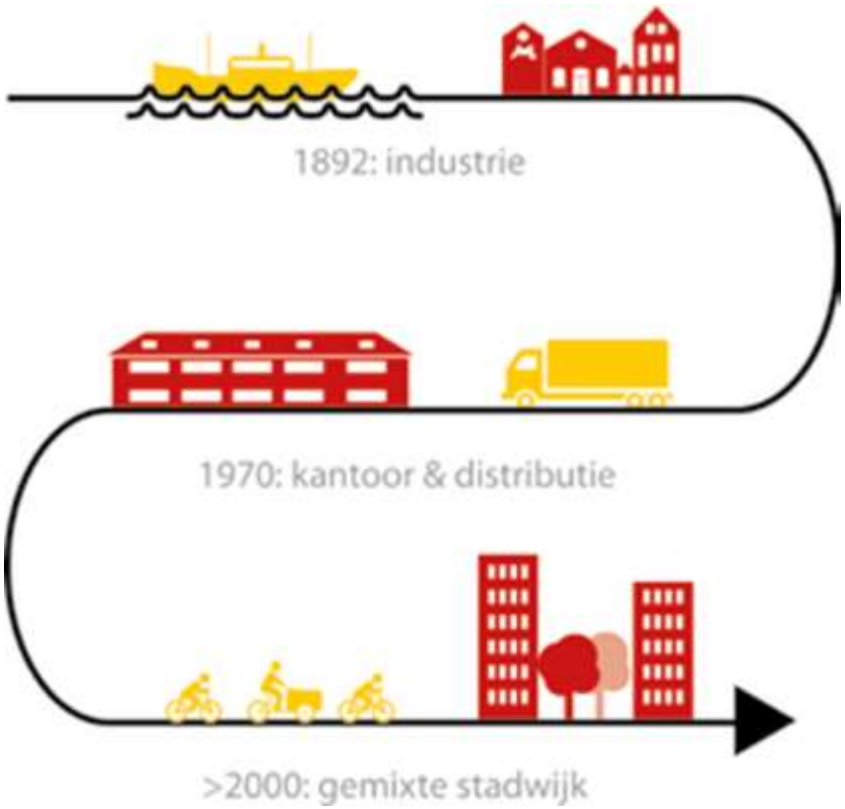
Hoogte opbouw Merwedekanaalzone







Fasering



- **Fase 1 – Gereed**
  Max, Pax en Lux, Hotel van der Valk, Vliegend Hertlaan 1 en Jongeriuscomplex
- **Fase 2 – In voorbereiding**
  Wilhelminawerf, Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino
- **Fase 3**
  deel 1 Merwede (deelgebied 5)
- **Fase 4**
  deel 2 Merwede, deelgebied 6, kantorenstrook Wilhelminalaan

Investeringsstrategie

- **Wegnemen belemmeringen**
  Hulpwarmtecentrale, LPG-vulpunten, milieucategorieën in bestemmingsplan en tippelzone

- **Investeren in hoge kwaliteit** Extra bruggen, Merwedepark, hoogwaardige openbare ruimte, klimaatadaptie en energievoorziening

- **Investeren in stedelijk netwerk**
  Europalaan, Beneluxlaan en Wilhelminalaan

- **Investeren in omliggende wijken**
  Rivierenwijk, Transwijk, Rondje Stadseiland en Park Transwijk

- **Dekking**
  Uit gebiedsontwikkeling, stedelijke bijdrage gemeente en andere overheden → Aanpak in Uitwerkingsplan

Milieueffectrapportage (m.e.r.) Merwedekanaalzone

- De wettelijk verplichte m.e.r. is uitgevoerd door Arcadis in opdracht van de gemeente Utrecht. De m.e.r. toetst de Omgevingsvisie op de milieueffecten

- Met het huidige beleid geeft de m.e.r ruimte voor maximaal 6.000 woningen gelijkmatig verspreid over de deelgebieden (100 woningen / ha).

- Mobiliteit is de beperkende factor. Voor het bouwen van 6.000 woningen in hoge dichtheid (en om op termijn 9.000 woningen toe te voegen) vraagt om ander mobiliteitsbeleid (P-norm en schaalsprong OV)

- De m.e.r is een statisch instrument en werkt onvoldoende als het eindbeeld nog niet concreet is → oplegnotitie

Advies Commissie m.e.r.

Commissie voor de milieueffectrapportage

- De Commissie mist informatie in de Omgevingsvisie over hoe de ambities voor gezondheid, klimaat, energie en mobiliteit gehaald worden.
- Vraagt welke sturing vanuit de gemeente nodig is
- De vragen van de Commissie m.e.r. zijn één op één overgenomen in de Omgevingsvisie en zijn daarmee onderdeel van de onderzoeksvragen.

Vaststelling m.e.r. en borging milieuwaarden

- Voorstel is de m.e.r. vast te stellen om transformatie te kunnen vervolgen
- Op korte termijn bestemmingsplannen Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino naar Raad
- Bij vaststellen van bestemmingsplannen ambities van de transformatie te volgen / bij elk bestemmingsplan vindt een m.e.r.-beoordeling plaats
- Daarnaast een dynamisch monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkelen (advies van de Commissie m.e.r.). om ontwikkelingen te volgen en bij te sturen.

Conclusie

- Vaststelling Omgevingsvisie en m.e.r. van belang voor tempo realisatie Defensieterrein, Eendrachtlaan 10 en Holland Casino

- Vaststelling geeft richting aan onderzoek Gezond Stedelijk Leven => Uitwerkingsplan Merwedekanaalzone medio 2018

- Vaststelling geeft kaders en richting aan stedenbouwkundig plan deelgebied 5, Merwede



MERWEDE

Presentatie Raad | 12-12-17



marco.broekman
urbanism research architecture

stad²

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

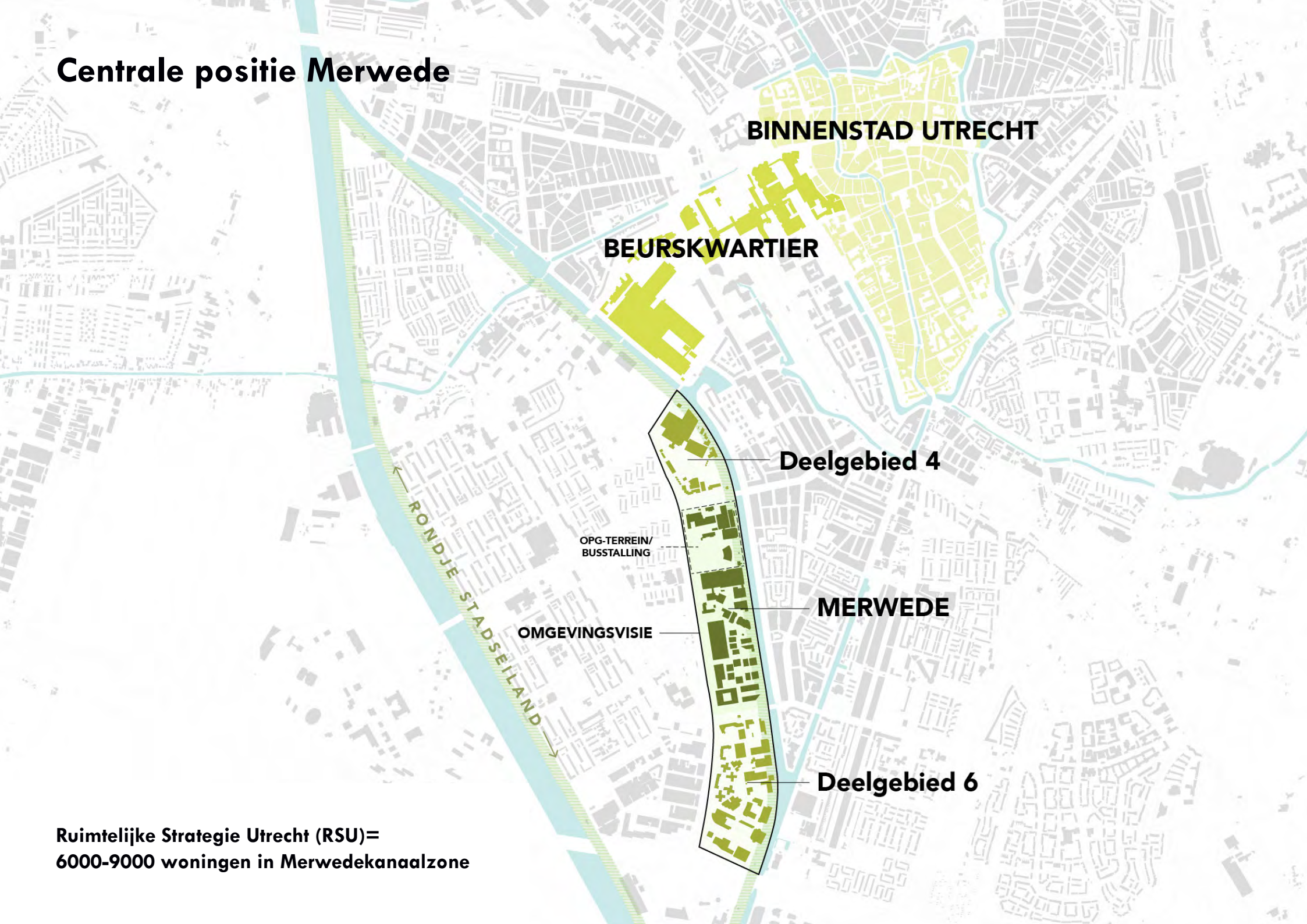
OKRA

Merosch
vormgeven aan duurzaamheid

Skonk.

In opdracht van: BPD, M7, Ramphastos realestate, Janssen de Jong, AM/ Synchroon, VVE Merwede en de Gemeente Utrecht

Centrale positie Merwede

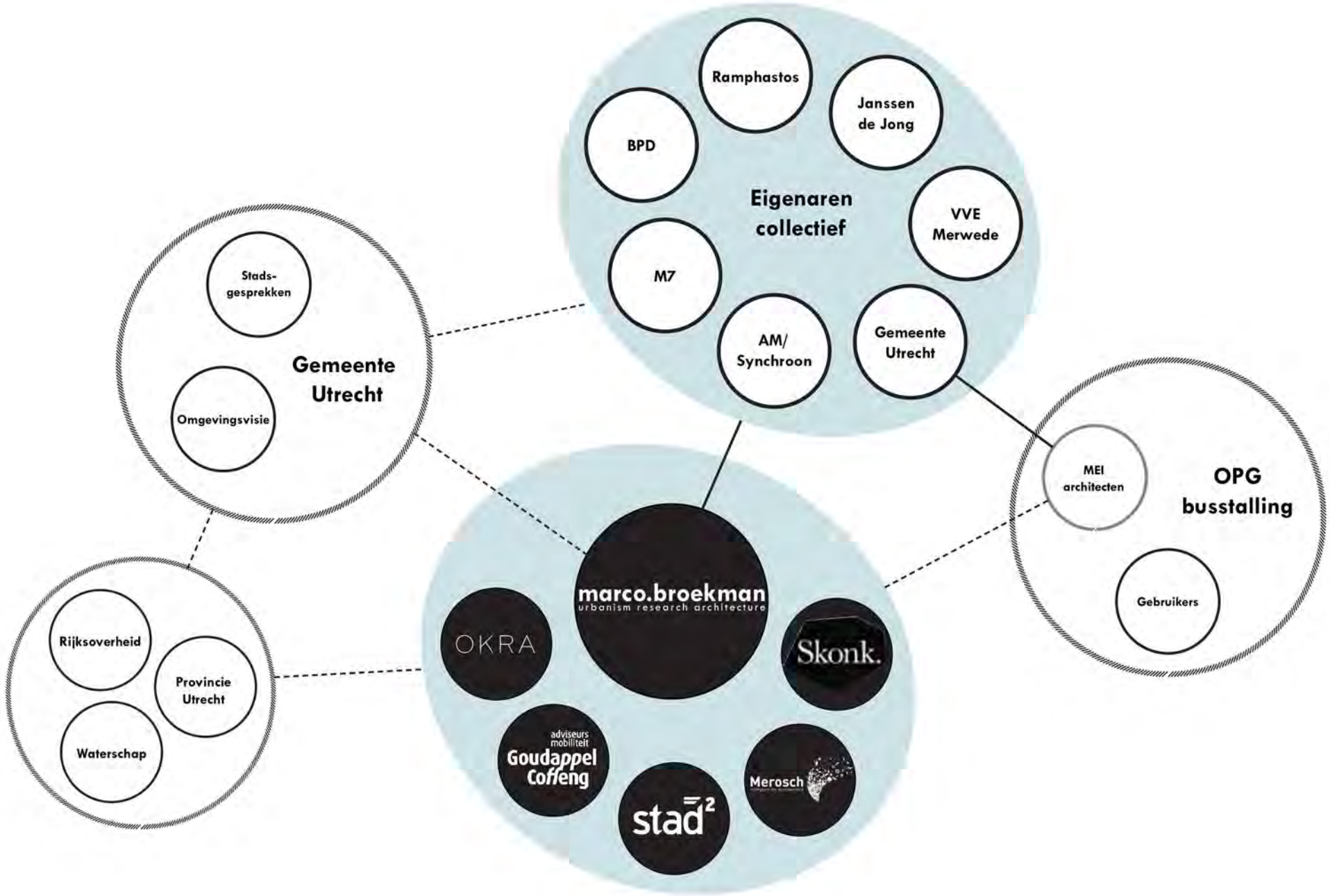


Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)=
6000-9000 woningen in Merwedekanaalzone

Plangebied Merwede



Samenwerkende partijen



Samen stad maken









Samen stad maken



Inspiratie avond 10 januari



Stadsgesprek 21 maart



Stadsgesprek 19 april



Inloopavond 30 augustus

Samen stad maken

Pluspunten en wensen

- Groene hoogwaardige buitenruimte, autovrij gebied
- Mix en variatie in bouwblokken
- Ruimte voor initiatieven als Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO)
- Aantrekkelijke voorzieningen, ook bestaande functies

Aandachtspunten

- Diversiteit in woningen
- Oversteekbaarheid Europalaan
- Wind, geluid en zon



Stadsgesprek 29-11 georganiseerd door eigenaren Merwede

Gezonde, duurzame en levendige stadswijk



WORK IN PROGRESS
MERWEDE

24 HECTARE

5.000-6.000 WONINGEN

GEZOND, LEVENDIG, STEDELIJK

Drie principes als leidraad



Proeftuin Healthy Urban Living



Een volwaardig stadsdeel voor iedereen



Identiteit en geschiedenis als basis

Groen raamwerk

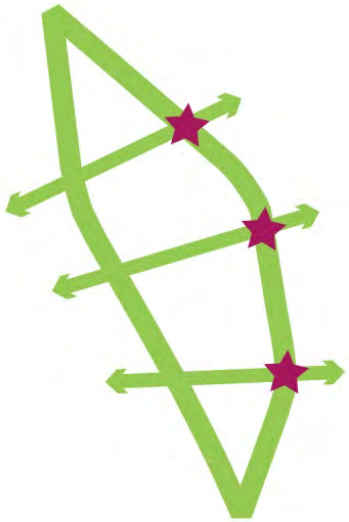
- Versterken van Park Transwijk
- Ontwikkeling van het Merwedepark





Groen raamwerk

- Verschillende verbindingen voor langzaam verkeer (voet en fiets)
- Bestaande historische gebouwen zoals Mobach en het Fietsdepot





Identiteit van Merwede









Identiteit van Merwede

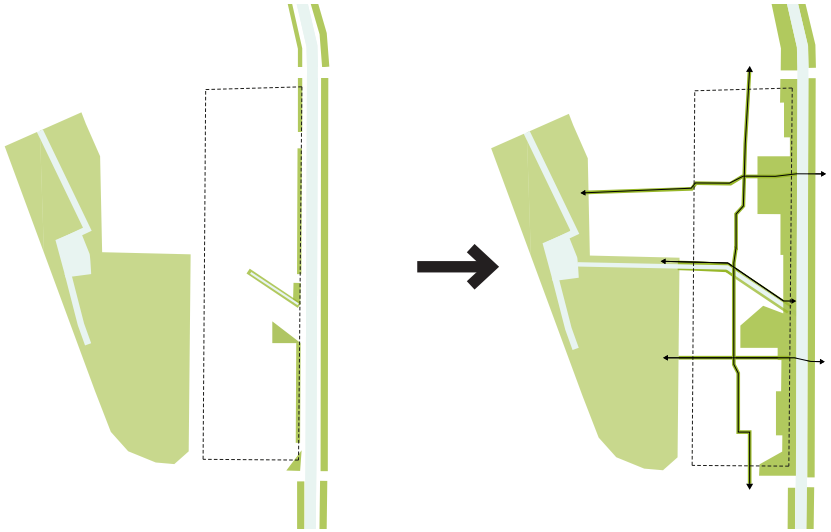




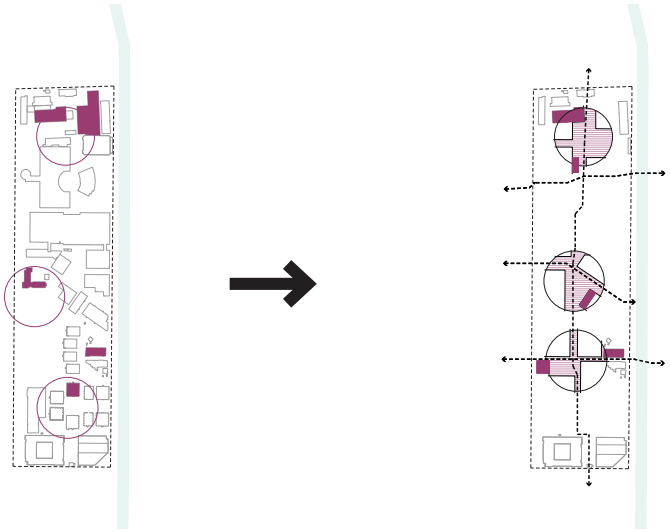




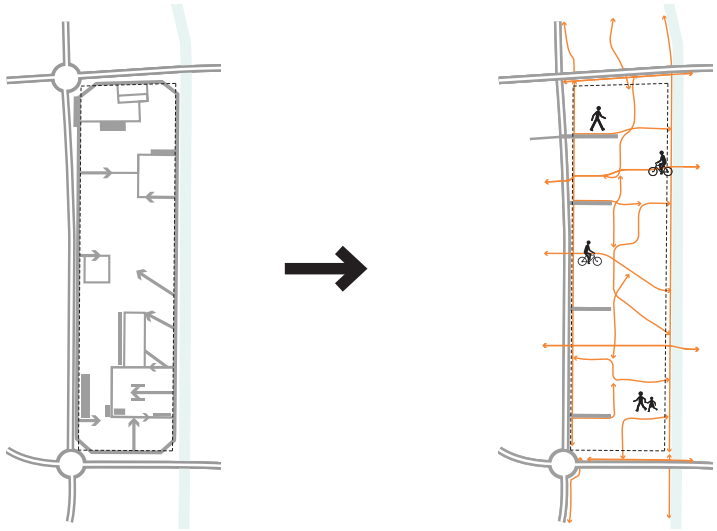
Bestaande structuren als uitgangspunt



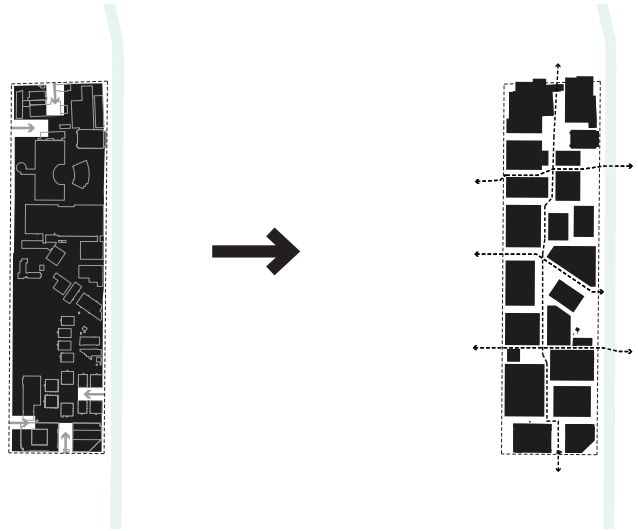
Naar een robuuste groenstructuur



Uitbouwen van bestaande plekken

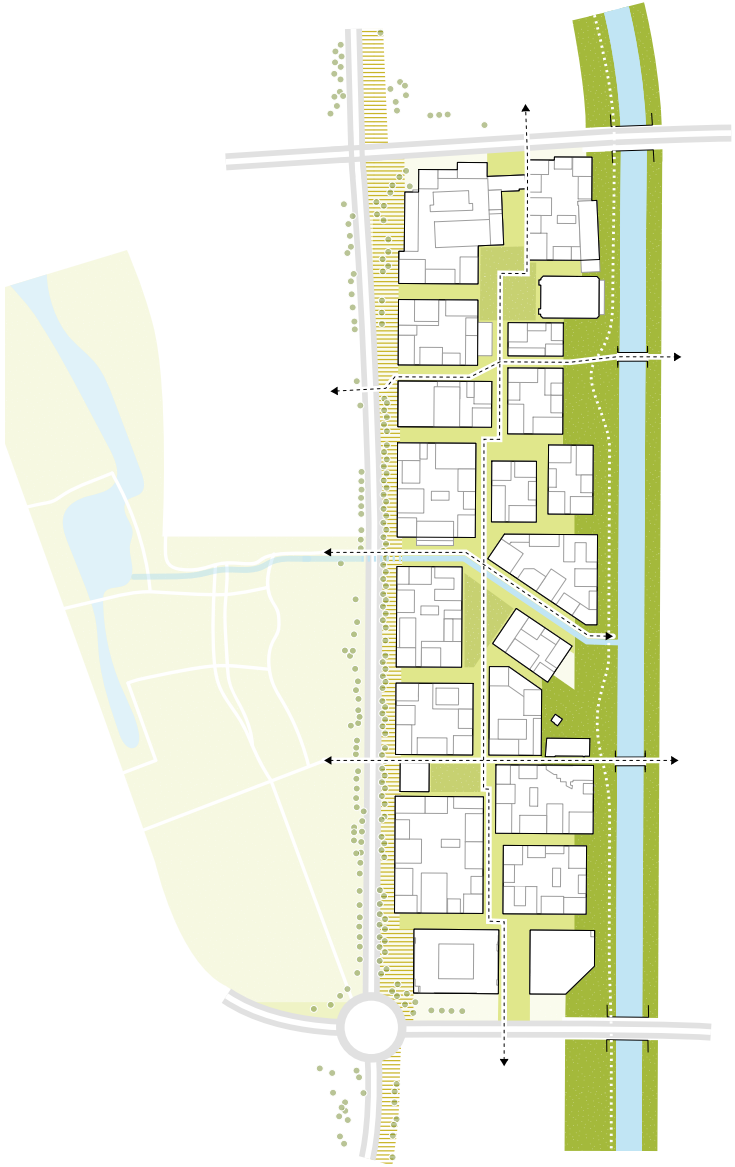


Naar ruimte voor voetgangers en fietsers

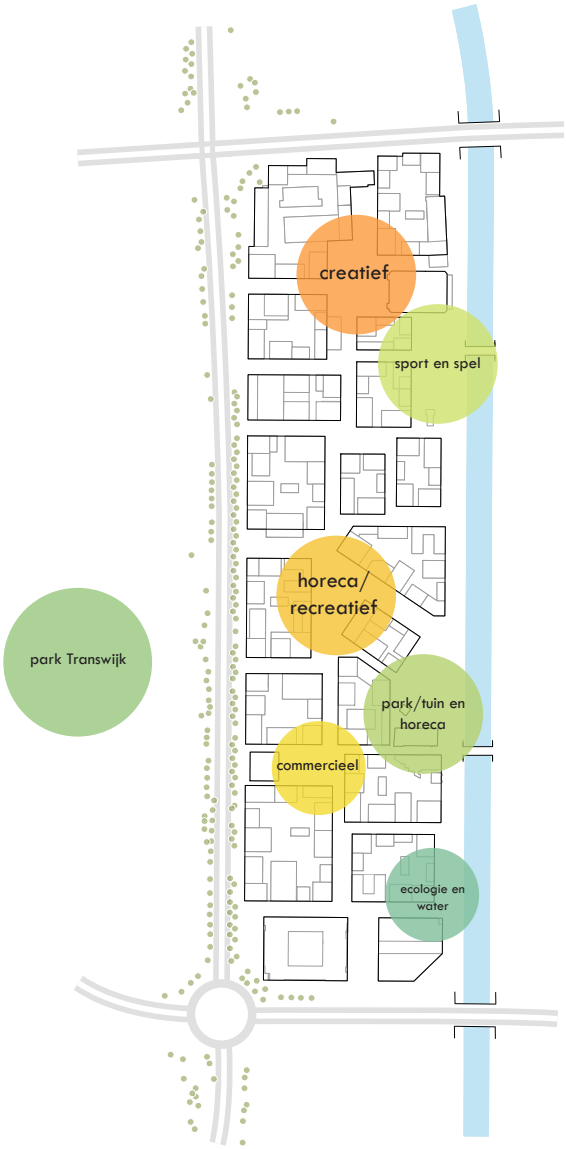


Naar een open een doorwaadbaar gebied

Raamwerk openbare ruimte



Ruimtelijk raamwerk



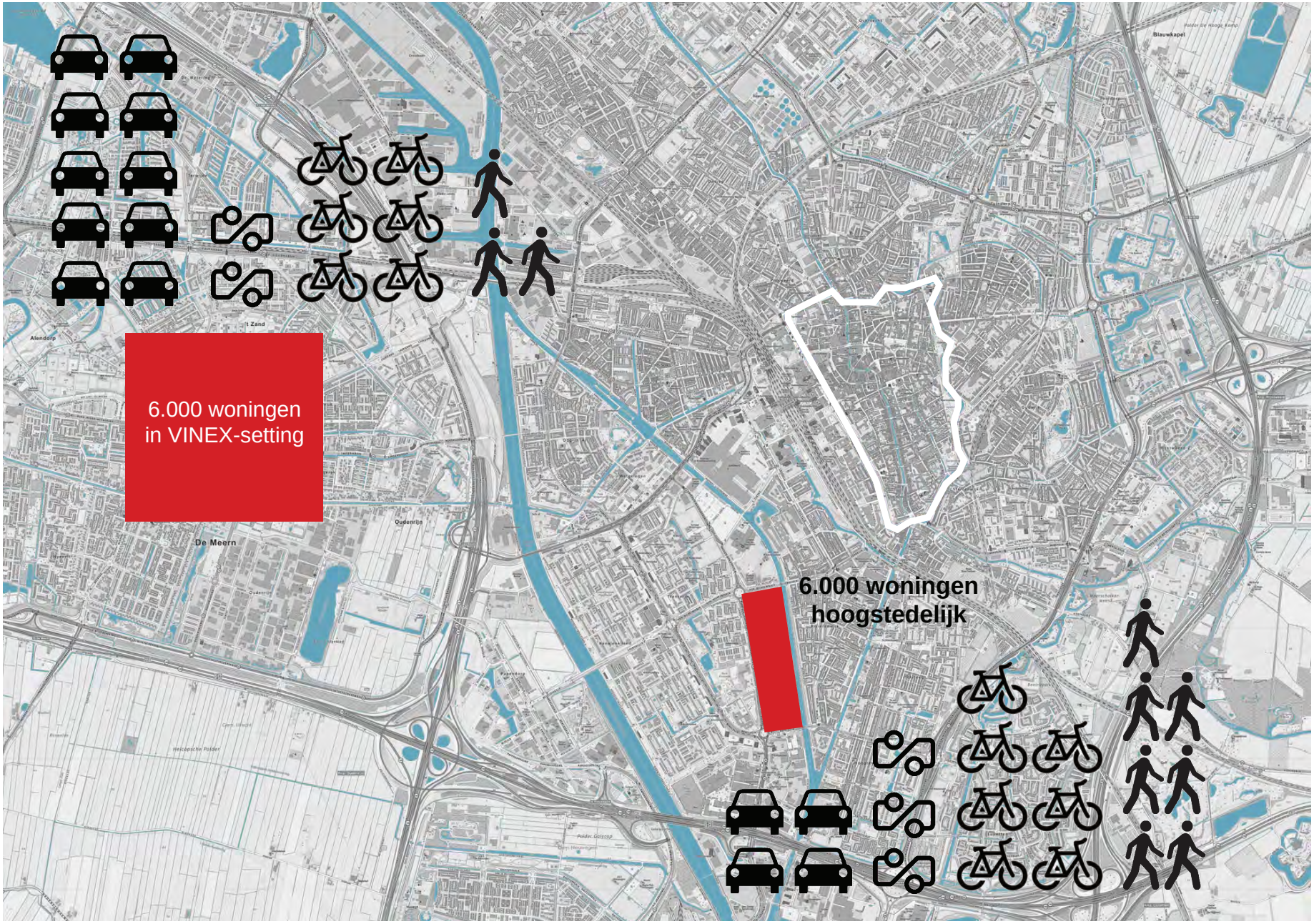
Plekken

Plan in ontwikkeling

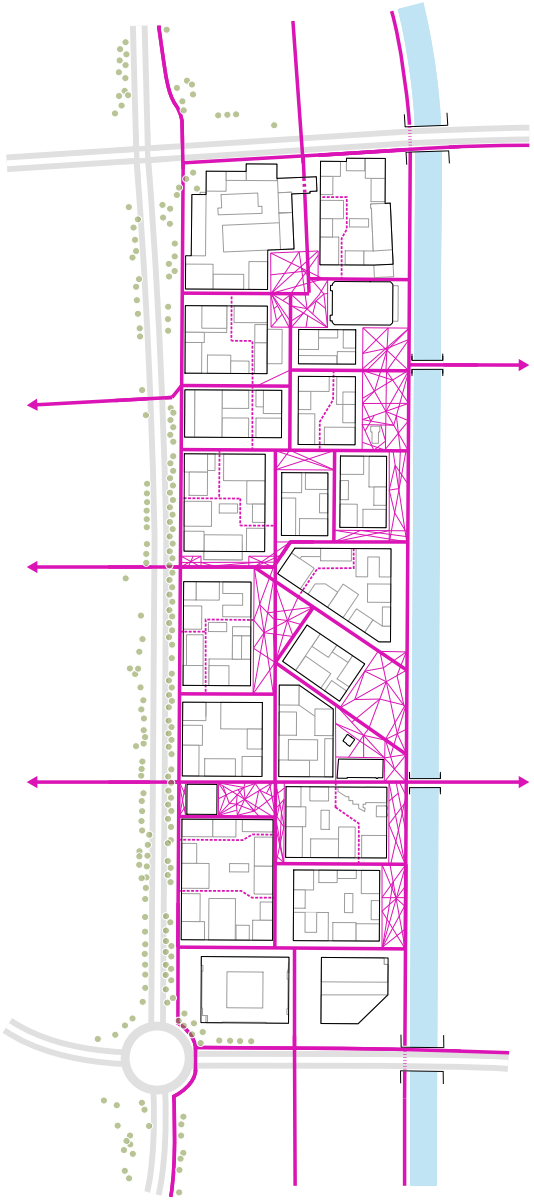




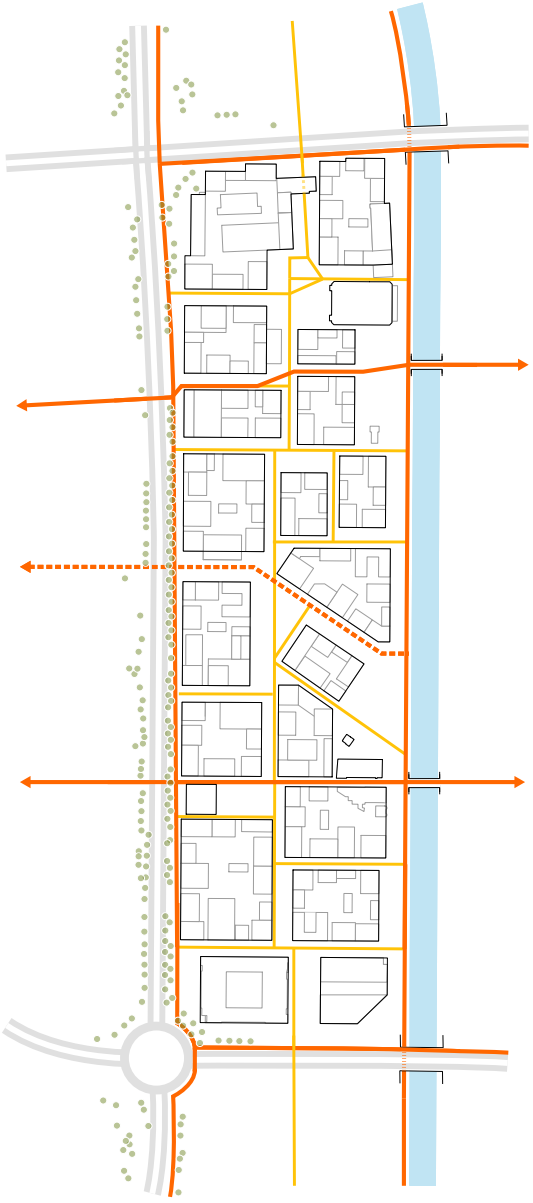
Mobiliteit en verkeer



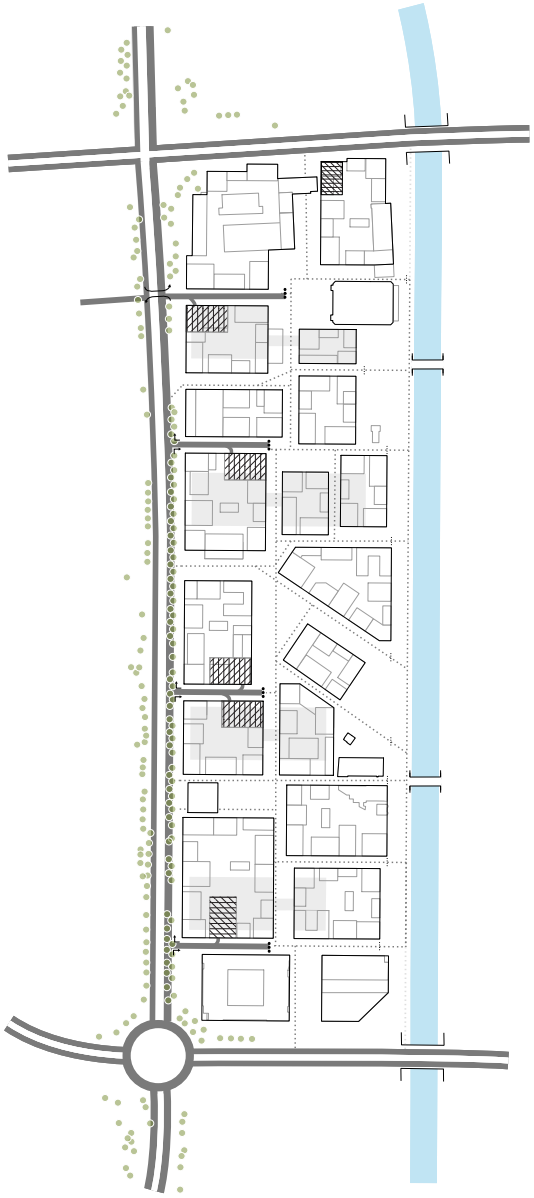
Ruimte voor langzaam verkeer



Voetgangers

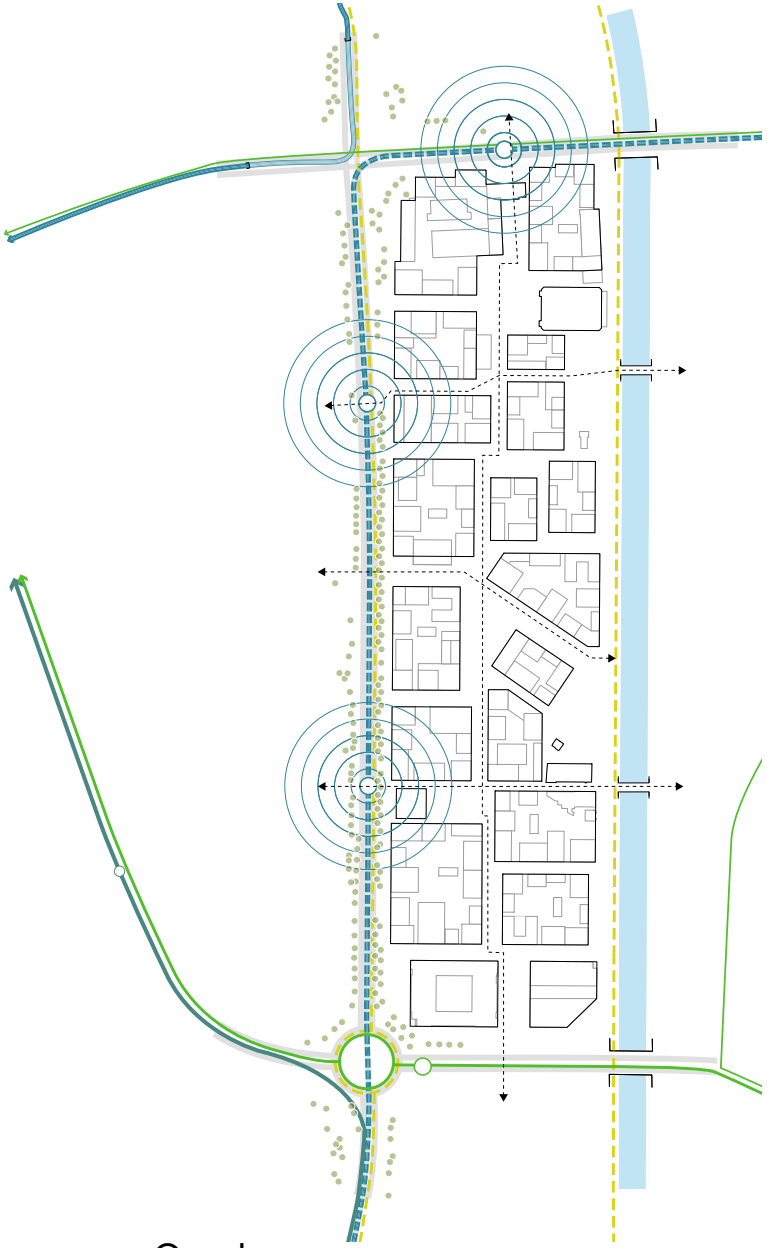


Fietsers

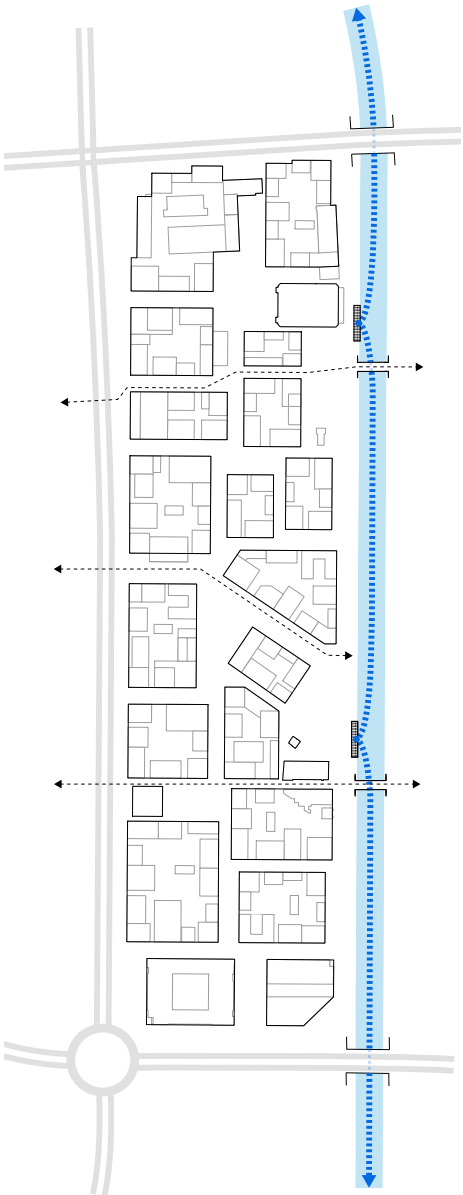


Autoverkeer aan de westzijde

Ruimte voor openbaar vervoer

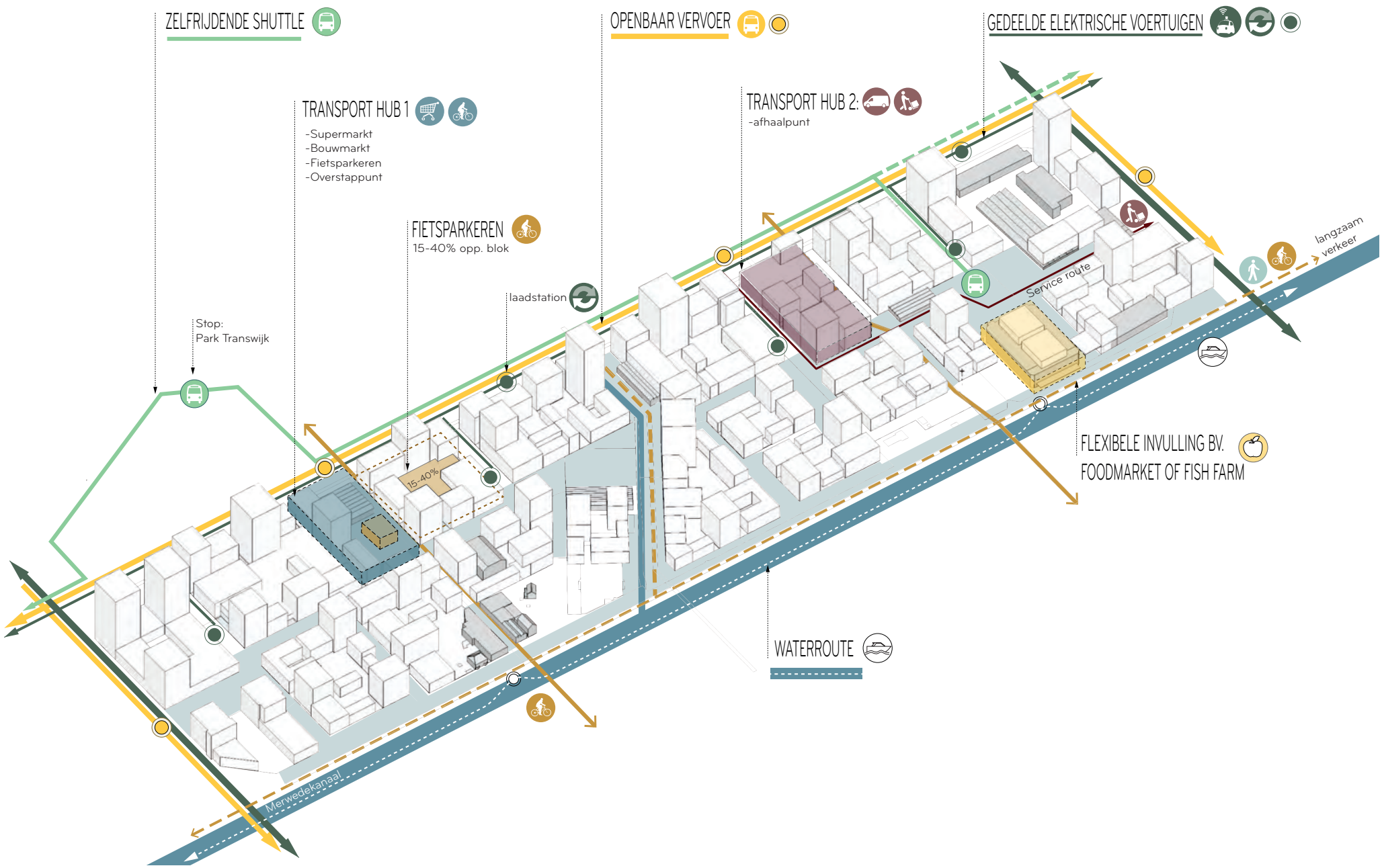


Openbaar vervoer

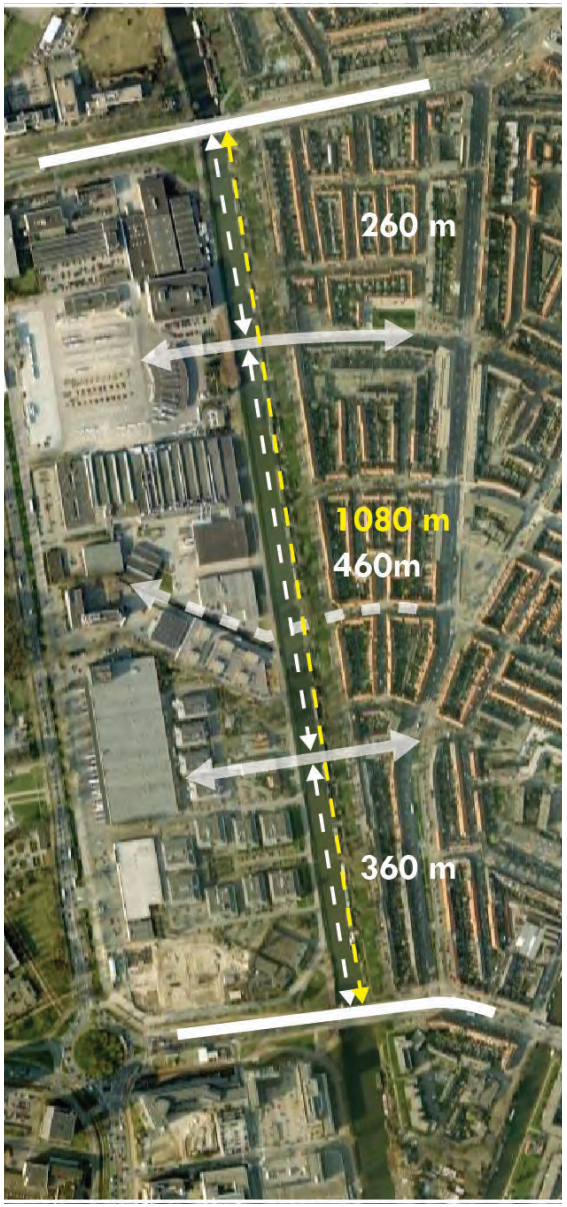


Waternetwerk

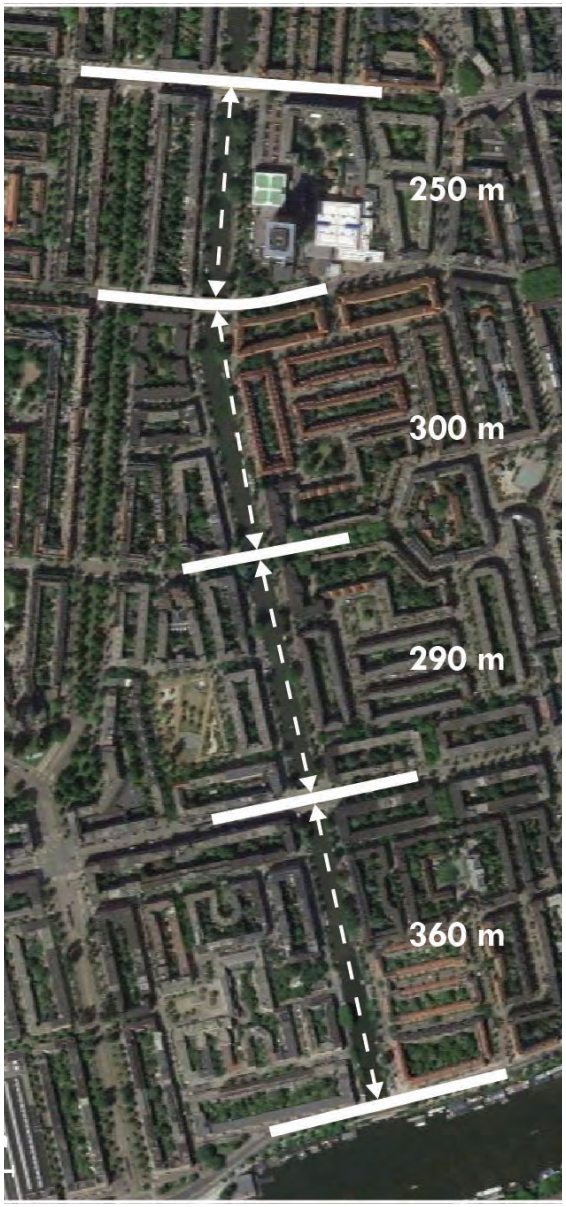
Innovatieve mobiliteit



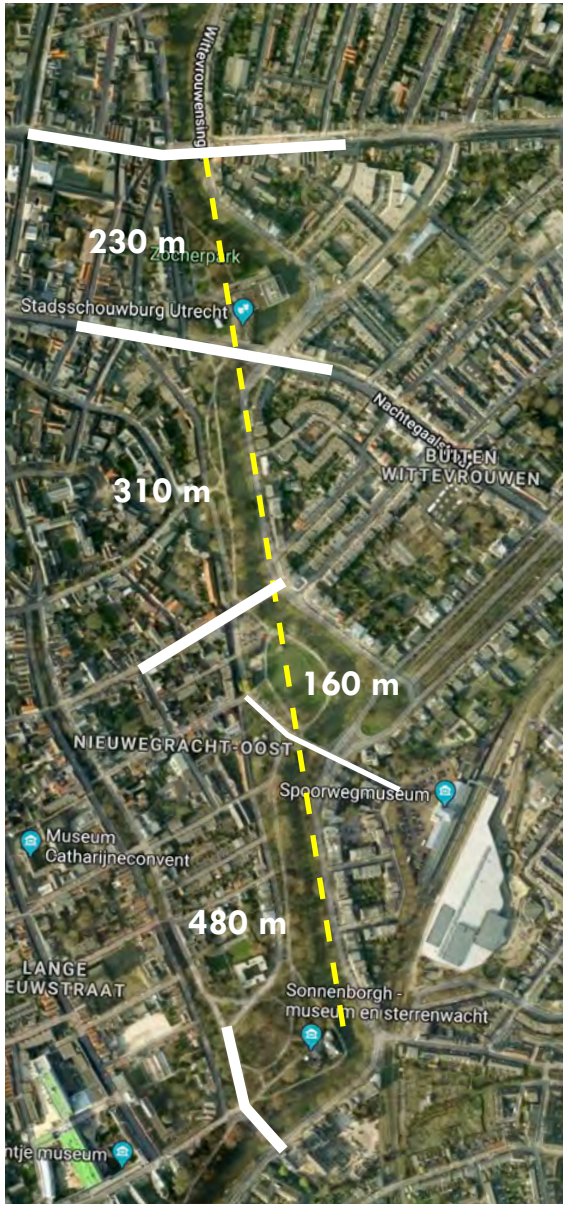
Twee bruggen over het Merwedekanaal



Merwede, Utrecht



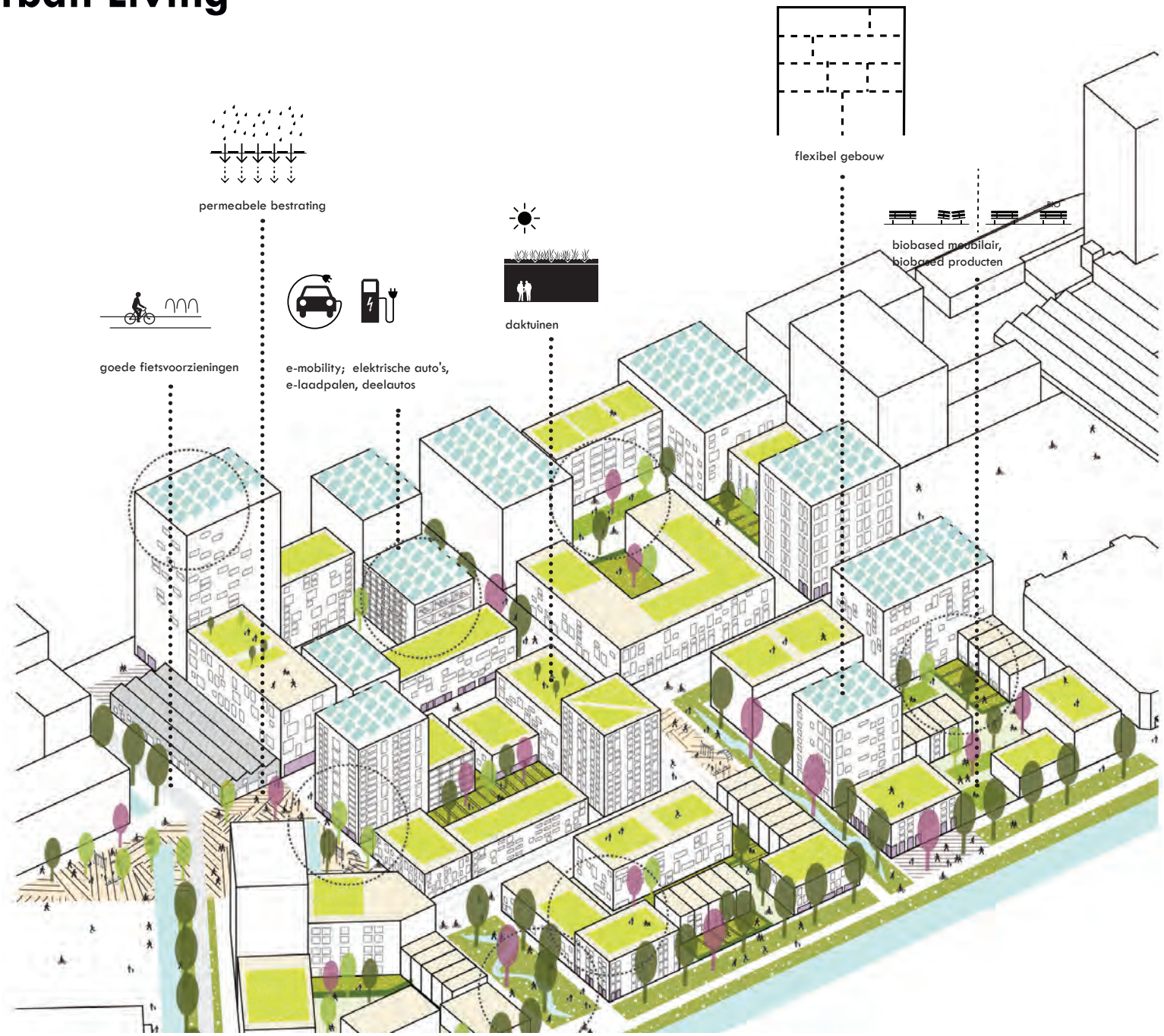
Amstelkanaal, Amsterdam



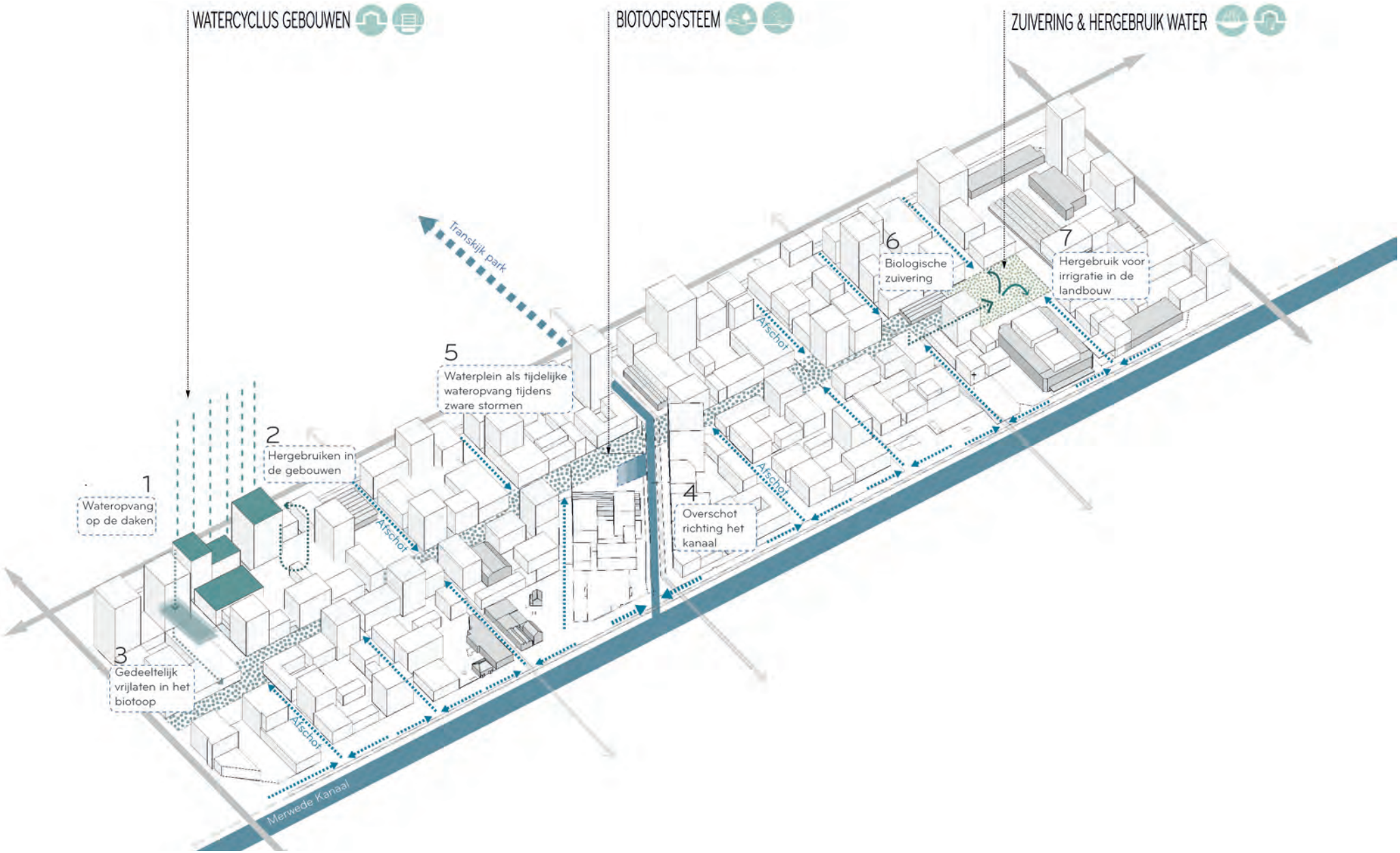
Singel, Utrecht


coffeecompany
OBILITY HUB
De Stadstuin

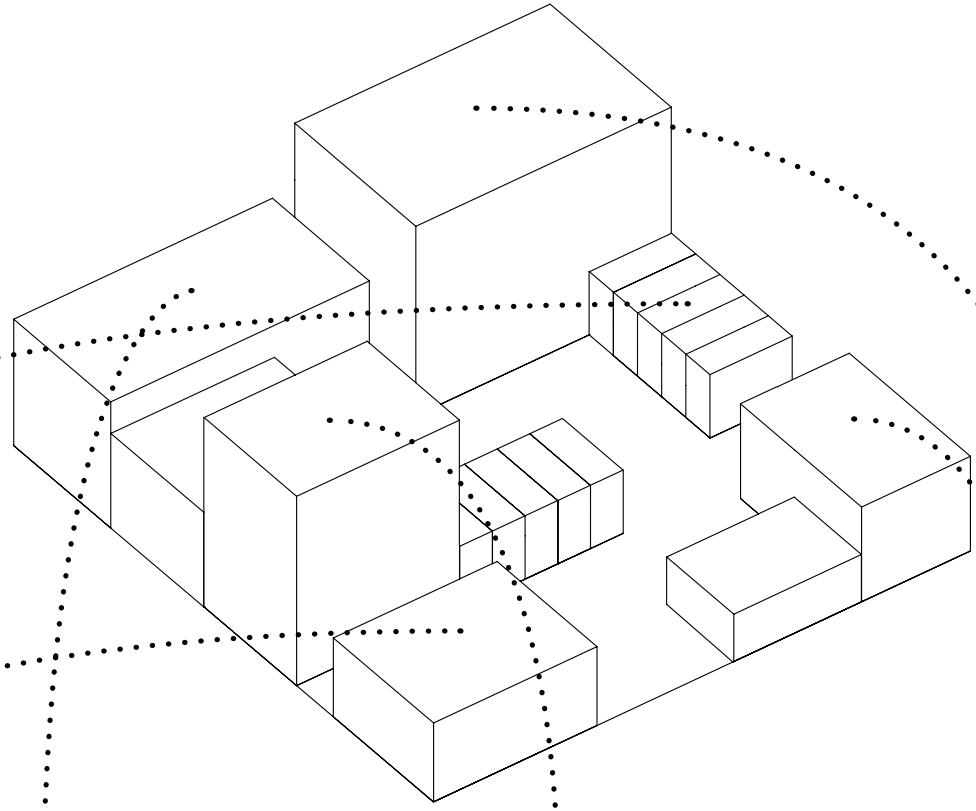
Healthy Urban Living



Watersysteem



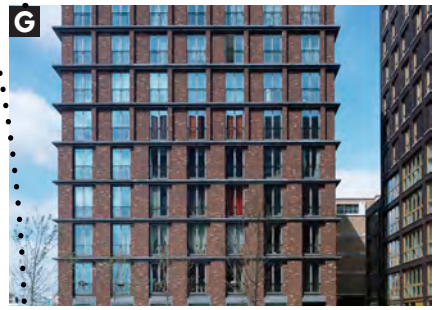
Gemengde bouwblokken



B



G



C



D



E



M



Publiek programma op strategische plekken



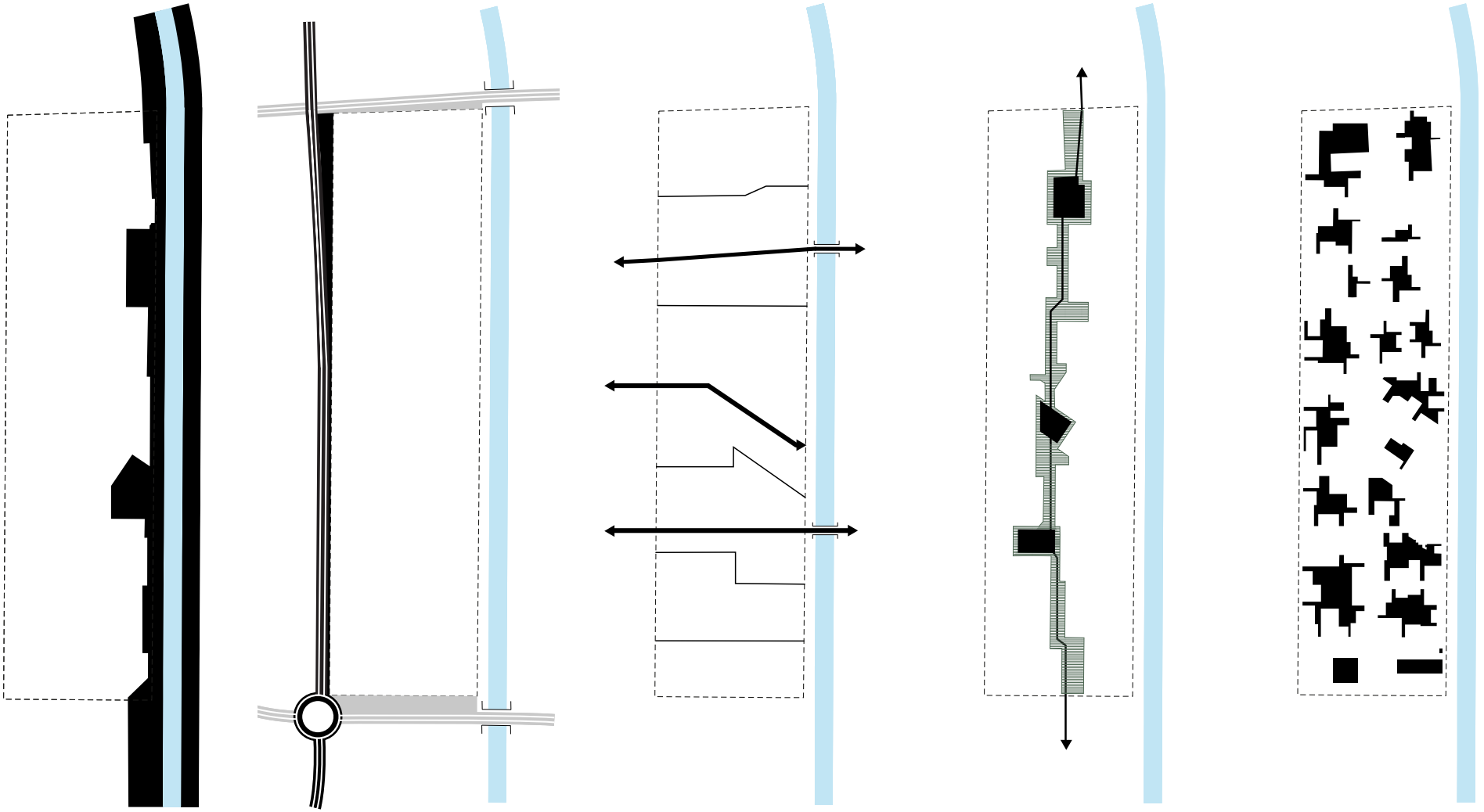







DEPOT 50

Hoogwaardige openbare ruimte



Merwedepark

Europalaan en
Kon. Wilhelminalaan

Oost- west verbindingen

Backbone en pleinen

Binnentuinen

Hoogwaardige openbare ruimte






Park Transwijk
PARK TRANSWIJK
MERWEDE

Park Transwijk









Hoe nu verder?

December-februari 2018

- van Schetsontwerp naar (concept) Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan
- concept samenwerkingsovereenkomst zes marktpartijen en gemeente

Februari-juni 2018

- naar bestuurlijk vastgesteld Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan
- vastgestelde samenwerkingsovereenkomst en anterieure overeenkomst

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: reactie raadsinformatieavond Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein 12 december 2017

Utrecht, 13 december 2017.

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Gisteravond hebben wij (mede namens 47 andere bewoners) op de Raadsinformatieavond onze zienswijze t.a.v. de bezonning van onze woningen aan de oostzijde van het Merwedekanaal toegelicht. Wij kregen de indruk dat de aanwezige leden van de Gemeenteraad ontvankelijk waren voor ons bezwaar inzake de schaduwwerking door hoogbouw op het defensieterrein langs het Merwedekanaal.

Het deed ons genoegen dat de door de beoogd ontwikkelaar getoonde impressie uitgaat van een park langs de Kanaalweg met één hoogteaccent (woontoren). Daarmee lijkt de planschade waarvoor we beducht zijn, te worden verminderd, hetgeen we uiteraard op prijs stellen.

Wij denken dat de meeste bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal kunnen leven met één ranke woontoren. Om enigszins tegemoet te komen aan het verlies van onze woonkwaliteit willen we echter onze wens die we vanaf het begin n.a.v. het SPvE, het ontwerp bestemmingsplan en het vaststellingsrapport hebben geuit, hierbij nogmaals onder de aandacht brengen.

Wij vragen u van uw bevoegdheid binnen het SPvE en het ontwerp bestemmingsplan gebruik te maken om de hoogte van deze woontoren *tot* 35 meter vast te stellen op een maximale bouwhoogte van 25 meter. Of indien u aan de maximale bouwhoogte wilt vasthouden, dit hoogteaccent 10 meter naar achteren te situeren. Dus simpel gezegd zouden we graag zien dat dit hoogteaccent 10 meter lager wordt of 10 meter verder verwijderd van het kanaal (op minimaal 39 meter afstand). Indien deze wens kan worden ingewilligd, lijkt ons de vermindering van het aantal zonne-uren op onze woningen acceptabel.

Met vriendelijke groet

Gemeente Utrecht

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en bijbehorende milieueffectrapportage (MER)

Raadsinformatiebijeenkomst	12 december 20117
Voorzitter	Tara Scally
Tijd	20.00 – 21.30 uur
Zaal	Raadzaal of Grote trouwzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Bert-Jan Brussaard (CDA), Maarten Koning (D66) en Dimitri Gilissen (VVD)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen en wordt graag breed geïnformeerd.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Leon Borlée, GU, stedebouwkundige Marcel Jansen, GU, regisseur Merwedekanaalzone Peter Meijer, GU, jurist Omgevingsrecht Jurjen van Keulen, GU programmamanagement Martin Knuijt, OKRA Landschapsarchitecten en Tijmen Hamerslag van AM beiden namens het Eigenarencollectief Merwede (gemeente en zes private eigenaren)
Meepraters	1 Meeprater, VIDIUS Sport 2 Wil Uitgeest en Paul van Dijk 3 Meeprater 4 Sjoerd Banken, A.U.S.R. Orca 5 Peter Delissen en Marij Wijten 6 Angelien Pattipeilohy 7 Peter van Reenen, Bewonersinitiatief van Vlissingenkade 8 Amerik van Rijn, SUWO 9 Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht 10 Tijmen Hamerslag, Eigenarencollectief MERWEDE 11 Martijn Bremmer 12 Oberon Kok, Bewoner Rivierenwijk, aan de Merwede 13 Meeprater 14 Daphne Desseaux, HU *15 Meeprater* *16 Kim van Gameren/ Enrico van Herrewaarden*
Portefeuillehouder(s)	Paulus Jansen
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Frank de Kok
Programma	Presentatie namens de gemeente door Marcel Janssen en Leon Borlée (15 min.) Vragen raadsleden

	Presentatie door Martin Knuijt en Tijmen Hamerslag namens het Eigenaren- collectief Merwede (10 min.) Vragen raadsleden Indieners van zienswijzen en andere betrokkenen aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 9 december. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.

Motivatie: Bert-Jan Brussaard (CDA), Maarten Koning (D66) en Dimitri Gilissen (VVD)
Bovengenoemde partijen willen een RIB organiseren waarbij allereerst vanuit het college een algemene toelichting wordt gegeven op het voorstel. In deze presentatie zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:
- hoe richten we bij de ontwikkeling van de MWKZ een proces in met voldoende burgerparticipatie?
- hoe ontwikkelen we een goed en integraal plan: veel samenhangende onderwerpen/belangen (bijv. tippelzone, roeien) met onderling impact en gevolgen voor planning) en welke concrete stappen moeten daarvoor worden gezet?
- verbindingen in het gebied (zowel infrastructurele-, als groene- en blauwe verbindingen)
- klimaatbestendigheid (incl. aandacht voor groen/gevelgroen)
- meervoudig ruimtegebruik
- mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen
- opbouw van investeringen, inzichtelijkheid in wat gemeente bijdraagt, financiën
- knelpunten/kansen in de ontwikkeling van de MWKZ
- circulair bouwen
- energie-neutraliteit
- toepassing van smart mobility en innovaties in de openbare ruimte
- bouwhoogtes
- inpassing woonschepen
- ontsluiting verkeer
- gevolgen voor omliggende buurten

Vervolgens willen partijen meepraters één voor één gelegenheid geven hun zienswijze op het voorstel aan de raad kenbaar te

Bijdragen

Klik hier voor reacties op de Facebook pagina van de gemeenteraad Utrecht.

Sjoerd Banken, A.U.S.R. Orca
De bijdrage gaat over de inbreng van de drie Utrechtse roeiverenigingen op de omgevingsvisie en daarmee de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.

Gemeente Utrecht

Peter Delissen en Marij Wijten

Wij zijn bewoners van een woonark in het Merwedekanaal en wij maken ons ernstig zorgen over de gevolgen van de voorgenomen woningdichtheid in Merwedekanaalzone deelgebied 5.
Allereerst moet ons van het hart dat het niet gelukt is om alle stukken te lezen die horen bij de voorbereiding van deze avond. We zijn vol goede moed begonnen aan de agendabundel van ruim 121 MB, meer dan 1500 pagina's! Ondoenlijk.
Hieruit vloeit onze eerste bezorgdheid voort: hoe is het mogelijk dat een gemeenteraad de stad goed kan besturen als men dit moet doen op basis van lijvige documenten en vage rapporten? In hoeverre worden burgers, belangstellenden eerlijk voorgelicht? We geven 2 voorbeelden:
• De MER-rapportage is niet eenduidig met getallen, niet altijd is duidelijk of het om de hele Merwedekanaalzone gaat of alleen deelgebied 5, bij ieder onderdeel staat een hoofdstuk met de naam 'Leemten in kennis', de bijgevoegde illustraties zijn niet leesbaar, bv de legenda's bij de geluidsonderzoeken, er wordt gesproken in vaagheden als: grotendeels, meestal, ruim, kleiner of groter dan, soms….
• Mooie plaatjes in een omgevingsvisie, die de werkelijkheid echt niet dekken. Heel aantrekkelijk, maar er is geen fiets, auto of woonboot in te zien. De bebouwing zal er in werkelijkheid totaal anders uit gaan zien.
Wij hebben een paar thema's uitgelicht:
1. Aantal woningen
Op 8 november 2016 heeft het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail vastgesteld, waarin aan de hand van 3 scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten worden onderzocht van de verdere verdichting.
De MER gaat uit van 6.000 woningen gelijkmatig verspreid over de deelgebieden 4,5 en 6 in de autoluwe variant . Het toevoegen van 6.000 woningen in de MWKZ is mogelijk met een gemiddelde dichtheid van 100 woningen per hectare in de deelgebieden 4,5 en 6.
Hieruit ligt onze tweede bezorgdheid:
- In deelgebied 4 (Defensieterrein) komen 600 woningen op 10,5 ha, dit is 57 woningen per ha; op de Eendrachtlaan in deelgebied 6 komen voorlopig 200 woningen (op 22,6 ha), 8 woningen per ha; dit betekent dat de overige 5200 woningen in deelgebied 5 gepland staan, op 26,9 ha netto, dit is 193!! woningen per ha. Bijna het dubbele van wat in de MER is onderzocht en dus totaal niet in overeenstemming met de uitgangspunten in de MER. Zeker ook geen sprake van gelijkmatige verspreiding. Deelgebied 5 wordt onevenredig dicht bebouwd met woningen, met gevolgen die niet zijn onderzocht in de MER.
De ambitie van de gemeente is zelfs om het aantal woningen op te hogen naar 10.000. Dit geeft spanning tussen hoge dichtheid en gezond stedelijk leven. Hierin moet omgevingsvisie 2 nieuwe antwoorden formuleren en duidelijkheid geven (Uitwerking)
Onze derde bezorgdheid: In hoeverre is het mogelijk om in de beperkte tijd tot het uitkomen van omgevingsvisie 2 de effecten van de toename van nog eens 4000 woningen serieus te onderzoeken? Eigenlijk begrijpen we sowieso niet waarom de gemeente de stad wil uitbreiden van 340.000 naar 410.000 inwoners. Waar wil men met de stad naar toe?
Onze vierde bezorgdheid:
2. mobiliteit en autogebruik: autoluw, minimale parkeernorm, terugbrengen van autobewegingen

De MER zegt: tot een toename van 6.000 woningen kan grotendeels gebruik gemaakt worden van de bestaande stedelijke infrastructuur.
- Hoe komt men tot deze conclusie? Op welk onderzoek is dit gebaseerd?
- Op de website van de gemeente staat dat 60% van de bewoners van Utrecht buiten de stad werkt. Als bewoners van de nieuwe wijk wordt ontmoedigd om een auto te hebben, wat betekent dat dan voor het aantal fietsbewegingen? Denk aan: grootste fietsenstalling van Nederland op CS (12.000 fietsen) is vol met alleen al de fietsen van inwoners van dit nieuwe gebied (ook 12.000). Wel eens in de spits door Utrecht gefietst? Nu al levensgevaarlijk op bepaalde punten. De terreur van fietsers is erger dan die van auto's.
- Over het autoverkeer zijn alleen maar problemen te melden; de toegangswegen tot A12 en A2 staan nu al dagelijks vol; je komt de stad bijna niet meer uit of in. Het is een mooi streven om autogebruik terug te dringen, en je moet ergens beginnen, alleen dat gaat niet zo snel. Dit betekent zeker nog 20 jaar ellende op de wegen, vóórdat de omslag is gemaakt in de hoofden van mensen.
- Utrecht is één van de grote steden met het laagst aantal auto's per inwoner, 0.6 auto per huishouden. Stel dat het mogelijk is om in de nieuwe wijk 0.3 auto per huishouden te realiseren dan zijn er nog steeds 1800 parkeerplekken nodig. (uitgaande van 6000 woningen). Parkeerproblemen die je niet oplost in de wijk zelf verplaatsen zich naar andere wijken. Moeten Rivierwijkers , Transwijkers en Kanaleneilanders boeten voor het feit dat de gemeente zo nodig 20.000 mensen wil laten wonen in de Merwedekanaalzone?
3. Hoogte van de bebouwing, onze vijfde bezorgdheid
Aan de kanaalzijde wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. In de Ruimtelijke Agenda wordt specifiek opgenomen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.
- Wij zijn benieuwd wat dat concreet inhoudt; kijken naar effecten is één ding; wat doe je vervolgens met de bevindingen?
- Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is 35 meter!
4. Bruggen, onze grootste directe bezorgdheid
Zoals al eerder aangegeven hebben de geplande extra fiets/loopbruggen veel negatieve impact op het waterwonen in het Merwedekanaal. Velen van ons wonen al jaren met veel plezier op het water in Rivierenwijk, zijn verbonden met deze wijk. Als er geen boten zouden liggen en geen roeiers en andere scheepvaart zou zijn, zou het een mooi idee zijn om met een loop-en fietsbrug een nieuwe verbinding te maken met de binnenstad en verder. De huidige situatie is anders. Bruggen kunnen niet gebouwd worden op de plek waar boten liggen. Wij hebben een huurcontract en juridisch gezien hebben wij recht op deze ligplaats.

Amerik van Rijn, SUWO
Een Brug door je woning
Stel je eens voor. Je woont in een mooie (koop)woning waar je heel gelukkig bent. Je bent samen, je hebt twee kinderen en iedereen is gelukkig op deze plek in deze wijk. Op een stadsgesprekken, die door de gemeente is georganiseerd, worden de plannen van een nieuwe woonwijk

gepresenteerd. In de verkeersstudie zie je dwars door je huis pijlen staan. Als je aan de wethouder Paulus Jansen vraagt wat deze pijlen betekenen dan antwoordt hij dat er een brug door je huis komt en dat ze al weten wat ze met je huis gaan doen.
Dit is precies hoe onze bewoners zich nu voelen: overdonderd en onzeker over de toekomst. Als SUWO willen we drie punten benadrukken:
- Nut en noodzaak van de bruggen en de onzekerheid die dit teweegbrengt
- Behoud ligplaatsen
-1 visie met meerdere deelplannen

Nut en noodzaak en participatie bij ontwikkeling bruggen

Het nut en noodzaak van de verschillende bruggen in de deelgebieden is tot op heden onvoldoende beargumenteerd in de plannen. We vragen de raad om een gedegen onderzoek of er naast 2 nieuwe bruggen ook andere alternatieven zijn.
Het college heeft in de reactie op de zienswijze reeds aan de raad voorgesteld : onderzocht moet worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor woonboten en het vaarverkeer. De mogelijke komst van de bruggen geeft veel onzekerheid bij de woonbootbewoners. Aan de raad wordt gevraagd om snel helderheid te scheppen rondom de bruggen, zodat de bewoners weer gerust kunnen slapen.
Tevens vragen we vanaf heden de raad om de bewoners te betrekken bij de ontwikkeling van de bruggen. We zijn op aandringen van het SUWO sinds kort door de gemeenteambtenaren geïnformeerd over de plannen. Daar zijn we blij om, maar we zien we graag deze participatie bevestigd. In de reactie op de zienswijze wordt gesproken over klankbord groep, maar dit is te vaag. Op basis van de participatieladder wil het SUWO samen met de gedupeerden een co-creatie rondom de bruggen en daarmee meedenken en meebeslissen over alles wat er aangaande de bruggen tussen de Balijebrug en de Socratesbrug gebeurd.

Behoud van ligplaatsen

Als een bestaande woning moet wijken voor een nieuw wijk, dan is er sprake van langlopende onteigeningsprocedures. Bij woonboten, ook een volwaardige woonvorm, verwacht je dat het eigenlijk makkelijker zou zijn. We drijven immers en verplaatsen is simpel. Maar niets is minder waar. Het creëren van nieuwe plekken met eenzelfde wooncomfort is tot op heden vaak onmogelijk gebleken. We vragen de raad om het behoud van het aantal ligplaatsen voor woonboten te waarborgen. En indien er woonboten moeten wijken voor volwaardige alternatieven te zorgen zonder dat het totale aantal ligplaatsen in Utrecht afneemt

Visie en Deelplannen

Er is nu uiteindelijk 1 visie over het hele gebied gelegd er met meerdere deelplannen. (zie defensieterrein en Wilhelminahaven). Deze plannen worden deels autonoom behandeld (denk aan campus max en Wilhelminahaven). Dit heeft tot op heden geleid tot tegengestelde ambtelijke reacties op zienswijzen bij de genoemde bestemmingsplannen. Dit kun je bewoners niet aandoen, steeds weer opnieuw het gevecht aan moeten gaan en steeds als men denkt opgelucht adem te kunnen halen weer in de pen moeten klimmen. Zeer recent is dit gebeurd met de wederom aangepast brughoogtes over de het Merwedekanaal (raadsbrief roeien november 2017 op het

Merwedekanaal vs stedenbouwkundig programma van eisen voormalig Defensieterrein -april 2016)
Conclusie:
Voor bewoners is integraal beleid een vereiste

Peter van Reenen, Bewonersinitiatief van Vlissingenkade
Mijn naam is Peter van Reenen en ik woon op een varend woonschip achter de Jaarbeurs.
Ik sta hier met verschillende petten op, ten eerste als privépersoon, als bewoner van een varend woonschip, ten tweede als vertegenwoordiger namens de andere varende woonschepen aan de F. van Vlissingenkade en zijdelings voor schepen uit de Veilinghaven en tenslotte als betrokken woonbootbewoner in de stad Utrecht.
Om met mijn eigen situatie te beginnen, ik lig met mijn schip achter de Jaarbeurs en vaar zeer regelmatig. Meestal voor weekeinden of vakantie en in ieder geval om de 3 jaar naar de werf. Het is voor mij van groot belang dat het Merwedekanaal onbeperkt bevaarbaar blijft voor mijn schip. Aansluitend geldt dit natuurlijk ook voor de andere varende schepen aan onze kade en voor de historische schepen uit de Veilinghaven. Zij hebben reeds kenbaar gemaakt dat eventuele bruggen 6.40m hoog moeten zijn of beweegbaar en op afstand bediend. Tenslotte heeft de Gemeente in het verleden diverse evenementen gehouden op en om het water. Kortom, redenen genoeg om dit mee te nemen in de besluitvorming. Dit waren de eerste 2 petten.
De derde pet is de volgende.
Ik heb 10 jaar in het bestuur van het Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg (SUWO) gezeten en ben ook 10 jaar voorzitter geweest van de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO). Met die ervaringen in mijn rugzakje ben ik daarna zo'n 15 jaar professioneel actief geweest als adviseur voor wonen op water en als makelaar voor woonboten. Woonboten is trouwens de verzamelnaam voor woonschepen en woonarken. Als adviseur heb ik veel overleg gehad met Gemeenten, Provincies, de Landelijke politiek en natuurlijk ook met Waterschappen en Rijkswaterstaat.
De bijna 30 jaar ervaring heeft mij geleerd dat er in het algemeen weinig kennis is op het gebied van wonen op het water. Niet zo heel gek natuurlijk want er zijn slechts 10.000 woonboten in heel Nederland, we hebben het dus over een kleine doelgroep.
Iedere keer als zich dus een nieuwe situatie voordoet die direct of indirect gevolgen heeft voor woonboten, blijkt dat de meeste plannenmakers, ambtenaren en politici (op alle niveaus) weinig kennis hebben van de woonvorm te water. Kan ook eigenlijk niet anders want hoe vaak krijg je er mee te maken.
Het gebrek aan kennis uit zich voornamelijk als er plannen worden geformuleerd in het kader van de ruimtelijk ordening. Bij nieuwe bouwplannen wordt er vaak vanuit gegaan dat je flexibel kunt omgaan met deze drijvende woonvorm. Niet zelden gaat men er vanuit dat de reeds lange tijd aanwezige woonboten maar weg moeten of verplaatst moeten worden omdat het niet past binnen de nieuwe plannen. Ze kunnen ze toch ergens anders neerleggen is de simpele redenering.
De gemiddelde plannenmaker heeft een verkeerd beeld van wonen op het water. Met woonboten gaat men nog steeds anders om dan met traditioneel op de wal gebouwde huizen. Je ziet dat in de praktijk bij het ontwikkelen van de plannen maar je ziet het ook in de politieke aanloop, zelfs in de mail over deze RIB. Een van de te bespreken onderwerpen heeft namelijk de titel, "inpassing woonboten".

Gemeente Utrecht

Als je het mij vraagt zeg ik dan, dat is toch raar, ze liggen er al tientallen jaren, zijn opgenomen in bestemmingsplannen met normale adressen, zijn aangesloten op nutsvoorzieningen en op riolering en schrik niet, ze betalen zelfs Gemeentelijke belastingen. Vreemd dat ze nu dan ingepast zouden moeten worden???? Volgens mij moet de nieuwbouw worden in- of aangepast en blijf je zo veel mogelijk af van de bestaande situatie. Woonboten moeten in het kader van de Ruimtelijke Ordening behandeld worden als woningen met alles wat daar bij hoort.
De oorzaak van dit soort misvattingen ligt overigens voor de hand. In het denkbeeld van de meeste mensen is het zo dat je zo'n boot toch kunt verplaatsen. Hij drijft toch gewoon. Je kunt hem toch gewoon ergens anders neerleggen. Allemaal waar maar ik kan honderd keer gemakkelijker een andere woning vinden dan een ligplaats voor een woonboot. Bovendien heeft de bewoner gekozen voor de woonboot op die plek.
In Utrecht hebben we al een paar keer meegemaakt dat woonboten zouden moeten wijken voor nieuwbouw. Plannen nabij de Fortlaan in Zuilen, plannen bij het sluizencomplex naast de oude sojafabriek in Oog in Al en tot slot de meest recente actie waarbij er 2 ligplaatsen zijn opgeofferd ten behoeve van de gewenste cq noodzakelijke logistieke brug bij de Jaarbeurs.
Woonboten worden vaak vergeten in de planvorming. In diverse plannen moeten ze wijken terwijl er geen alternatieve ligplaatsen worden aangeboden. Conclusie is dat het aantal ligplaatsen afneemt terwijl er alleen maar meer huizen en appartementen bijkomen.
Er zou inmiddels voldoende ervaring moeten zijn over wat het met de bewoners doet als plannen worden gepresenteerd die gevolgen hebben voor hun woning. De impact van de boodschap dat je huis weg moet is niet te beschrijven. Het lijkt echter alsof we er niet van leren want nog steeds worden mensen overvallen met dit soort berichten.
Degene die de plannen maakt en opschrijft heeft daar geen benul van. Het abstractieniveau van waaruit de plannen worden geformuleerd ligt oneindig ver verwijderd van de beleving van de bewoners ter plaatse. Bovendien kent de plannenmaker vaak het gebied niet, woont zelfs niet in Utrecht en heeft tijdens zijn opleiding een format voorgeschoteld gekregen hoe je een gebied kan inrichten. Misschien chargeer ik een beetje maar als je dit gedurende bijna 30 jaar een aantal keren hebt meegemaakt ga je wel zo denken.
Het is ook van belang dat de samenhang van de diverse plannen in beeld gebracht wordt. Het is niet alleen het gebied tussen de Socratesbrug en de Balijebrug, het gaat ook over het oude Defensieterrein. Het is en/en.
Het zal u duidelijk zijn dat er ook nu weer veel onrust heerst bij de bewoners. In de voorliggende plannen zijn achteloos een aantal bruggen ingetekend dwars door of over hun woningen heen alsof ze niet bestaan. Gedurende het traject wijzigt het aantal bruggen en over oplossingen wordt niet gesproken.
Twee zaken zijn dan belangrijk. Het belangrijkste is altijd, wat doet het met de eventueel gedupeerden als je zoiets hoort. U moet eens proberen zich voor te stellen hoe u zou reageren als het over u woning zou gaan. Het tweede punt is dat de noodzaak van bruggen wordt ingegeven door modekreten die stedebouwkundigen hanteren om hun plannen body te geven. De kreet "het verbinden van wijken" middels fietsers en voetgangersbruggen komt regelmatig voor. Tijdens de presentatie van de plannen werd een voorbeeld getoond van een locatie waar op een vergelijkbare afstand ook 2 bruggen lagen. Dat kan toch nooit de legitimatie zijn. De bestaande bruggen bieden na aanpassingen vaak voldoende soelaas voor degenen die willen oversteken. Het kan toch niet de

bedoeling zijn dat die bruggen alleen maar dienen om de bewoners in de nieuwe wijk snel bij hun in de belendende wijk geparkeerde auto te laten komen. Dit als gevolg van de gehanteerde idealistische parkeernorm voor de komende 20 jaar.
Tot slot
Ik onderken de belangen van de gemeente en ik begrijp de wens van de participerende private eigenaren van delen van het gebied. Ik kan mij ook voorstellen dat die belangen behoorlijk uiteen lopen. Ik ben echter van mening dat u als politieke vertegenwoordigers van de Utrechtse bevolking de juiste afweging moet maken voor uw kiezers.
Dat is zeker niet alleen op grond van de in dit plan geschetste idealistische prognoses voor situaties die nog ver in de toekomst liggen. De menselijk maat zou leidend moeten zijn. Het is absoluut niet realistisch om een parkeernorm te hanteren van 0.3 tot 0.7 per woning. Kijk eens naar de huidige situatie rond de “MAX” gebouwen en lees de reactie van Rijkswaterstaat i.h.k.v. verkeersstromen.
Kortom, houdt de wijken leefbaar en vooral ook bereikbaar anders dan door er een paar bruggen in te tekenen. Zorg er voor dat ook de woonbootbewoners weer rustig kunnen slapen.
Ik dank u voor uw aandacht.

Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht
De Merwedekanaalzone is een gebied waar volgens opgave tussen de 6.000 en 10.000 woningen zullen verrijzen.
Over deelgebied 5 zijn inmiddels een aantal bijeenkomsten geweest, waarin een schetsontwerp is besproken. In dat schetsontwerp en de toelichting daarop wordt gemeld dat de eerste woningen wellicht al met twee jaar opgeleverd zullen worden.
Over het defensieterrein waar 600 woningen komen wordt gemeld dat deze mogelijk al in de tweede helft van 2019 betrokken kunnen worden.
Dat maakt planontwikkeling snel nodig!
Voor het primair onderwijs is in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (22 juni 2017) is ruimte opgenomen volgens de bijlage: voorzieningen voor 3000-3500 m2 BVO.
Dit is dan wel voor het langgerekte plangebied, deelgebieden 4, 5 en 6 . Op zijn langst een stuk van bijna 2 kilometer lengte.(Socratesbrug tot van Zijlstweg)
De Katholieke Scholenstichting Utrecht wil graag meedenken en mee-ontwikkelen aan het primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone.
Het is uitgangspunt dat het gewenst is dat de ouders met kinderen die in de wijk komen wonen; meteen binnen de wijk terecht kunnen voor primair onderwijs. Ook al zijn omliggende wijken dichtbij of benaderbaar; in Dichterswijk is het primair onderwijs al overvol; in Rivierenwijk zijn de dichtstbijzijnde scholen al vol, wij willen graag dat kinderen in hun eigen buurt naar school, dat wil de KSU en dat is ook altijd de visie van de gemeente (geweest.
In de eerste plaats moeten er natuurlijk scholen in de wijk komen waar kinderen goed onderwijs krijgen; waar ouders terecht kunnen, zich thuisvoelen. Waar ouders merken dat zij samen met de school de kinderen opvoeden. Waar ruimte is voor buitenschoolse opvang, voor buurtcontacten. Waar vanzelfsprekend aandacht is voor kinderen vanaf 2 ½ jaar in de voorschool/peuterspeelzaal.
Wij willen; net als de gemeenteraad; graag dat kinderen voldoende speel- en bewegingsruimte rondom het schoolgebouw kunnen gebruiken en dat die ruimte zo veel mogelijk ook buiten

schooltijd een rol heeft voor het in beweging brengen van kinderen en buurtbewoners. Ook zien we graag dat de speelruimte ook een duidelijke relatie heeft met het groen, de natuur erom heen.
De KSU vindt en dit is algemeen bekend binnen Utrecht- dat bij iedere school een gymnastiekzaal een vanzelfsprekendheid is om voldoende, maar ook zoals het ministerie nastreeft zelfs drie keer per week aan elke groep kinderen bewegingsonderwijs te kunnen geven. Belangrijk voor het tegengaan van Obesitas, voor de sociaal-emotionele ontwikkeling van een kind (leren samenspelen, winnen, verliezen) en ook als toeleiding naar verenigingsleven/sportclubs.
In een stad die verdicht kan de basisschool een rol spelen die niet alleen voor onderwijs belangrijk is, maar ook een belangrijke rol kan spelen in de sociale cohesie van de wijk. We kennen scholen met 'ouderlokalen', die ook een rol voor de omwonenden kan spelen. Die ouderlokalen geven de mogelijkheid om de ouderbetrokkenheid bij scholen een goede rol te geven zoals dat ook door u als raad uitgesproken is.
In de omgevingsvisie staat over 'scholen': (blz 52)
'Voor de Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.'
Maar in een wijk waarin huizenblokken, appartementen en voorzieningen al dichter op elkaar zitten; ziet de KSU daarin niet als ideaal een 'brede school' van 3500 m2 basisschool + 15.000 m2 (bebouwd)voortgezet onderwijs + 2200 m2 (onbebouwd) + 2550 m2 sporthal; in een centraal stuk.
De massaliteit; de bereikbaarheid; de veiligheid speelt allemaal een rol.
Die grote gebouwen geven ook problemen in exploitatie en beheer; zoals de knelpunten bij Mfa gebouwen hebben laten zien.
De KSU zoekt veel meer de mogelijkheid om in die verdichte stad plekken te creëren die goed bereikbaar zijn, veilig binnen de loopafstand die ook voor een 4 jarige goed te doen is. Waar in combinatie met de voorschool/peuterspeelzaal ook plek is voor kinderen van 2 ½ jaar tot 4 jaar. Waar de buitenschoolse opvang ook een plek heeft; en waar een combinatie is met buitenruimte en buitenspeelruimte. In plaats van centraal een grote 'sporthal', een gymzaal bij elk schoolgebouw.
Ook het ministerie richt zich bij nieuwe scholen in een grote stad op een groot aantal leerlingen. De KSU heeft een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend voor deze wijk en die heeft pas kans van slagen indien er 5 jaar na de start minstens 317 lln op de school ingeschreven zijn.
Ook daarin lijkt een schaalvergroting en concentratie logisch.
Maar in plaats van 1 groot schoolgebouw stelt de KSU zich juist 2 aparte schoolgebouwen voor die in naam wel dezelfde school zijn, dezelfde organisatie; zodat de schaalgrootte als eis van het ministerie wel gehaald wordt, maar voor ouders dé school in de wijk zijn..
Juist twee schoolgebouwen die met een goede plek; 1 in het deelgebied 5 maar meer centraal daarin; en 1 meer aan de kant van het defensieterrein; ieder de belangrijke rol voor kinderen en ouders kan spelen in dat deel van de wijk.
Bereikbaar, veilig, dichtbij. Met een rol voor de buurt en omgeving als speelplek, als ontmoetingsplek.

Daarom willen we graag meedenken over een goede plek = twee goede plekken!!!!! voor primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone; en de gedachten uitwerken met mensen van de gemeente, met kinderopvangorganisaties, met Spelenderwijs, met sport.
Een bereikbare, benaderbare basisschool voor iedereen, met gymgelegenheid, groen, speelgelegenheid in de eigen buurt.
Dec. 2017
In dezelfde notitie staat dat 'onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopgang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk.'blz 15
In de kaders en de visie (blz 17) wordt aangegeven dat er gekeken wordt naar goede voorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers); dagelijkse voorzieningen op loopafstand.
(blz 25) Over groen: op bouwblokniveau wordt minimaal 25% van de oppervlakte van het bouwblok groen opgevuld (met behulp van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels)
In de (stads)gesprekken wordt veel gesproken over de sociale cohesie die er moet zijn in de wijk. Er zijn veel diverse woningen, veel diverse bewoners. Appartementen, woningen, eenpersoons- en meerpersoonshuishoudens, verschillende prijsklassen. En mensen moeten elkaar wel ontmoeten.

Tijmen Hamerslag, Eigenarencollectief MERWEDE
Zoals al in de zienswijze is aangegeven complimenteren wij de gemeente met deze Omgevingsvisie. Wij werken als eigenarencollectief samen met de gemeente aan de ontwikkeling van MERWEDE, in de Omgevingsvisie nog aangeduid als deelgebied 5.
Het overgrote deel van de ambities en uitgangspunten is voor ons herkenbaar. Dit komt onder andere door de goede afstemming en samenwerking met de gemeente. Deze ambities vragen ook om grote investeringen. Om deze ambities te kunnen realiseren is daarom wel een zekere schaal nodig. Voor MERWEDE is een aantal van 5.200 woningen minimaal noodzakelijk om de gewenste ambities te kunnen realiseren.
Het gebied heeft ruimtelijke potenties om een grote bijdrage te leveren om de Utrechtse woningbouwopgave op te vangen. Bereikbaarheid vormt nu een van de grotere belemmeringen, zoals ook bleek uit de MER. Om de potentie te kunnen benutten is het van belang dat er op korte termijn gewijzigd beleid komt voor parkeren en mobiliteit afgestemd op de nieuwe stadsbewoners van Utrecht en MERWEDE. Van onze kant werken wij samen met onze adviseurs en de gemeente aan een passende invulling bijvoorbeeld met alternatieven in de vorm van mobiliteitshubs, fiets en OV. Dit gaat verder dan de huidige beleidskaders. Deze zijn namelijk onvoldoende om de beoogde woningaantallen te realiseren met een voldoende bereikbaarheid. Het is daarom wel van belang dat de gemeenteraad hier vervolgens ook besluiten over neemt om zo invulling te geven aan de ambities die zijn geformuleerd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht.
In onze zienswijze hebben wij ten aanzien van het programma enkele aandachtspunten geformuleerd. Het betreft hier onder andere het percentage sociale woningen dat in de Omgevingsvisie als uitgangspunt is gekozen. Het realiseren van een nieuwe levendige stadswijk betekent wat ons betreft ook een grote diversiteit. Het aandeel sociaal van 30% mag hier geen doel op zich zijn. Het woningbouwprogramma moet duidelijk aansluiten bij de behoefte. Daarnaast

moeten ook de geformuleerde ambities haalbaar zijn. Deze haalbaarheid is ook mede afhankelijk van de regulering in het middenhuursegment waarvoor het college van B&W inmiddels verschillende voorstellen aan de gemeenteraad heeft voorgelegd. Op dit punt hebben wij eerder concrete voorstellen gedaan richting de gemeente.
In de reactienota op basis van de zienswijzen geeft het college aan dat deze punten nader zullen worden onderzocht en uitgewerkt in de Omgevingsvisie deel 2. Wij gaan ervan uit dat wij bij deze uitwerking actief worden betrokken.
Een belangrijke zorg die wij hebben, en die wij door middel van onze brief van 2 november met u hebben gedeeld, is de onzekerheid ten aanzien van de prostitutiezone. Nadat eerder duidelijkheid bestond over het vertrek van de prostitutiezone per 1-1-2020 is dit met de huidige besluitvorming onzeker geworden. Voor de succesvolle ontwikkeling van MERWEDE is het van belang dat er op korte termijn duidelijkheid komt over het moment van beëindiging van de prostitutie aan de Europalaan. Beëindiging per 1-1-2020 is voor ons een uiterste datum. Enerzijds is dit noodzakelijk om tijdig de noodzakelijke werkzaamheden op te kunnen starten. Anderzijds is dit van groot belang voor het imago van de nieuwe stadswijk. Wat ons betreft gaan de ambities voor MERWEDE die wij hier allen hebben niet samen met prostitutie. De weerstand die ontstaan is vanuit de omgeving van de beoogde vervangende locaties geeft dit wat ons betreft duidelijk aan. Wanneer er niet op korte termijn duidelijkheid komt, betekent dit dat de grote woningbehoefte die er in Utrecht nu al is nog later ingevuld kan worden. Wij vragen hierbij nogmaals om hier op korte termijn duidelijkheid in te verschaffen.
Ons advies aan de gemeenteraad is om deze Omgevingsvisie nu vast te stellen. Deze Omgevingsvisie vormt een belangrijk startpunt voor de gewenste transformatie naar een duurzame en levendige stadswijk. Wij hebben er vertrouwen in dat wij in samenwerking met de gemeente deze ambitieuze transformatie tot een succes kunnen maken.
Namens het eigenarencollectief MERWEDE

Oberon Kok, Bewoner Rivierenwijk, aan de Merwede
Beste gemeente,
Onlangs was ik, samen met veel mede bewoners van de Rivierenwijk en woonboot bewoners aan het Merwedekanaal, aanwezig op de meepraat avond met betrekking tot het Merwede project. Kort daarvoor hadden wij de eerste voorlopig schetsen gezien van de wijk, en de daarbij bedachte bruggen over het kanaal naar onze wijk toe.
Wat meteen opviel was de onlogische en onnodige plaatsing van sommige bruggen.
Met name de plaatsing van de mogelijke brug van het oude Mobach gebouw aan de Transwijk kant, naar de Zeildiepstraat in de Rivierenwijk, was hoogst opmerkelijk te noemen en is eigenlijk volkomen nutteloos.
Op de avond zagen wij ook een duidelijke maquette en werd het idee achter de bruggen toegelicht.
"De wijken met elkaar verbinden. En een doorstroom van wijk naar wijk."
De vraag is alleen; Wat zou die brug verbinden, voor welke stroom naar wat?
Het korte antwoord: niks!
Een fiets brug ter hoogte van de Mobach en Zeildiepstraat, ligt erg dicht bij de Socrates brug die de beide kanten van het kanaal al jaren al prima met elkaar verbind. Het is een klein stukje om.

De vraag is; om voor wat? Waar moet in de toekomst iemand die woont in het Merwede gebied naar toe? Waarschijnlijk naar dezelfde plekken als mensen nu in de Rivierenwijk en Transwijk naar toe moeten: het centrum en het centraal station.
De snelste en meest directe en veilige route voor een fietser of voetganger om naar het station te gaan is langs het kanaal aan de Transwijk kant en dan over te steken bij de Nelson Mandela brug bij de jaarbeurs. Van de transwijk (Merwede) tot aan die brug is het een recht stuk zonder verkeerslichten of andere verkeer.
Deze route is ook een volstrekt andere kant op dan een extra fietsbrug. Dus voor deze richting en stroom aan mensen is de brug niet nodig.
Het centrum.
Laten we zeggen dat het centrum begint bij Ledig Erf. Ook dan zou het sneller zijn om vanuit de Merwede een fiets brug te plaatsen ter hoogte van de Waalstraat. Fietser gaan een brug bij de Waalstraat over, fietsen deze straat uit en nemen de Jutfaseweg naar Ledig erf. Ook kunnen ze gelijk doorfietsen naar Hoograven via de al bestaande Oranje brug.
En andere stromingen of bestemmingen?
De realiteit is dat mensen niet heel veel van wijk naar wijk hoppen.
Op dit moment is een reden om van de Rivierenwijk naar Hoograven te fietsen, de winkels.
De winkels aan het Smaragdplein zijn het beste te bereiken via de Oranje brug en de winkels aan 't Goylaan via 't Goylaan zelf (en voor de Transwijk, via de Socrates brug).
Alleen, de Merwede zal zijn eigen winkels krijgen.
Dus mensen doen daar hun boodschappen en niet twee wijken verder.
Voor deze mensen stroom hoeft er dus geen extra brug te komen op die plek.
Wat zou die brug verder nog verbinden? Op deze hoogte in de Rivierenwijk zijn geen winkels of andere plekken van belang.
Ook de mogelijk extra fiets brug over de Vaartse Rijn, ter Hoogte van de Reitdiep straat komt op niks uit in Hoograven.
Die mooie doorstroom lijn van wijk naar wijk, van brug naar brug, die op de kaart staat, stroomt in wezen niks door.
Ja, maar tijd dan? Ik heb de route Mobach naar AH op 't Goylaan meerder malen gefietst en ook vanaf het water bij de Zeildiepstraat en de tijd bijgehouden. Het tijdsverschil? Nog geen minuut.
De Socrates brug vangt aan deze kant van beide wijken dus genoeg verkeer op zodat een extra brug niet nodig is op die plek.
Maar de andere kant op?
Ja, het zal vast wat makkelijker zijn, nog een extra brug. Maar het gaat wel ten koste van een heel mooi stukje Rivierenwijk. Het gaat ten koste van de bewoners van de woonboten die daar al meer als 30 jaar wonen. Het gaat ten koste van de bewoners van de Merwedekade en de Zeildiepstraat. Straten waar toto nu toe alleen bestemming verkeer komt en er nu dagelijks een X aantal fietsen door de smalle straat langs je auto scheuren.
Een extra brug ter hoogte van de Mobach/Zeildiepstraat heeft dus geen enkele meer waarde, behalve dat het mooi symmetrisch staat; twee extra bruggen over het kanaal.
En dan nog heel wat anders.

De Merwede moet auto luw worden, toch wordt deze wijk langs een van de drukste wegen gebouwd: De Europalaan. Ook is het de plek bij uitstek om een auto te hebben, want binnen een paar minuten zit je op de ringweg. (dit geld nu al voor de Rivierenwijk.
Gevolg? Mensen die in de Merwede wonen gaan hun auto's parkeren in de Rivierenwijk, aan de Merwedekade. En lopen ‘s ochtends even de brug over naar hun auto. Gevolg: invoer betaald parkeren en een overvolle wijk aan auto's.
Weer ten koste van een Heel mooi groen stukje Rivierenwijk.
En als laatste:
Criminele scooter jeugd. Momenteel hebben wij in de Rivierenwijk al veel last van drugsdealertjes die af en aan rijden op hun scootertjes of VW Golfjes. Door het wegennet in de wijk (en de vele bruggen als uitvalswegen) is het makkelijk wegkomen van de politie. Extra fietsbruggen zullen dit nog erger maken. Een connectie Kanaleneiland, Merwede, Rivierenwijk gaat simpelweg voor nog meer criminaliteit en overlast zorgen.

Daphne Desseaux, HU
Mijn naam is Daphne Desseaux, docente Gebouwde Omgeving aan de Hogeschool Utrecht en studente bij de master Ecologische Pedagogiek. Sinds 1992 woon ik in de Rivierenwijk, eerst op kamers aan de voet van de Balijebrug, later samenwonend aan de Merwedekade, nu in een eengezinswoning met mijn gezin aan de Amstelstraat. In de nabije toekomst verhuizen wij naar een woonboot aan het Merwedeplantsoen. Ik ken de Rivierenwijk en haar omgeving zoals bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone en Hoograven op mijn duimpje.
N.a.v. mijn brief van 10 september 2017 als reactie op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone vat ik hier enkele argumenten samen tegen de hoeveelheid geplande te bouwen woningen en de drie ontworpen verbindingsbruggen.
6000 Woningen
Aantasting woongenot
Wanneer toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik maken van de groenstrook van het Merwedeplantsoen, is er veel minder privacy, rust, meer geluidsoverlast (water draagt geluid) en meer zwerfafval voor woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade. Hoge woontorens tasten de privacy aan van de woonbootbewoners en bestaande bewoners door inkijk. Dit betekent een enorme aanslag op het woongenot, van vrij wonen op het water aan een nu zeer rustige groenstrook in een zeer rustig gedeelte van de Rivierenwijk.
Bruggen belemmeren het zicht over het kanaal en de groenstrook. Constructies voor funderingen van bruggen in de groenstrook met een lange oprit drukken op de beeldkwaliteit van de groenstrook. Bomen zullen gekapt moeten worden om ruimte te creëren voor de oprit en voet van de brug. Dit druist tegen de planambitie ‘groen – blauwe structuur’ in.
Windbelasting en schaduwwerking
Hoge woontorens veroorzaken overlast door wind, zoals ook op het fietspad voor de Rabobank aan de Croeselaan het geval is, soms in zeer extreme en onveilige vorm. Extra windbelasting op de gevels van drijvende objecten is onwenselijk.
Schaduwwerking door hoge woontorens van 10 tot 23 bouwlagen zorgt ervoor dat woonboten en bestaande bewoners hun eigen energie niet kunnen opwekken. Dit contrasteert met de planambitie voor duurzaamheid.

Gemeente Utrecht

Mobiliteit

Snelheid fietsroutes

De bestaande fietsroutes via brug Socrateslaan en Balijebrug naar Centraal Station, Vaartsche Rijn Station, Uithof en Hoograven zijn veilig, lang, recht en geasfalteerd, waarbij je dus snel van A naar B kunt geraken. De impact van meer verkeersbelasting door fietsers van de Merwedekanaalzone op het benutten van de snelle bestaande fietsroutes is niet onderzocht. Mijn advies is te onderzoeken of bestaande fietsroutes bruikbaar zijn bij toename van fietsers en deze eventueel uit te breiden of verbeteren naar de toekomstige capaciteitsbehoefte.

Beperkingen ontworpen nieuwe fietsroutes

De route via één van de ontworpen verbindingsbruggen levert beperkingen op. De eerste is minder fietssnelheid door: wegdek bestaande uit klinkers, vele bochten want je fietst dwars door de straten van de Rivierenwijk, je fietst langs meerdere basisscholen waar al opstoppingen zijn voor en na schooltijd en je moet vaker oversteken zonder veilige verkeerslichten. De tweede beperking is dat de kans op ongevallen groter wordt, want via deze routes kom je langs drie minder veilige knooppunten (Rijnlaan met Zuiderzeestraat dan wel Zijldiepstraat en het ergens oversteken van de Jutfaseweg).

Noodzaak west-/oostelijke verbinding?

In de omgevingsvisie staat geschreven over ‘rondje stadseiland’ (zoals Het Lint in Leidsche Rijn) en ‘groen - blauwe structuur’, waarbij bewegen gestimuleerd en recreëren belangrijk gevonden wordt. Indien drie verbindingsbruggen aangelegd worden zal door afsnijden (nl. om de 250m een mogelijkheid om het kanaal over te steken) minder bewogen worden, dit staat dus haaks op de planambitie. De huidige afstand tussen de Balijebrug en Socratesbrug is ca. 1000m, een mooie afstand voor een rondje beweging.

Wat is de toegevoegde waarde dan nog van drie bruggen voor verbinding tussen westelijke en oostelijke wijken? Wat willen mensen uit de Merwedekanaalzone in de Rivierenwijk? Voor hun boodschappen maken zij gebruik van voorzieningen in de Merwedekanaalzone. En hun kinderen gaan naar scholen in de Merwedekanaalzone. Wanneer het Centraal Station, Vaartsche Rijn Station, Uithof of Rotsoord bereikt wil worden, bieden bestaande routes via de Balijebrug en Socratesbrug uitstekende en veilige mogelijkheden.

Verkeerbelasting en ‘forens’ parkeren

‘Forensen’ uit de Merwedekanaalzone kunnen gratis hun auto in de Rivierenwijk parkeren, waar de parkeerdruk nu al hoog is, zij gaan lopend of met de fiets naar hun woning. Middels bruggen werk je ‘forens-parkeren’ in de Rivierenwijk in de hand. Dat geldt ook voor bezoekers. Dit betekent dus het invoeren van betaald parkeren in de gehele Rivierenwijk voor bewoners uit die wijk en hun bezoekers.

De toekomstige verkeersbelasting op de Socrateslaan, Rijnlaan, Jutfaseweg, Balijelaan, Croeselaan en Vondellaan is niet onderzocht. Met de komst van 20.000 nieuwe bewoners en eventuele bezoekers zal de verkeersbelasting fors toenemen met bijkomende luchtvervuiling, ongeacht de ambities om een autoluwe wijk in de Merdewedekanaalzone te realiseren. Momenteel is de verkeersdruk al hoog op de Socrateslaan, Balijelaan en Croeselaan tijdens de spits en is de problematiek nog groter tijdens een evenement in de Jaarbeurs.

Wisselgeld

Geen bruggen en minder woningen betekent:

- minder laag woongenot door woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade;
- minder drukte door fietsers en wandelaars in de Rivierenwijk;
- minder parkeerdruk door bewoners van de Merwedekanaalzone en hun bezoekers;
- geen overlast voor roeiers en mogelijke ongevallen;
- geen extra zwerfafval;
- instandhouding van veilige bestaande fietsroutes;
- geen kap van bomen;
- opwekken eigen energie blijft mogelijk;
- geen druk op de beeldkwaliteit van het kanaal en de groenstrook Merwedeplantsoen;
- geen verplaatsingen van woonboten met de daarbij gepaarde kosten (nuts, tuinen, verhardingen);
- geen kosten aan ontwerp, bouw en onderhoud van drie bruggen;
- geen alternatieve plekken aan te wijzen voor woonbootbewoners of eventuele kosten aan uitkoop.

VIDIUS Studentenunie

Sport:

Het Merwedekanaal wordt de blikvanger van de Merwedekanaalzone, in de Omgevingsvisie spreekt de gemeente uit dat er geen nieuwe belemmeringen voor de roeiers zullen komen. Hierbij worden oevers, inhammen, havens en steigers genoemd. Wat expliciet niet genoemd wordt, maar waar VIDIUS u op wil wijzen, is de belemmerende werking van eventueel nieuwe bruggen. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de gevolgen van recreatie op en langs het kanaal, de bouwfase van de wijk en de wens tot opslag van energie.

A) Bruggen:

Bruggen leveren versmallingen op van het kanaal. Het maakt passeren lastig en wanneer er sprake is van lage bruggen kunnen de zeilers/zeeverkenners in het geheel niet meer gebruik maken van het Merwedekanaal als sportlocatie. We vragen u nogmaals te overwegen of extra bruggen echt noodzakelijk zijn. VIDIUS is blij met de volgende toezegging uit de reactienota: ‘De zorg vanuit de zeeverkenners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken.’ Wanneer het blijkt dat één brug noodzakelijk is dienen de gebruikers van het kanaal zeggenschap te hebben over de breedte, hoogte en vorm van de brug.

B) Recreatie:

In de Omgevingsvisie wordt gesproken over recreatie langs het water, de zogenoemde ‘Boulevard’. In uw onderzoek spreekt u slechts beperkt over het verkennen van de mogelijke belemmeringen die dit oplevert voor het begeleiden van (top)sporten op het Merwedekanaal.

Daarnaast vragen we uw aandacht voor het gebruik van het kanaal voor recreatie. In de teksten spreekt u over inhammen die geschikt zullen zijn om in te zwemmen. We willen u mede namens de watersporters (zeilen, roeien en sloeproeien) op het hart drukken deze vorm van recreatie enkel toe te staan in de eerdergenoemde inhammen in verband met de veiligheid van de sporters en recreanten.

C) Bouwperiode:

VIDIUS maakt zich ernstige zorgen om de mogelijke bereidheid om de bevoorrading en het bouwtransport (groten)deels via het water te laten verlopen. Dit zal de sportmogelijkheden op het Merwedekanaal ernstig beperken en misschien zelfs onmogelijk maken.

D) Opslag van energie:

In de omgevingsvisie spreekt u daarnaast over het verkennen van de mogelijkheden om het Merwedekanaal voor opwekking en opslag van energie te gebruiken. Hierbij willen we u attenderen op uw toezegging dat deze opties geen belemmering voor het sporten op het Merwedekanaal mogen zijn.

Woningbouw:

Ten eerst wil VIDIUS u complimenteren met het plan dat voor ligt, het is een goed uitgewerkt plan op een prachtige, toegankelijke locatie in Utrecht. Een locatie dichtbij het centrum en met alle voorzieningen straks binnen handbereik. Van creatieve broedplaatsen, tot een Boulderhal en een het treinstation op loopafstand. Daarom wil ik mijn inbreng beperken tot het inzoomen op twee punten waar u naar gevraagd heeft: A) de mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen en B) het percentage sociale woningbouw.

De Merwedekanaalzone wordt een aantrekkelijke wijk, de voorzieningen en locatie zal een grote aantrekkingskracht richting toekomstig bewoners kunnen hebben. Met het oog op de segregatie in de wijk vindt VIDIUS het jammer dat er een relatief laag percentage aan sociale huur wordt voorgesteld.

Wij zouden u sterk willen aanraden om het minimale percentage sociale woningbouw naar 30% te brengen, met een wenselijk percentage van 40%. De wachttijden voor een sociale woningbouw woning zijn onverminderd hoog en zijn de laatste jaren gestegen naar een wachttijd van bijna 10 jaar. Voor een Utrecht waar voor alle burgers plaats is, is sociale woningbouw in deze nieuwe wijk cruciaal. Met een percentage van 40% zou u de zorg van de huurdersorganisaties serieus nemen en medeverantwoordelijkheid nemen voor de krapte. U heeft nu de ruimte om door middel van deze gebiedsontwikkeling een prachtig voorbeeld te geven, trendsetter te zijn voor allen in Utrecht!

Met een participatieve insteek van de gemeente kan de Merwedekanaalzone een gemêleerde, creatieve en maatschappelijk duurzame wijk worden. Gemengde woontypes zijn hiervoor aan te raden. Specifiek wil ik u wijzen op de toegevoegde waarde van studenten in dit gebied; jonge, energieke mensen, die hun handen uit de mouwen willen steken, bruisend van ideeën en ondernemerszin. De ideale bewoner om uw wijk vanaf het begin energieneutraliteit en sociale duurzaamheid te ‘leren’.

Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	123
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 december 2017
Agendapunt	2
Omschrijving	Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein
ID	128
Titel	Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein
Datum collegebesluit	7 november 2017
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Geldof
Beleidsveld	Grondzaken
Behandelend ambtenaar	Boer, S.G.R. de (Steven)
Telefoon	06 - 51 25 01 44
E-mail	s.de.boer@utrecht.nl
Context	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok / Mail: f.de. kok@utrecht.nl / Mob.:06-53838597
Datum bekrachtiging geheimhouding	1 januari 0001
Gerelateerde stukken	
Behandelwijze	
Aantekeningen Raadsinformatiebijeenkomst	
Aantekeningen Commissie	Toezeggingen wethouder: Wethouder Geldof zegt toe zonder een aanpassing van het bestemmingsplan op dit punt voor te staan de projectontwikkelaar te informeren over de wens van de commissie slechts 1 hoogteaccent van 35 meter (en niet twee) binnen deelgebied 4 te realiseren. Terug in de Raad: D66 overweegt op voorhand nog een amendement ten aanzien van het realiseren van 1 hoogteaccent van 35 meter op basis van het ontwerpbestemmingsplan.

Aantekeningen Gemeenteraad

Gemeente Utrecht

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**12 december 2017**
Commissie Stad en Ruimte	9 januari 2018
Gemeenteraad	1 februari 2018

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Boer, S.G.R. de (Steven)
Kenmerk	4896533
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Grondzaken

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Naar aanleiding van de zienswijze 7 van indiener 43 in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen.

3 In stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

4 Geen exploitatieplan vast te stellen.

5 De wijziging van de bestemming Bedrijf in een andere bestemming aan het college te delegeren conform bijgevoegd besluit en dat besluit als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan te voegen.

6 Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_8982
Bijlage: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein - Regels
Bijlage: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein - Toelichting
Bijlage: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein - verbeelding
Bijlage: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein - Vaststellingsrapport
Bijlage: Bijlage I bij vaststellingsrapport - zienswijzen anoniem BP Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein
Bijlage: Bijlage II bij vaststellingsrapport - zienswijzen anoniem BP Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein
Bijlage: Delegatiebesluit Bedrijf Merwedekanaalzone deelgebied, Defensieterrein
Bijlage: Weblink bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein

Eerdere besluitvorming
Vaststelling SPvE d.d.7 juli 2016
Vrijgave conceptontwerpbestemmingsplan d.d. 27 juni 2017
Voorbereidingbesluit 2016 (verlenging van dit voorbereidingsbesluit wordt december 2017 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd)

Uitvoering
Vervolgprocedure
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Gemeente Utrecht

Context

Het plangebied van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein ligt ten zuidwesten van het centrum en het Centraal Station. Het is een terrein van circa 7 hectare gelegen langs het Merwedekanaal. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan, Kanaalweg en de toekomstige Wilhelminawerf. Het Jongerius complex en de Hulp Warmte Centrale (HWC) maken onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.
Het Defensieterrein is één van de projecten in deelgebied 4 en maakt onderdeel uit van de totale Merwedekanaalzone (deelgebieden 4,5 en 6).

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is om de realisering van een gezonde, groene, energiezuinige en duurzame woonwijk van maximaal 600 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Van het gebied behorende bij het Jongeriuscomplex en de HulpWarmteCentrale wordt de functionele en ruimtelijke structuur vastgelegd. Het bestemmingsplan levert een bijdrage aan de transformatie van de Merwedekanaalzone en is de vertaling van het in juli 2016 door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Bij brief van 5 juli 2017 is de raad geïnformeerd over de punten waar in het bestemmingsplan anders wordt omgegaan dan het SPvE. Het betreft onder andere het verhogen van het woningaantal naar 600 woningen.

Het voormalige Defensieterrein dient als compensatie-locatie voor de bouwclaim van Bouwfonds in verband met de grondaankoop ten behoeve van de gemeentelijke ontwikkeling in Leidsche Rijn. In september 2014 heeft de gemeenteraad de aankoop van het Defensieterrein ten behoeve van de bouwclaim bekrachtigd. Voor de uitvoering van deze opgave heeft de raad zijn voorkeur uitgesproken voor een ontwikkelingsstrategie om zo snel mogelijk - voor de juiste prijs - grond en risico over te dragen aan een ontwikkelaar (amendement A34/2014). Ook aan de Moties 2014/M88 en M47 wordt voldaan, door invulling te geven aan de ambitie van een gezonde, duurzame en energiezuinige toekomst van de Merwedekanaalzone.

M.e.r..-beoordelingsplicht
Voor het bestemmingsplan geldt naast een PlanMER-plicht voor de Omgevingsvisie MWKzone een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht. Ter uitvoering daarvan is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. Daarin is voor de (her)ontwikkeling van het Defensieterrein beschouwd of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Geconcludeerd is dat daarvan geen sprake is, zodat het opstellen van een afzonderlijk project-MER voor het Defensieterrein niet nodig is.

De procedure van het bestemmingsplan wordt op grond van de Wet geluidhinder gecoördineerd met het hogere waardenbesluit (wegverkeerslawaai en industrielawaai), dat ten tijde van de vaststelling al verleend is.

Overzicht voorgaande fasen
Voor het voormalige defensieterrein is in 2016 na een participatietraject een Stedenbouwkundig Programma van eisen (SPvE) vastgesteld. Het bestemmingsplan is een vertaling daarvan. Bij brief van 5 juli 2017 is de raad geïnformeerd over de punten waar in het bestemmingsplan afwijkt van het SPvE.
In het kader van het vooroverleg is advies ontvangen van een aantal instanties. De ingekomen reacties zijn in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en van een reactie voorzien.

Resultaten terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 4 augustus 2017 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn zijn 53 zienswijzen bij de raad binnengekomen. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in het vaststellingsrapport bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein.

Op dit raadsvoorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 Naar aanleiding van de zienswijze 7 van indiener 43 in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

Argumenten

1.1 De wijzigingen betreffen verduidelijkingen van de regels.
De zienswijzen zijn onder andere gericht op onvolkomenheden in de bezonningsstudie. Deze is opnieuw en meer in detail uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan is de toelichting aangepast en is een bijlage bij de toelichting aangepast. Daarnaast is een zienswijze gericht op een woonbestemming op gronden van Eneco die op dit moment bedrijfsmatig worden gebruikt, en op onduidelijkheden in de regels. Om onduidelijkheid over het kunnen functioneren van de ter plaatse aanwezige (deels bovengrondse) stadsverwarmingsleidingen weg te nemen is in plaats van een rechtstreekse woonbestemming een mogelijkheid tot wijziging van de bedrijfsbestemming opgenomen voor de gronden die in eigendom zijn van Eneco. Daarnaast is de regeling in artikel 13 van de regels van het bestemmingsplan verduidelijkt. In het vaststellingsrapport worden de zienswijzen uitgebreid toegelicht. In hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport worden de wijzigingen nader toegelicht.

Beslispunt

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen.

Argumenten

2.1 De wijzigingen betreffen noodzakelijke verbeteringen van het bestemmingsplan.
De wijzigingen zijn nodig om het bestemmingsplan te verduidelijken en recente inzichten te verwerken. In hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport worden de wijzigingen nader toegelicht.

Beslispunt

3 In stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

Argumenten

3.1 Door expliciet in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport is duidelijk dat door de raad een afweging wordt gemaakt over de zienswijzen.

Beslispunt

4 Geen exploitatieplan vast te stellen.

Argumenten

4.1 Het verhaal van kosten is op een andere manier verzekerd.
De kosten worden gedekt via de gronduitgifte, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

5 De wijziging van de bestemming Bedrijf in een andere bestemming aan het college te delegeren conform bijgevoegd besluit en dat besluit als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan te voegen.

Argumenten

5.1 Het delegatiebesluit vervangt de wijzigingsbevoegdheid van de Wet ruimtelijke ordening.
De gemeenteraad mag het wijzigen van het bestemmingsplan op grond van artikel 7c, dertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, delegeren. Dat artikel loopt vooruit op de vergelijkbare bepaling in artikel 2.8 van de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Invoeringswet van de Omgevingswet zal hoogstwaarschijnlijk de wijzigingsbevoegdheid van de Wet ruimtelijke ordening doen vervallen op het moment van de invoering van de Omgevingswet.
Met dit delegatiebesluit past de gemeenteraad de systematiek van de Omgevingswet vast toe en ontstaat er geen risico in de continuïteit van de uitvoering.

5.2 Het delegatiebesluit is nodig voor een flexibele fasering van de uitvoering.
Eneco heeft in een zienswijze bezwaar gemaakt tegen het omzetten van een deel de bedrijfsbestemming in een woonbestemming. Ter voorbereiding van de beantwoording van de zienswijze is uitgebreid met Eneco gesproken over de omzetting. De uitkomst van het overleg is dat de gemeente op dit moment afziet van een directe omzetting, maar op termijn, als de gemeente wel overeenstemming heeft met Eneco, bijvoorbeeld als een definitieve oplossing voor het verleggen van de bovengrondse stadsverwarmingsleidingen en de financiering daarvan gevonden is, kan de omzetting alsnog plaatsvinden. Voor een goede fasering kan het dan nodig zijn dat er snel een bestemmingswijziging of een wijziging van het omgevingsplan nodig is.
Omdat dit een uitvoeringskwestie is, de gemeenteraad heeft namelijk al besloten tot transitie van het gebied, ligt deze delegatie ook inhoudelijk voor de hand.

Beslispunt

6 Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

6.1 Het bestemmingsplan is nodig om het voormalige Defensieterrein te kunnen ontwikkelen tot een gezonde, groene en energiezuinige stadswijk met 600 woningen.
Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het mogelijk om op het terrein een nieuw hoogstedelijk woongebied te ontwikkelen met 600 woningen op basis van een hoge duurzaamheidsambitie.

6.2 Het bestemmingsplan past in de gebiedsontwikkeling die is beschreven in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017, waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.
In de oude visie (Merwedekanaalzone 2005) en de nieuwe visie geeft de gemeente aan dat het ruimtelijke beleid voor de Merwedekanaalzone gericht is op een geleidelijke omvorming van het gebied van bedrijventerrein naar een woongebied, zodat binnenstedelijk woningen kunnen worden gebouwd. Voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017 heeft de gemeente een milieueffectrapport opgesteld, om tijdig de milieueffecten van deze ontwikkeling in beeld te hebben.
Uit het milieueffectrapport blijkt dat de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk is, als aan de randvoorwaarden van het rapport wordt voldaan.
De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt geeft uitvoering aan het beleid

binnen de kaders van het milieueffectrapport. Tevens is in het kader van de bestemmingsplanprocedure separaat een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

6.3 Het bestemmingsplan voldoet in hoofdlijnen aan de in het SPvE voor het voormalig Defensieterrein (vastgesteld 7 juli 2016) en de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone aangegeven doelstellingen.
De randvoorwaarden voor het programma en het groen zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Voor wat betreft de relatie met het SPvE wordt verwezen naar raadsbrief d.d. 5 juli 2017 (kenmerk 4482919). In die brief heeft het college aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan afwijkt van het SPvE. Deze punten zijn; het verhogen van het maximaal aantal woningen in het plangebied van 550 naar 600 woningen, het verbreden van de groenzone aan het kanaal van 26 naar 29 meter, het bieden van functiemenging door naast ruimte voor het krantje en croissantje (400m2 bvo) ook ruimte voor bedrijven van categorie A en B (lichte bedrijven die zich goed verhouden met een woonomgeving) mogelijk (max. 400 m2 bvo) te bieden, en de locatie van Eneco mee te nemen in het bestemmingsplan zodat deze functie onder het overgangsrecht kan worden gebracht (zie ook 6.4) .

6.4 In het bestemmingsplan wordt de hulpwarmtekrachtcentrale van Eneco onder het overgangsrecht gebracht, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de gemaakte afspraken over de afwaardering van deze functie.
Met Eneco zijn afspraken gemaakt over het gefaseerd beeïndigen van de functie van de hulpwarmtekrachtcentrale (hwc) naar een warmteoverdrachtstation (WOS). Daarmee ontstaat een functie die goed inpasbaar is in de nieuwe woonomgeving. De huidige functie van hwc is in het bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht. Hiermee wordt het gewenste eindbeeld vastgelegd en wordt tevens de mogelijkheid geboden om de functie de komende jaren gefaseerd af te bouwen. Deze wijze van bestemmen is onderdeel van de afspraken met Eneco.

Kanttekeningen

6.1 De wijkraad heeft geen schriftelijk advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan.
Wel heeft zij mondeling tijdens een vergadering waar het bestemmingsplan is toegelicht, aandacht gevraagd voor scholen in het plangebied. Daarnaast vraagt de wijkraad zich af of een ontsluitingsweg voldoende is in het geval van calamiteiten. Tot slot vraagt de wijkraad zich af hoe de verkeersafwikkeling werkt op het moment dat bussen en fietsers elkaar gaan kruisen. In de toelichting van het bestemmingsplan (hoofdstuk 6) is op de opmerkingen ingegaan.

6.2 Voor de gewenste transformatie naar hoogstedelijk wonen is het nodig om drie woningen aan de Overste den Oudenlaan aan te kopen en één woning vrij van huur te krijgen.
Voor de gewenste transformatie naar hoogstedelijk wonen en het belang van de stadsentree vanaf de A12 langs de Overste den Oudenlaan is het wenselijk om hier een stedelijke wand te maken. De inpassing van de bestaande vier (voormalige bedrijfs)woningen doet hieraan in stedenbouwkundig opzicht afbreuk. Daarnaast zal het woonklimaat van de vier woningen verslechteren door de omliggende ontwikkelingen (waaronder de aanleg van de tunnelbak voor de HOV). Het woon- en leefklimaat van het achterliggende gebied zal bij vervanging van de 4 vrijstaande woningen door hoogbouw juist verbeteren. Aankoop en vrij van huur maken vergroot ook de verkavelings- en verdichtingsmogelijkheden en vergroot de mogelijkheden voor de positionering van ondergrondse kabels en leidingen, zodat er ook bomen langs de weg aangeplant kunnen worden en de woonkwaliteit voor het nieuwe gebied verbetert. Als minnelijke verwerving onverhoopt niet lukt, dan ziet Het college zich helaas genoodzaakt om onteigening als instrument in te zetten. Het bestemmingsplan vormt in beginsel de basis voor een onteigening. Gelet op het globale karakter van het bestemmingsplan zal te zijner tijd een separaat collegebesluit over de meer concrete stedenbouwkundige invulling nodig zijn om de formele onteigeningsprocedure te kunnen starten.


Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Boer, S.G.R. de (Steven)
Kenmerk	4896533
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Grondzaken

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein

besluit

1 Naar aanleiding van de zienswijze 7 van indiener 43 in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen.

3 In stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

4 Geen exploitatieplan vast te stellen.

5 De wijziging van de bestemming Bedrijf in een andere bestemming aan het college te delegeren conform bijgevoegd besluit en dat besluit als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan te voegen.

6 Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Vastgesteld,



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	3
Artikel 1	**Begrippen**	**3**
Artikel 2	**Wijze van meten**	**7**
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	8
Artikel 3	**Bedrijf**	**8**
Artikel 4	**Groen**	**9**
Artikel 5	**Horeca**	**9**
Artikel 6	**Woongebied**	**10**
Artikel 7	**Leiding**	**12**
Artikel 8	**Waarde - Archeologie**	**12**
Artikel 9	**Waterstaat - Waterkering**	**12**
Hoofdstuk 3	Algemene regels	14
Artikel 10	**Anti-dubbeltelregel**	**14**
Artikel 11	**Algemene bouwregels**	**14**
Artikel 12	**Algemene gebruiksregels**	**14**
Artikel 13	**Algemene aanduidingsregels**	**15**
Artikel 14	**Algemene afwijkingsregels**	**16**
Artikel 15	**Algemene wijzigingsregels**	**16**
Artikel 16	**Overige regels**	**16**
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	17
Artikel 17	**Overgangsrecht**	**17**
Artikel 18	**Slotregel**	**17**

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.7 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.8 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.9 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.11 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.12 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.13 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.14 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.15 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.16 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.17 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.18 Bijzondere bouwlaag

a. Een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. Een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.19 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.20 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.21 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.22 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.23 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.24 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.25 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.26 Brutovloeroppervlak

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.27 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.28 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.29 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.30 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.31 Hoogte-accent

Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek in een wijk of buurt.

1.32 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.33 Kelder

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat dat geheel onder het peil ligt.

1.34 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.35 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.36 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.37 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.38 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

1.39 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het
aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.40 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.41 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, worden verricht, of vertoningen plaatsvinden van erotische/pornografische aard. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een (raam)prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksautomatenhal, parenclub, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.42 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.43 Wgh- inrichtingen

Bedrijven zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.44 Woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.45 Zendmast

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de hoogte van een kap:

Vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.3 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, tot en met categorie B2, zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijven 'functiemenging';
b. aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
c. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen.
b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.
d. in afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van silo's maximaal 10 meter bedragen.
e. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van schoorstenen ter plaatse van de aanduiding: 'specifieke bouwaanduiding - schoorsteen' niet meer bedragen dan de bestaande bouwhoogte.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. de milieusituatie;
b. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

a. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
b. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
c. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
d. inrichtingen die zijn vermeld in bijlage C en D van het besluit m.e.r. 1994 zijn niet toegestaan;
e. opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden is niet toegestaan;
f. zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan;
g. kantoorvloeroppervlakte die meer bedraagt dan 30% van de brutovloeroppervlakte en meer dan 2000 m^2 per bedrijf is, is niet toegestaan.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 3.1 onder a, door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn vermeld en/of één categorie hoger dan in artikel 3.1 onder a vermeld, voorzover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 3.1 onder a vermeld. Bij toepassing van dit artikel, dient aangetoond te worden dat op de gevels van woningen het langtijdgemiddelde geluidniveau niet hoger zal zijn dan 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode.

3.6 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, wijzigen op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets- en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen, uitsluitend ondergronds;
f. paden;
g. water, waterbeheer en waterberging;
h. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
i. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
b. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van de regel onder a, niet meer bedragen dan 4 meter.
c. De regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
d. in afwijking van de regel onder a. mag de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde worden overschreden, mits het hergebruik of behoud van cultuurhistorische waarden betreft.

Artikel 5 Horeca

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. horecavestigingen in categorie A2 van de bij deze regels behorende Lijst van Horeca-activiteiten, waaronder begrepen vergader- en congresfaciliteiten;
b. horecavestigingen in categorie B, D1 en D2 van de bij deze regels behorende Lijst van Horeca-activiteiten tot een maximum oppervlakte van 250 m^2 bvo (exclusief kelder);
c. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie, mits het langtijdgemiddelde geluidniveau ten gevolge van stemgeluid vanaf het terras maximaal 50 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur) en maximaal 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) bedraagt, invallend op de gevels van omliggende geluidgevoelige functies;
d. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, ondergeschikte kantoren, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, waterbeheer en waterberging, tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden, met uitzonderingen van bestaande ondergeschikte bouwdelen tot ten hoogste de bestaande hoogte.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter (het verlengde van) de voorgevel en 1 meter hoog voor (het verlengde van) de voorgevel.

b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen, met uitzondering van bestaande palen en masten tot ten hoogste de bestaande bouwhoogte.

5.3 Specifieke gebruiksregels

De sluitingstijd van het terras is uiterlijk 23.00 uur.

Artikel 6 Woongebied

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf dan wel een bed & breakfast;
b. verkeer en verblijfsgebied;
c. groenvoorzieningen;
d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
e. dienstverlening en bedrijven tot en met categorie B2, zoals opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' tot een maximum van 400 m^2 bvo;
f. detailhandel tot een maximum van 400 m^2 bvo met dien verstande dat per vestiging een maximum oppervlakte van 100 m^2 bvo is toegestaan;
g. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' is de hoofdontsluiting van het plangebied toegestaan;
h. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, tuinen, erven, terreinen en nutsvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 600;
c. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.
d. de minimum en maximum bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'minimum en maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden;
e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter;
f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 2' zijn hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter;
g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 3' is één hoogteaccent toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 70 meter tot een maximum van 10 % van het aanduidingsvlak;
h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 4' zijn hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 50 meter;
i. met dien verstande dat bij een aanvraag omgevingsvergunning die voorziet in de bouw van een gebouw van 30 meter of hoger, door middel van een onderzoek aangetoond dient te worden dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat.
j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied -1' geldt dat de bouw van woningen uitsluitend is toegestaan indien het geluidsniveau ten gevolge van de Hulp Warmte Centrale op het naastgelegen terrein, invallend op de woninggevel, niet hoger is dan:
55 dB(A) van 7:00 tot 19:00 uur;
50 dB(A) van 19:00 tot 23:00 uur;
45 dB(A) van 23:00 tot 7:00 uur),
en iedere woning tenminste één gevel heeft met een geluidniveau dat tenminste 5 dB lager is dan de hiervoor aangegeven geluidniveaus;
k. voor het gebied waarvoor op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 14 meter is vastgelegd (langs groenzone Merwedekanaal) geldt dat deze zone bovengronds tot ten hoogste 50% mag worden bebouwd.

6.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsgvergunning kunnen worden verricht.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. in afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde worden overschreden, mits het hergebruik of behoud van cultuurhistorische waarden betreft.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de bezonningssituatie;
d. de windhindersituatie;
e. de sociale veiligheid;
f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

6.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

a. artikel 6.2.1 onder d voor een lagere minimale bouwhoogte, mits het stedenbouwkundig karakter van het gebied niet aangetast wordt;
b. de onder a genoemde afwijking mag uitsluitend worden toegepast voor bebouwing die niet direct is gelegen aan de Dr. M.A. Tellegenlaan en/of Overste den Oudenlaan (tweede lijn van bebouwing) en voor bebouwing ter plaatse van de entree van de wijk.

6.5 Specifieke gebruiksregels

6.5.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf niet groter is dan een derde deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken. Wanneer de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, mag de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf niet meer dan 60 m² zijn, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken.
b. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf, mag niet groter zijn dan 40 m^2, als het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend. Wanneer de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², mag de vloeroppervlakte van het aan huis verbonden bedrijf niet meer dan 60 m^2 zijn.
c. Een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging en bedrijfsactiviteiten voor zover geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.
d. Het aan-huis-verbonden bedrijf leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer of tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

6.5.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50 % van de woning in gebruik houdt voor wonen.

6.6 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

a. artikel 6.5.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 7 Leiding

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, naast de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor een warmtetransportleiding en daarbij behorende voorzieningen.

7.2 Bouwregels

a. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming 'Leiding' worden gebouwd waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van de regels in lid 7.2, ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen van deze gronden met inachtneming van de desbetreffende regels, mits:

a. de veiligheid met betrekking tot de warmtetransportleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten, en;
b. ter zake daarvan vooraf schriftelijk advies van de beheerder van de betreffende leiding is ingewonnen.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op of in de in 7.1 bedoelde gronden, de volgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren of uit te doen voeren:
   a. het wijzigen van het waterbodemniveau door vergraving of demping;
   b. het indrijven van voorwerpen in de bodem.
2. Het verbod genoemd in lid 7.4 onder 1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
   a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, zoals in lid 7.3 bedoeld;
   b. normaal onderhoud en beheer betreffen;
   c. al in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.
3. De werken en werkzaamheden, zoals in lid 7.4 onder 1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens te beslissen wint het college van burgemeester en wethouders vooraf advies in bij de beheerder van de betreffende leiding.

Artikel 8 Waarde - Archeologie

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

8.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

9.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

9.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 9.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of door andere ondergeschikte bouwdelen.

11.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:

a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het uitsluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.

2. Burgemeester en wethouders verlenen de in lid 1 genoemde omgevingsvergunning niet als:

a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of,
b. de overschrijving onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

11.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd;
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.4 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a, voor zover het maximaal aantal woningen uit artikel 6.2.1 sub b niet wordt overschreden, en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;

b. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Gebruiksregels over parkeren

a. Het veranderen van het feitelijke gebruik, ook al laten de regels met betrekking tot bestemmingen die verandering toe, is niet toegestaan, als de parkeerbehoefte door het beoogde gebruik toeneemt, zonder dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de nota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder regel a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

12.3 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsing en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Geluidszone industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone-industrie' ligt de rond de hulpwarmtekrachtcentrale gelegen zone als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege de hulpwarmtekrachtcentrale de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.

13.2 Vrijwaringszone-straalpad

13.2.1 Aanduidingsomschrijving
De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Vrijwaringszone-straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

13.2.2 Bouwregels
In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 50 meter ten opzichte van NAP.

13.2.3 Afwijken van de bouwregels
Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 13.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

13.3 Milieuzone

De woningen die binnen de aanduiding 'milieuzone' vallen mogen slechts worden gebouwd op het moment dat de bron (HulpWarmteCentrale) die laagfrequent geluid veroorzaakt niet meer in functie is en de betreffende milieuvergunning hiervoor is ingetrokken.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10 % worden vergroot.

Artikel 16 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Vastgesteld,



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 9
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Algemeen 11
2.2 Rijksbeleid 11
2.3 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.4 Gemeentelijk beleid 16
2.5 Gebiedsspecifiek beleid 25
2.6 Conclusie 28

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 29

3.1 Inleiding 29
3.2 Beschrijving van het plangebied en omgeving 30

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 33

4.1 Stedelijke context 33
4.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen 36
4.3 Programma 40
4.4 Verkeer en parkeren 41

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 45

5.1 Inleiding 45
5.2 Milieu-effectrapportage 45
5.3 Geluidhinder 46
5.4 Externe veiligheid 51
5.5 Bodemkwaliteit 52
5.6 Bedrijven en milieuzonering 53
5.7 Luchtkwaliteit 55
5.8 Flora en fauna 56
5.9 Water 57
5.10 Archeologie 58
5.11 Niet gesprongen explosieven 61
5.12 Kabels en leidingen 61
5.13 Kwaliteit van de leefomgeving 61
5.14 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie 63
5.15 Gezondheid 64

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 67

6.1 Economische uitvoerbaarheid 67
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 67

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 71

7.1 Inleiding 71
7.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht 71

7.3 Planvorm **71**
7.4 Opbouw regels **73**
7.5 Artikelsgewijze toelichting **73**
7.6 Lijst van bedrijfsactiviteiten - functiemenging **74**
7.7 Lijst van Horeca-activiteiten **74**
7.8 Handhaving **75**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 340.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De gemeente Utrecht werkt daarmee aan het realiseren van een gezonde en duurzame stad. Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt ingezet op de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone naar een hoogwaardig gemengd stedelijk gebied.

In 2005 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsvisie vastgesteld voor de Merwedekanaalzone. Inmiddels is een `Omgevingsvisie Merwedekanaalzone' (2017) opgesteld dat bestaat uit twee fasen: Deel 1 bestaat uit een 'Ruimtelijke Agenda' en deel 2 uit een 'Uitwerkingsplan'. In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk programmatisch kader voor de verstedelijking.

Als onderdeel van de transformatieopgave is eerder het voormalig Defensieterrein aan de Overste den Oudelaan en het Geurts- en Laventerrein (hierna Defensieterrein) door de gemeente aangekocht met als doel deze terreinen te ontwikkelen tot een duurzame, gezonde en stedelijke stadswijk. De uitwerking van de ambities van dit deelgebied staan in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voormalig Defensieterrein Merwedekanaalzone 4 (vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2016). De nieuwe stadsbuurt voorziet in een gedifferentieerd stedelijk woonprogramma met appartementen en eengezinswoningen. Het SPvE bevat de kaders voor de differentiatie van het woningprogramma en het invullen van de duurzaamheidsambities.

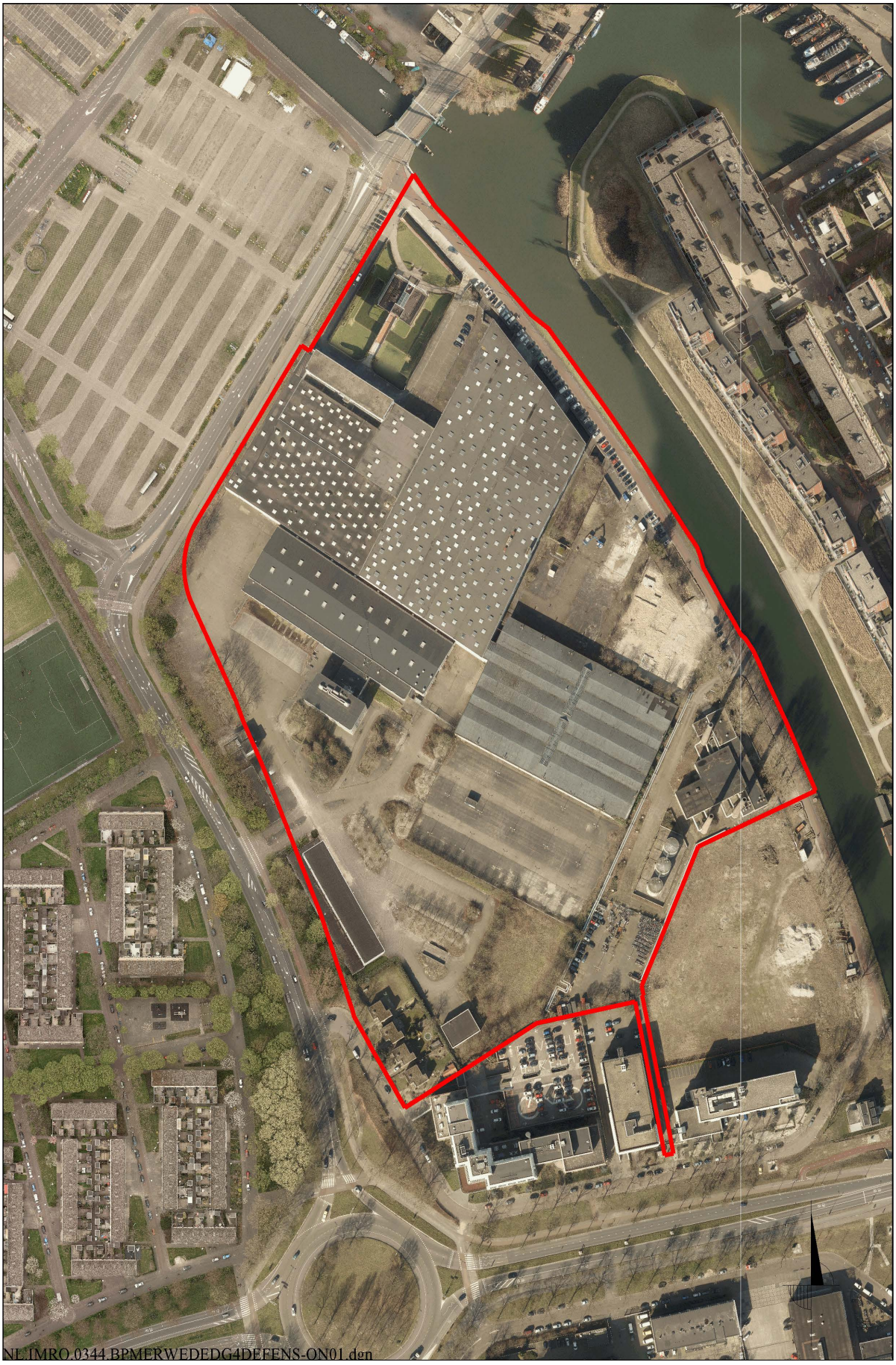
In het voorliggende bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe buurt vastgelegd.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de realisering van een duurzame, energiezuinige woonwijk van 600 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het Jongeriuscomplex en de locatie van de huidige Hulp Warmte Centrale (HWC) maken onderdeel van het plangebied. Hiervan wordt de functionele en ruimtelijke structuur vastgelegd.
In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum en het Centraal treinstation. Het is een terrein van circa 7 hectare gelegen langs het Merwedekanaal.
De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan, Kanaalweg en Wilhelminawerf en kantoren aan de Kon. Wilhelminalaan (afbeelding 1.1). De plangrens aan de noord en westzijde wordt bepaald door het bestemmingsplan dat de HOV baan langs een deel van het plangebied mogelijk maakt (bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland 2016).


NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-ON01.dgn

Afbeelding 1.1: Begrenzing bestemmingsplangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	**Vastgesteld door raad**
Industrielawaai herziening Utrecht	17 juli 1990
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ruimtelijke beleidskader die van belang zijn voor de ontwikkeling van het Defensieterrein. De voorgenomen ontwikkeling moet passen in het ruimtelijk beleid. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling in dit hoofdstuk een complete samenvatting te geven van al het relevante beleid op de verschillende niveaus. Uitsluitend de meest relevante beleidskaders zijn in dit hoofdstuk samengevat weergegeven.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuuren Ruimte (SVIR)
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040. In de Structuurvisie gooit het Rijk het roer om. Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen is een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw nodig zijn, dan zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Ladder duurzame verstedelijking
Op basis van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet, bij stedelijke ontwikkelingen, de Ladder Duurzame Verstedelijking worden doorlopen. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Regionale behoefte
In het plangebied wordt juridisch-planologisch ruimte geboden om 600 woningen te realiseren en een beperkt programma aan niet-woonfuncties.

ABF Research heeft voor de provincie een prognose gemaakt van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040 (rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011).

Uit deze prognose blijkt dat 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht voor rekening komt van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat tussen 2010 en 2025 nog

behoefte bestaat aan circa 8.500 Centrum stedelijke woningen.

Kwantitatief
In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. De behoefte neemt toe met gemiddeld 6.000 woningen per jaar. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13% in 2040.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Het onderzoek toont aan dat tussen 2020 en 2025 de tekorten vooral in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink oplopen. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Vorenstaand beeld wordt bevestigd door de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013). Daarin is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om het woningtekort niet verder te laten groeien. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013, herijkt 2016) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit strookt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

De niet woonfuncties zijn ondergeschikt in omvang en aan de hoofdfunctie gerelateerd. De behoefte wordt gecreëerd door het toe te voegen woonprogramma.

Kwalitatief
Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden.

De vraag in de woningmarkt wordt benadrukt in de Vastgoedmonitor Utrecht 2016. Het herstel van de koopmarkt zet door waarbij met name de 'doorstromers' actief zijn. Ten aanzien van de beleggershuurwoningen, sociale huurwoningen en studentenkamers blijkt dat daar nog altijd een tekort aan is.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de nieuwe woningen (600) die mogelijk worden gemaakt op het Defensieterrein. 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus Een wijk van een dergelijke omvang bestaat niet alleen uit woningen maar ook aan functies die aan de hoofdfunctie zijn gerelateerd, zoals kleinschalige bedrijvigheid.

Vast staat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. De inbreidingslocatie maakt deel uit van de integrale herontwikkelingsopgave die is voorzien voor de gehele Merwedekanaalzone. Dit gebied wordt momenteel gekenmerkt door de aanwezigheid van verouderde bedrijfslocaties waarbij een deel van het terrein inmiddels braak ligt. Vanwege met name de ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht en de ligging aan het Merwedekanaal is transformatie van dit gebied gewenst. Door hier woonfuncties toe te voegen wordt bijgedragen aan het realiseren van een duurzame, energiezuinige en gezonde stad.

Het plangebied is tenslotte gelegen aan een HOV-baan in directe nabijheid van het grootste OV-knooppunt van Nederland en voorzien is van goede ontsluiting voor langzaam verkeer en autoverkeer. Kortom, het plangebied is zeer goed multimodaal ontsloten.

De ontwikkeling van het Defensieterrein voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en past ook voor het overige binnen de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld. Van beide plannen (PRS en PRV) zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld.

Verstedelijking
De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

Op de Visiekaart behorende bij de PRS is het plangebied aangeduid als een '(groot) stedelijk vestigingsmilieu' waar behoefte is aan een grote binnenstedelijke woningbouwopgave (afbeelding 2.1). De grote ontwikkelingsopgave die wordt gerealiseerd op het defensieterrein sluit aan bij de beleidskoers die is ingezet in de PRS.



Afbeelding 2.1: Globale ligging plangebied in Visiekaart PRS

2.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht (en herijkt in 2016). De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

De relevante regels uit de PRV voor dit bestemmingsplan betreffen:

- Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan;
- Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

Voor het Defensieterrein wordt op bovenstaande aspecten ingegaan in de toelichting. Het plan past binnen de beleidskaders uit de PRV.

2.3.3 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

1. Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
2. Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
3. Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

De ontwikkeling van een hoog stedelijk woonmilieu aan de Merwedekanaalzone past binnen het beleidskader aangezien sprake is van toevoeging van passend woningaanbod, met een hoge ambitie op het gebied van gezondheid en duurzaamheid, door transformatie van een bedrijventerrein.

2.3.4 Regionale woonvisie 2030

De Regionale Woonvisie 2030 richt zich op de woningbehoefte tot 2030 en het op basis hiervan te voeren beleid op de lange en middellange termijn. Onderwerpen zijn de kwantitatieve en de kwalitatieve woningbehoefte, de bouwopgave, het doelgroepenbeleid en het woonruimteverdelingsbeleid. Deze woonvisie gaat niet in op de ruimtelijke vertaling hiervan.
BRU heeft vier kernuitgangspunten geformuleerd:

1. De regio maakt zich sterk voor het terugdringen van het kwantitatieve woningtekort;
2. De regio wil sturen op de betaalbaarheid van de regionale woningvoorraad. Zij zet zich in voor voldoende sociale huisvestingsmogelijkheden en een evenwichtige spreiding daarvan over de gemeenten;
3. De regio wil sturen op versterken van de woonkwaliteit, in het verlengde van de veranderende

woningbehoefte voor specifieke doelgroepen;
4. Tenslotte ziet de regio als taak het eerlijk verdelen van de schaarse woonruimte.

De ontwikkeling van een woonlocatie in de directe nabijheid van het centrum van Utrecht past binnen het beleid uit de regionale woonvisie.

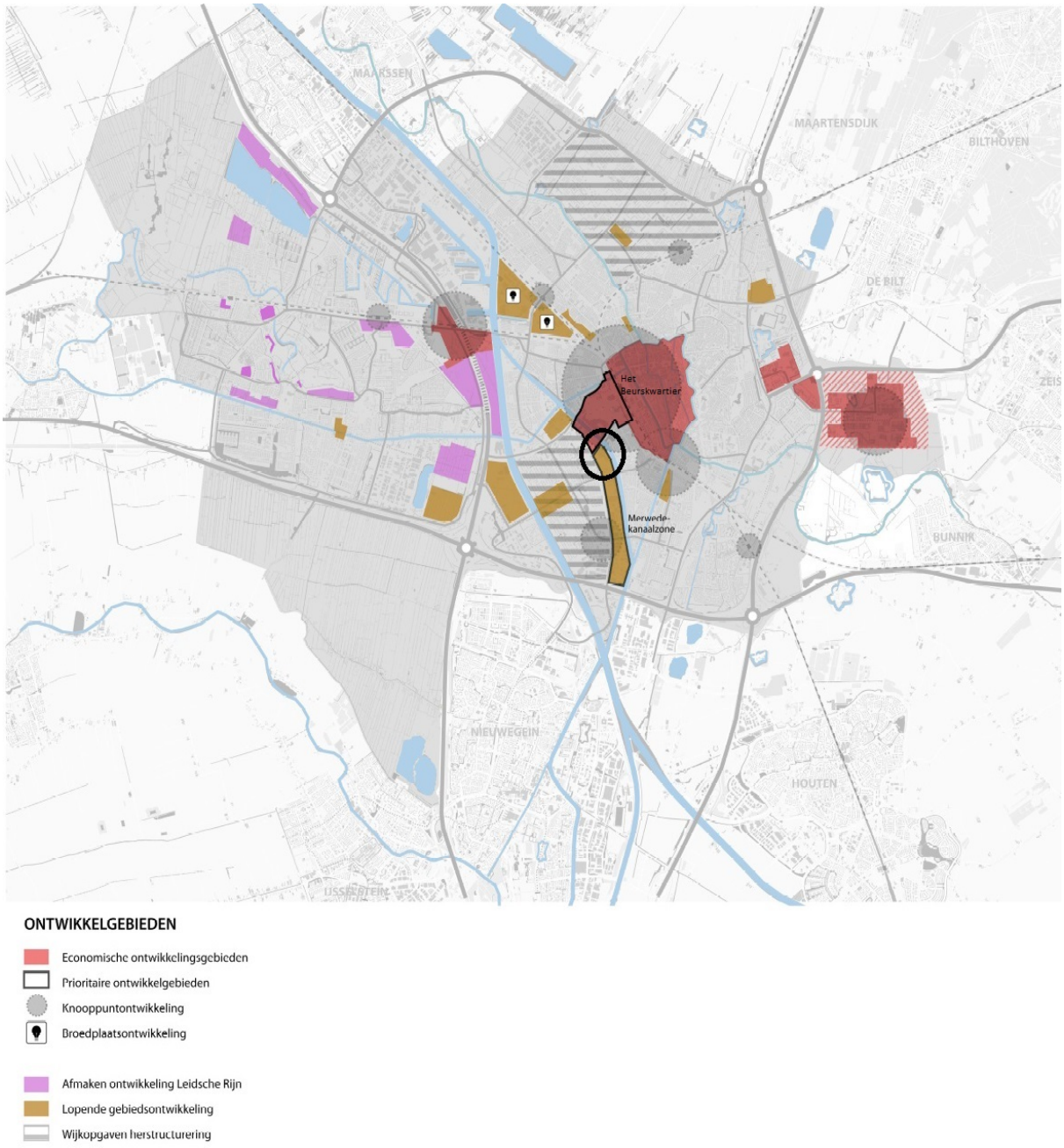
2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei! (RSU)

Op 8 december 2016 heeft de gemeenteraad van Utrecht de RSU vastgesteld waarin de keuzes staan op welke wijze Utrecht wil inzetten op de ambitie voor gezonde groei.

Utrecht groeit en de gemeente Utrecht wil die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar aan moeten bijdragen zijn onder andere het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, wordt gezien als een kans. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. Hierdoor krijgen Utrechters als bezoekers van de stad meer keuzemogelijkheden.

Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger.
Utrecht beschouwt de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots voor het creëren en benutten van kansen. De gemeente wil de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. In Utrecht wordt de diversiteit van stadsdelen gestimuleerd om die aantrekkingskracht te garanderen.



Afbeelding 2.2 Kaart ontwikkelingsgebieden in RSU

Er wordt nadrukkelijk voor gekozen om de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden. Waarbij het niet de bedoeling is dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden zal sprake zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

De Merwedekanaalzone (in afbeelding 2.2 geduid als 'lopende gebiedsontwikkeling') en het Beurskwartier zijn twee van die prioritaire gebieden waar wordt gekozen voor een verantwoorde groei. De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum en het Centraal Station, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.

De beoogde ontwikkeling van 600 woningen op het defensieterrein past goed binnen de beleidsvisie

uit het RSU.

2.4.2 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter.

Voor de Merwedekanaalzone wordt uitgegaan van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen..

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale Zone. Uitgangspunt voor hoogbouw in de Centrale Zone is het aanhouden van de Utrechtse standaard van 15 meter bouwhoogte. Echter de verdubbeling tot 30 meter (de accenthoogte van de binnentuinen) kan veelvuldiger worden gehanteerd zonder dat er sprake is van een ‘echt’ accent. Zo kunnen gebieden ontstaan waarbij 30 meter weer een nieuwe basishoogte wordt. In die gevallen is hierbinnen weer een incidenteel accent tot het dubbele van de omliggende bebouwing mogelijk. Accenten in de Centrale Zone kunnen, mede gezien de hoogte van reeds bestaande hoge gebouwen, dan aangebracht worden tot een hoogte van 60 tot 80 meter. Het is verder van belang om bij het bepalen van de plaats voor accenten, nadrukkelijk uit te gaan van een goede compositie gezien vanuit de belangrijkste infrastructuur. Immers, hiervandaan krijgen veel passanten een (eerste) indruk van de stad. In de visie is aangegeven welke plekken een bijzondere betekenis kunnen krijgen voor de stad. Hierbij is uitgegaan van de contouren van de nieuwe stad (dus inclusief Leidsche Rijn). De stroken langs bv. het Merwedekanaal, de Beneluxlaan, de Europalaan, de as Kanaleneiland en de Graadt van Roggeweg.

2.4.3 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningsplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;

- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.4 Woonvisie - Wonen in een sterke stad 2009 - 2019

De Woonvisie Wonen in een sterke stad 2009-2019, is op 14 januari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad en geactualiseerd in 2015. In deze actualisatie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt: Bouwen aan een gezonde toekomst, Werken aan werk en Samen maken we de stad. De woonvisie wordt jaarlijks geactualiseerd. De visie schetst de kaders van het woonbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende 10 jaar. Utrecht is een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken, daarom is de druk op de woningmarkt groot. Deze druk zal de komende jaren blijven. Het voornemen is om door nieuwbouw, aanpassing van de bestaande woningvoorraad en een betere verdeling van de woningen over de verschillende groepen de grootste knelpunten op te lossen. De gemeente streeft naar een stad waar iedereen passend, betaalbaar, gezond en toekomstbestendig kan wonen. De speerpunten zijn:

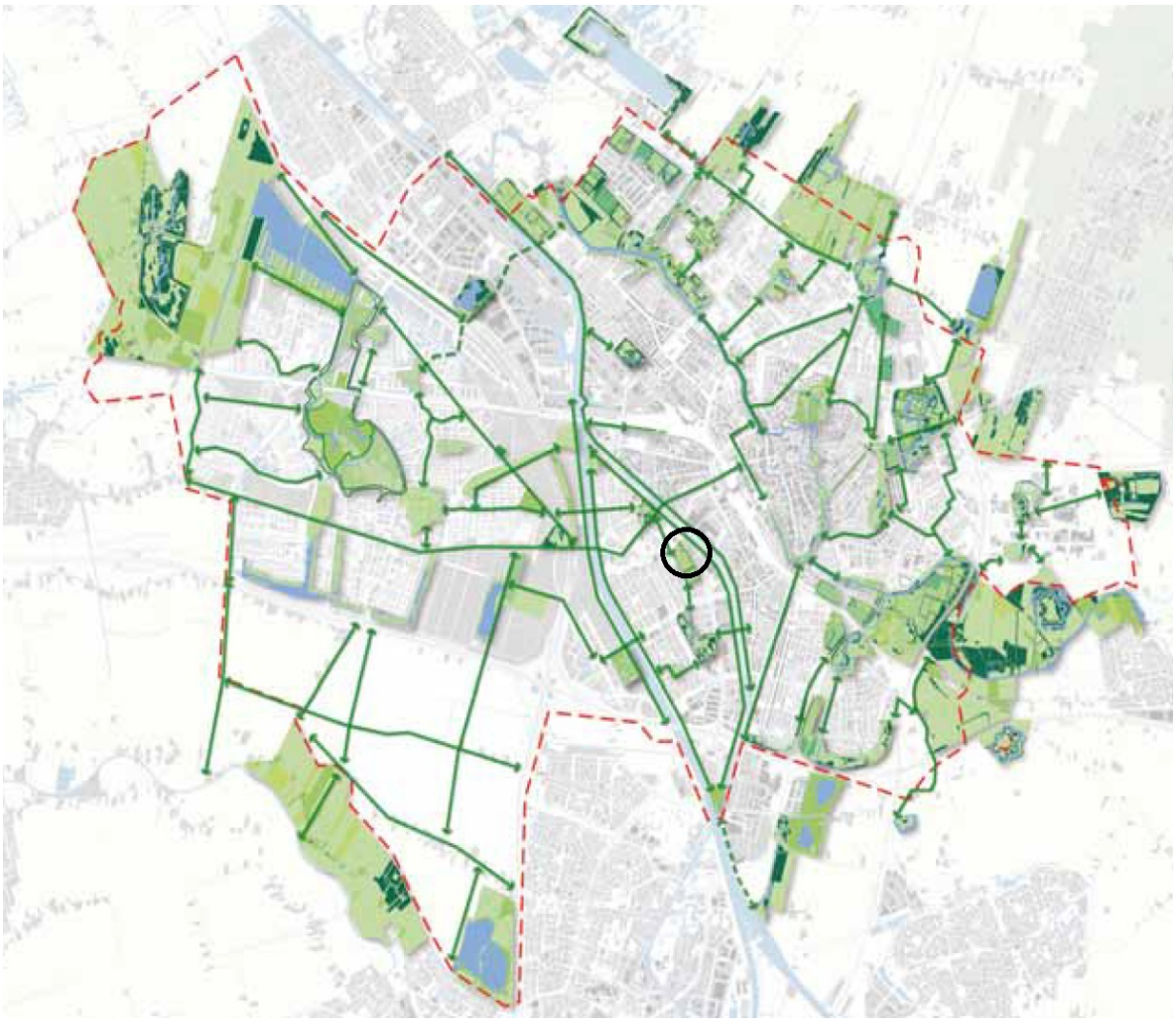
- betaalbaarheid;
- aanbod sociale huurwoningen dat past bij de vraag;
- voldoende aanbod middeldure huur, middeninkomens, middeldure vrije sectorhuur;
- duurzame woningvoorraad;
- energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod (inclusief 20% sociale woningbouw) waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van hoge-, middeninkomens en starters aantrekkelijk is. Door vorenstaande past de ontwikkeling binnen de (geactualiseerde) Woonvisie.

2.4.5 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft in 2007 het Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal (afbeelding 2.3).



Afbeelding 2.3 Visiekaart Groenstructuurplan

Het 'Groenstructuurplan Utrecht' is in 2009 nader uitgewerkt in het Bomenbeleid Utrecht 2009-2030.

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar

bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

De in het plangebied opgenomen hoofdgroenstructuur in de Visiekaart (afbeelding 2.3) zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden.

2.4.6 Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan staat de visie van de gemeente Utrecht op de mobiliteit per auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen economisch belangrijke kerngebieden (die via een aantal verkeersassen optimaal bereikbaar moeten blijven) en verblijfsgebieden (waar leefbaarheid en verkeersveiligheid voorrang hebben). Ook gaat het plan in op de beheersing van verkeersstromen (verkeersmanagement) en de beïnvloeding van de route- en vervoerkeuze van de verkeersdeelnemers met behulp van mobiliteitsmanagement.

De wijk wordt autoluw en privé-parkeren wordt (zo veel mogelijk) op eigen terrein gerealiseerd. Buiten het plangebied komt ter hoogte van het Jongeriuscomplex een OV-halte. De realisatie van 600 woningen in de directe nabijheid van Utrecht CS en aan de HOV-route zorgt daarnaast voor extra draagvlak voor het OV.

2.4.7 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan 2025 vastgesteld. Het mobiliteitsplan beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. In het mobiliteitsplan wordt onder andere aandacht besteed aan ruimte voor voetganger en fietsers, mogelijke systeemsprongen voor het openbaar vervoer, goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid en het beter benutten van beschikbare openbare ruimte. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen.

Het mobiliteitsplan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes
In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING.

Waar het kan, worden wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners. 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in de stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

In het voorliggende plan voor het defensieterrein wordt ruim baan gegeven aan voetganger en fiets, het gebied wordt autoluw ingericht. Het plangebied ligt direct nabij Utrecht CS en aan de HOV baan. Voor het gebied een lage parkeernorm gehanteerd, waarbij de situering van de parkeerplaatsen in het op te stellen Stedenbouwkundig Plan verder wordt uitgewerkt.

2.4.8 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en Parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen (conform SPvE), waarvoor lagere parkeernormen gelden.

2.4.9 Vitale stad

In Vitale Stad-functiemenging in woonwijken (2013) wordt de wenselijkheid van functiemenging op wijkniveau beschreven. De wijk van de toekomst wordt gekenmerkt door flexibiliteit, een mix van functies die goed gemengd kunnen worden en een bepaalde mate van (economische) levendigheid. De economische levendigheid in (woon)wijken wordt vooral bepaald door kleinschalig ondernemerschap in de wijk.

Om de geformuleerde ambitie voor werken in de wijk te kunnen waarmaken, is het van belang dat ondernemerschap letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgt in de wijk, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en/of het woongenot. Het vestigingsklimaat in een wijk moet ruimte bieden aan ondernemers die hun verzorgingsgebied in de wijk zelf hebben en aan startende ondernemers en doorstarters die groeien en de potentie hebben de wijk te overstijgen.

Functiemenging is omschreven als het mengen van woonfuncties met kleinschalige economische en niet-economische functies. Specifiek wordt daarbij in zijn algemeenheid gedacht aan:

- dienstverlening (adviesbureaus, makelaars, kappers, schoonheidssalon, trimsalon etc);
- ambacht en nijverheid (reparatiebedrijven, ateliers etc);
- maatschappelijke voorzieningen;
- sportvoorzieningen (dansscholen en fitnesscentra), en
- hotel en bed&breakfast (conform hotelbeleid).

In het bestemmingsplan is op bescheiden schaal in de regels invulling gegeven aan deze functiemenging in de wijk door dienstverlening en lichte bedrijvigheid toe te laten. Tevens is uitvoering gegeven aan het amendement 'Haal lopend je krantje en croissantje' waarmee met het oog op de gewenste functiemenging, in beperkte mate en onder voorwaarden detailhandel in een wijk wordt toegelaten.

2.4.10 Ontwikkelingskader Horeca Utrecht

In het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2012 (2012) is de richting geformuleerd waarin, en de kaders waarbinnen, de horecasector zich kan ontwikkelen in de stad Utrecht. Voor de verschillende gebieden wordt uitgegaan van profielgebieden. Voor het plangebied biedt profiel 13 (uit eten in de wijk'; horeca D1 en D2) en het profiel ' Spraakmakende horeca' wellicht kansen. Het toevoegen van horeca kan van belang zijn voor het realiseren van een aanvullend voorzieningenniveau. De gemeente ondersteunt de ontwikkeling van horeca door het hanteren van een regime van 'ja, mits...' .

Voor nieuwe horeca, inclusief daarbij behorende terrassen geldt dat er in een woongebied per geval een afweging dient te worden gemaakt met het oog op de leefbaarheid van de wijk.

Het Jongeriuscomplex is een bestaande locatie waar het profiel 'spraakmakende horeca' van toepassing is. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan kan beperkt ruimte ontstaan voor aanvullende. Deze mogelijkheid is nog niet in voorliggend bestemmingsplan geregeld. Toekomstige initiatieven worden afgewacht en beoordeeld op wenselijkheid en inpasbaarheid. Het Ontwikkelingskader is hierbij het toetsingskader.

2.4.11 De Utrechtse Erfgoedagenda

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Voor het defensieterrein geldt dat het Jongeriuscomplex een belangrijke waarde heeft. Daarnaast worden spanten van de oude gebouwen op het defensieterrein in de nieuwe ontwikkeling hergebruikt. Ook de monumentale schoorstenen van de HWC blijven behouden.

2.4.12 Geluidnota Utrecht 2014-2018

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven. Op dit aspect wordt nader ingegaan in paragraaf 5.3 Geluidhinder .

2.4.13 Nota externe veiligheid

De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting en/of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken. Het aspect externe veiligheid is nader beschreven in paragraaf 5.4 Externe veiligheid.

2.4.14 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer.

Energie
De gemeente heeft in haar Energieplan (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 januari 2016) vastgelegd op welke wijze Utrecht aan de slag gaat met het besparen en opwekken van energie. Ambitie hierbij is Utrecht door te ontwikkelen als een schone, duurzame, groene en veilige stad. Hierbij is het doel dat de uitstoot van CO2 als gevolg van het energiegebruik tot nul daalt. Daarnaast is Utrecht door de goede luchtkwaliteit en gezonde leefomgeving een plek waar iedereen met plezier woont, studeert, werkt en ontspant. Het Energieplan bevat specifieke bouwstenen om vorenstaand doel te verwezenlijken.

In paragraaf 5.14 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie wordt ingegaan op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie zal worden omgegaan. Het plan voldoet aan de hierboven beschreven uitgangspunten.

2.4.15 Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018

De nota 'Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018 is in 2015 vastgesteld. In deze nota wordt de verbinding gelegd tussen fysieke, sociale en economische vraagstukken, die kansen bieden om bij te dragen aan gezonder wonen, werken en leven in Utrecht. De stad wordt uitgenodigd om initiatief te nemen en samenwerking te zoeken en samen bij te dragen aan een gezonde stad. Er wordt gewerkt aan het bevorderen van gezondheid via gezond duurzaam lokaal voedsel, gezonde leefstijl en gezond gedrag.

In de planvorming is en wordt de 'gezonde toekomst' van de nieuwe stadswijk als leidraad gehanteerd en past daarmee binnen de kaders van deze beleidsnota. In paragraaf 5.15 wordt aangegeven hoe het thema gezondheid een plek heeft gekregen in de planontwikkeling.

2.4.16 Plan gemeentelijke watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk

oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

2.5 Gebiedsspecifiek beleid

2.5.1 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich van oudsher veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.


parkachtig wonen en stepping stone
toeristisch waterplein
stedelijk gemengd gebied
stedelijk wonen
hoogwaardig werken
poort naar de stad

Afbeelding 2.4: Impressiekaart visie Merwedekanaalzone

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen' (afbeelding 2.4), waarbij de transformatie tot een stedelijk woongebied de ambitie is. Het gebied heeft veel potentie vanwege de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij deze aanwezige potenties en zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en selectief een bijzondere functie langs het kanaal.

In het plangebied is de transformatie naar een stedelijk woongebied de leidraad. Gezien het hoge ambitieniveau op het gebied van dichtheid, hoogwaardige openbare ruimte en de bijzondere functie langs het kanaal past de beoogde ontwikkeling in het beleidskader.

2.5.2 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

In de RSU is in 2016 nadrukkelijk gekozen voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is daarbij aangewezen als prioritair gebied waarbij een hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden gerealiseerd dient te worden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de gehele Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 woningen gerealiseerd. Door toevoeging van circa 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers is sprake van een nieuw stuk stad. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone - Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekaalzone (2017), wordt de koers op hoofdlijnen geschetst en worden de ambities inzichtelijk gemaakt.

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave. Door middel van een reeks stadsgesprekken wil de gemeente Utrecht inspireren en geïnspireerd worden over de toekomst van dit bijzonder stuk stad. De Merwedekanaalzone wordt een stadswijk waar stedelijk leven, met een mix van functies hand in hand gaat met duurzaamheid, gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving. Het gebied kent verschillende type gebruikers en biedt een gedifferentieerd leefmilieu met woningen in verschillende prijsklassen. Een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor iedereen die bewust kiest om op een vernieuwende stedelijke manier te leven waar kwaliteit van leven voorop staat.

De Merwedekanaalzone legt met nieuwe veilige langzaam verkeersroutes fysieke en sociale verbindingen tussen de historische binnenstad, het Beurskwartier, Dichterswijk/Rivierwijk en Kanaleneiland/Transwijk. Door de ligging aan het Merwedekanaal, een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en uiteenlopende bijzondere functies wordt de Merwedekanaalzone een aantrekkelijk verblijfsgebied in de stad.

Voor de Merwedekanaalzone is de ambitie om een hoogstedelijk milieu te realiseren. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Daarnaast gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden. Langs de Europalaan dient een minimale hoogte aangehouden te worden van 6 lagen en een maximale hoogte van 23 lagen, waarbij de bezonning en windhinder in acht genomen dienen te worden. Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.

Het bestemmingsplan voor het Defensieterrein maakt een stedelijk milieu mogelijk waarbij de bouwhoogte varieert van 4 tot 8 bouwlagen (met op enkele plekken een hogere plint) en hoogte accenten op belangrijke plekken. Hiermee wordt aangesloten op de Ruimtelijke Agenda.

2.5.3 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

In hoofdstuk 4 zal nader worden ingegaan op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensieterrein Merwedekanaalzone 4; Nieuwe stadswijk aan het Merwedekanaal (SPVE) waarmee de gemeenteraad heeft ingestemd in 2016. Het SPVE vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

2.6 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van een duurzame, energiezuinige en gezonde woonwijk van 600 woningen op deze unieke locatie past binnen het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

De herontwikkeling is daarbij van belang voor de aantrekkelijkheid van dit deel van Utrecht. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooien van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters, midden- en hoge inkomens, maar ook in de categorie sociale woningbouw. Het beoogde plan ligt in lijn met het beleid dat is ingezet bij vaststelling van de Visie Merwedekanaalzone 2005, de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017) en ook binnen de koers van duurzame en gezonde stedelijke verdichting die voortkomt uit de RSU.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

De Merwedekanaalzone is anno 2017 (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de wijken Lombok, Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven ten oosten van het Merwedekanaal en de wijken Oog in Al- Kanaleneiland-Transwijk ten westen van het Merwedekanaal.

Het Defensieterrein is gelegen ten westen van de nieuwe stadswijk Parkhaven. Het terrein wordt begrensd door het Merwedekanaal, de Dr. M.A. Tellegenlaan aan de noordzijde, de Overste den Ouderlaan aan de westzijde en aan de zuidzijde door een aantal kantoorgebouwen.

Het plangebied voor deze herontwikkeling omvat naast het Defensieterrein ook de door de gemeente aangekochte locaties Geurts, Laven en een viertal vrijstaande dienstwoningen langs de Overste den Oudenlaan, het Jongeriuscomplex en de HWC.

Het Defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan kent een lange bedrijfsmatige historie. De ondernemer Jan Jongerius had naast zijn hoveniersbedrijf op deze locatie vanaf 1921 een onderneming die benzinepompen plaatste in heel Nederland. Vanaf 1935 werd hij een van de eerste Ford dealers in Nederland. Op het terrein was een carrosserie- en constructiewerkplaats voor Ford auto's en bussen gevestigd. Daarnaast vond tussen 1936 en 1955 de op- en overslag van brandstoffen plaats voor het bedrijf Caltex (California Texas Oil Co.). Als gevolg van deze activiteiten is de bodem verontreinigd geraakt met brandstofproducten.

Het gebied is sinds 1955 in gebruik geweest als logistiek centrum voor Defensie. Op het terrein waren diverse loodsen en gebouwen aanwezig die inmiddels zijn gesloopt. De oude spanten en kolommen van één van de loodsen zullen worden hergebruikt om zo de nieuwe stadswijk een eigen identiteit mee te geven.

Er was relatief weinig groen op het terrein aanwezig. Aan de zuidzijde van het terrein stond een dubbele bomenrij. Ook aan de Overste den Oudenlaan stonden een rij forse bomen. Deze bomen zijn als gevolg van respectievelijk de bodemsanering en de aanleg van de HOV-Zuidradiaal verplaatst of geveld.

Nadat de grond is gesaneerd wordt de grond door het Rijk overgedragen aan de gemeente.

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte.

De bestaande bedrijfswoningen aan de Overste den Oudenlaan in het zuidelijk deel van het plangebied zijn nog in gebruik en zullen ten behoeve van de realisatie van het plan moeten worden verworven en gesloopt. Er staan vier woningen: de voormalige bewakers van Defensie wonen in drie woningen. Eén woning is tussentijds niet verkocht door de Staat en wordt gemeentelijk eigendom in verhuurde staat bij de overdracht van de grond van het Rijk aan de gemeente Utrecht.

3.2 Beschrijving van het plangebied en omgeving

3.2.1 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het Merwedekanaal
Het Merwedekanaal is in de 19e eeuw gegraven. Naast het kanaal is de Kanaaldijk en de karakteristieke Vleutense wetering aangelegd. Het Merwedekanaal heeft nooit de (verwachte) betekenis gekregen voor de internationale scheepvaart. Het gehele gebied langs het kanaal bleef daarom lange tijd in trek als hoveniersgebied en de bedrijven die zich wel langs het kanaal vestigden hadden veelal een lokale betekenis, zoals onder meer het Jongeriuscomplex. In 1924 werd aan de oostzijde van het kanaal, ter hoogte van het Jongeriuscomplex, de huidige Veilinghaven gegraven en het veilinggebouw gebouwd ten behoeve van de groente- en fruitveiling.

Jongeriuscomplex
Het Defensieterrein is vooral bekend door de in de jaren '30 ontworpen en gebouwde villa Jongerius, met bijbehorend kantoorgebouw en tuin.
Het Jongeriuscomplex, destijds ook wel Bastiaans Hof geheten, is een villa met tuin. Het bijbehorende achtergelegen kantoorgebouw wordt wel aangeduid als Jongeriuskantoor. Het kantoor Jongerius en de naastgelegen bijbehorende villa zijn in 1936 gerealiseerd in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid als 'representatief front' voor de fabriekshallen waarin het Ford automobielbedrijf van Jan Jongerius gehuisvest was.



Figuur 3.1 Foto van het kantoorgebouw na oplevering in 1938

Het Jongeriuscomplex is door Jongerius zelf ontworpen in een eigenzinnige mix van Nieuwe Zakelijkheid en art deco-elementen. De villa in gewapend beton is voorzien van een kelder met daarboven nog twee bouwlagen. Het heeft aan weerszijden een ruim balkon en daarboven een dak met overstek. Het is symmetrisch opgezet met een binnenoppervlak van circa 15 bij 15 meter.

Binnenin werd het voorzien van een centraal trappenhuis met glas-in-lood onder een daklicht. Andere binnenruimtes waren onder meer een salon, huiskapel en slaapkamers voor de 10 kinderen. De symmetrie is buiten voortgezet waarbij een omringende tuin met vijver werd aangebracht. Daarin bevond zich onder andere langs de centrale as achter het huis een pergola naar het kantoorgebouw. In het kantoorgebouw is de symmetrie ook voortgezet.

Nadat de firma van Jongerius in 1955 failliet ging, is het Jongeriuscomplex tot het eind van de 20e eeuw gebruikt door het Ministerie van Defensie. Rond 2000 was de villa mede door ernstige bouwfouten tijdens de ontwerp-/bouwfase een bouwval. Het huis werd vervolgens gekraakt en het kreeg de naam Autonome Republiek Kanaalweg Het Staatsgeheim/Villa Staatsgeheim. Dankzij de krakers is het voor sloop behoed. Hierna werden de villa en het kantoor nog enige tijd gebruikt als filmlocatie voor televisieseries als Hartslag.

De villa werd begin in 2011 aangewezen als rijksmonument evenals de villatuin en het kantoorgebouw. Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur, en het feit dat het een horeca- en vergadergelegenheid betreft is het complex een belangrijk icoon voor het gebied.

De villa wordt op dit moment verhuurd voor vergaderingen, recepties en evenementen en heeft een capaciteit tot maximaal 150 mensen. Het kantoor Jongerius wordt ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan getransformeerd tot een kleinschalige congres- en vergaderaccommodatie met een beperkte horecafunctie. Hiervoor is op 31 januari 2017 een omgevingsvergunning verleend.

Hulp Warmte Centrale

Aan de zuidzijde van het plangebied aan de Kanaalweg ligt de Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf Eneco. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld. Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Momenteel doet deze dienst als HWC van ENECO.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks. Het gebouw bestaat uit een centraal gelegen hoger bouwdeel met enkele daaraan aansluitende lagere bouwdelen, alle gebouwen hebben maar één bouwlaag onder een plat dak. De gevels zijn bekleed met betonnen platen en deels vernieuwd. De schoorstenen zijn opgetrokken in baksteen en voorzien van stalen trekbanden. Aan de top bevindt zich een verdikking van het metselwerk.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.

De HWC heeft in zijn huidige functie invloed op de ontwikkelmogelijkheden op een deel van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.3.2). Gemeente en Eneco zijn in gesprek enerzijds de belemmeringen voor het plan weg te nemen en anderzijds de bedrijfsvoering van Eneco niet te beperken. Gekozen is voor de aanleg van een ontbrekend deel in het netwerk van de stadsverwarming waardoor een ringleiding ontstaat. Hierdoor kan op een andere plek in plaats van aan de Kanaalweg het benodigde vermogen worden opgewekt. Wanneer het vervangend vermogen is gerealiseerd, vervalt de functie van de hulpwarmtecentrale aan de Kanaalweg. De geplande biomassa op Lage Weide is de eerste stap om duurzaam vervangend vermogen te realiseren. De locatie aan de Kanaalweg zal op termijn alleen worden ingezet als warmte overdracht station (WOS); aanleiding om de toegelaten bedrijfscategorie voor het perceel aan te passen (maximaal categorie B). Ook de aanwezige pijpleidingen worden ondergronds gebracht dan wel verplaatst. Hiermee vervalt de belemmering voor een deel van de ontwikkeling van het Defensieterrein.

3.2.2 Beschrijving van de omgeving

Wilhelminawerf
Tussen de Koningin Wilhelminalaan en de HWC wordt het woningbouwproject Wilhelminawerf gerealiseerd. Een project met 167 appartementen rondom een binnenhaven (voor sloepen) en een horecapaviljoen. Dit terrein zal deels via het Defensieterrein worden ontsloten. Voorwaarde daarvoor is dat de ter plaatse aanwezige buizen voor de Stadsverwarming ondergronds gebracht kunnen worden.

Jaarbeursterrein (toekomstig Beurskwartier)
Direct ten noorden van het plangebied is het terrein van de Jaarbeurs gelegen. Het betreft een grootschalig hallencomplex met bijbehorende parkeergelegenheid. Voor de integrale herontwikkeling van het Jaarbeursgebied is een omgevingsvisie opgesteld. De insteek van de visie is het bieden van ruimte aan de groei van het centrum in westelijke richting (zie hoofdstuk 4). In de toekomst zal het gebied de naam Beurskwartier krijgen.

Nieuw Welgelegen
Ten noordwesten van het Defensieterrein ligt sportpark Nieuw Welgelegen. Hier worden diverse binnen- en buitensporten aangeboden. Naast voetbal wordt hier gehockeyd, gehonkbald en zijn er diverse sportzalen en een vrijstaande permanente turnaccomodatie. In het gebouw Nieuw Welgelegen is ook een onderwijsfunctie gevestigd.

Transwijk
Ten zuiden van het sportpark Nieuw Welgelegen ligt het in de jaren '60 gerealiseerd woonbuurtje Transwijk. Het woonbuurtje is ruim opgezet als diverse (gestempelde) rijtjes met 2-laagse eengezinswoningen in een groene setting.

Parkhaven-Dichterswijk
Ten oosten van het Merwedekanaal is de nieuwe woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Naast woningen is er een basisschool, kinderdagverblijf en diverse horeca aan de haven. Aan het Merwedekanaal is een groenzone aangelegd en is het Heycopplantsoen ingericht om te spelen. De bouwhoogte in dit gebied variëren van 3 tot 6 bouwlagen.

Het gebied is vanaf 2000 ontwikkeld en is daarmee de eerste grote transformatie van de Merwedekanaalzone.

Het Ringpark
Bewoners van Dichterswijk hebben meer behoefte aan openbare ruimte en groen in Dichterswijk. In dat kader hebben drie initiatiefnemers uit Dichterswijk in het voorjaar van 2013 een initiatief geschetst voor het Ringpark en dat bij de gemeente kenbaar gemaakt. Het gaat bij het Ringpark om het realiseren en versterken van een aantrekkelijke en groene en parkachtige verbinding, zowel fysiek als sociaal. De groenzone aan de oostzijde van het Merwedekanaal is onderdeel van het Ringpark.

HOV-Zuidradiaal
De Overste den Oudenlaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan worden opnieuw ingericht om hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te passen. Het HOV-tracé loopt vanaf de Koningin Wilhelminalaan naar de Overste den Oudenlaan (via een tunnel onder het Anne Frankplein) naar de Tellegenlaan en Utrecht Centraal. Op de Overste den Oudenlaan wordt ten noorden van de tunnelbak rekening gehouden met een nieuwe inrit voor het Defensieterrein. Dit is ook een nieuwe oversteekplek voor fietsers en voetgangers naar de Krikkelaan.

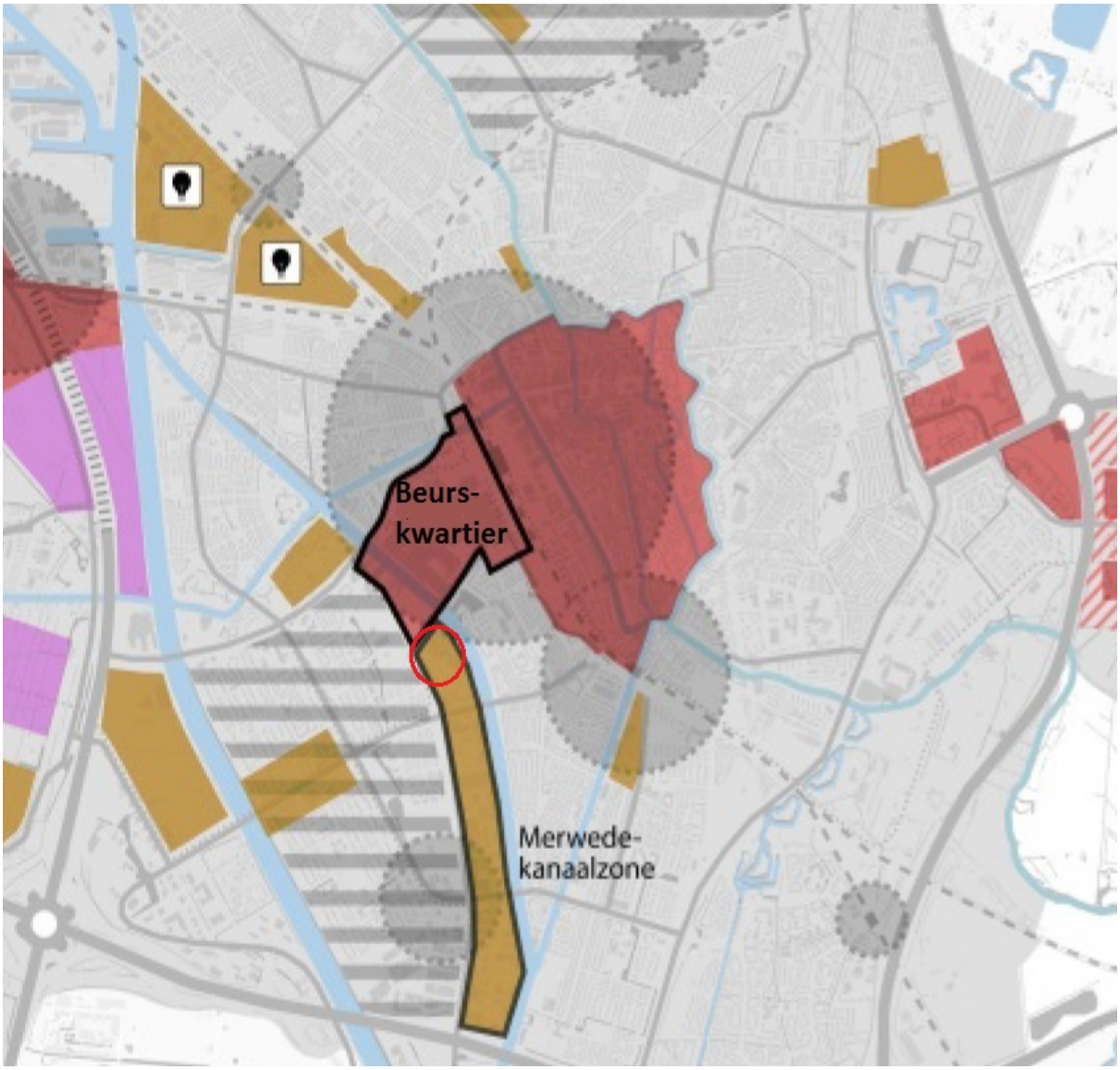
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Stedelijke context

De populariteit van Utrecht groeit. Utrecht groeit van 330.000 naar op termijn 410.000 inwoners. Een groot deel van deze groei betreft huishoudens die graag in of dichter bij de binnenstad en de daar aanwezige voorzieningen willen wonen. Aansluitend aan die behoefte streeft de gemeente naar (her)gebruik van vrijgekomen binnenstedelijke terreinen. Het is echter niet de bedoeling dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Om deze stedelijke groei op duurzame wijze mogelijk te maken wordt ingezet op drie sporen:

- Het centrumgebied wordt vergroot ten westen van Utrecht Centraal Station;
- Waardevolle (landschappelijke) buitengebieden worden beter bereikbaar gemaakt (voor langzaam verkeer) vanuit de stad;
- De openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht, waarbij de verblijfsfunctie meer in evenwicht wordt gebracht met de verbindingsfunctie.

Door het maken van een duidelijke keuze is sprake van een evenwichtige ontwikkeling van de stad. Zowel het Beurskwartier als de Merwedekanaalzone (figuur 4.1) zijn aangewezen als prioritaire verstedelijkingsbebieden. De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van dit deelgebied van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijk, als onderdeel van het (toekomstig) centrumgebied van Utrecht.



Afbeelding 4.1 Ligging het Beurskwartier en Merwedekanaalzone (plangebied in rode cirkel)

Het Beurskwartier
Voor de ontwikkeling van het Jaarbeursgebied wordt een Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein vastgesteld. Het nieuwe Beurskwartier moet ruimte bieden voor groei van het centrum in westelijke richting. Het gebied zal het bestaande centrumgebied gaan aanvullen, met naast wonen veel ruimte voor leisure, ontspanning, culturele functies en horeca. Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. Daarmee in samenhang worden mogelijkheden onderzocht om met een extreem lage parkeernorm te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal. Daarnaast zullen ook de Leidsche Rijn en de Catharijnesingel hersteld worden waardoor het Merwedekanaal direct wordt verbonden met de Utrechtse singels en de Oude Gracht.

Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van dit deel van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijk, als onderdeel van het (toekomstig) centrumgebied van Utrecht.

Merwedekanaalzone
Deelgebied 4 ligt in de Merwedekanaalzone welke is gelegen op het zogenaamde Stadseiland. Het gebied tussen het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijnkanaal. In dit gebied zijn de wijken Oog in Al, Welgelegen, Kanaleneiland en Transwijk gelegen. Door de (verdere) uitwerking en verbetering

van de oeverzones van het Stadseiland in een aaneengesloten openbare groene en recreatieve ruimte met een lengte van 11 km wordt invulling gegeven aan een hoogwaardige stedelijke leefomgeving. Met het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' krijgt Utrecht er een aanzienlijke parkzone bij (vergelijkbaar met het Lint in Leidsche Rijn).

Hier wordt ruimte gecreëerd voor veilig en prettig fietsverkeer (woon-werk) en voor (ongeorganiseerde) sport en recreatie, waarbij een goede doorstroming voor de langzaam verkeergebruikers voorop staat. Autoverkeer is hier niet toegestaan. Het Jongeriuscomplex wordt bereikbaar via de aansluiting op de Overste den Oudenlaan. Incidenteel mag de Kanaalweg gebruikt worden om de entree van de villa (via de halfronde oprit) te bereiken (ten behoeve van trouwpartijen). De hulpwarmtecentrale zal - zolang deze nog in functie is - ten alle tijden bereikbaar moeten blijven voor groot transport.

Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. Hierdoor worden weer egels, insecten en vogels aangetrokken. Om de relatie met het Merwedekanaal te versterken mag bij bijzondere functies (in overleg) hiervan afgeweken worden. Om dit profiel in te kunnen passen geldt een bebouwingscontour van minimaal 29 meter uit het kanaal.
De kwaliteit van het Stadseiland wordt niet alleen bepaald door de inrichting van de openbare ruimte, maar ook door de wijze waarop gebieden zich ontwikkelen aan deze route. De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn). Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen. Incidenteel zijn hoogte-accenten toegestaan tot 35 meter, naar voorbeeld van het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied, aan het Merwedekanaal). Om de sociale veiligheid van deze route te verbeteren zal de bebouwing zich moeten richten op de route en het kanaal.

Stadsentree A12 - Stationsgebied
Utrecht zet in op een beheerste groei van het autoverkeer in de stad en het stimuleren en aantrekkelijker maken van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Met de aanleg van de fly-over bij het 24 Oktoberplein en de directe verbinding Overste den Oudenlaan - Ds. Martin Luther Kinglaan zal een belangrijk deel van het autoverkeer van het stationsgebied via deze route gaan rijden. De verbinding van de A12 naar het stationsgebied, via de Europalaan-Overste den Oudenlaan, zal ook een belangrijke stadsentree blijven.

Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de status en stedelijke uitstraling van deze stadsentree. Het belang van deze route in de stad dient tot uitdrukking te komen in zowel het toekomstig wegprofiel (een doorgaand, eenduidig profiel voorzien van continue (laan) beplanting) als in de stedenbouwkundige structuur. Langs de Europalaan en de Overste den Oudenlaan wordt daarom stedelijke en hogere bebouwing gerealiseerd.

Door de ligging aan park Transwijk en sportpark Welgelegen (en de beperkt aanwezige woningen in Transwijk, op grotere afstand van de nieuwbouw gelegen) zijn grotere bouwhoogten stedenbouwkundig ook mogelijk. In lijn met de Visie Merwedekanaalzone en de Hoogbouwvisie wordt hier 4 tot 8 lagen toegestaan, met ruimte voor accenten tot 16 lagen. Daarnaast is de Overste den Oudenlaan in de Hoogbouwvisie als zoekgebied voor accenten tot 70 meter aangewezen. In dit bestemmingsplan is daarom op de hoek Overste den Oudenlaan-Tellegenlaan en bij de entree van de nieuwe stadswijk een zoekgebied aangewezen waar één accent tot 70 meter gerealiseerd mag worden. Door deze stedelijke bebouwing krijgt niet alleen de route meer betekenis, ook de centrale parkzone krijgt hiermee een meer centrale positie.

De nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone worden vanaf de Europalaan-Overste den Oudenlaan ontsloten voor autoverkeer.

4.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

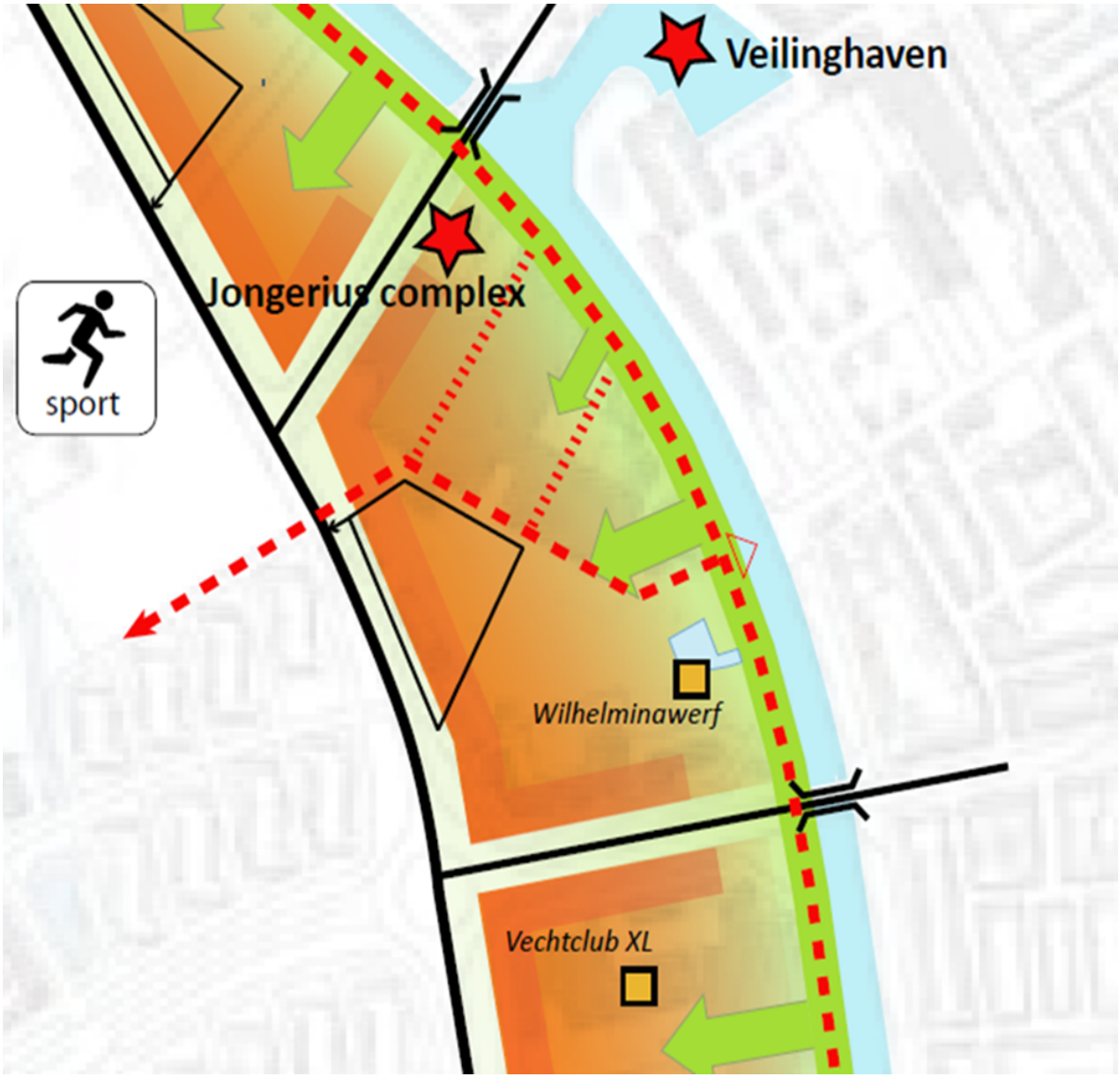
Voor het Defensieterrein zijn de ruimtelijke uitgangspunten uitgewerkt in het 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensieterrein Merwedekanaalzone 4; Nieuwe stadswijk aan het Merwedekanaal (SPVE)'. De ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de nieuwe wijk wordt bepaald door ruimtelijke en functionele uitgangspunten die voortkomen uit de stedelijke context en gebaseerd op de gemeentelijke ambities ten aanzien van duurzame en gezonde verstedelijking. De aard en omvang van de stedelijke opgave vraagt om een integrale realisering van het gebied.

Op basis van het SPVE wordt met de transformatie van de Merwedekanaalzone ingezet op een hoogwaardige kwaliteit van de lokale en stedelijke leefomgeving. De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed (Jongeriuscomplex) en de hierin gevestigde bijzondere functies vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. Door juist in gebouwen, zoals het Jongeriuscomplex, publieke functies te vestigen, krijgen ze een bijzondere betekenis voor de wijk en de stad. Om deze reden is de functie van het Jongeriuscomplex vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst.

Het Defensieterrein wordt ontwikkeld als een energiezuinige stadswijk met een stedelijk gedifferentieerd woonprogramma met appartementen en eengezinswoningen, waarbij een groene, gezonde en veilige leefomgeving het uitgangspunt is. De wijk wordt autoluw en parkeerplaatsen voor de woningen worden uit het zicht opgelost. Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal.

De ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de nieuwe wijk wordt bepaald door ruimtelijke en functionele uitgangspunten die op het schaalniveau van de stad betekenis hebben (afbeelding 4.2). Op hoofdlijnen zijn twee karakteristieken te noemen:

- Stedelijke formele zijden aan de Overste den Oudenlaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Koningin Wilhelminalaan. Deze bebouwing heeft een geluidsafschermende functie voor de wijk. De auto-ontsluiting van het gebied vindt plaats op de Overste den Oudenlaan.
- Een groene, informele zijde aan het kanaal. Een groot deel van de wijk (in ieder geval de Kanaalweg) is autovrij. Hier is ruimte voor sport, ontspanning en spel.



Afbeelding 4.2: Uitsnede stedenbouwkundige visie (SPVE)

De bouwhoogten in het gebied variëren van minimaal 14 tot maximaal 26 meter aan de meer stedelijke Overste den Oudenlaan en Dr. M.A. Tellegenlaan aflopend naar maximaal 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg. Met ruimtelijke accenten (tot 2x de basishoogte) kunnen bijzondere plekken gemarkeerd worden. In de zone aan de Overste den Oudenlaan, waar ook de entree van de wijk is gesitueerd kunnen hoogte-accenten tot maximaal 70 meter komen. Ook aan de kanaalzijde zijn hoogte-accenten mogelijk, passend in de context en met respect voor de schoorstenen en het Jongeriuscomplex. Het gaat daar om hoogteaccenten van maximaal 35 meter (circa 10 bouwlagen). De hoofdinfrastructuur vraagt om een duidelijke stedenbouwkundige wand (zie ook Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017). Realiseren van een intensief programma betekent ook dat deze bebouwing een afschermende akoestische functie heeft voor het achterliggende gebied. Door aan de randen het meest intensieve programma te realiseren zal ook het verkeer niet de nieuwe wijk in hoeven te rijden.

Het ontwerp bestemmingsplan wijkt op een beperkt aantal punten af van het vastgestelde SPvE. Het betreft vooral de volgende vier onderwerpen:

1. Programma: In het SPvE is een marge van 450 tot 550 woningen opgenomen. Inspelend op de ambitie om in de Merwedekanaalzone te verdichten, wordt in het ontwerpbestemmingsplan Defensieterrein het aantal van 600 woningen opgenomen.
2. Functiemenging: In het SPvE is het uitgangspunt de hoofdbestemming wonen. In het ontwerpbestemmingsplan maken we naast ruimte voor het krantje en croissantje (400m2 bvo) ook ruimte voor dienstverlening en bedrijven van categorie A en B (lichte bedrijven die zich goed verhouden met een woonomgeving) mogelijk (max. 400 m2 bvo). Dit om meer flexibiliteit te

hebben in het kader van de stedelijkheid. Voor nieuwe horeca in het woongebied worden concrete initiatieven afgewacht en in dat geval bekeken op ruimtelijke inpassing. Het bestemmingsplan voorziet in een horeca bestemming voor het Jongeriuscomplex.

3. Groene zone Kanaalweg: Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. Om dit profiel in te kunnen passen was in het SPvE een bebouwingscontour van minimaal 26 meter uit het kanaal opgenomen. In afstemming met de concept omgevingsvisie en Rondje Stadseiland voor de Merwedekanaalzone is deze bebouwingscontour in het ontwerpbestemmingsplan op 29 meter gesteld.
4. Hulpwarmtecentrale (HWC): Met het bestemmingsplan wordt de huidige functie van de HWC onder het overgangsrecht gebracht. Met de eigenaar Eneco worden in goed overleg afspraken gemaakt, die gericht zijn op afbouw van de HWC en een duurzame bedrijfsvoering van de toekomstige functie als Warmte Overdracht Station. Onderdeel van de afspraken is ook deze bedrijfsvoering binnen de planperiode te beëindigen. Hiermee wordt een belemmering voor de ontwikkeling van de locatie weggenomen.

Zoals aangegeven bevinden zich in het plangebied een aantal bedrijfswoningen. De route Europalaan-Overste den Oudenlaan vormt zoals aangegeven een belangrijke stadsentree vanaf de A12. De uitstraling van de bestaande weg en aanliggende bebouwing en functies sluiten echter niet aan bij het belang van deze weg en wordt aangeduid als transformatiegebied naar met name hoogstedelijk wonen met een grote verdichtingsopgave. Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone kan een belangrijke kwaliteitsimpuls aan deze route worden gegeven een belangrijke bijdrage geleverd aan het woningentekort. Daarbij wordt in de visie op de Merwedekanaalzone onderscheid gemaakt tussen een meer luwe kanaalzijde en een hoogstedelijke zijde aan de Europalaan-Overste den Oudenlaan. In de stedenbouwkundig programma van eisen is aan de Overste den Oudenlaan een bouwhoogte van minimaal 4 a 5-maximaal tot 8 lagen voorgesteld. De hogere en meer gesloten bebouwing aan de Overste den Oudenlaan zal er daarnaast voor zorgen dat er aan de achterzijde een meer geluidsluwe (gezonde) wijk kan ontstaan. Op deze locatie is sociale woningbouw (appartementen) gepland.

De bestaande 2-laagse bedrijfswoningen zijn niet passend in bovenstaande ambitie (om hier een hoogwaardige stedelijke uitstraling te realiseren), door de bouwhoogte, de afwijkende oriëntatie ten opzichte van de weg, de nieuwe bebouwing en de afwijkende architectuur. Daarbij komt dat het handhaven van de eengezinswoningen de verkavelingsmogelijkheden van het gehele defensieterrein beperkt en daarmee een integrale stedelijke ontwikkeling met hoge dichtheid.

4.2.1 Duurzaamheid en gezonde verstedelijking

Met als uitgangspunt de moties over duurzaamheid vanuit de raad, de groeiplannen van de stad en een goede samenwerking tussen ontwikkelaar en gemeente, zijn de kansen en mogelijkheden voor duurzaamheid in de breedte onderzocht. Om richting te geven aan het begrip duurzaamheid is bepaald wat de belangrijkste ambities zijn van een gezonde duurzame stadswijk en welke maatregelen we daarvoor moeten en willen nemen. Ook is bepaald waar voor dit gebied de grootste prioriteiten liggen en wat de belangrijkste thema's van het gebied zijn. Er is voor gekozen om in deze wijk de balans tussen natuur en ruimte en de gezonde leefomgeving als belangrijkste uitgangspunt van de plannen te nemen. Een duurzame wijk op deze plek, betekent een goede balans tussen natuur en bebouwing en veel aandacht voor een gezonde leefomgeving. Het uitgangspunt is dat woningen met een EPC 0 of lager (ook nul-op-de-meter) worden uitgevoerd, waardoor de totale wijk een gemiddelde van EPC 0 heeft.

Openbare ruimte en groen
De openbare ruimte in deze nieuwe buurt kenmerkt zich door haar groene karakter. Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. De groene inrichting met zoveel mogelijk open en/of halfverharding is niet alleen aantrekkelijk, maar maakt de wijk ook klimaatadaptief. Het straatbeeld nodigt overal uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven. De auto's zijn zoveel mogelijk uit het straatbeeld geweerd. Concreet betekent dit dat er in de wijk langzaam verkeerroutes aanwezig zijn, waarlangs oudere kinderen en volwassenen kunnen skeeleren, hardlopen of fietsen met kleine kinderen.

Natuur, biodiversiteit en ecologie worden ingezet om het Defensieterrein een aangenaam verblijfsklimaat te geven. Dit gebeurt door ruimte te geven aan groen, infiltratie en een onbedekte bodem. Door het gebied zo natuurlijk en groen mogelijk in te richten krijgen planten en dieren de kans om zich in het gebied te vestigen.

Bewegen en spelen
De roeiers, zeeverkenners, fietsers, hardlopers, skaters en vissers gebruiken het Merwedekanaal en de oevers intensief. Voor het gebied geldt de 'Jantje Betonnorm'. Dit betekent dat drie procent van het voor wonen uitgegeven oppervlak voor spelen wordt ingericht. Voorzieningen voor kinderen zoals speeltuintjes, een voetbalveldje, basketbalveldje, klimbomen of skatebaan bevinden zich in de groene gebieden aan de langzaamverkeer routes, zo wordt een zogenaamd kindlint gevormd. Het is wenselijk om natuurlijk spelen te bevorderen. De speelplaatsen voor de kleinste kinderen worden zo ingericht, dat kinderen niet een weg of het fietspad kunnen oprennen. De wijze waarop bijvoorbeeld parkeren/verkeersruimte wordt opgelost heeft een grote invloed op de kindvriendelijkheid van een gebied. Een parkeerplaats is niet geschikt als speelplaats. Waar kinderen onder toezicht spelen moet ook zitgelegenheid voor volwassenen zijn.

Kanaalzone
In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. Het zogenaamde Merwedepark vormt een robuust park langs het Merwedekanaal. De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Grote bomen dragen bij aan gezonde lucht en zorgen voor cool spots in de wijk.

Overgang privé en openbaar
Wanneer particuliere tuinen kunnen aansluiten op openbaar groen ontstaat een vanuit ecologisch opzicht functioneren groot groengebied. De overgang tussen privétuinen en openbaar gebied wordt zo veel mogelijk gemaakt door middel van een haag of door met klimplanten begroeide hekken. Zicht op het groen vanuit de woningen is van belang voor de gezondheid van de bewoners.

Straatmeubilair en verlichting
De spanten en kolommen van één oude hal blijven bewaard. Deze spanten en kolommen worden hergebruikt in de openbare ruimte (bijv. lantarenpalen, meubilair of speeltoestellen) om bij te dragen aan de identiteit van de wijk. Bij de verlichting wordt onderzocht of het mogelijk is om straatverlichting toe te passen die wordt opgeladen door de zon. Uitgangspunt is dat deze verlichting niet naar boven uitstraalt en niet hinderlijk is voor de nachtdieren zoals vleermuizen.

4.3 Programma

4.3.1 Wonen

De nieuwe wijk gaat woonruimte bieden aan mensen die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Afhankelijk van de precieze uitwerking en woningtypologieën kunnen er in het gebied 600 woningen gebouwd worden. Het betreft een stedelijk gedifferentieerd programma met appartementen in zowel (betaalbare) koop als beleggers- en (20%) sociale huur sector en eengezinswoningen voor diverse doelgroepen. In het plangebied wordt voorzien in circa 200 eengezinswoningen. De rest van het programma bestaat uit appartementen.



Afbeelding 4.3 Artist impression invulling plangebied (bron: BPD)

4.3.2 Voorzieningen

Voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone geldt algemeen dat het accent bij eventuele voorzieningen ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid. Er is geen ruimte voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu.

Rond het plangebied zijn in voldoende mate scholen, sportclubs, supermarkten en winkels aanwezig die lopend en met de fiets bereikbaar zijn. Bewoners kunnen voor een kop koffie, een terras, een werkplek en een hapje eten terecht bij het Jongeriuscomplex, de horecagelegenheid bij de nieuwe haven in Wilhelminawerf en de Veilinghaven. Door dit aanbod is daarom in het plangebied weinig tot geen commercieel programma nodig.

Om in het gebied wel flexibiliteit te bieden wordt wel enige ruimte geboden aan andere functies dan wonen. Het gaat om een oppervlakte van 400 m2 beschikbaar voor detailhandel waar men bijvoorbeeld een krantje en dergelijke kan kopen. Daarnaast is ook dienstverlening en lichte bedrijvigheid toegestaan (tot maximaal 400m2) en zijn ook woon-werk woningen mogelijk.

Voor de Merwedekanaalzone is in de toekomst wellicht ruimte voor een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.

Jongeriuscomplex
Het kantoor Jongerius (ten westen van de villa) wordt getransformeerd tot een kleinschalige congres- en vergaderaccomodatie waar grote en kleine groepen mensen kunnen samen komen voor vergaderingen, workshops en ander soortige bijeenkomsten. Op de begane grond heeft het kantoor Jongerius na transformatie een horeca functie in één zijde van het gebouw. Deze is ondersteunend

aan de hoofdfunctie van congrescentrum, vergaderaccommodatie en zaalverhuur (horeca in de categorie A2). Vrijdag, zaterdag en zondag is de horeca in het complex opengesteld voor publiek (categorie D1). Bij het kantoor is ruimte voor een terras. Het terras mag enkel in de dag- en avondperiode worden gebruikt. De sluitingstijd van het terras is 23.00 uur. In de periode van 1 mei tot en met 30 september mogen de terrassen tot uiterlijk 00:00 uur geopend zijn op vrijdag en zaterdag indien de 25-gradenregeling van kracht is. Op www.utrecht.nl/25graden is aangegeven of deze regeling van kracht is.

Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur, en het feit dat het een horeca- en vergadergelegenheid betreft is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan:

- In een zone van 17 meter achter het kantoorgebouw dient het parkeren van het Jongeriuscomplex opgelost te worden. Hier zal ook een toegangsweg aangelegd moeten worden;
- Aan de zuidzijde van het complex dient een logische langzaamverkeersverbinding te worden gerealiseerd die de Overste den Oudenlaan verbindt met de Kanaalweg;
- De maximale rooilijn van de nieuwbouw ligt om die reden minimaal 10 meter vanaf de haag behorende bij de tuin van Jongerius;
- Het Jongeriuscomplex wordt als icoon ingepast en krijgt ruimte doordat bebouwing minimaal 10 meter uit de perceelgrens mag plaatsvinden.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot mobiliteit. Mobiliteit richt zich in de Merwedekanaalzone op het creëren van een leefbare en gezonde wijk. Het is de ambitie om de groeiende verkeersstromen bij deze verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen. Er is een balans nodig tussen toenemende verkeersstromen en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de Merwedekanaalzone wordt primair ingezet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. Vorenstaande neemt niet weg dat ook de automobiliteit tot een bepaald niveau gefaciliteerd dient te worden.

Smart mobility is de inzet van innovatieve ICT- en datagedreven technologieën om steeds comfortabeler, veiliger, schoner en efficiënter te reizen. De transitie naar smart mobility gaat over nieuwe technologie, over veranderend gedrag van de eindgebruiker en over nieuwe organisatieopgaven. Het maakt binnenstedelijke verdichting in hoge dichtheden mogelijk, maar het past ook goed bij de Utrechtse ambitie om een hoge leefkwaliteit te bieden. Bij de toepassing van smart mobility in de Merwedekanaalzone zetten we in op multimodale hubs met deelmobiliteit, aan slimme stadslogistiek en optimale afwikkeling van verkeer door slimme verkeersregelinstallaties en realtime informatievoorziening. Verder oriënteren we ons op de mogelijkheden van zelfrijdende CityPods (bijv. voor kwetsbare doelgroepen en de verbinding met P+R's).
Door middel van het creëren van mobiliteitshubs - waar bewoners gebruik kunnen maken van alle deelmodaliteiten - werken we in de Merwedekanaalzone toe naar het eindbeeld van `Mobility as a Service' (MaaS). MaaS staat voor het inkopen van maatwerkvervoer per rit i.p.v. investeren in een eigen voertuig. Het gaat om efficiënt, ontzorgt, barrièrevrij van deur-totdeur reizen, waarbij de persoonlijke voorkeuren van de gebruiker centraal staan. Alle modaliteiten zijn gekoppeld en plannen, reserveren,
omboeken en betalen verloopt per mobiele app. Als het gaat om het reduceren van het aantal autobewegingen, hebben we hoge verwachting van MaaS.

Het voormalige defensieterrein wordt ontsloten via de Overste den Oudenlaan. Uitgaande van 600 woningen is uitgegaan van een verkeersgeneratie van ongeveer 2.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit verkeer kan worden ontsloten door de omliggende infrastructuur omdat reeds geanticipeerd was op deze ontwikkeling. De aan de woonfunctie ondersteunende overige functies hebben geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking.

Het grootste aantal woningen bevindt zich langs de randen van het gebied en de verkeersafwikkeling zal zo direct mogelijk plaatsvinden. Voor het middengebied zal het parkeren opgelost worden in een (half)verdiepte parkeergarage, zodat het binnengebied autoluw wordt.

Ingezet wordt op het stimuleren van fietsgebruik en op een openbare ruimte waar de verblijfskwaliteit en beleving centraal staat. In de toekomstige wijk is het vanuit de gezondheidsambitie logischer om de fiets te pakken of te gaan lopen dan de auto te pakken.

In het gebied wordt een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes aangelegd, die in verbinding staat met het Stadseiland (zie ook de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017). De nieuwe wijk wordt daarnaast met aanliggende wijken verbonden door een goede oversteek over de Overste den Oudenlaan, ter hoogte van de entree van de nieuwe stadswijk, met winkelcentrum Kanaleneiland. Ook is het de ambitie om de nieuwe wijk via een nieuwe langzaam verkeersbrug over het Merwedekanaal met Parkhaven te verbinden. Bewoners van de nieuwe wijk (en Parkhaven-Dichterswijk) kunnen dan in de toekomst kiezen voor een ommetje door de wijk, door het Ringpark of een hardlooprondje van 11 km langs de oevers van de kanalen. Deze brug maakt echter geen onderdeel uit van het plangebied en hierover zal een separaat besluitvormingstraject worden doorlopen.

De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De mr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding. Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de
Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik. Het goed faciliteren en inpassen van het OV in combinatie met het langzaamverkeer is dan ook essentieel.

Merwedekanaalzone, deelgebied 4 heeft in de huidige situatie geen bushaltes. De dichtstbijzijnde halte is gelegen aan de Europalaan. Ambitie is om wél een nieuwe halte te realiseren. Gezien de stedelijke betekenis van het Jongeriuscomplex heeft een halte nabij het Jongerius complex de voorkeur, deze bedient ook het parkeerterrein in het deel van de Merwedekanaalzone bij de Jaarbeurs. De halteligging en lijnvoering van het huidig openbaar vervoer bieden een goede uitgangspositie voor het gebied. Belangrijke bestemmingen voor OV reizigers zijn Utrecht CS, het centrum (de binnenstad), USP, andere economische kerngebieden en OV knooppunten (NS stations en Westraven) in de omgeving. De volgende openbaarvervoerlijnen verbinden nu het zuidelijk deel van de stad met deze bestemmingen:

- de HOV Zuidradiaal
- de buslijnen over de Europalaan
- de bestaande tramlijn richting Nieuwegein
- de buscorridor vanuit het zuidelijk deel van de regio naar USP
- de buslijnen 10 en 29 die dwarsrelaties bedienen

De huidige haltes hiervan sluiten nu al goed aan op de ambities voor de OV ontsluiting van de Merwedekanaalzone. De huidige haltes (inclusief de nieuwe halte Tellegenlaan) sluiten aan op de lijnvoering in het gebied en bieden een haltedekking waarbij loopafstanden niet boven de 400 meter uitkomen.

Onderstaand zijn de verschillende uitgangspunten voor wat betreft het langzaam verkeer en autoverkeer in het gebied weergegeven:

<u>Langzaam verkeer</u>

- Logische, veilige en aantrekkelijke (interwijk) langzaam verkeersroutes;
- Diverse aantrekkelijke langzaam verkeersroutes door het gebied die de Overste den Oudenlaan verbinden met de Kanaalweg. In het verlengde daarvan kunnen aan het water verblijfsplekken gerealiseerd worden;
- Kinderen vanaf 7 jaar moeten zelfstandig deze routes kunnen gebruiken. Het heeft daarom de voorkeur dat kruisingen met autoverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen;
- Een prettige, gebruiksvriendelijke en veilige wandelroute naar station Utrecht CS.

<u>Auto</u>

- Het Defensieterrein wordt ontsloten op de Overste den Oudenlaan middels een geregelde kruising;
- De Kanaalweg is autovrij;

- In het plangebied is de auto te gast (er is een 30km/uur regime van toepassing);
- Rijwegen hebben bij tweerichtingsverkeer een breedte van 4,80 meter;
- Auto's zijn zo min mogelijk zichtbaar in de openbare (buiten)ruimte;
- De 10 parkeerplaatsen aan de nieuwe haven (Wilhelminawerf) worden in de toekomst ontsloten via een interne route over het Defensieterrein;
- De kantoren aan de Koningin Wilhelminalaan (en eventuele nieuwe functies aan de Overste den Oudenlaan) worden ontsloten via een parallelweg langs de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan;
- De parallelweg langs de Overste den Oudenlaan vervangt het vrij liggend fietspad zoals deze nu is opgenomen in het ontwerp van de HOV-baan Transwijk.

4.4.2 Parkeren

Het Defensieterrein wordt onderdeel van zone B1 uit de Nota Stallen en Parkeren. Er wordt in het gebied ingezet op het gebruik van deelauto's en van extra fietsparkeerplaatsen, conform het parkeerbeleid. Hierdoor daalt de parkeerbehoefte en hoeven er dus minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Voor de geldende normen wordt verwezen naar de bijlage Nota Parkeernormen die bij de regels van dit bestemmingsplan zijn toegevoegd.

Het bewonersparkeren vindt op eigen terrein plaats (uit het zicht, in een private voorziening zoals een garage of parkeerterrein). Voor eengezinswoningen (woning boven 130 m2 bvo) is één parkeerplaats op eigen terrein toegestaan. Woningen met eigen parkeerplaats hebben geen recht op een parkeervergunning. Bezoekersparkeren vindt altijd in de openbare ruimte plaats aan de rand van de wijk.

Er wordt onderzocht of gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen buiten het plangebied (Jaarbeurs) ingezet kunnen worden. Vanwege de centrale ligging in de stad, de ligging ten opzichte van Utrecht Centraal Station en vanwege betaald parkeren zullen bezoekers vaker lopend, met de fiets of met het OV komen.

In de openbare ruimte en bij de woningen worden fietsen op een logische, veilige en ruime plek gestald.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In een bestemmingsplan moet voor een aantal wettelijk verplichte aspecten aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient inzichtelijk gemaakt te worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de beoogde ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de relevante milieuaspecten voor de herontwikkeling van het Defensieterrein beschreven.

De bijbehorende onderzoeksrapportages zijn als separate bijlagen bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

5.2 Milieu-effectrapportage

Kader
Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van bepaalde in het Besluit m.e.r. nader aangeduide plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Plangebied mede in relatie tot de Merwedekanaalzone
Er is een omgevingsvisie opgesteld voor de gehele Merwedekanaalzone. Vanwege het kaderstellende karakter van de omgevingsvisie voor de bouw van meer dan 2.000 woningen is daarvoor een planMER opgesteld (D-11.2, kolom 3 Besluit m.e.r.). De ontwikkelingen binnen het onderhavige plangebied zijn in dat kader ook op de mogelijke te verwachten milieueffecten bezien. Evenwel geldt er voor het bestemmingsplan tevens een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht, nu dit plan het eerste op uitvoering gerichte bestemmingsplan voor de woningbouw in de Merwedekanaalzone is (D-11.2, kolom 4 Besluit m.e.r.). Ter uitvoering daarvan is een notitie opgesteld (zie bijlage m.e.r.-beoordeling Defensieterrein, Arcadis, juli 2017). Daarin is voor het Defensieterrein in samenhang met de overige toekomstige woningbouwontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone, aan de hand van de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn, bezien of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Geconcludeerd is dat daarvan geen sprake is, zodat het opstellen van een afzonderlijk project-MER voor het Defensieterrein niet nodig is.

Van een separate plan-m.e.r.-plicht vanwege de invloed van het plangebied op enig Natura 2000-gebied is evenmin sprake. Dit vanwege de aard van de in het plan voorziene ontwikkelingen en de afstand tussen het plangebied tot Natura 2000-gebieden.

Conclusie
Dit bestemmingsplan geldt als het eerste op uitvoering gerichte plan voor de woningbouw in de Merwedekanaalzone. Er is voor het plan een m.e.r.-beoordeling opgesteld waarin is ingegaan op de gehele Merwedekanaalzone. Geconstateerd is dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken. Zo heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de directe nabijheid van het plangebied.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Ten behoeve van het aspect akoestiek is een rapportage opgesteld (Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein Akoestisch planologisch onderzoek t.b.v. bestemmingsplan, juli 2017). Hieronder zijn de belangrijkste onderdelen samengevat.

Wegverkeerslawaai

Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan – Europalaan
De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde (zie bijlage). In een beperkt deel van het gebied langs de Dr. M.A.Tellegenlaan wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. De berekende geluidsbelasting bedraagt maximaal 67 dB. In dit deel van het plangebied is het vanuit gezondheids- en milieuoverwegingen wenselijk om woningen uit te sluiten. Een andere optie zou de toepassing van een dove gevel zijn.

Ventweg Kanaalweg – Wilhelminalaan
De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB op het tot wonen bestemde gebied. Waarbij de opmerking kan worden geplaatst dat dit vermoedelijk een ontsluiting van het gebied wordt. Langs het kanaal is de belasting maximaal 49 dB.

Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan

De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 59 dB op het tot wonen bestemde gebied. Op de zuidelijke rand van het gebied wordt de voorkeurswaarde licht overschreden (vanwege de afschermende werking is dit alleen op de hogere bouwlagen/waarneemhoogten).

Overste den Oudenlaan (ten westen Tellegenlaan)
De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB. Mocht een deel van het gebied niet voor woningen bestemd worden dan zal de benodigde hogere waarde voor deze bron natuurlijk ook lager kunnen zijn.

Cumulatie wegverkeer
De berekende cumulatieve geluidsbelasting wegverkeer bedraagt maximaal 71 dB. Dit treedt op in het noord westelijke deel van het plangebied. In het zuid-oostelijk deel is de maximale cumulatieve geluidsbelasting 58 á 59 dB.



Afbeelding 5.1 Luchtfoto plangebied

Industrielawaai
Vanwege de aanwezigheid van een Hulpwarmtekrachtcentrale ten zuiden van het plangebied is

industrielawaai relevant. De berekeningsresultaten (zie bijlage) geven aan op welke deel van het plangebied er op voorhand van mag worden uitgegaan dat de geluidsbelasting onder de voorkeurswaarde dan wel boven de maximale ontheffingswaarde ligt. Op deze manier is de akoestische situatie inzichtelijk gemaakt en is duidelijk geworden of er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Op diverse hoogtes zijn de geluidcontouren van de Hulpwarmtecentrale berekend. De contouren geven de etmaalwaarde weer waarbij in dit geval de nachtperiode maatgevend is. In de dag en avond zij de contouren aanzienlijk kleiner.

Aangezien met dit bestemmingsplan de bedrijfsbestemming van het zuidelijke terrein van de hulpwarmtecentrale wijzigt in een bestemming die ook woningbouw mogelijk maakt, ligt het voor de hand om dit terreindeel niet langer te bestemmen als industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Daarmee wordt in feite het gezoneerde terreindeel van de Hulpwarmtecentrale kleiner. De geluidsproductie van de centrale neemt echter niet af omdat op het zuidelijke terreindeel geen geluidsbronnen aanwezig waren.

De grens van het industrieterrein en de geluidszone wijzigt met dit bestemmingsplan. De binnengrens wijzigt omdat deze moet aansluiten op het verkleinde terrein van de Hulpwarmtecentrale. De buitengrens wijzigt doordat de 'uitstulping' aan de zuidzijde niet langer tot de geluidszone behoort, dit deel van de zone biedt immers geen extra geluidruimte aan de centrale.

Hulpwarmtecentrale: geluidsbelasting op woningen
De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) binnen het grootste deel van de zone. Op kortere afstand van de Hulpwarmtecentrale wordt zonder mitigerende maatregelen de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschreden. In dit deel van het plangebied is zonder toepassing van een dove gevel en of vliesgevel geen woningbouw mogelijk. De berekende geluidsbelasting bedraagt maximaal 60 dB(A).

Het gevolg is dat voor een groot deel van het plangebied hogere waarden vanwege industrielawaai moeten worden vastgesteld. Bij de beoordeling van bouwplannen worden ook eisen gesteld zoals ten aanzien van de aanwezigheid van luwe gevels. Deze voorwaarden worden geborgd door regels bij dit bestemmingsplan.

Laagfrequent geluid
Bijzondere aandacht is bij de planvorming en de woningbouwplannen nodig voor het aspect van laagfrequent geluid van de Hulpwarmtecentrale. Bij maximale inzet van alle ketels produceert de centrale een grote hoeveelheid laagfrequent geluid die door de gangbare gevelconstructies van woningen matig wordt tegen gehouden.

Uit onderzoek naar laagfrequent geluid van de centrale op het woningbouwplan 'Wilhelminawerf' blijkt dat met name in de 50 Hz-tertsband de bijdrage erg groot is. Bij toetsing aan de 25 dB(A)-Vercammencurve is een overschrijding te verwachten tot een afstand van circa 90 meter vanaf de centrale. Maatgevende geluidbronen zijn de schoorsteen voor ketels 3, 4 en 5 en het dak van de centrale.

Met alleen reguliere gevelvoorzieningen kan het binnenniveau in woningen niet voldoende worden teruggebracht. Dit omdat die voorzieningen niet voldoende werken voor de echt lage frequenties. Alleen bij stenen gevels zonder deuren en ramen (blinde gevels) zal er voldoende gevelwering zijn voor laag frequent geluid. De inzet van deze centrale op maximaal vermogen komt niet vaak voor maar kan dan wel voor aanzienlijke hinder en slaapverstoring leiden. Vanuit de Wet geluidhinder zijn hiervoor geen speciale regels gesteld maar vanuit een goede ruimtelijke ordening moeten er wel garanties zijn waarmee een geluidhinderlijke situatie door laagfrequent geluid wordt voorkomen.

Door de nieuw aan te leggen ringleiding naar de HWC op de Nicolas Beetstraat kan Eneco vervangend vermogen realiseren op andere plekken. Hierdoor zal het laagfrequent geluid naar verwachting verdwijnen. Gemeente en Eneco zijn in gesprek over een gemeentelijke bijdrage zodat de functie van de HWC aan de Kanaalweg in het stadsverwarmingsnetwerk van Eneco kan komen te vervallen. De gesprekken zijn in een vergevorderd stadium. Met dit bestemmingsplan wordt daarop geanticipeerd. Het bestemmingsplan bevat een regeling die de bouw van nieuwe woningen binnen de zone laagfrequent geluid voorkomt. Na het uitvoeren van maatregelen of het beeïndigen van de bron van laagfrequent geluid (HWC) kunnen woningen in de op de verbeelding opgenomen milieuzone worden gebouwd.

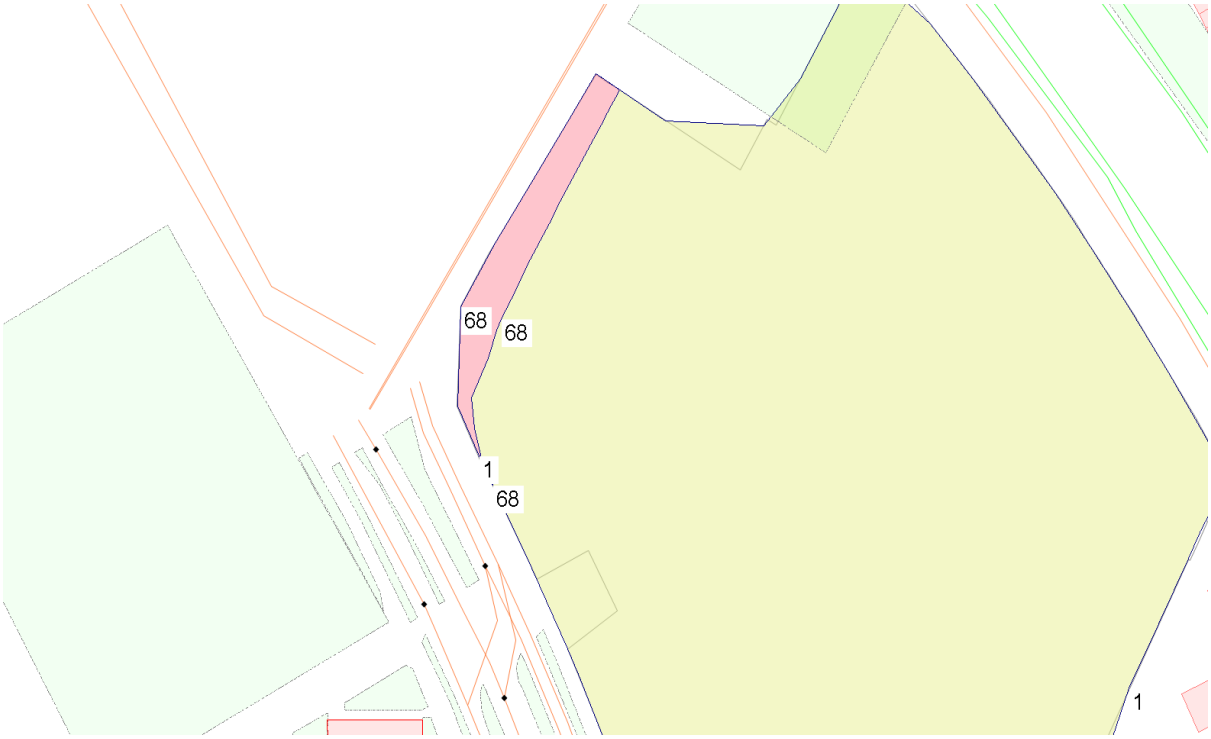
5.3.3 Cumulatie van lawaai

Op basis van de maximale onderzoeksresultaten is de cumulatie, zoals bedoeld in artikel 110 lid 6 en artikel 110 f van de Wet geluidhinder, in beeld gebracht. Hierbij is de geluidsbelasting omgerekend naar wegverkeer.

Er zijn hierbij twee situaties beoordeeld, te weten:

- Alleen maximaal wegverkeer : 71 dB;
- Wegverkeer en Industrielawaai nabij Hulpwarmtecentrale : 63.1dB

Hieruit blijkt dat de maximale cumulatieve geluidsbelasting, te weten 71 dB de 68 dB die als grens is gesteld overschrijdt (afbeelding 5.3). Er kan derhalve niet zonder meer gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening omdat de maximale waarde ingevolge de Wet geluidhinder voor wegverkeer bij een cumulatieve beoordeling wordt overschreden. Vanuit dit perspectief is het wenselijk om woningbouw uit te sluiten. Vanuit het gestelde in de Wet geluidhinder is het op een dergelijke plaats niet logisch om te opteren voor dove gevels.



Afbeelding 5.3: Gebied met een te hoge gecumuleerde geluidsbelasting vanuit een goede ruimtelijke ordening

5.3.4 Hogere waarden

Voor het bestemmingsplan zijn hogere waarden nodig voor:

- 63 dB tgv Van Zijstweg – Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan – Europalaan;
- 56 dB tgv ventweg Kanaalweg – Wilhelminalaan;
- 53 dB tgv Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan;
- 56 dB tgv Overste den Oudenlaan (ten westen Tellegenlaan);
- 55 dB(A) tgv de Hulp Warmte Centrale.

Ten einde de geluidskwaliteit te borgen bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal in de planregels de volgende regel worden toegevoegd bij de geluidsgevoelige bestemmingen. 'Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (de hogere waarde) ingevolge het besluit Hogere waarde met in achtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.' Tevens is bebouwing in

een zone aan de Tellegenlaan uitgesloten door een bouwgrens op de verbeelding.

Verder zullen in de beschikking Hogere Waarde (en daarmee indirect in het bestemmingsplan) voor nieuwe zelfstandige woningen de volgende eisen worden opgenomen:

Geluidsluwe gevel
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau is daar niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen of de hogere waarde minus 10 dB.

Woningindeling
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.

Buitenruimte
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Kleine en onzelfstandige woningen
Voor nieuwe onzelfstandige woningen of woningen van 30m2 of kleiner de volgende voorwaarde verbonden:

- Geluidsluwe gevel
- Tenminste 50% van de woningen dienen gesitueerd te zijn aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

5.3.5 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied van het bestemmingsplan de maximale waarden in gevolge de Wet geluidhinder worden overschreden. Dit is ten gevolge van zowel wegverkeer (met name langs de Dr. M.A. Tellegenlaan) en de Hulpwarmtecentrale (industrielawaai). In deze delen van het plangebied dienen of woningen te worden uitgesloten of dient bij de uitwerking op die delen van de woningen waar de maximale waarden wordt overschreden een dove gevel of een vliesgevel te worden toegepast.

Om dit alles af te dwingen worden er aanvullende eisen in het besluit hogere waarde en daarmee via de planregels impliciet in het bestemmingsplan opgenomen. Deze hebben enerzijds betrekking op de voorwaarden waaronder woningen gerealiseerd mogen worden en anderzijds tot welke geluidsbelasting.

Kortom, er dient voor wegverkeer en industrielawaai hogere waarden te worden vastgesteld. Met in acht neming van bovenstaande voorzieningen/ voorwaarden kan worden gesteld dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.4 Externe veiligheid

Kader
Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in ruimtelijke plannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd.

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In alle drie besluiten wordt voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot risicobedrijven en transportroutes voor gevaarlijke stoffen, en tevens kunnen er op grond van die besluiten beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn. Ook gelden afstandsbepalingen voor bedrijven die niet onder het Bevi vallen.

Het lokale wegverkeer van gevaarlijke stoffen mag volgens de gemeentelijk vastgestelde routeringsverordening uitsluitend plaatsvinden over enkele aangewezen wegen. Andere wegen mogen voor de bevoorrading van een aantal bedrijven slechts gebruikt worden indien daar een ontheffing voor verleend is.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevalslocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10-6/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden als gevolg van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld.

Plansituatie
In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over basisnetroutes (wegen, spoorwegen en vaarwegen). Op ruim 600 meter afstand van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Utrecht – Den Bosch, een basisnetroute. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op de planlocatie. Andere basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan één km) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig;
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen. Ter plaatse van de planlocatie bevindt zich geen aangewezen route ten behoeve van het lokale transport. Ook vinden geen transporten plaats waarvoor ontheffingen zijn verleend. Nadere beschouwing is niet nodig;
3. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van invloed zijn op het plangebied. Buisleidingen liggen op meer dan één km van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig;
4. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied. De dichtstbijzijnde Bevi activiteit bevindt zich op ca. 400 meter van het plangebied (LPG-tankstation aan de Europalaan). Nadere beschouwing is niet nodig;
5. Andere bedrijven met risicovolle activiteiten. In het plangebied bevindt zich de hulpwarmtecentrale van Eneco. Op het terrein bevinden zich drie bovengrondse tanks voor brandstof (zie hieronder).

Hulpwarmtecentrale van Eneco
Op het terrein bevinden zich drie bovengrondse tanks voor stookolie met ieder een inhoud van 500 m3. De drie tanks zijn geplaatst in één tankput. De tankput heeft als functie om de inhoud van een tank op te kunnen vangen in geval van een calamiteit. Het risico van de opslagtanks bestaat eruit dat als gevolg van een calamiteit brand kan ontstaan met een grote hittestraling tot gevolg. Het is belangrijk dat daarom voldoende afstand wordt aangehouden tot omringende objecten.

Op circa 15 meter vanaf de tanks kan bij een brand een omliggend object tot zelfontbranding komen. Die afstand moet dus minimaal worden aangehouden.

Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van het brandgevaar van de silo's. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling

door Tebodin een brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

Conclusie
Op basis van de regelgeving voor externe veiligheid (Bevi, Bevb en Bevt) bestaan geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel moet in verband met het risico op een brand rekening worden gehouden met minimale afstanden tussen bovengrondse stookolietanks op het terrein van Eneco en te realiseren objecten binnen het plangebied. De kortste afstand tot tot nieuwe woningen in het voorliggende bestemmingsplan bedraagt 12 meter. Dit kan leiden tot aanvullende bouwkundige maatregelen aan de nieuwe woningen. Deze zullen worden bepaald in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van de nieuwe woningen.

De drie silo's zijn in voorliggend bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht. Bij het vervallen van de functie van HWC vervalt ook de functie van de stookolietanks. Tot die tijd vormt het brandgevaar van de silo's een aandachtpunt.

5.5 Bodemkwaliteit

Kader
Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.
- Bodemsanering
  Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging, die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt, mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaatsvindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.
- Bodembeheer
  Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning of een functiewijziging moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

Plansituatie
Het plangebied bestaat uit het Defensieterrein (Overste den Oudenlaan 20D, het Geurts-terrein (Kanaalweg 60B, 60C en 61), het Jongeriuscomplex, bestaande uit de “villa” en het “kantoor” (Kanaalweg 64) en het “Laven-terrein” (Koningin Wilhelminalaan 5).

Defensieterrein
Op deze locatie zijn een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. De locatie wordt gesaneerd teneinde het geschikt te maken voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

De gemeente wordt eigenaar van het terrein en zal dit vervolgens doorleveren aan een ontwikkelaar. De gemeente heeft in de koopovereenkomst, die is gesloten met het RijksVastgoedBedrijf (RVB: De Staat), vastgelegd dat alle mobiele verontreinigingen boven de interventiewaarden in de vaste bodem tot een diepte van 2,5 meter –mv, door ontgraving, worden

verwijderd. Verder zal de 1 meter dikke toplaag van het hele terrein voldoen aan de bodemfunctieklasse "wonen". Deze sanering zal plaatsvinden in opdracht van RVB en (grotendeels) vóór overdracht van het terrein. Na sanering moet de kwaliteit van de bodem geschikt zijn voor de beoogde bestemming: wonen met tuin.

Geurts-terrein
Op deze locatie was een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig met minerale olie. Deze verontreiniging bevond zich op een diepte groter dan 1,0 meter –mv in zowel grond als grondwater. De toplaag bevat geen gehaltes aan verontreinigingen boven de interventiewaarden. Op basis van aanvullend onderzoek en door de uitvoering van een bodemsanering is het terrein geschikt gemaakt voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

Jongerius-complex
Onder een deel van het kantoor en van de tuin bevond zich een mobiele verontreiniging. Deze hoort bij de verontreiniging van het Defensieterrein. De verontreiniging levert geen actuele humane risico's op en zal als "restverontreiniging" van de sanering van het Defensieterrein achterblijven. De locatie is geschikt voor het beoogde én huidige gebruik: horeca. Het voormalige "kantoor" zal worden gerenoveerd. Mocht hierbij gegraven worden in de verontreinigde grond of mocht hiervoor grondwateronttrekking noodzakelijk zijn dan is dit een "sanerende handeling" waarvoor een (deel) saneringsplan ingediend moet worden.

Laven-terrein
Het Laventerrein was licht verontreinigd met verschillende stoffen. De locatie is geschikt voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

Algemeen
Als er grondwater wordt onttrokken, bijvoorbeeld ten behoeve van de bouw, moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. Ter plaatse van het plangebied zijn verontreinigingen met VOCL (vluchtige gechloreerde oplosmiddelen) in het diepere grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond".

Van de uitgevoerde sanering wordt een evaluatierapport opgesteld. Indien het bevoegd gezag Wet bodembescherming (Wbb) instemt met het behaalde saneringsresultaat dan is dus voldaan aan de saneringsdoelstelling. Ook onttrekkingen van grondwater die eventuele restverontreiniging (mogelijk) beïnvloeden zijn "sanerende handelingen" in het kader van de Wbb. Hiervoor moet een Wbb-melding worden gedaan. Onttrekkingen dienen tevens gemeld te worden bij de HDSR. De HDSR geeft alle meldingen (ook) door aan de gemeente Utrecht, team bodem. Team bodem treedt op als bevoegd gezag Wbb en zal toetsen of de onttrekking "past" en of de onttrekker een melding moet verrichten in het kader van de Wbb.

Sanering
Door Royal Haskoning DHV is in maart 2015 een Saneringsplan Overste den Oudenlaan 20 opgesteld in opdracht van de Dienst Vastgoed Defensie. Door de Anteagroep is een Deelsaneringsplan Kanaalweg 60 en 61 opgesteld op 17 oktober 2016. Op 1 november 2016 hebben burgemeester en wethouders van Utrecht besloten om in te stemmen met het deelsaneringsplan (zie bijlage) .

Conclusie
Om het terrein geschikt te maken voor de nieuwbouw en geplande functies wordt op basis van nader onderzoek het terrein gesaneerd. De huidige eigenaar levert het terrein gesaneerd en geschikt voor de beoogde functie op aan de gemeente Utrecht. De sanering is inmiddels in gang gezet en grotendeels voltooid.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Kader

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving en andere gevoelige functies, of dat omgekeerd de milieubelastende activiteiten waaronder bedrijvigheid, wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen en andere gevoelige functies in

de directe nabijheid. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies.

In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering (2009)" zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld.

Voor dit bestemmingsplan wordt de Lijst van Bedrijfsactiviteiten-functiemenging gehanteerd. In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid. Voor een verdere uiteenzetting wordt verwezen naar de bijlage van de regels.

Op grond van de Geluidnota Utrecht is voor een karakterisering van een gebied een eerste onderscheid gemaakt tussen rustige woongebieden met een richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde en drukke woongebieden, met name waar die zijn gelegen langs drukke wegen, met een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Plansituatie
Het plangebied is gelegen langs hoofdwegen. In de omgeving van het plangebied en het plangebied zelf is diversiteit aan functies aanwezig, waaronder wonen, kantoren, bedrijven, horeca en de Jaarbeurs met evenementenhallen. Het Defensieterrein wordt aangemerkt als een zogenaamd transitiegebied.

In het gebied met de bestemming Woongebied zijn slechts in beperkte mate bedrijven uit de functiemengingslijst en detailhandel toegelaten (maximaal 400 m2), zodat hier de nadruk ligt op de woonfunctie. Het geluid van bedrijven wordt beoordeeld met als uitgangspunt een rustige woonwijk, behalve aan de randen als daar de woningen grenzen aan drukke wegen.
Ook op het bedrijfsperceel van de Eneco zijn in de nieuwe situatie alleen bedrijven uit de functiemengingslijst toegestaan. Daarom hoeft geen afstand te worden aangehouden tot de naastgelegen woonfuncties. Nadat de ringleiding is geïnstalleerd en het vervangend vermogen is geplaatst komt de functie van de HWC aan de Kanaalweg te vervallen. De locatie zal dan mogelijk alleen gebruikt worden als Warmte Overdracht Station (WOS) in bedrijf. Dit bedrijf is vergelijkbaar met een Waterdistributiebedrijven met pompvermogen van maximaal 1 MW, een bedrijfstype (categorie B) dat voorkomt op de functiemengingslijst. De functie zal zijn gevestigd in de bestaande bebouwing op het terrein, waardoor zal worden voldaan aan geluidsnormen. Omdat het hier gaat om pompen in een bestaand bedrijfspand met een woonfunctie op zeer korte afstand is hiervoor niettemin een geluidsonderzoek wenselijk bij de bouw van de nieuwe woningen. Daaruit zal blijken of kan worden voldaan aan de richtwaarde van 45 dB(A) en welke geluidmaatregelen bij het station eventueel nodig zijn.

Op de verbeelding bij dit plan is op het terrein van het Jongeriuscomplex (horeca) een gebied aangegeven waar een terras toegestaan is. Omdat stemgeluid van een terras op het terrein op korte afstand wel geluidhinder kan veroorzaken is hier een geluidsonderzoek naar ingesteld (zie bijlage). Daaruit blijkt dat, afhankelijk van de locatie en omvang van het terras, bij woningen in de avond geluidniveaus tot 50 dB(A) mogelijk zijn. In de regels is voor het stemgeluid van het terras een geluid-grenswaarde van 50 dB(A) voor de dag en de avond opgenomen. Het binnenniveau van terrasgeluid zal binnen de woningen, met een te verwachten geluidisolatie van 20 dB, niet hoger zijn dan 30 dB(A). Daarmee is de maximale omvang en hinder van het terras beperkt. Bij de aanvraag van een terrasvergunning moet worden aangetoond dat hieraan is voldaan.

Voor het overige is geen relevante bedrijvigheid op korte afstand van het plangebied aanwezig. Zolang de HWC nog in bedrijf is gelden beperkingen vanuit geluid (zie paragraaf 5.3), is brandgevaar vanwege de silo's een aandachtspunt (zie paragraaf 5.4) en is er vanuit luchtkwaliteit geen belemmering (zie paragraaf 5.7).

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat de bestaande bedrijven en beoogde bedrijvigheid op het terrein van Eneco, en de beoogde nieuwe bedrijvigheid in het woongebied (bedrijven van de functiemengingslijst en het terras op het Jongeriuscomplex) geen onaanvaardbare invloed hebben op de woonomgeving. Anderzijds worden de bedrijven niet belemmerd in hun (toekomstige) bedrijfsvoering door de aanwezigheid van de beoogde woningbouw. Hierdoor zorgt het aspect

bedrijven en milieuzonering niet voor een belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.7 Luchtkwaliteit

Kader
Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
- het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Plansituatie
In het kader van het bestemmingsplan is een Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensieterrein te Utrecht, juli 2017 uitgevoerd (zie bijlage). Het primaire doel van deze luchtbeoordeling is inzicht te geven in hoeverre luchtkwaliteitseisen een belemmering kunnen zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Beschouwing van de luchtkwaliteit bij ruimtelijke planvorming is eveneens van belang in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' aangezien uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat dient te worden gegarandeerd.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van het NSL (opgenomen als project IB – 1311). In dit kader wordt dan ook voldaan aan artikel 5.16 lid 1, onder d van de Wet milieubeheer. Wanneer het project is opgenomen in het NSL vindt, met betrekking tot de effecten van de diverse projecten, geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats. Een afzonderlijke toets van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensieterrein aan de Wet milieubeheer is derhalve strikt genomen niet nodig. Op verzoek zijn desalniettemin de consequenties voor de luchtkwaliteit gedetailleerd in kaart gebracht. De luchtkwaliteit langs de wegen in het bestemmingsplangebied is op twee momenten (2017 en 2027) inzichtelijk gemaakt. Geconstateerd kan worden dat in beide onderzoeksjaren voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de beschouwde periode 2017-2027 verbetert de luchtkwaliteit, als gevolg van de verschoning van het wagenpark en generiek beleid.

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). De HWC is opgenomen in de landelijke emissieregistratie. Evenwel is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005 (zie ook bestemmingsplan 'Kanaalweg 59').

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de achtergrondconcentratie valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is ;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Deze uitkomsten kunnen geacht worden eveneens te gelden voor onderhavige ontwikkeling.

Conclusie
Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder d en onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan. De emissie van de HWC is opgenomen in de landelijke

emissieregistratie. Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Merwedekanaalzone - Defensieterrein vast te stellen.

5.8 Flora en fauna

Kader
Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

In de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Plansituatie
In juni 2015 is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen en de eventuele verspreiding van flora en avifauna (zie bijlage).

Uit het onderzoek komt naar voren dat in het gebied geen relevante planten en vermeldenswaardige broedvogels voorkomen. In het gebied komen wel algemene broedvogels voor. In verband met het voorkomen van deze algemene broedvogels wordt aangeraden om te werken buiten het broedseizoen of op een manier dat de vogels niet tot broeden komen.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op matig en zwaar beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de realisatie en uitvoering van de plannen in het gebied van het voormalig defensieterrein te Utrecht is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, en ligt ook niet in de directe nabijheid daarvan. Gelet op de aard en omvang van de planontwikkeling en de afstand tot Natura 2000 gebieden kunnen significante effecten op voorhand worden uitgesloten.

Conclusie
Het plangebied is inmiddels gesaneerd waarbij ook de bomen zijn verwijderd. De Natuurbeschermingswet vormt geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.8.1 Bomen

Ten tijde van het opstellen van de bomeninventarisatie stonden in het plangebied 120 bomen. Hiervan zijn 33 goede bomen verplant naar een andere plek in de stad. Het was niet mogelijk om deze 33 bomen in de nieuwe stadswijk in te passen, omdat het terrein opgehoogd moet worden. Van de overige 87 bomen was de kwaliteit als volgt: 46 bomen hadden een goede conditie en kwaliteit (maar deels wel vergroeid met bomen met matige kwaliteit); 14 exemplaren hadden een redelijke conditie; 21 bomen hadden een matige conditie en 4 bomen waren in slechte staat. Deze 87 bomen zijn geveld in verband met de saneringswerkzaamheden. In de nieuwe stadswijk komen circa 100 bomen.

In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Grote bomen dragen bij aan gezonde lucht en zorgen voor cool spots in de wijk.

5.9 Water

Kader
Door een ruimtelijk plan kunnen de belangen en het functioneren van het watersysteem en de waterketen onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van watergerelateerd beleid en beheer door deze ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en op evenwichtige wijze te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Deze waterparagraaf is, ter verantwoording en afsluiting van de watertoets, opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan. Hieronder zijn de belangrijkste elementen uit de waterpragraaf opgenomen.

Beleid
In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd.

De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast. Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 18 april 2013). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en drogere zomers. Omdat dit nu al meetbare en zichtbare fenomeen in de toekomst kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting, moeten we in Nederland er nu al rekening mee houden door de inrichting van de bebouwde omgeving er tijdig aan te passen (adaptie).

Dit beleid is vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' onderschreven en werkt in de 'Coalitie Regio Utrecht' samen aan de ruimtelijke adaptatie van het stedelijk gebied, te denken valt aan de volgende maatregelen:

- Toepassen van groene daken en halfverharding. Dit draagt bij aan de reductie van hittestress en het beperken van wateroverlast bij extreme neerslag;
- Zichtbaar en beleefbaar maken hemelwater. Het bovengronds afvoeren en bergen via wadi's, goten en/of infiltratievoorzieningen draagt hieraan bij;
- Hergebruik van schoon hemelwater voor toilet draagt bij aan een duurzame leefomgeving.

Onttrekking grondwater
Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater. Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren. Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen moet een melding worden

gedaan of een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap HDSR.

5.9.1 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

De 'waterparagraaf' van 22 augustus 2016, bijgevoegd als bijlage, is opgesteld ter verantwoording en ter afsluiting van de watertoets ten behoeve van de ontwikkeling van het Defensieterrein.

Door bureau Evers is, in opdracht van BPD_ASR Vastgoedontwikkeling, reeds een memo getiteld 'Waterhuishoudings- en rioleringsplan' opgesteld (bijlage). Dit plan van d.d. 2 juli 2016 omvat alle relevante stedelijk wateraspecten en vormt het resultaat van het overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) van d.d. 6 april 2016. De opmerkingen die het HDSR in haar mailing en notitie van d.d. 20 juli jl. heeft meegegeven, zijn in de memo van d.d. 2 juli 2016 verwerkt. De stedelijk wateraspecten van deze ontwikkeling zijn hiermee vroegtijdig met het bevoegd gezag besproken en afgestemd, waarmee de watertoets doorlopen is.

5.9.2 Conclusie Waterparagraaf

Waterberging
De totale waterberging bedraagt:

Deelgebieden	*bergingsvoorz.*	*afv. verh. opp (m²)*	*berging (m³)*	*berging (mm)*
Wegverhardingen openbare ruimte	in riool	23.270	400,9	80,4
	in grondverb.		259,2	
	in wadi's		1.210,5	
Semi-openbaar	in wegfundering	2.927	218,8	74,7
Private-gebied	in wegfundering	3.581	259,6	72,5
Daken laagbouw	in kratten	12.097	257,6	21,3
Daken hoogbouw	in kratten	5.574	112,1	20,0
Tuinen	geen	9.935		
Totaal		**57.384**	**2.718,7**	**47,4**

Er wordt voldaan aan de bergingseis van 12 mm en het ambitieniveau om een berging te hebben van 45 mm wordt gehaald.

Vleutense Wetering
Direct ten oosten van het plangebied bevindt zich het restant van de voormalige Vleutense Wetering. Het deel van deze tertiaire watergang dat voor de ontwikkeling van het Defensieterrein relevant is, strekt zich uit tussen de Admiraal Helfrichlaan en de HWC. Dit pand is als gevolg van historische stedenbouwkundige ontwikkelingen grotendeels voorzien van bruggetjes en duikers. Er worden diverse maatregelen getroffen om de Watergang te verbeteren.

5.10 Archeologie

Kader
In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten. De resultaten daarvan worden beschreven in deze toelichting.

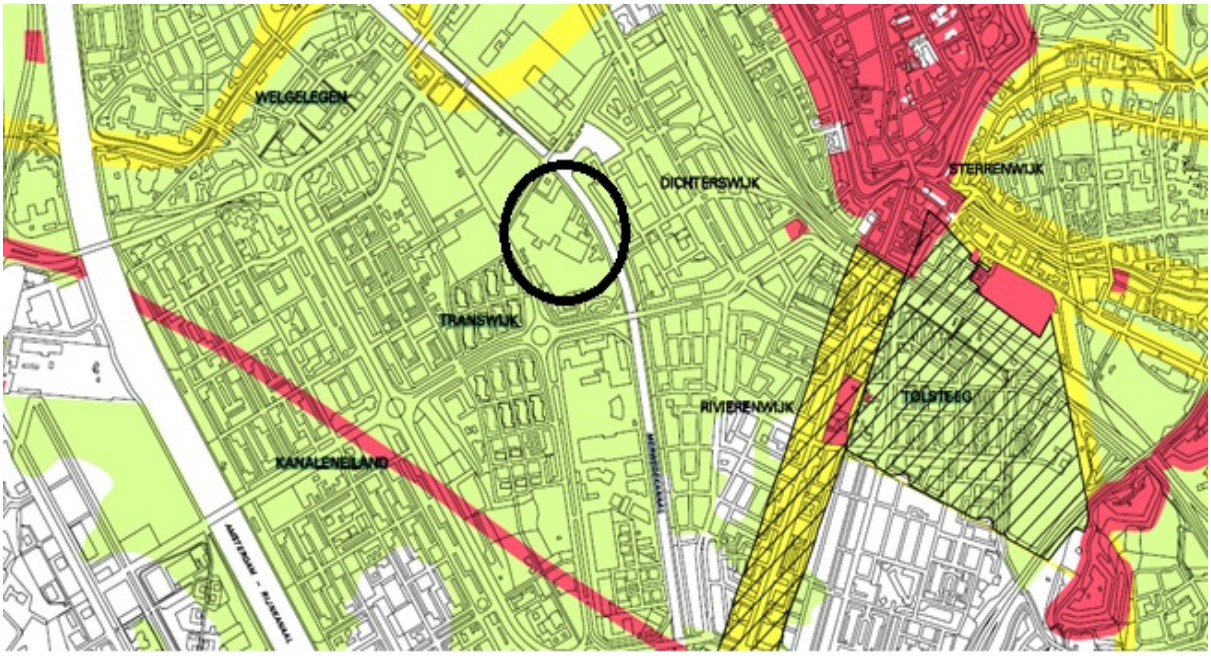
Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plansituatie en conclusie
Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor het Defensieterrein aan de Kanaalweg een archeologische verwachting. Dit is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat een archeologievergunning nodig is indien sprake is van bodemverstorende activiteiten met een oppervlakte > 1.000 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Aan de archeologievergunning kunnen voorwaarden verbonden worden, bijv. dat er een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd of dat er maatregelen moeten worden genomen om archeologisch waardevolle resten in de bodem te ontzien.



Beschermd archeologisch Rijksmonument

Gebied van hoge archeologische waarde

Gebied van hoge archeologische verwachting

Gebied van archeologische verwachting

Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld

Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Afbeelding 5.4 Globale ligging plangebied in uitsnede Archeologische waardenkaart

Vooruitlopend op de overdracht van het Defensieterrein aan de gemeente Utrecht heeft de huidige eigenaar, het Rijksvastgoedbedrijf archeologische- en booronderzoeken uit laten voeren om de archeologische verwachting voor het Defensieterrein nader te specificeren (zie bijlage).

Het onderzoek heeft een fragmentarisch beeld van het terrein opgeleverd doordat 50% van het terrein nog bebouwd is en niet nader onderzocht is, dit is tijdens de sanering nader onderzocht. Verder zijn vrijwel alle boringen in het gedeelte langs de Kanaalweg gestuit in puinhoudende bovenlagen. De boringen in het westelijke en zuidelijke deel van het plangebied konden wel tot voldoende diepte worden doorgezet. Uit deze boringen is gebleken dat dit deel van het terrein plaatselijk sterk is verstoord. Wel zijn op een paar plaatsen nog oeverafzettingen aangetroffen. Oevers zijn van oudsher aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor de mens. Voor de oeverafzettingen blijft de archeologische verwachting daarom gehandhaafd. De overige boringen in het westelijke en zuidelijke deel van het plangebied bleken verstoord tot in de beddingafzettingen. Voor beddingafzettingen geldt een lage archeologische verwachting, hoewel incidentele vondsten niet kunnen worden uitgesloten. Door de discipline archeologie is tijdens de saneringswerkzaamheden

meegekeken.

Conclusie

Op basis van de gemeentelijke verordening heeft een deel van het plangebied een archeologische verwachting. Ter plaatse van de boringen met oeverafzettingen is een aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Ook ter plaatse van de huidige bebouwing kan aanvullend onderzoek nodig zijn, tenzij wordt aangetoond dat de bodem hier (plaatselijk) is verstoord tot in de beddingafzettingen. In de regels van het bestemmingsplan is een beschermende regeling opgenomen waarbij de verordening wordt gevolgd. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.11 Niet gesprongen explosieven

Plangebied en conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is een Historisch vooronderzoek Niet gesprongen explosieven (NGE) onderzoek uitgevoerd. Het primaire doel van dit onderzoek is inzicht te geven in hoeverre er een kans aanwezig is op niet gesprongen explosieven binnen het plangebied. Een deel van het onderzoeksgebied is afgebakend als NGE-Risicogebied. Er is sprake van een NGE-Risicogebied naar aanleiding van het bombardement van 4 november 1944. Dit risicogebied is afgebakend op basis van krateranalyse.

Uit het onderzoek is gebleken dat het werkgebied in een NGE-Risicogebied ligt. Het betekent niet dat het hele werkgebied op de aanwezigheid van NGE onderzocht moeten worden. Opsporing van NGE kan, indien gewenst, worden beperkt tot de locaties waar door de geplande civieltechnische werkzaamheden een verhoogd risico ontstaat voor de Arbo- en/of Openbare Veiligheid. In dit geval betreft het vooral de locaties waar grondroerende werkzaamheden zoals graafwerkzaamheden, het plaatsen van damwanden en funderingspalen, aanbrengen van verticale drainage, etc., gaan plaatsvinden en deels al hebben plaatsgevonden. Daar waar het huidig grondgebruik wordt gecontinueerd is, zo mogelijk, geen sprake van een verhoogd risico en is opsporing niet noodzakelijk. Om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat, is een project gebonden risicoanalyse NGE uitgevoerd. In deze risicoanalyse is onder andere aangegeven welke mogelijke effecten de (grond)werkzaamheden op de NGE's hebben en is aangegeven op welke wijze opsporing gedaan kan worden. Inmiddels is het terrein gesaneerd en zijn tot op heden geen niet gesprongen explosieven aangetroffen.

5.12 Kabels en leidingen

Kader

Planologische relevante leidingen zijn leidingen die bescherming in het bestemmingsplan behoeven. Dit zijn bijvoorbeeld rioolwaterpersleidingen met een grote diameter en waterleidingen met een regionale functie. Op deze leidingen zijn geen veiligheidsafstanden van toepassing, maar wordt wel rekening gehouden met een zakelijk rechtstrook van de leidingen. Door binnen deze strook -in beginsel- een bouwverbod op te nemen, wordt beschadiging van de leiding voorkomen.

Plangebied en conclusie

In het plangebied ligt een warmteleiding voor de stadsverwarming. Het gaat hierbij om de combinatie van een aanvoerleiding en een retourleiding. Beiden leidingen hebben een uitwendige diameter van 900 mm en staan onder druk (circa 10 bar). Deze leidingen lopen vanuit de Churchilllaan naar de hulpwarmtecentrale in het gebied “Merwedekanaalzone 4”. De leidingen zullen verlegd worden. Voor de leidingen is een beschermingszone opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de (toekomstige ligging van de) leiding. Het functioneren van het in het gebied aanwezige straalpad (noordoostzijde) is door middel van een beschermende regeling gewaarborgd (telecom). Zie hiervoor de verbeelding van het bestemmingsplan.

5.13 Kwaliteit van de leefomgeving

Conform de Hoogbouwvisie van Utrecht dient bij projecten boven de 30 meter aanvullend aandacht te worden besteed aan:

- straalpaden en zendstations
- schaduwwerking

- privacy
- windhinder
- mobiliteitstoets (capaciteit versus vraag en bereikbaarheid)
- veiligheid bij calamiteiten

Genoemden aspecten zijn vooral bepalend bij de uitwerking van de planvorming. De wijze van verkaveling, materiaalgebruik en ontwerp van een gebouw bepaald het leefmilieu. Ten aanzien van straalpaden wordt opgemerkt dat de bebouwing de hoogte van het straalpad niet te boven gaat. Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd (Peutz, bezonningsstudie bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebued 4, Defensieterrein, november 2017, zie bijlage). Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De voor het onderzoek relevante woninggevels van de appartementen aan hetRolderdiephof en de woonboten vallen in de periode van de lichte TNO-norm (19 februarit/m 21 oktober) maximaal 1 uur in de schaduw van de geprojecteerdetorens/hoogteaccenten van bestemmingsplan. Bij de meeste woninggevels is deschaduwduur kortstondiger. In de maanden met de hoogste zonnestanden is er in dezeperiode geen of een minimaal schaduweffect.
- Het schaduweffect bij de woninggevels treedt op in het laatste uur voordat de zon onder de gehanteerde minimale zonshoogte van 10° komt. Dit is in februari circa 15.30 uur, oplopend tot 20.30 uur in juni. Bij zonnestanden lager dan 10°, gedurende circa 1 uur voor zonsondergang, kan in beperkte mate ook schaduw van de torens optreden, hoewel deze vaak samen zal vallen met schaduw van de laagbouw en begroeiing.
- Er blijft ook in de geplande situatie in ruime mate bezonning van de woningen mogelijk, in ieder geval meer dan de grenswaarde van 2 zonuren. Uitzondering hierop zijn degevels van de appartementen aan het Rolderdiephof 100 – 122, die met name op 19februari / 21 oktober dusdanig in de schaduw van de naastgelegen bestaande bebouwing vallen dat daar in de bestaande situatie al minder dan 2 uur bezonning aanwezig is.
- De ligging van de woningen aan de zijde van de Overste den Oudenlaan is dusdanig datdaar op voorhand alleen in de vroege ochtend kortstondig schaduw kan ontstaan en derest van de dag ruimschoots bezonning mogelijk is.
- De te verwachten bezonning van de groenstrook langs het kanaal is inzichtelijk gemaakt. Het blijkt dat de groenstrook een groot deel van de ochtend en tot maximaal 15.00 uur inde middag in de zon valt (21 juni). Op data met lagere zonnestanden is een (veel) korterebezonningduur te verwachten.
- Het is te verwachten dat deze conclusies niet wezenlijk wijzigen bij een andere opzet vande bouwmassa in het bestemmingsplangebied of bij een afwijkende hoogte in verbandmet de 10% regeling.

De regels kennen een bepaling in artikel 6 om waar nodig nadere eisen te stellen aan de (situering) van gebouwen. Bezonning (en o.a. windhinder) vormen hier afwegingscriteria.

De afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving is te groot voor een negatief effect op de privacy.

Een toets op het windklimaat in het plangebied is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking. Op basis van expert judgement (Peutz) kan in deze fase van de planvorming worden gesteld stelt dat afhankelijk van de vormgeving en positie van hoogteaccenten plaatselijk een verhoging van de windsnelheden kunnen optreden. Mogelijke windhinder zal zich met name in de buurt van hoogteaccenten manifesteren. Voor zover de hoogteaccenten goed gesitueerd worden in relatie tot de lagere bebouwing zijn de windeffecten beperkt en is – in termen van windhinder – maximaal een beoordeling 'matig' te verwachten.

Op grotere afstand, zoals bij de appartementen in Dichterswijk treedt ook een afschermend effect op door de nieuwe bebouwing, waardoor in essentie geen hoge waarden optreden en zelfs een verbetering van het windklimaat mogelijk is ten opzichte van de bestaande situatie. Een windklimaat met de kwalificatie 'gevaarlijk' dient in beginsel te worden voorkomen.

5.14 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie

Kader
De gemeente Utrecht heeft in haar Energieplan een duidelijke ambitie vastgelegd. In het MilieuBeleidsPlan (MBP) en in het Programma Utrechtse Energie is opgenomen dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal is. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO2-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's: People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert tevens kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

Plansituatie
De grootste ambities voor de Merwedekanaalzone en het Defensieterrein liggen in de Gezonde Leefomgeving en in een goede balans tussen Natuur en Ruimte. Op welke wijze de verschillende ambities vertaald zijn naar het plan is toegelicht in hoofdstuk 4. Verwezen wordt ook naar de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017).

Toekomstbestendige energie
De woningen zijn voorbereid op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie. De wijk dient een gemiddelde maximale Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van 0,0 te krijgen. Het is daarbij mogelijk om de EPC waarde van de appartementen waarbij het niet lukt op aan een EPC van 0 te komen, onderling te vereffenen met nul-op-de-meter woningen. Bij de aanleg van het elektriciteitsnet is het de ambitie slim af te nemen en terug te leveren aan het net (een zogenaamd smart grid). Door de snel innoverende techniek op het gebied van energie en water zal de nadruk bij de bouwplannen liggen op de keuzemogelijkheden die bewoners hebben en de flexibiliteit die wordt ingebouwd om in de toekomst de woning aan te passen.

Voor deze locatie is het niet verplicht gebruik te maken van stadsverwarming. Als de ontwikkelaar meer duurzame energieoplossingen gebruikt is dat niet noodzakelijk. Voorlopig wordt wel ruimte gereserveerd voor het mogelijke hoofdtracé van de stadsverwarming (onder de rijbaan). Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om straatverlichting toe te passen die wordt opgeladen door de zon.

5.15 Gezondheid

Het ontwerpen van een nieuwe woonwijk biedt kansen voor de gezondheid van de toekomstige bewoners. De ambitie voor het Defensieterrein is om een gezonde en duurzame wijk te realiseren. Een gezonde en duurzame wijk op deze plek, betekent een goede balans tussen natuur en bebouwing en veel aandacht voor een gezonde leefomgeving, waar de verblijfskwaliteit en beleving centraal staat.

Een groene leefomgeving nodigt uit tot een gezonde leefstijl. In het Defensieterrein wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Deze circa 100 grote bomen zorgen voor cool spots in de wijk. Daarnaast worden er verschillende particuliere tuinen aangesloten op het openbaar groen, waardoor er een groter aaneengesloten groengebied ontstaat. Hierbij is het wel van belang dat mensen hun eigen plek behouden, dit zorgt voor privacy en eigenaarschap. Op plekken waar tuinen worden afgesloten van de openbare ruimte, wordt dit gedaan door middel van groene oplossingen (een haag of met klimplanten begroeide hekken).

Door bewegen en spelen mogelijk en makkelijk te maken wordt gezond gedrag bevorderd. Doordat het Defensieterrein een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsverbindingen in en rondom heeft, biedt dit toekomstige bewoners de mogelijkheid om 'rondjes' te maken. Hiervan is het Rondje Stadseiland het bekende voorbeeld, maar ook het Ringpark in Dichterswijk is een mooie wandelroute. Ook de nabijheid en goede bereikbaarheid van voorzieningen en openbaar vervoer draagt hieraan bij. Het station is met de fiets snel te bereiken en via de Moreelseburg is het oude centrum van Utrecht op loopafstand, hierdoor wordt het logischer om de fiets te pakken of te gaan lopen dan de auto te pakken.

Het Defensieterrein is vanwege het woningaanbod onder andere een plek waar gezinnen met kinderen dichtbij het centrum van Utrecht kunnen wonen. Voor jonge kinderen is ondere andere veilig kunnen buitenspelen van essentieel belang. Buitenspelen in de buurt wordt gestimuleerd door autoloze gebieden binnen de bouwblokken en door de aanleg van speelvoorzieningen in de openbare ruimte. Daarnaast ligt het sportpark Welgelegen met sportvelden en een sporthal op loopafstand wat sporten in verenigingsverband gemakkelijk mogelijk maakt.

Contacten in de buurt dragen bij aan gezondheid. In het Defensieterrein is het ontmoeten van andere bewoners gemakkelijk. Er is voldoende ruimte voor ontmoeten op straat- en buurtniveau, door de autoloze binnengebieden en doordat particuliere tuinen aansluiten op de openbare ruimte. In het plangebied wordt ook een recreatieve ontmoetingsplek langs het kanaal gerealiseerd. Op wijkniveau zijn er diverse ontmoetingsplekken, zoals bij de creatieve broedplekken aan de overkant van de Koningin Wilhelminalaan (Deelgebied 5), bij Sportpark Welgelegen en bij de Veilinghaven. Veilige langzame verkeersverbindingen naar deze plekken zijn daarom essentieel. Het Beurskwartier, waar met de Kinepolis bioscoop de eerste grote voorziening is gekomen zal in de toekomst meer voorzieningen hebben, waar bewoners van het Defensieterrein gemakkelijk naar toe kunnen gaan, mits er een gemakkelijke en veilige route is.

Lucht:
De Overste den Oudenlaan is een drukke binnenstedelijke weg dat wil zeggen meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor is de luchtkwaliteit langs deze wel slecht en mogen er geen gevoelige bestemmingen (voor kwetsbare groepen) binnen 50 meter langs deze weg.

Geluid:
Op verschillende plekken in de wijk is de geluidbelasting te hoog. Dit wordt veroorzaakt door zowel wegverkeer (van met name de Dr. M.A. Tellegenlaan) als de hulpwarmtecentrale. De HOV baan aan de route Overste den Oudenlaan – Van Tellegenlaan zorgt onder andere voor de overschrijding door het wegverkeer. De groenstrook en de parkeerplekken zorgen voor afstand tussen de HOV baan en de woningen waardoor de geluidsbelasting op de gevel minder is. Dit mag maximaal 63 dB zijn.

Woningen waar de maximale waarden worden overschreden, dienen te worden voorzien van dove gevels conform de Geluidnota.

Deze geluidseisen zijn aanvullend op het gestelde in het Bouwbesluit en zullen in het bestemmingsplan als een bijzondere voorziening worden opgenomen om te zorgen dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tegen het laag frequente geluid van de hulpwarmtecentrale is aanvullende isolatie nodig aan de woningen en/of moet het geluid aan de bron worden opgelost. De geluidscontour van de

hulpwarmtecentrale ligt namelijk voor een deel over het terrein. Aangezien deze contour vergund is mag de hulpwarmtecentrale het laag frequente geluid produceren en zal daar rekening mee gehouden moeten worden, ondanks dat dit geluid niet dagelijks wordt geproduceerd. Met het bestemmingsplan wordt evenwel geanticipeerd op het afwaarderen van de centrale.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Gezien de grote behoefte aan woningen in alle segmenten en de strategische ligging van de locatie ten opzichte van het stadscentrum, vormt de afzetbaarheid geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. Voor de aankoop en herontwikkeling van de Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein, is door de gemeente op basis van marktconforme uitgangspunten een financieel sluitende grondexploitatie uitgewerkt. De grondexploitatie is door de gemeenteraad vastgesteld en in het "Meerjaren Perspectief Stedelijke Ontwikkeling" (MPSO) opgenomen.

In de grondexploitatie is onder meer rekening gehouden met de aankoop van de benodigde percelen en opbrengsten uit de bouw van woningen en voorzieningen. De opbrengsten binnen de grondexploitatie zullen worden gebruikt ter dekking van de aan het project verbonden plan- en uitvoeringskosten. De uitgifte van gronden binnen deze ontwikkeling zal, in lijn met het vastgestelde beleid, plaatsvinden onder markconforme condities.

Het plan voorziet in het afwaarderen van de de bedrijfsvoering van de huidige HWC van Eneco aan de Kanaalweg. In de Voorjaarsnota 2016 zijn investeringsmiddelen voor 2017 en 2018 beschikbaar gesteld voor de transformatie van Merwedekanaalzone naar een levendige stadswijk. Een bijdrage aan de aanpassing van de HWC is één van deze onrendabele investeringen. In de concept programmering is een voorlopige reservering opgenomen om de bijdrage te financieren.

De ontwikkeling van het plangebied ten behoeve woningbouw levert een ruimtelijke verbetering op voor het plangebied en zijn omgeving. Vanwege de zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling is, mede rekening houdend met het normale maatschappelijk risico, het risico op planschade voor de omgeving beperkt. Eventuele planschadeverzoeken van belanghebbenden zullen conform de geldende gemeentelijke procedure worden afgehandeld.

De door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitatie vormt het financiële kader voor de ontwikkeling. De kosten voor de begeleiding en toetsing van vergunningsaanvragen, zullen te zijner tijd worden gedekt met het heffen van leges.

Het gemeentelijk kostenverhaal is via opbrengsten uit gronduitgiften voldoende verzekerd. De vaststelling van een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet daarmee niet meer nodig.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hieronder wordt per instantie die gereageerd heeft aangegeven wat de reactie inhoudt en hoe daar mee omgegaan is in dit bestemmingsplan. Van andere instanties is geen reactie ontvangen of is aangegeven dat er geen aanleiding was voor het maken van opmerkingen.

Hoogheemraadschapde Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Het HDSR is van mening dat met deze uitwerking recht wordt gedaan aan de ambities van gemeente, provincie en het waterschap ten aanzien van klimaatadaptatie en duurzaam omgaan met hemel- en afvalwater. Wel constateert zij dat de gezamenlijk opgestelde beleidsambities voor klimaatadaptatie niet of nauwelijks in de planregels en toelichting van dit plan zijn terug te vinden. Het HDSR vraagt om de belangrijkste conclusies uit de waterparagraaf, waaronder de berekende bergingscapaciteit van circa 2.700 m3, de uitgewerkte ruimtelijke en waterhuishoudkundige maatregelen en de genoemde kansen om de Vleutense wetering terug te brengen, vast te leggen in de planregels en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

De opmerkingen van het HDSR zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Het

bestemmingsplan is niet het juiste kader om de capaciteit in exacte omvang in de regels vast te leggen. Het bestemmingsplan maakt de noodzakelijke berging wel juridisch planologisch mogelijk zodat deze wel is geborgd. Het realiseren van voldoende berging vloeit reeds voort uit de Waterwet. De exacte invulling is een uitvoeringsaspect voor HDSR, gemeente en ontwikkelaar.

Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

De VRU contstateert de dat de kortste afstand tussen het woongebied en de in het plangebied aanwezige tanks kleiner is dan 15 meter. Zij adviseren om deze minimale afstand aan te houden. In reactie hierop is in de toelichting van dit bestemmingsplan (paragraaf 5.4) aangegeven dat een onderzoek voor een aangrenzende ontwikkeling heeft aangetoond dat bij een kleinere afstand bouwkundige maatregelen aan de orde kunnen zijn bij de nieuwe woningen. De afstand tot de nieuwe woningen bedraagt in voorliggend bestemmingsplan 12 meter. Na het beeïndigen van de functie van de silo's is geen sprake meer van een minimale afstand.

Wijkraad

De wijkraad vraagt aandacht voor scholen in het plangebied. Daarnaast vraagt de wijkraad zich af of een ontsluitingsweg voldoende is in het geval van calamiteiten. Tot slot vraagt de wijkraad zich af hoe de verkeersafwikkeling werkt op het moment dat bussen en fietsers elkaar gaan kruisen.

In reactie hierop wordt opgemerkt dat blijkens de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017) deelgebied 5 het meest voor de hand liggende deelgebied is om voorzieningen te realiseren. In deelgebied 4 (Defensieterrein) worden uitsluitend kleinschalige niet woonfuncties mogelijk gemaakt. Het gebied kent voldoende vluchtroutes ingeval van calamiteiten. Dit is in een eerder traject afgestemd met de brandweer. Voor wat betreft de verkeersafwikkeling wordt opgemerkt dat de ontsluiting van de nieuwe wijk wordt geregeld middels een verkeersregelinstallatie (VRI). Daarmee wordt gezorgd voor een veilige situatie bij het oversteken.

De toelichting van het bestemmingsplan is op de genoemde aspecten aangevuld.

Provincie Utrecht

De provincie verwijst naar de reactie die is gegeven in een werkatelier over de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. In zijn algemeenheid heeft de provincie veel waardering voor de Omgevingsvisle en de ambities die hierin verwoord zijn.
Daar waar het gaat om de thema's Gezonde Leefomgeving, Energie, Water, Materialen en hergebruik, Natuur en
Groen, Bodem en Waarden hebben wij veel herkenning zien we veel gedeelde ambities. Ook op het vlak
Mobiliteit is er herkenning en waardering, toch zijn hier ook een aantal zorg- /aandachtspunten te geven:

Het is vanuit mobiliteitsperspectief van belang:

o Te weten wat de functie wordt van de Europalaan, en dat deze bezien wordt vanuit het gehele stedelijke netwerk.

o De doorstroming van het openbaar vervoer (OV) is een aandachtspunt. lndien de Europalaan een stadsboulevard wordt, dan geen 30 km/u voor het OV.

o Capaciteitsuitbreiding van het OV is een afweging die samen met de provincie (concessieverlener) gemaakt moet worden.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt namelijk nauwelijks op (de doorstroming van) het openbaar vervoer ingegaan. Enkel is aangegeven dat om meerdere redenen een extra bushalte bij Villa Jongerius de voorkeur heeft.
Gezien de gemeentelijke ambitie om in de Merwedekanaalzone circa 10.000 woningen te realiseren kan afgevraagd worden of de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen parkeernorm A2 en het parkeerbeleid bij eigen woningen in het grotere geheel wel realistisch is. Het lijkt zinvol om in het kader van de omgevingsvisie en de planMER Merwedekanaalzone nog eens goed naar deze normeringen te kijken.
Ten slotte is het niet duidelijk in hoeverre vormen van smart mobility/mobility as a service in beeld zijn voor dit deelgebied.

In reactie wordt opgemerkt dat er met de provincie (afdeling Openbaar Vervoer) regulier overleg is over de verdere uitwerking van de ambitie van de Merwedekanaalzone. In de toekomst is de Europalaan een stedelijke verbindingsweg, waar voetganger, fietser en OV-reiziger maximaal gefaciliteerd worden. De uitstraling ondersteunt de gewenste functie van de weg. De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De Dr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding. Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze
corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik.Welke inpassing van de HOV infrastructuur binnen het profiel van de Europalaan de voorkeur heeft vraagt nadere uitwerking. Van belang is het faciliteren van een goede OV-doorstroming en betrouwbaarheid. In de huidige situatie is er op de Europalaan sprake van doorstromingsknelpunten voor het openbaar vervoer. De aansluiting van de Europalaan op het Anne Frankplein en het Europaplein zijn daarin bepalend.

Voor wat betreft de parkeernormering is het profiel B1 uitgangspunt voor deelgebied 4. Daar waar dit onjuist was opgenomen is dit in de toelichting gecorrigeerd. Slimme mobiliteitsconcepten gericht op het terugdringen van autobezit en autobewegingen zijn ook voor deelgebied 4 in beeld.

De toelichting is uitgebreid met een passage over mobiliteit en het karakter van de Europalaan. Het ingezette overleg met de provincie wordt voortgezet.

Eneco

Eneco geeft aan dat het grondeigendom onjuist is weergegeven, waardoor ook de bedrijfsbestemming op de verbeelding onjuist is begrensd. Ook in het akoestisch onderzoek dien te worden uitgegaan van de correcte grens van het perceel en de inrichting. Opgemerkt wordt dat de effecten van de vergunde emissies van de hwc op de luchtkwaliteit ontbreken in het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Categorie 2 is te laag voor de bestaande en toekomstige bedrijvigheid op het perceel bij plaatsing van alternatief pompvermogen. De tanks op het terrein zijn ten onrechte niet opgenomen in de bouwregels. Verzocht wordt artikel 3.3. (nadere eisen) te schrappen; de bepaling leidt tot rechtsonzekerheid. Artikel 3 is onjuist waar Wgh inrichtingen worden uitgesloten: deze is op het perceel van Eneco aanwezig. De bovengrondse pijpleidingen maken onderdeel uit van de inrichting en dienen een bedrijfsbestemming te krijgen. Eneco geeft aan dat de overgangsbepaling in artikel 17 onjuist is: dit maakt ingebruikname van de ketels onmogelijk. Opgemerkt wordt dat op de verbeelding een van de aanwezige schoorstenen onjuist is weergegeven. Tenslotte worden concrete teksvoorstellen gedaan voor de toelichting.

In reactie wordt opgemerkt dat de bestaande hulpwarmtecentrale onder het overgangsrecht is gebracht. Zoals ook Eneco in haar reactie aangeeft zal op het moment dat de ringleiding is geïnstalleerd en elders vervangend vermogen is geplaatst, de functie van de HWC Kanaalweg vervallen. Voor de totaalontwikkeling van het defensieterrein is het daarnaast noodzakelijk dat de aanwezige bovengrondse pijpleidingen verdwijnen. Deze vormen een belemmering voor de ontwikkeling. Daarom is ter plaatse de bestemming Woongebied opgenomen. In de nieuwe situatie is sprake van een WOS op deze locatie. Inmiddels wordt voor de bedrijfsbestemming gebruik gemaakt van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging. Een WOS kan onder categorie B van deze lijst worden ondergebracht. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast. Ten hoogste categorie B is een logische stap, nu de bedrijfslocatie met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone een geheel nieuwe stedelijke context krijgt. De bestemming vormt geen belemmering voor de vestiging van een WOS.

Aan de regels is een bouwregel toegevoegd ten behoeve van de aanwezige silo's. Tevens is de locatie van een van de schoorstenen op de verbeelding aangepast. De toelichting is op het aspect luchtkwaliteit eveneens aangepast ten aanzien van de emissie van de HWC.

Ten aanzien van de opgenomen nadere eisen zijn wij van mening dat deze nodig kunnen zijn voor een goede inpassing van een toekomstige bedrijfsfunctie op korte afstand van de bestemming Woongebied. Om aan de reactie tegemoet te komen zijn een aantal minder relevante aspecten geschrapt in deze regeling.

De overgangsregels in artikel 17 zijn wettelijk bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening. Het gebruiksovergangsrecht houdt in dat legaal gebruik dat al bestaat bij de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan, mag worden voortgezet. Wijziging van het door het overgangsrecht beschermde gebruik is slechts mogelijk voor zover de bestaande afwijkingen van het plan naar aard en/of intensiteit niet worden vergroot. Hiervan kan niet worden afgeweken. Inzet van de ketels als onderdeel van de totale bedrijfsvoering valt daarmee onder het bredere gebruik van de hwc.

De tekstvoorstellen voor de toelichting zijn overgenomen. De gemeente blijft met Eneco in overleg over de toekomstige bedrijfssituatie.

6.2.2 Participatie

Het SPvE Herontwikkeling Defensieterrein is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 juli 2016. In het proces van de totstandkoming van dit SPvE zijn belanghebbenden en belangstellenden geïnformeerd en geconsulteerd.

Op 2 juli 2015 zijn omwonenden en andere belanghebbenden bijgepraat over het plan om te starten met het opstellen van een SPvE en de belangrijkste ambities van de gemeente Utrecht hierbij. De reacties tijdens deze informatieavond zijn meegenomen bij het maken van het concept SPvE en hebben deels ook (als citaat) een plek gekregen in het SPvE.

Van 26 januari t/m 9 maart 2016 lag het concept SPvE ter inzage. Op woensdag 17 februari 2016 is een informatieavond hiervoor georganiseerd. In deze periode zijn 39 reacties ingediend door in totaal 49 huishoudens/organisaties. Aan de hand van de reacties heeft het college de tekst van het SPvE op een aantal punten verduidelijkt. Alle reacties en de antwoorden van de gemeente zijn gebundeld in de Inspraaknota bij het definitieve SPvE.

Uit de reacties blijkt dat er behoefte is aan deze nieuwe stadswijk. Mensen zijn blij met deze duurzame wijk waar -naast appartementen- ook eengezinswoningen komen. Mensen uit Parkhaven en Transwijk willen graag doorstromen naar (grote) eengezinswoningen op deze plek. Een aantal mensen maken zich zorgen over de bouwhoogte langs het kanaal.

De ambitie voor het realiseren van een beweegbare brug – als verbinding tussen de nieuwe stadswijk en Parkhaven - roept veel reacties op. Bewoners van Parkhaven maken zich zorgen over de ligplaatsen van de woonboten, over overlast en over aantasting van het Heycoplantsoen. De roeiverenigingen zien de brug als een extra obstakel in hun roeiwater. Besloten is om de ambitie te handhaven in het SPvE, maar de brug niet mee te nemen in het bestemmingsplan voor de nieuwe stadswijk. Er wordt een separaat besluit genomen over de brug op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving, waaronder de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk.

De directe omgeving van het plangebied zal via een wijkbericht op de hoogte worden gebracht van de ter inzage legging het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor vervallen diverse gebruikelijke termen voor vergunningen zoals bouwvergunning, sloopvergunning, aanlegvergunning, ontheffing et cetera.

Hieronder worden de meest voorkomende termen weergegeven:

- De term bouwvergunning wordt omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; hierna te noemen 'omgevingsvergunning bouwen'.
- De term sloopvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor de activiteit slopen' ;hierna te noemen 'omgevingsvergunning slopen'.
- De term aanlegvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'; hierna te noemen 'omgevingsvergunning aanleggen'.
- De term 'ontheffing' of 'het verlenen van een ontheffing' wordt 'afwijking' of 'afwijken bij omgevingsvergunning'.

7.3 Planvorm

Het bestemmingsplan is globaal van aard. Op deze manier wordt voldoende flexibiliteit behouden om de plannen nader vorm te geven. Er is gekozen om te werken met de bestemming Woongebied. Binnen deze bestemming is het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd. Ook is in deze bestemming bepaald welke andere functies in kleinschalige mate zijn toegestaan binnen het gebied. Daarnaast is vastgelegd waar de hoofdontsluiting gerealiseerd moet worden. Overige wegen en straten zijn niet als zodanig op de verbeelding vastgelegd. Op deze manier kan het ontwerp nog wijzigen zonder dat dit gevolgen heeft voor het bestemmingsplan.

Naast de bestemming woongebied is er gekozen voor een groenbestemming om de groene zone aan het Merwedekanaal groen te houden en onderdeel uit te laten maken van een langgerekt stadspark. Het Jongeriuscomplex dat binnen de grenzen van dit bestemmingsplan valt heeft conform zijn functie een horeca bestemming gekregen. De locatie van het terras is daarbij specifiek aangeduid op de verbeelding. Het perceel van Eneco heeft een lagere bedrijfsbestemming gekregen.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de

specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken;
- bezonningssituatie;
- windhindersituatie.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

Bezonningssituatie
In de planregels is een regeling opgenomen die het mogelijk maakt om hoogteaccenten te realiseren. Hoogteaccenten zijn in de begrippen behorende bij de regels al beschreven. Het kan echter wenselijk zijn om nadere eisen te stellen aan de locatie van gebouwen in relatie tot de bezonning op naastgelegen percelen. Op deze manier worden onaanvaardbare situaties voorkomen.

Windhindersituatie
Bij hoogbouw speelt windhinder op de omgeving een grote rol. Om ervoor te zorgen dat de situatie

van hoogteaccenten niet tot een onaanvaardbaar windklimaat op maaiveld zorgt kunnen hier nadere eisen aan worden gesteld.

7.4 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel;
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een aanlegvergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.5 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 3 Bedrijf
Ten behoeve van de hulpwarmtecentrale van Eneco is de bestemming bedrijf opgenomen. De huidige activiteit als Hulpwarmtecentrale wordt afgebouwd. De toekomstige activiteiten die hier plaatsvinden, vallen binnen categorie B en betreft een warmteoverdrachtstation (WOS) met een nader te bepalen pompvermogen. Binnen deze bestemming zijn drie schoorstenen opgenomen door middel van een specifieke bouwaanduiding. De bebouwing op het perceel heeft een bouwvlak en maximale bouwhoogte gekregen. Zolang de HWC nog in bedrijf is geldt een zone industrielawaai en een milieuzone (laagfrequent geluid) en is de afstand tussen de silo's en nieuwe woningen vanwege brandgevaar een aandachtspunt. Voor een deel van de bedrijfsbestemming is een delegatiebesluit genomen om de bestemming te kunnen omzetten naar de bestemming Woongebied om de verdere transitie van het gebied vorm te geven. De bedrijfsbestemming maakt verkeerswegen mogelijk zodat deze bestemming geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de bestemming Woongebied gelegen tussen de bestaande pijpleidingen.

Artikel 4 Groen
Binnen de bestemming groen zijn gebouwen (boven de grond) niet toegestaan, behoudens delen van van de hoogteaccenten. Het groengebied moet een parkachtige uitstraling krijgen. Speelvoorzieningen zijn binnen deze bestemming wel toegestaan. Ook is er ruimte voor fiets- en voetpaden. De maximale bouwhoogte van onder andere speelvoorzieningen is geregeld in de bouwregels bij deze bestemming. De gronden mogen tevens worden gebruikt voor onderhoudspaden ten behoeve van de bereikbaarheid van aangrenzende bestemmingen. Hiermee is onder meer de bereikbaarheid van de HWC geborgd.

Artikel 5 Horeca
Het Jongeriuscomplex, een zalencentrum met bijbehorende horeca, wordt bestemd conform het huidige gebruik. Een zalencentrum past op grond van de Lijst van Horeca-activiteiten in categorie A2. Daarnaast is het toegestaan een restaurant / catering te exploiteren. Het bijbehorende terras is met een aanduiding op de verbeelding weergegeven. Het terras mag enkel in de dag- en avondperiode worden gebruikt. De sluitingstijd van het terras is 23.00 uur. In de periode van 1 mei tot en met 30 september mogen de terrassen tot uiterlijk 00:00 uur geopend zijn op vrijdag en zaterdag indien de 25-gradenregeling van kracht is. Op www.utrecht.nl/25graden is aangegeven of deze regeling van kracht is.

Artikel 6 Woongebied
Binnen de bestemming woongebied zijn zowel woningen, als ook straten, tuinen, erven, groen en water toegestaan. Om het ontwerp van het gebied zoveel mogelijk vrijheid te geven, zonder dat dit ten koste gaat van rechtszekerheid is het aantal functies dat binnen de bestemming is toegestaan ruim. Groen, straten, tuinen en erven etc zijn niet aan een maximum aantal m2 gebonden. Het maximum aantal woningen is wel vastgelegd in de planregels. Daarnaast zijn kleinschalige bedrijven, dienstverlening en detailhandel (krantje - croissantje) toegestaan. Voor deze functies is het maximum bvo in totaal en per vestiging vastgelegd.

Ten aanzien van de bouwregels is in deze bestemming deels een minimum en maximum bouwhoogte op de verbeelding geregeld en deels alleen een maximum bouwhoogte. Langs de Overste den

Oudenlaan en Tellegenlaan is een minimale bouwhoogte opgenomen om hier een stedelijke lijn/wand te kunnen creëren. Er zijn in het plangebied vier gebieden aangewezen waar hoogteaccenten zijn toegestaan met een maximum bouwhoogte van respectievelijk 35, 50 en 70 meter. In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog. De tweede aanduiding maakt ook hoogteaccenten van 35 meter mogelijk, maar het aantal is niet in de planregels geborgd. Ter plaatse van de aanduiding specifieke bouwaanduiding – hoogteaccent 3 is één hoogteaccent van maximaal 70 meter toegestaan. Ter plaatse van de vierde aanduiding zijn hoogteaccenten toegestaan tot een maximum hoogte van 50 meter.

In de zone waar een minimale bouwhoogte is voorgeschreven kan onder voorwaarden een lagere bouwhoogte worden toegelaten. De afwijkingsbevoegdheid kan alleen worden toegepast in de tweede lijn van bebouwing langs de invalswegen (de eerste lijnbebouwing markeert de infrastructuur) en ter plaatse van de weg die de wijk via de Overste den Oudenlaan ontsluit.

Voor bijbehorende bouwwerken gelden de regels zoals deze zijn opgenomen in het Besluit omgevingsrecht. Voor aan huis gebonden beroep en bedrijf is de gemeentelijke standaardregeling opgenomen.

Binnen de bestemming woongebied komt ook de dubbelbestemming Leiding voor. Deze dubbelbestemming beschermt de warmte transport leiding.

7.6 Lijst van bedrijfsactiviteiten - functiemenging

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In de lijst vormen geluid, geur, stof en gevaar de belangrijkste criteria. In specifieke situaties kan daarnaast de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft bijvoorbeeld grote lawaaimakers, Bevi inrichtingen een bedrijven met opslag van vuurwerk.

In de regels is een flexibiliteitsbepaling opgenomen om bedrijven die niet in de lijst worden genoemd, toe te laten als de mate van milieuhinder gelijk te stellen is met een wel genoemd bedrijf.

7.7 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen. Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in ‘harde’ tot ‘zachte’ typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

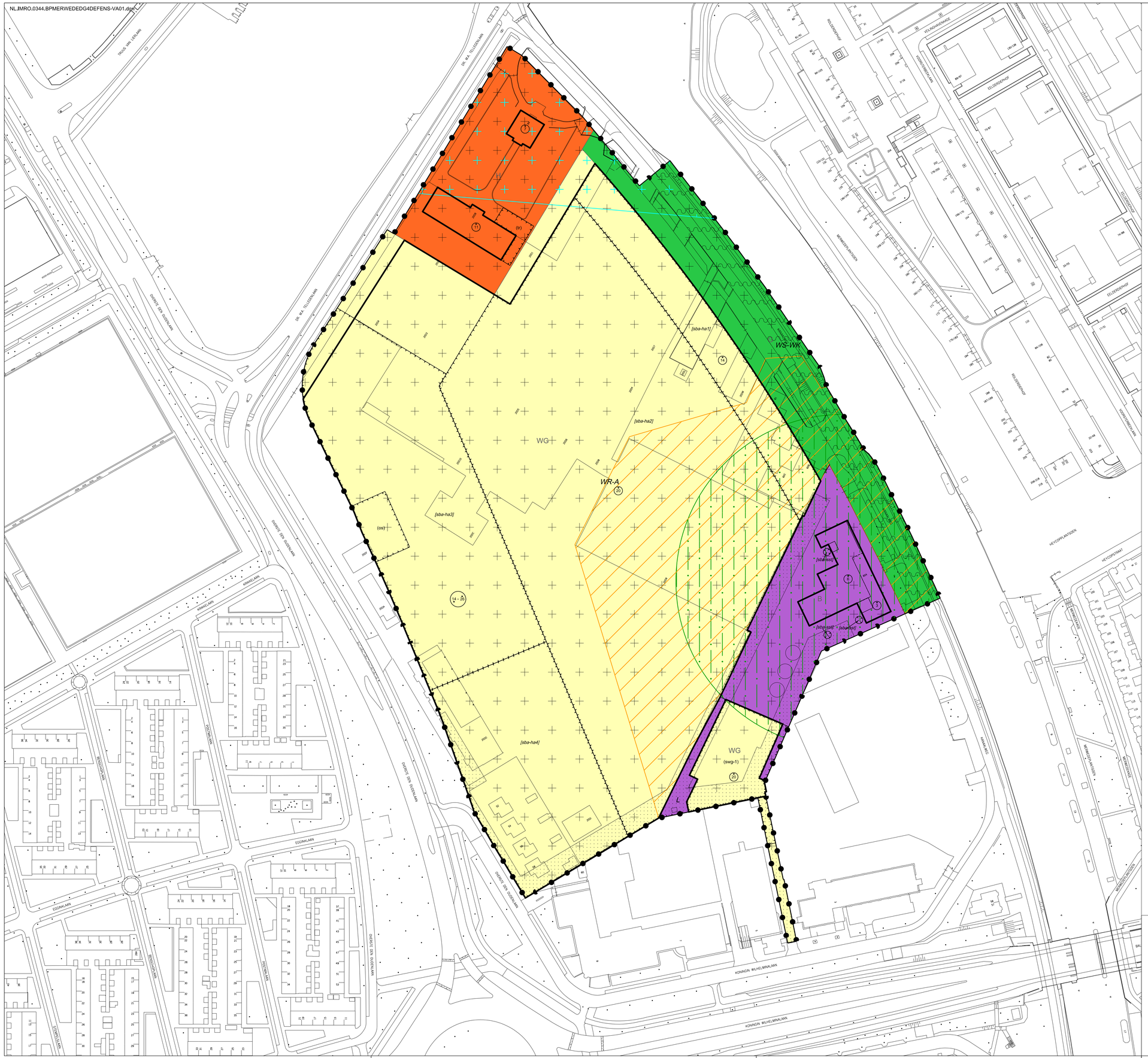
In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.8 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B — Bedrijf
- G — Groen
- H — Horeca
- WG — Woongebied

Dubbelbestemmingen

- L — Leiding
- WR-A — Waarde - Archeologie
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- vrijwaringszone - straalpad
- geluidzone - industrie
- milieuzone

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [sba-sst] — specifieke bouwaanduiding - schoorsteen
- [sba-ha1] — specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1
- [sba-ha2] — specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 2
- [sba-ha3] — specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 3
- [sba-ha4] — specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 4

Functieaanduidingen

- (os) — ontsluiting
- (tr) — terras
- (swg-1) — specifieke vorm van woongebied - 1

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- 30 — maximum bouwhoogte (m)
- 14 - 26 — minimum bouwhoogte (m), maximum bouwhoogte (m)

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		beroep	fase 5	
voorontwerp	fase 2		onherroepelijk	fase 6	
ontwerp	fase 3	04-08-2017	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4				

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-VA01.dgn
ordernummer	
wijk	08_Zuidwest
projectnaam(dir)	Merwede, dee 4, Defensie,
subdirectory	NL.IMRO.0344.
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein

November 2017

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE, DEELGEBIED 4, DEFENSIETERREIN 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 7
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 8

3 BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN 9

3.1 AANTASTING KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING DOOR SCHADUWWERKING 9
3.1.1 Zienswijze over dit onderwerp 9
3.1.2 Reactie op dit onderwerp 9
3.2 GEEN ONDERBOUWING VAN NUT, NOODZAAK EN WAARDE VAN HOOGTEACCENTEN AAN DE KANAALWEG. 10
3.2.1 Zienswijze over dit onderwerp 10
3.2.2 Reactie op dit onderwerp 10
3.3 AANTASTING RUIMTELIJKE KWALITEIT VAN HET KANAAL EN VAN DE CULTUURHISTORISCHE WAARDE VAN DE MONUMENTALE SCHOORSTENEN VAN DE HWC. 11
3.3.1 Zienswijze over dit onderwerp 11
3.3.2 Reactie op dit onderwerp 11

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 13

ZIENSWIJZE 2 (NUMMER 9) 13
ZIENSWIJZE 3 (NUMMER 31) 14
ZIENSWIJZE 4 (NUMMER 32) 15
ZIENSWIJZE 5 (NUMMER 33) 15
ZIENSWIJZE 6 (NUMMER 42, 45, 51) 16
ZIENSWIJZE 7 (NUMMER 43) 18
ZIENSWIJZE 8 (NUMMER 46) 21
ZIENSWIJZE 9 (NUMMER 50) 23
ZIENSWIJZE 10 (NUMMER 52, 53) 23

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein

Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum en het Centraal Station. Het is een terrein van circa 7 hectare langs het Merwedekanaal. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan, Kanaalweg en de toekomstige Wilhelminawerf.

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is om de realisering van een woonwijk van maximaal 600 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Van het gebied behorende bij het Jongeriuscomplex en de HulpWarmteCentrale wordt de functionele en ruimtelijke structuur vastgelegd.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de onderwerpen besproken die in meerdere zienswijzen aan de orde zijn gesteld.
In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 4 augustus 2017 tot en met donderdag 14 september 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 53 zienswijzen ingediend. Zienswijze 49 is digitaal ingediend (email) op de laatste dag van terinzagelegging. Het indienen van een zienswijze via email is in de publicatie expliciet uitgesloten. Indiener is in de gelegenheid gesteld een zienswijze alsnog via de post in te dienen en daarbij de reden van termijnoverschrijding aan te geven. De indiener heeft daar geen gebruik van gemaakt.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 49 is op ongeldige wijze ingediend (zie ook de paragrafen 1.2.1 en 1.2.5). De indiener is in de gelegenheid gesteld om alsnog per post in te dienen en de termijnoverschrijding toe te lichten, maar de indiener heeft daarvan geen gebruik gemaakt en dus niet aangetoond dat het niet mogelijk was om op tijd en op de juiste manier haar of zijn zienswijze in te dienen. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.
Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Een groot deel van de ingediende zienswijzen is gelijkluidend (zie ook hoofdstuk 3). De belangrijkste thema's zijn:

- Verlies van woonkwaliteit bij de woningen in Dichterswijk als gevolg van negatieve effecten op de bezonning door hoogteaccenten langs het kanaal;
- Ontbreken van nut en noodzaak van hogere bebouwing langs het kanaal, mede in relatie tot (monumentale waarden van) de villa Jongerius en de schoorstenen van de Eneco centrale;
- Ontbreken van de noodzaak tot verwerven van de (voormalige) bedrijfswoningen aan de Overste den Oudenlaan.

Eneco geeft in een zienswijze aan dat ze zich zorgen maakt over het tijdelijk continueren van de functie Hulp Warmte Centrale (HWC), nu de centrale onder het overgangsrecht is gebracht. Daarnaast is men niet overtuigd dat het Warmte Overdracht Station (WOS) dat men daar beoogt in de eindsituatie past binnen het nieuwe bestemmingsplan. Tenslotte vindt men het voorbarig dat het zuidelijk deel van het terrein (bovengrondse stadsverwarmingsleidingen) van een woonbestemming te voorzien, nu er nog geen overeenstemming over aankoop van deze gronden is.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing artikel 13, lid 3
In artikel 13, lid 3, wordt de tekst van het ontwerp: "De woningen die binnen de aanduiding 'milieuzone' vallen mogen slechts worden gebouwd op het moment dat de bron die laagfrequent geluid veroorzaakt niet meer in functie is en de betreffende milieuvergunning hiervoor is ingetrokken." vervangen door de volgende tekst:

"De woningen die binnen de aanduiding 'milieuzone' vallen mogen slechts worden gebouwd op het moment dat de bron (HulpWarmteCentrale) die laagfrequent geluid veroorzaakt niet meer in functie is en de milieuvergunning hiervoor is ingetrokken."

2.3.1.2 Aanpassing bestemming Woongebied op de verbeelding
De gronden van Eneco worden voorzien van een bedrijfsbestemming waarbij een delegatiebesluit wordt toegevoegd om de bestemming van deze gronden om te zetten naar de bestemming Woongebied. Het delegatiebesluit is tevens als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling
De ambtshalve aanpassingen zijn het gevolg van geconstateerde onduidelijkheden en onvolkomenheden alsmede laatste inzichten.

2.3.2.1 Aanpassing artikel 3, lid 5
In artikel 3, lid 5, wordt de tekst van het ontwerp: “Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 3.1 onder a, door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn vermeld en/of één categorie hoger dan in artikel 3.1 onder a vermeld, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 3.1 onder a vermeld.” vervangen door de volgende tekst:
“Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 3.1 onder a, door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn vermeld en/of één categorie hoger dan in artikel 3.1 onder a vermeld, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 3.1 onder a vermeld. Bij toepassing van dit artikel, dient aangetoond te worden dat op de gevels van woningen het langtijdgemiddelde geluidniveau niet hoger zal zijn dan 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode.”

2.3.2.2 Aanpassing artikel 6.2.1
In artikel 6.2.1 3 is een sub i toegevoegd die het voor een indiener van een omgevingsvergunning verplicht stelt om – indien het bouwplan voorziet in een bouwhoogte van 30 meter of meer – onderzoek naar windhinder te overleggen. De regeling luidt als volgt:
“met dien verstande dat bij een aanvraag omgevingsvergunning die voorziet in de bouw van een gebouw van 30 meter of hoger door middel van een onderzoek dient te worden aangetoond dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat”.

2.3.2.3 Aanpassing artikel 6.2.1
Aan artikel 6 is een bepaling toegevoegd om de maximale geluidbelasting op nieuwe woningen te waarborgen. Zolang de HWC nog in bedrijf is dient voor het gebied dat voorheen onderdeel uitmaakte van het gezoneerde industrieterrein de geluidbelasting te worden geregeld. De bepaling voorziet in een maximaal toegestane geluidbelasting van 55dB(A) op nieuwe woningen. Aan artikel 6.2.1 wordt een sub j toegevoegd:
“ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van woongebied -1’ geldt dat de bouw van woningen uitsluitend is toegestaan indien het geluidsniveau ten gevolge van de Hulp Warmte Centrale op het naastgelegen terrein, invallend op de woninggevel, niet hoger is dan:
55 dB(A) van 7:00 tot 19:00 uur;
50 dB(A) van 19:00 tot 23:00 uur;
45 dB(A) van 23:00 tot 7:00 uur).
En iedere woning tenminste één gevel heeft met een geluidniveau dat tenminste 5 dB lager is dan de hiervoor aangegeven geluidniveaus.”

2.3.2.4 Aanpassing artikel 6.2.1.
Aan artikel 6 is een bepaling toegevoegd om het uitgangspunt van een afwisselend beeld en lagere concentratie van bebouwing langs de groenzone van het Merwedekanaal te borgen conform het vastgestelde SPvE. Aan artikel 6.2.1 wordt een sub k toegevoegd;
“voor het gebied waarvoor op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 14 meter is vastgelegd (langs groenzone Merwedekanaal) geldt dat deze zone bovengronds tot ten hoogste 50% mag worden bebouwd”

2.3.2.5 Aanpassing artikel 4
In artikel 4 vervalt lid 3. Dit artikel regelde een afwijkingsmogelijkheid om te bouwen in de bestemming groen. Vanwege het belang van de groenzone wordt van deze bouwmogelijkheid afgezien.
Daarnaast vervalt lid 4.4. nu de plangrens van het bestemmingsplan is aangepast.

2.3.2.6 Aanpassing Hoofdstuk 3
De algemene bouwregels, gebruiksregels en overgangsbepaling zijn aangepast, zodat deze aansluiten bij de Crisis- en herstelwet en het Besluit ruimtelijke ordening. De aanpassingen houden in:

- In artikel 11.1 wordt voor 'andere overschrijdingen' het woordje 'door' toegevoegd;
- In artikel 11.2 wordt de bestaande aanhef genummerd en wordt een sublid 2 toegevoegd dat als volgt luidt:
  '2. Burgemeester en wethouders verlenen de in lid 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als;
  a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
  b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.'
- In artikel 11.4 onder b is de verwijzing naar de Huisvestingsverordening gewijzigd in een verwijzing naar de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen
- In artikel 11.4 is sub b en c verwijderd
- In artikel 12.3 onder b is de verwijzing naar de Huisvestingsverordening gewijzigd in een verwijzing naar de beleidsregels Woningsplitsen en sublid c en d zijn verwijderd
- In artikel 17.2 onder 2 is de term 'Burgemeester en wethouders' vervangen door 'Het bevoegd gezag'.

2.3.2.7 Aanpassing plangrens op de verbeelding aan noordzijde en westzijde
Het plangebied is aan de noordoostzijde verkleind. Hier vindt een ontwikkeling plaats in het kader van de aanleg van de HOV baan. Omwille van de eenheid is er voor gekozen om voor het HOV project één zelfstandig bestemmingsplan op te stellen. Dit plandeel maakt hiermee niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein.
Aan de westzijde van het plangebied is een geringe afwijking geconstateerd tussen uit te geven terrein en de plangrens. Die is gecorrigeerd door aanpassing van de plangrens.

2.3.2.8 Aanduiding 'specifieke vorm van woongebied - 1' op de verbeelding
Op de verbeelding is in de bestemming Woongebied ten zuiden van de bestemming Bedrijf een functie-aanduiding opgenomen. Deze verwijst naar het gebied waarvoor aanvullende geluideisen gelden (zie ook hierboven onder 2.3.2.3).

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 5.13 van de toelichting
In paragraaf 5.13 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door een nieuwe tekst met de conclusies van de nieuwe bezonningsstudie (Peutz, november 2017) en een passage over windhinder.

2.3.3.2 Aanpassing onderzoek in bijlage 13 van de toelichting
Het bezonningsonderzoek is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport (Peutz, november 2017) vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen.

2.3.3.3 Aanpassing paragraaf 7.5 van de toelichting
Bij de beschrijving van de bestemming Bedrijf wordt aangepast, waarbij tevens wordt toegevoegd: 'Voor een deel van de bedrijfsbestemming is een delegatiebesluit genomen om de bestemming te kunnen omzetten naar de bestemming Woongebied om de verdere transitie van het gebied vorm te geven. De bedrijfsbestemming maakt verkeerswegen mogelijk zodat deze bestemming geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de bestemming Woongebied gelegen tussen de bestaande pijpleidingen.'

Bij de beschrijving van de bestemming Groen wordt toegevoegd:
'De gronden mogen tevens worden gebruikt voor onderhoudspaden ten behoeve van de bereikbaarheid van aangrenzende bestemmingen. Hiermee is onder meer de bereikbaarheid van de HWC geborgd.'

2.3.3.4 Aanpassing paragraaf 6.1 van de toelichting
De paragraaf economische uitvoerbaarheid is verder verduidelijkt.

2.3.3.5 Toevoeging bijlage aan de toelichting
Aan de bijlagen van de toelichting wordt een rapportage toegevoegd: 'Adviesbureau Peutz, Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving van hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco te Utrecht, Consequenties ombouw HWC tot WOS, d.d. 10 oktober 2017'.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.5
Bij de beschrijving van de bestemming Groen vervalt – als gevolg van de aanpassing van de plangrens' de volgende passage;
'Daarnaast is in deze bestemming ook geregeld dat de gronden die grenzen aan de bestemming horeca ook gebruikt mogen worden ten behoeve van het gebruik door autoverkeer in verband met de functie horeca van categorie A2 (trouwerijen).'

3 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

In de zienswijzen nummers 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ,9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 47,48, 52 en 53 worden een aantal onderwerpen naar voren gebracht. Deze zijn hieronder samengevat en van een reactie voorzien. Deze zienswijze is genummerd als zienswijze 1.

3.1 Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

3.1.1 Zienswijze over dit onderwerp

Indieners wonen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Aangegeven wordt dat de gevel van de woning op het westen ligt; de bezonning van de woningen en balkons is het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang. Het ontwerpbestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten geen sprake is van een aantasting van het leefklimaat."
Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.
Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:
- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) niet gemeten
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:
- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt het appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Indieners vinden het wenselijk om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Met name t.a.v. het hoogte-accent dat meest zuidelijk ligt.

Overigens getuigt het van inconsistent gemeentebeleid dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwedeplantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: "Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen." Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren. Derhalve wordt bezwaar gemaakt tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover de woningen van indieners, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

3.1.2 Reactie op dit onderwerp

Naar aanleiding van de zienswijzen is gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van schaduwwerking van de nieuwe bebouwing in het plangebied. Daarbij is in detail gekeken naar het effect van het bestemmingsplan op de woningen in Dichterswijk, de woonboten in het Merwedekanaal, en naar de kwaliteit van de openbare ruimte langs het Merwedekanaal. Uit het onderzoek (Bezonningsstudie bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein. Peutz, november 2017) kan worden geconcludeerd dat op de woningen (inclusief woonboten) aan de overzijde van het Merwedekanaal geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de bezonning. Door de afstand tussen de toekomstige bebouwing in het plangebied (tenminste circa

90 meter) blijven de effecten beperkt en aanvaardbaar. Daarbij is gekeken naar het effect van de basishoogten in het plangebied en de toegelaten hoogteaccenten.

Om een goed bezonde oeverzone aan de Kanaalweg te garanderen is in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 4 lagen met een hogere plint (14 meter) en een minimale afstand tussen Merwedekanaal en bouwgrens van 29 meter vastgelegd. Een plint met een hogere verdiepingshoogte maakt een goede aansluiting op het openbaar gebied mogelijk. In lijn met het vastgestelde SPvE geldt voor de zone langs het kanaal een maximale bouwhoogte van 14 meter, en zijn maximaal twee hoogteaccenten toegelaten tot 35 meter. De nabijheid van het kanaal en de brede groenzone vormen de aanleiding om deze bijzondere locatie te markeren. In de richting van de Overste den Oudenlaan is een hogere basishoogte toegestaan (20 respectievelijk 26 meter). Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat met deze bouwmogelijkheden sprake is van voldoende bezonning van de openbare ruimte. Daarbij wordt het meeste gewicht toegekend aan de bezonning van de zone direct langs het kanaal. Het rapport van Peutz wordt aan het bestemmingsplan toegevoegd (bijlage 13 van de toelichting). Het bestemmingsplan kent in artikel 6 al een nadere eisenregeling om waar nodig bij de planuitwerking verder te optimaliseren. Daarnaast stelt de gemeente in het kader van de grondtransactie voorwaarden om een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied te borgen. Zo dient eerst een Stedenbouwkundig Plan te worden opgesteld en vindt supervisie plaats bij de verdere planuitwerking.

Voor wat betreft planschade geldt dat indien men van mening is dat men door de planontwikkeling in een planologisch nadeliger positie komt te verkeren, men, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, bij de gemeente een verzoek kan indienen voor tegemoetkoming in de planschade.

Over de verdere planuitwerking in de vorm van een Stedenbouwkundig Plan wordt de omgeving van het plangebied – waaronder de bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal – te zijner tijd geïnformeerd.

3.2 Geen onderbouwing van nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg.

3.2.1 Zienswijze over dit onderwerp

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is.
Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunt(en).

De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de Hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld.
Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend overbodig, omdat er reeds oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuurhistorisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3.2.2 Reactie op dit onderwerp

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) is de Merwedekanaalzone, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, aangewezen als een van de belangrijkste gebieden om binnenstedelijk de groei van de stad te faciliteren. Utrecht groeit en de gemeente Utrecht wil die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daaraan moeten bijdragen zijn

onder andere het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, wordt gezien als een kans. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad stedelijke productiedoelstellingen in mindere mate als uitgangspunt te nemen.
In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017) is dit nader uitgewerkt. Het bouwen in hogere dichtheid en in de vorm van hoogte accenten levert een belangrijke bijdrage aan het realiseren van het programma – zowel in omvang als in woningtype – en biedt de mogelijkheid om tegelijkertijd voldoende openbare ruimte te creëren. Het is een misverstand dat hoogteaccenten uitsluitend aanvaardbaar zouden zijn om reden van een cultuurhistorische verwijzing. Het draagt ook bij aan een gevarieerd bebouwingbeeld.
In het voorliggend bestemmingsplan zijn de villa Jongerius en de schoorstenen opgenomen. Beiden hebben hun eigen cultuurhistorische waarde. Deze blijft behouden. Het behouden of realiseren van zichtlijnen naar deze monumentale bebouwing is niet een van de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Juist het toevoegen van nieuwe bebouwing langs het kanaal leidt er toe dat de cultuurhistorische waarde wordt versterkt.
Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven past de nieuwbouw met hoogteaccenten in de gemeentelijke Hoogbouwvisie en het eerder vastgestelde SPvE. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de 'Centrale Zone'. De basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst. Een van die zoekgebieden is de Merwedekanaalzone. Het principe van de hoogbouwvisie is nader vertaald in het eerder vastgestelde SPvE voor het Defensieterrein en vertaald in voorliggend bestemmingsplan.

3.3 Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC.

3.3.1 Zienswijze over dit onderwerp

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 "Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan", wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: "Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument."
Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen doet naar de mening van indieners afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.
Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

3.3.2 Reactie op dit onderwerp

Verwezen wordt naar de reactie hierboven.
De schoorstenen en het Jongeriuscomplex zijn beschermd als (gemeentelijk) monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen en de villa verminderd inderdaad door

de nieuwbouw en de hoogte-accenten. De monumenten blijven echter van verschillende kanten goed zichtbaar. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de monumenten onvermijdelijk. Behoud van de monumenten is echter wel gegarandeerd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt een wijziging aangebracht zoals in hoofdstuk 2 aangegeven.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 2 (nummer 9)

1. In het bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein (ontwerp)" wordt gesproken over mogelijke gebouwen met hoogte-accenten tot 35 meter (aan de kanaalzijde) respectievelijk 70 meter (aan de Overste den Oudenlaan en Doctor M.A. Tellegenlaan). Indiener maakt bezwaar tegen het bouwen van dergelijke hoge gebouwen. Hiervoor hebben wij onderstaande argumenten:

   Te veel schaduw in de directe omgeving
   De in het plan genoemde hoge gebouwen neemt te veel zon in de directe omgeving weg. Zo zullen vele appartementen en de bijbehorende terrassen in de Dichterswijk welke zijn gelegen aan het Merwedekanaal een groot deel van het jaar vanaf de namiddag tot aan het einde van de avond in de schaduw komen te staan van deze hoge gebouwen. Hiermee zouden wij en ook veel buurtbewoners worden gedupeerd.
   Dit blijkt ook uit de in het bestemmingsplan opgenomen bezonningsstudie. Deze bijlage is echter ook nog eens onvolledig: juist op belangrijke momenten, bijvoorbeeld om 20.00 uur op 21 juni en om 18.00 uur op 21 september ontbreken de gegevens zodat er geen volledige en goede besluitvorming kan plaatsvinden.

Reactie
Verwezen wordt naar de reactie in hoofdstuk 3. In de bezonningsstudie is de bebouwing van 70 meter – in de vorm van een accent – ook beschouwd.

2. De hoogte-accenten zijn niet passend in de omgeving. Enerzijds zou hiermee het zicht op de nabijgelegen monumentale schoorstenen van 35 meter hoog ernstig worden belemmerd. Anderzijds zouden de gebouwen daarmee veel hoger worden dan andere gebouwen in de directe omgeving en daarmee niet passend zijn. Zo zijn de nabijgelegen appartementencomplexen in de Dichterswijk, direct aan de overzijde van het Merwedekanaal, maximaal 6 bouwlagen (ofwel circa 20 meter) hoog.

Reactie
Verwezen wordt naar de reactie in hoofdstuk 3. De basisbouwhoogte in het plangebied varieert van 14 meter (zijde Merwedekanaalzone) tot 26 meter (zijde Overste den Oudenlaan). In aanvulling daarop worden hoogteaccenten mogelijk gemaakt.

3. Verzocht wordt om rekening te houden met bovengenoemde punten. Ook draagt indiener een mogelijke oplossingsrichting aan waarmee naar verwachting grotendeels tegemoet wordt gekomen aan bovengenoemde bezwaren:
   het verlagen van de maximale hoogte van gebouwen aan de kanaalzijde van 35 naar maximaal 28 meter (ofwel 8 bouwlagen zijnde 2x de basishoogte van 4 bouwlagen);
   deze hoge gebouwen aan de kanaalzijde tenminste 35 in plaats van 29 meter uit het kanaal te bouwen; het verlagen van de maximale hoogte van gebouwen aan de Overste den Oudenlaan en Dr. M.A. Tellegenlaan naar 56 meter (ofwel 16 bouwlagen zijnde 2x de basishoogte van 8 bouwlagen); de in het bestemmingsplan opgenomen bezonningstudie uit te breiden.

Reactie
Verwezen wordt naar de reactie in hoofdstuk 3. Gelet op de verdichtingsopgave en de inpasbaarheid van het plan zijn wij van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt een wijziging aangebracht zoals in hoofdstuk 2 aangegeven.

Zienswijze 3 (nummer 31)

1. Indiener uit zijn zorgen in relatie tot de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen maximale bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter. Indiener is woonachtig in de Dichterswijk. Bij de plannen ontbreekt een studie naar de visuele hinder voor woningen in de woonwijk aan de Veilinghaven/ Parkhaven, gelegen aan de overkant van het Merwedekanaal. Gezien de hoogte van de schoorstenen van de hulpwarmtecentrale van Eneco (geschat op 35 meter?) en de zichtbaarheid van deze schoorstenen vanaf het balkon en vanuit het appartement van de indiener op de 2de etage (woonlaag 3 van 4), is de indiener bezorgd dat de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter ertoe zullen leiden dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorgenomen gebouwen op het Defensieterrein, zichtbaar zullen zijn vanuit mijn appartement. Dit zal leiden tot afname van het vrije uitzicht en insluiting van mijn woonomgeving en derhalve tot afname van mijn woongenot.
   Indiener verzoekt dringend een studie te verrichten naar de impact van deze bouwhoogten vanuit verschillende zichtpunten vanuit de woonwijk Parkhaven, waaronder vanuit het appartement van de indiener, door middel van visualisaties van de in het bestemmingsplan voorziene situatie.
   Bij de plannen is wel een onderzoek naar slagschaduw verricht (bijlage 13 Bezonningsstudie Defensieterrein), maar visuele hinder is niet inzichtelijk gemaakt.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3. Met het realiseren van een hoogstedelijk woonmilieu is het onvermijdelijk dat de omgeving verandert en daarmee het uitzicht op het voormalige defensieterrein.

2. Uit bijlage 13 Bezonningsstudie Defensieterrein komt naar voren dat bij lage zonnestand de voorziene bebouwing op het Defensieterrein een flinke slagschaduw weergeeft op de woonomgeving van indiener. Ook dit zal leiden tot een afname van het woongenot. Tevens vanuit deze optiek heeft indiener bezwaar tegen de maximale bouwhoogten zoals opgenomen in het voorliggen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt een wijziging aangebracht zoals in hoofdstuk 2 aangegeven.

Zienswijze 4 (nummer 32)

1. Indiener waardeert juist het groene karakter, dat deelgebied 4 gaat krijgen. Zo is in het bestemminsplan een brede groenstrook voorzien aan de kanaalzijde. De bestaande bomen blijven gelukkig staan en er komt in deelgebied 4 extra groen. Open plekken aan de kanaalkant zorgen ervoor dat de woningen in het midden ook zicht houden op het kanaal en het groen. Uitstekend.
   Als er vervolgens één of meer betonnen kolossen van maximaal 35 meter worden gebouwd zal het effect, dat al dat groen brengt, voor een belangrijk deel teniet gedaan worden. Beton zal dan met het groen om voorrang strijden, terwijl het juist de bedoeling moet zijn dat het groene karakter van de nieuwe wijk de boventoon voert. Met hoogteaccenten van maximaal 35 meter gaat dat niet lukken.
   Verder heeft indiener op de informatieavond van 30 augustus 2017 begrepen dat er aan de zijde van het kanaal ruimten worden opengelaten om woningen in het midden van deelgebied 4 zicht te laten houden op het kanaal. Dat is op zich een sympathieke gedachte. In het licht daarvan bezien is het dan wel vreemd dat het uitzicht van de huidige bewoners aan de andere zijde van het kanaal belemmerd gaat worden door de hoogteaccenten. Ook die bewoners hebben graag een fatsoenlijk uitzicht, waarbij het groen de overhand moet hebben.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3. De bebouwing op het voormalige defensieterrein leidt tot een ander uitzicht dan in de huidige situatie en de situatie zoals die - met de bedrijfsgebouwen - aanwezig is geweest in het verleden. Het belang van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is echter groot. Voor de motivering wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij komt dat de ontwikkeling van het gebied geen nieuw gegeven is. Al in 2005 is besloten tot ontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot hoogstedelijk gebied.
De kortste afstand tot de woningen in Dichterswijk bedraagt tenminste 90 meter. Dat is in stedelijk gebied een alleszins aanvaardbare afstand. Naar de mening van de gemeente is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 5 (nummer 33)

1. In de beleving van indiener heeft Utrecht, via een burgerraadpleging een aantal jaren geleden, zich expliciet uitgesproken voor een - groene, leefbare, laagbouw variant, (variant B). Nu, een aantal jaren later, wordt er met geen woord meer verwezen naar deze burgerraadpleging terwijl over bouwtrajecten 10-tallen jaren heen gaan en de burgerraadpleging een duurzame keuze behoort te zijn. Indiener heeft het gevoel dat sluipenderwijs de variant B weer wordt verlaten en dat de raad niet bij de principiële keuze van de burgerraadpleging blijft. Waarom is de raad zo gecharmeerd op het bouwen in de hoogte als de meerderheid van de inwoners in een volksraadpleging aangeven dit niet wenselijk te vinden?
   Uit eigen ervaring is indiener tot de conclusie gekomen dat de leefbaarheid bij 4 woonlagen (elkaar kennen, aanspreken, veelzijdige samenstelling) werkt. Het eenzijdig bouwen en de hoogte in stapelen van studio's (<70 m2) is geen leefbare duurzame omgeving creëren. Het idee van indiener is dat burgers duurzaam zouden moeten kunnen blijven wonen als ze in een volgende levensfase komen (bijvoorbeeld opgroeiende kinderen), dus zou de gemeente veel meer kunnen bouwen met 3 slaapkamers (100m2) in Utrecht in plaats van burgers dwingen te verhuizen naar randgemeenten zodra er gezinsuitbreiding plaatsvindt.

Reactie
Onduidelijk is welke burgerraadpleging wordt bedoeld. In het SPvE wordt duidelijk als uitgangspunt gesteld dat er voor diverse doelgroepen (gezinnen, senioren, starters etc) gebouwd moet worden. Tevens is uitgangspunt dat het een groene en gezonde wijk moet worden. Het bestemmingsplan maakt de bouw van een grote variantie aan marktconforme woningen mogelijk in een groene setting langs het kanaal.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 6 (nummer 42, 45, 51)

1. Het aantal woningen is zonder nadere motivering verhoogd naar 600 (was 450 tot 500). Het aantal eengezinswoningen is gewijzigd van 250 naar 200. Dit zijn substantiële wijzigingen waardoor de inspraakprocedure inzake het SPVE een schijnexercitie is geworden. In de optiek van de indiener is hierdoor geen sprake geweest van een zorgvuldige voorbereiding en zijn de wijzigingen onvoldoende gemotiveerd.

Reactie
Het SPvE voorzag in een programma van maximaal 550 woningen. Inspelend op de ambitie om in de Merwedekanaalzone te verdichten, wordt in het ontwerpbestemmingsplan Defensieterrein het aantal van 600 woningen opgenomen. Het gaat hier om een geringe afwijking van 10%. Gelet op de ambitie om van de Merwedekanaalzone een stedelijk gebied te maken, hebben wij met inachtneming van de kaders uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone de mogelijkheden gezien om het aantal woningen in het bestemmingsplan te verhogen naar 600 woningen. Dit aantal ligt 50 woningen boven de ambities uit het SPvE. In deelgebied 4 zijn daarnaast al 167 appartementen in het plan Wilhelminawerf voorzien. Op basis van de huidige plannen geldt voor deelgebied 4 in een gemiddelde van 95 woningen per hectare. Dit sluit aan bij de visie Merwedekanaalzone (100 woningen per hectare).
Het participatietraject is geen schijnexercitie geworden. Van een SPvE kan gemotiveerd worden afgeweken. Het bestemmingsplan met 600 woningen heeft in ontwerp ter inzage gelegen zodat zienswijzen konden worden ingediend, ook over het hogere aantal woningen. In de afweging daarvan wordt aan de consistentie met de totale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone een groter belang toegekend.

2. Het gebied ter plaatse van de woning van indiener heeft de globale bestemming “Woongebied”.
   In de voorschriften is alleen het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd.
   In paragraaf 3.1 van de toelichting (laatste alinea) staat vermeld dat de woning moet worden verworven en gesloopt. Op basis van het huidige plan kan deze conclusie echter niet worden getrokken. Op grond van het huidige plan kan de woning ook gehandhaafd blijven. Indiener heeft grote bezwaren tegen het feit dat het bestemmingsplan geen enkele rechtszekerheid biedt.
   In artikel 6.3. van de voorschriften is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.
   In de toelichting staat echter in paragraaf 7.3.1. het volgende vermeld:
   Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van junctiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.
   Wanneer het vooraf duidelijk is dat het gebied aanleiding geeft om nadere eisen te stellen, dan is de keuze voor een bevoegdheid om nadere eisen te stellen niet te volgen. Het lijkt indiener noodzakelijk dat de nadere eisen op de plankaart en in de voorschriften worden uitgewerkt.

Reactie
In lijn met het collegeprogramma is gekozen voor een globaal bestemmingsplan met ruimte voor uitwerking. Deze uitwerking vindt plaats in het op te stellen Stedenbouwkundig Plan.

Zoals in de toelichting aangegeven is om verschillende redenen gekozen voor het vastleggen van een minimale en een maximale bouwhoogte ter plaatse van de bedrijfswoningen. Nu het bestemmingsplan globaal van aard is zal – indien niet tot minnelijke verwerving kan worden gekomen – de onteigening worden ingezet op basis van een nog op te stellen verkavelingsplan (als onderdeel van bijvoorbeeld het op te stellen Stedenbouwkundig Plan). In het kader van de verwerving wordt reeds overleg gevoerd met de eigenaren van de bedrijfswoningen.

Van rechtsonzekerheid is geen sprake. Zowel toelichting als regels geven aan wat de bedoeling is van dit deel van het plangebied dat onderdeel uitmaakt van de integrale ontwikkeling van het plangebied. Niet wordt ingezien op welke wijze de nadere eisenregeling onzekerheid geeft. Het karakter van de regeling is in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan uitgebreid toegelicht.

3. Inpassing van huidige woning dan wel inpassing van kavel voor vervangende huisvesting. Graag zou indiener zien dat de woning wordt ingepast dan wel dat er binnen het plangebied een bouwkavel wordt opgenomen waar indiener een vervangende woning kunnen terugbouwen. De noodzaak om binnen het plangebied een vervangende kavel te realiseren is groot omdat het op dit moment volstrekt onmogelijk is om aan de rand van het centrum een vergelijkbare woning terug te kopen.

Reactie
Een inpassing van de huidige bedrijfswoning als woning dan wel een bouwkavel voor één woning is in de plannen voor het voormalige Defensieterrein niet voorzien.

4. Handhaving kantorencomplex Mitros
   Het is niet duidelijk waarom het kantorencomplex van Mitros wel wordt gehandhaafd en de woning van indiener moet wijken voor andere woningen. Naar de mening van indiener is hier sprake van een combinatie van willekeur en eigendomsplanologie. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening lijkt het ons dat er een integraal plan moet worden opgesteld waarin ook het kantorencomplex van Mitros wordt betrokken. Wanneer het Mitros complex wordt gehandhaafd, zien wij niet de noodzaak dat onze woning dient te verdwijnen.

Reactie
De bedrijfswoningen maakten voorheen onderdeel uit van het defensiecomplex. Gelet op de doelstellingen van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (hoogstedelijk gebied) zijn de voormalige bedrijfswoningen in het bestemmingsplan betrokken. Ter plaatse van de bedrijfswoningen is een doorlopende bebouwingswand beoogt met een nieuwe stedelijke allure, langs de route Europalaan-Overste den Oudenlaan – als belangrijke stadsentree vanaf de A12. De kleinschalige bebouwing die aanwezig is (2 laagse bedrijfswoningen) past niet in het gewenste hoogstedelijke karakter dat ter plaatse is beoogd. Daarbij wordt in de visie op de Merwedekanaalzone onderscheid gemaakt tussen een meer luwe kanaalzijde en een hoogstedelijke zijde aan de Europalaan-Overste den Oudenlaan. Aan de Overste den Oudenlaan is een bouwhoogte van minimaal 4 a 5-maximaal tot 8 lagen voorgesteld. De hogere en meer gesloten bebouwing aan de Overste den Oudenlaan zorgt er voor dat er aan de achterzijde een meer geluidsluwe wijk kan ontstaan. De percelen maken ook integraal onderdeel uit van het op te stellen SP.

Het gebouw van Mitros is met het huidige volume en bouwhoogte van een andere orde. Niet uitgesloten is dat ook dit perceel in de toekomst wordt herontwikkeld als onderdeel van de Merwedekanaalzone.

5. Economische uitvoerbaarheid
   De economische uitvoerbaarheid is zeer beknopt omschreven in paragraaf 6.1 van de toelichting. In de toelichting wordt echter uitsluitend ingegaan op de grondexploitatie. In het SPVE staat echter vermeld dat het defensieterrein wordt ontwikkeld door BPD/ASR op grond van een bouwclaimovereenkomst uit 1998. Het feit dat de gemeente een kostendekkende

grondexploitatie heeft, betekent nog niet dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Het is niet duidelijk of BPD/ASR in staat zijn om de plannen uit te voeren. Bovendien kan indiener niet beoordelen of wij eventueel zelf ons perceel kunnen ontwikkelen. Hiervoor is allereerst een verder uitgewerkt plan noodzakelijk maar is het ook noodzakelijk dat er een exploitatieplan wordt opgesteld. Aangezien er geen exploitatieplan is opgesteld, biedt het bestemmingsplan voor ons onvoldoende rechtszekerheid. Verzocht wordt om alsnog een exploitatieplan vast te stellen.

Reactie
De tekst van paragraaf 6.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt. Met de vaststelling van de grondexploitatie door de gemeenteraad met achterliggende financiële reserves, is de economische uitvoerbaarheid van het project geborgd. Het hanteren van marktconforme condities bij de uitgifte van gronden garandeert de uitvoerbaarheid bij wijzigende (economische) omstandigheden. De conclusie dat sprake is van een uitvoerbaar plan blijft gehandhaafd. Voor het vaststellen van een exploitatieplan bestaat geen aanleiding, nu kosten van de ontwikkeling anderszins verzekerd zijn.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht zoals aangegeven in hoofdstuk 2.

Zienswijze 7 (nummer 43)

1. Het is onvoldoende duidelijk of bestaande activiteiten van Eneco op deze locatie binnen de planperiode wel beëindigd worden; wegbestemmen wordt door indiener te voorbarig geacht. De huidige bedrijfsvoering van Eneco ter plaatse in de vorm van de bestaande HWC is een bedrijfsactiviteit van milieucategorie 5.1 conform de VNG-systematiek van Bedrijven en Milieuzonering (categorie "Elektriciteitsproductiebedrijf, oliegestookt, met een thermisch vermogen > 75 MWth). Bovendien is sprake van een geluidzoneringsplichtige inrichting in het kader van de Wet geluidhinder.
   Eneco stelt zich op het standpunt dat de planvorming rondom de uitplaatsing van activiteiten nog niet voldoende concreet is om tot wegbestemmen over te gaan. Uitgangspunt van "goede ruimtelijke ordening" is immers dat ontwikkelingen met redelijke zekerheid binnen de planhorizon van 10 jaar plaats zullen vinden meegenomen worden, terwijl die redelijke zekerheid ontbreekt.

Reactie
Met het onder het overgangsrecht brengen van het terrein wordt tot uitdrukking gebracht dat het bestemmingsplan is gericht op verandering. Het gaat daarbij om het afbouwen van de functie HWC naar een WOS. Met de inmiddels bereikte overeenstemming tussen Eneco en de gemeente over het gefaseerd afbouwen van de functie is er ook zicht op het beëindigen van de huidige bedrijfssituatie binnen de planperiode van 20 jaar. Van belang is om te benadrukken dat op grond van het overgangsrecht uitgeoefend gebruik (waaronder begrepen bouwwerken) niet op enig moment door de gebruiker zelf behoeft te worden beëindigd. De vrees van Eneco dat het onder het overgangsrecht brengen van haar gebruik impliceert dat dat gebruik binnen een bepaalde termijn door haar zelf moet worden beëindigd, is juridisch zonder grond.

2. De toekomstige activiteiten van Eneco op de locatie passen niet in de bestemmingsomschrijving/ milieucategorie die aan de gronden toegekend worden. Indien de huidige activiteiten van Eneco binnen de planperiode wel beëindigd worden, zullen niet alle bedrijfsactiviteiten ter plaatse stoppen. Uiteraard dient de opgenomen bedrijfsbestemming passend te zijn voor de toekomstige bedrijfsactiviteiten.
   De activiteiten zullen ten minste bestaan uit een warmteoverdrachtstation (WOS) met bijbehorende installaties zoals circulatiepompen. Hoewel deze bedrijfsactiviteit niet specifiek benoemd is in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering, kan aansluiting gezocht worden

bij de min of meer vergelijkbare activiteit "Waterdistributiebedrijven met pompvermogen tussen 1 en 15 MW". Deze activiteit is gecategoriseerd als activiteit van milieucategorie 3.2.
Het ontwerpbestemmingsplan staat slechts bedrijvigheid toe tot en met categorie B2 zoals omschreven in de "Lijst van Bedrijven functiemenging". Uit een nadere analyse van deze lijst blijkt dat uitsluitend bedrijvigheid met een milieucategorie tot en met 3.1 is toegestaan. Hiermee worden de toekomstige activiteiten van Eneco ter plaatse dus in feite niet toegestaan, hetgeen uiteraard onwenselijk is en in strijd met de beginselen van goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Uitgangspunt voor de nieuwe bestemming van het terrein is dat deze geen – nieuwe – belemmeringen mag opwerpen voor de toekomstige woonfunctie. Voor het bestemmingsplan is daarom – en gelet op de wens om deze functies te mengen met de naastgelegen woonfuncties – gebruik gemaakt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten – functiemenging. Uit de overgelegde informatie van Eneco blijkt dat het pompvermogen mogelijk circa 15 MW bedraagt. Artikel 3.5 van de regels biedt de mogelijkheid om niet in de lijst genoemde bedrijfsactiviteiten dan wel zwaardere bedrijfsactiviteiten toe te laten voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Nader onderzoek (Peutz, Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving van hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco te Utrecht, Consequenties ombouw HWC tot WOS, d.d. 10 oktober 2017) toont aan dat met het treffen van maatregelen aan de WOS voldaan kan worden aan de normstelling ter plaatse van de nieuwe woningen. Hiermee kan worden geconcludeerd dat de beoogde nieuwe functie (WOS) past binnen de regels van het bestemmingsplan.
Voor de goede orde wordt aan artikel 3.5 toegevoegd dat bij toepassing van dit artikel, aangetoond dient te worden dat op de nieuwe woningen het langtijdgemiddelde geluidniveau van de WOS niet hoger zal zijn dan 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode.

3. Een deel van de gronden van Eneco wordt bestemd als woongebied. Het ontwerpbestemmingsplan kent aan een deel van de gronden van Eneco de bestemming woongebied toe. Ter plaatse liggen bovengrondse leidingen, die in de toekomst daar ook blijven liggen en onderdeel uit maken van de inrichting. Eneco herkent zich niet in de in de toelichting bij het bestemmingsplan geschetste situatie dat de leidingen op die locatie ondergronds worden gebracht, in die zin dat hierover geen voldoende concrete afspraken zijn gemaakt met de gemeente.
   Eneco is het niet eens met het zonder afdoende overleg anders bestemmen van haar gronden dan ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten. Naar de mening van Eneco dienen deze gronden de bestemming Bedrijf te hebben, omdat evident is dat de leidingen ter plaatse onderdeel uit (blijven) maken van de inrichting en woningbouw aldaar (dan) niet mogelijk is.
   Bovendien betreft de bestaande inrichting een zoneringsplichtige inrichting, die conform de Wet geluidhinder in zijn geheel op een gezoneerd industrieterrein dient te liggen. Door een deel van het bedrijf te bestemmen als Woongebied en daarmee te onttrekken aan het gezoneerde industrieterrein, ontstaat strijd met de Wet geluidhinder.

Reactie
Met het toekennen van een woonbestemming op de gronden van Eneco wordt tot uitdrukking gebracht dat het bestemmingsplan is gericht op verandering. Het betreft de gronden waar leidingen aanwezig zijn. Om aan de zienswijze tegemoet te komen is het bestemmingsplan zodanig aangepast dat de gronden van Eneco ter plaatse van de leidingen een bedrijfsbestemming hebben gekregen. Vanwege de gewenste transitie van deze gronden ten behoeve van woningbouw is door de raad een delegatiebesluit genomen om de bedrijfsbestemming om te zetten naar een woonbestemming (wijzigingsbevoegdheid). De gemeente is met Eneco in overleg over omlegging van de bovengrondse stadsverwarmingsleidingen.

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt het geluidgezoneerde terrein omgezet naar een reguliere bedrijfsbestemming en een woonbestemming. De geluidzone, op grond van de Wet

geluidhinder, blijft impliciet wel van toepassing zolang de HWC nog in functie is. Omdat voor dit terreindeel geen geluidszone van toepassing is of blijft, moeten waarborgen voor de woonkwaliteit in het bestemmingsplan worden opgenomen voor de periode dat de HWC nog in bedrijf is. Daarom is in artikel 6 van de regels van het bestemmingsplan een bepaling toegevoegd die ertoe strekt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) is op de gevels van nieuwe woningen en waarbij dient te worden voorzien in een geluidluwe gevel.

4. De toegangsweg naar Eneco wordt bestemd als Groen, zonder passende bestemmingsomschrijving gebruik als ontsluitingsweg voor Eneco. Het terrein van Eneco wordt ontsloten via de Kanaalweg. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de Kanaalweg en omliggende gronden als Groen bestemd. De beoogde bestemmingsregeling lijkt evenwel geen ruimte meer te bieden voor dit gebruik van de Kanaalweg en daarmee de ontsluiting van Eneco onmogelijk te maken. Mocht de gemeente van mening zijn dat de functie van "onderhoudspad" een goede ontsluiting van Eneco mogelijk maakt, dan wordt verzocht om het begrip onderhoudspad nader te definiëren in het bestemmingsplan. Anders kan een uitzondering als ook voor de villa Jongerius worden gemaakt.

Reactie
Binnen de bestemming Groen zijn onderhoudpaden toegestaan. De term onderhoudspad is naar onze mening voldoende helder. Voor alle duidelijkheid is de toelichting van het bestemmingsplan hierop verduidelijkt in paragraaf 7.5. Bij vaststelling wordt het plangebied overigens iets aangepast waardoor de specifieke regeling voor het Jongeriuscomplex – waar indiener naar verwijst – vervalt.

5. Milieubelasting naar de omgeving is onvoldoende onderzocht. De HWC kent een belangrijke rol in de warmtevoorziening van de stad Utrecht. Hiertoe worden enkele keren per jaar de oliegestookte ketels ingeschakeld, teneinde voldoende warmte te leveren. Deze inzet van ketels leidt gedurende een beperkt aantal uren per jaar tot een uitstoot van luchtverontreinigende stoffen naar de omgeving.
   Nu beoogd wordt om woningbouw in de directe nabijheid van de HWC te realiseren, dient naar de mening van Eneco onderbouwd te worden of sprake is van een verenigbare combinatie van functies in relatie tot de geur en luchtkwaliteitsaspecten. Verwacht mag immers worden dat toekomstige bewoners in enige mate overlast zullen ervaren bij het opstarten van deze ketels. In het bestemmingsplan ontbreekt een dergelijk onderbouwing.

Reactie
Reeds bij de planvorming Kanaalweg 59 is door adviesbureau Aveco de Bondt (Bedrijven en milieuzonering Kanaalweg 59, 2013) een notitie opgesteld in het kader van Bedrijven en milieuzonering. Daarin wordt de conclusie getrokken dat er vanuit de relevante milieuaspecten geen belemmeringen zijn voor het realiseren van woningbouw op korte afstand van de centrale. Diezelfde conclusie wordt in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan getrokken. Daarbij komt dat het gebruik van de HWC wordt afgebouwd.

In aanvulling wordt opgemerkt dat voor wat betreft het aspect geluid hogere waarden zijn vastgesteld, en binnen de zone laagfrequent geluid woonbebouwing pas mogelijk is nadat de bron van dit geluid (HWC) niet langer in functie is.

6. De regels van het bestemmingsplan beogen -in combinatie met een hogere waarden besluit- de combinatie van functies in het plangebied goed te borgen voor wat betreft het aspect geluid. Eneco onderschrijft het belang van een goede borging van de geluidaspecten en onderschrijft in dat kader ook de meerwaarde van de opgenomen milieuzone in verband met laagfrequent geluid. In het belang van juridisch houdbare regels stelt Eneco wel voor om artikel 13.3 duidelijker te formuleren en de concrete bron of bronnen te benoemen.
   Bovendien is bij het vaststellen van de milieuzone (beperkingengebied) uitgegaan van een laag ambitieniveau: uitgegaan is van streefwaarden ten aanzien van laagfrequent geluid op basis van de Vercammen-curve. In voorliggende situatie (nieuwbouw) ligt het voor de hand uit te gaan van

strengere waarden, teneinde nieuwe bewoners meer bescherming te bieden tegen geluidhinder. De belemmeringscontour zal dan op grotere afstand van de huidige HWC komen te liggen en daarmee zal het gebied waarop niet gebouwd mag worden groter zijn.
Opgemerkt wordt voorts nog dat de gemeente Utrecht vanuit de ambitie voor gezonde verstedelijking streeft naar hogere waarden die minimaal 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde liggen. In voorliggende situatie worden echter hogere waarden verleend van 55 dB(A), derhalve de maximale ontheffingswaarde. Een overweging over de ambities voor gezonde verstedelijking ontbreekt.

Reactie
Artikel 13.3 wordt aangevuld met het noemen van de bron (HWC) om onduidelijkheid hierover te voorkomen.
Voor wat betreft de gebruikte Vercammen-curve wordt opgemerkt dat de gebruikte streefwaarden voldoende bescherming bieden. Daarbij komt dat het hier gaat om een tijdelijke en incidenteel gebruikte geluidbron. Opgemerkt wordt dat inmiddels met Eneco overeenstemming bereikt over het afbouwen van de functie HWC.

Ten aanzien van de ambitiewaarde wordt opgemerkt dat de genoemde ambitie op basis van het gemeentelijk beleid geldt voor wegverkeerslawaai en niet voor industrielawaai. Reden hiervoor is dat de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai veel hoger is dan voor industrielawaai. Een norm van 55dB voor industrielawaai is aanvaardbaar.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in hoofdstuk 2 is aangegeven.

Zienswijze 8 (nummer 46)

1. Het ontwerp bestemmingsplan houdt naar de mening van de indiener geen rekening met omwonenden op het gebied van uitzicht. Impliciet wordt er geconcludeerd dat vrij uitzicht geen afweging is voor de kwaliteit van de leefomgeving.
   Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 en de reactie bij zienswijze 4. Indien men van menig is dat planschade geleden wordt als gevolg van dit bestemmingsplan kan men na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in de schade indienen bij het college van burgemeester en wethouders.

2. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door inkijk als gevolg van hoogbouw.
   Het ontwerp bestemmingsplan houdt geen rekening met bewoners en omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg met betrekking tot privacy. Door op korte afstand hoogbouw tegenover woningen van indiener te plaatsen, die juist vanwege hun unieke ligging en vrije uitzicht en ontbreken van inkijk zijn gekocht, wordt planschade voorzien. Impliciet wordt geconcludeerd dat privacy geen afweging is voor bewoners en omwonenden.
   Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor omwonenden door inkijk vanuit nabije hoogbouw langs het Merwede zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Reactie
De afstand tussen de dichtst bijgelegen woonbebouwing in Dichterswijk en de toekomstige bebouwing in het plangebied bedraagt circa 90 meter. In hoog stedelijk gebied is dat een alleszins aanvaardbare afstand waarbij van verlies van privacy geen sprake is. Voor het aspect planschade wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.

3. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door wind; het ontwerp bestemmingsplan houdt geen rekening met bewoners en omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg met betrekking tot wind als gevolg van hoogbouw. Impliciet wordt geconcludeerd dat wind als gevolg van hoogbouw geen afweging is voor bewoners, omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg. Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor bewoners, omwonenden en recreanten van hoogbouw langs het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op een onaantrekkelijk groenvoorziening is hoog.

Reactie
In de hoogbouwvisie van de gemeente Utrecht (2005) staat onder meer vermeld dat voor gebouwen hoger dan 30 meter bij de bouwplantoetsing extra aandacht moet worden besteed aan specifieke hoogbouweffecten, waaronder wind. Effecten van wind bij bebouwing is afhankelijk van de exacte situering en het gebouwontwerp. De gemeente zal dan ook zonder meer bij een concrete planontwikkeling bij de ontwikkelaar vragen om een windklimaatonderzoek conform de NEN 8100. Ook in het kader van het op te stellen Stedenbouwkundig Plan zal een windhinderonderzoek uitgevoerd worden om vroegtijdig aandachtspunten in beeld te hebben.
Op basis van expert judgement (Peutz) kan worden gesteld stelt dat afhankelijk van de vormgeving en positie van hoogteaccenten plaatselijk een verhoging van de windsnelheden kunnen optreden. Mogelijke windhinder zal zich met name in de buurt van hoogteaccenten manifesteren. Voor zover de hoogteaccenten goed gesitueerd worden in relatie tot de lagere bebouwing zijn de windeffecten beperkt en is – in termen van windhinder – maximaal een beoordeling 'matig' te verwachten.
Op grotere afstand, zoals bij de appartementen in Dichterswijk treedt ook een afschermend effect op door de nieuwe bebouwing, waardoor in essentie geen hoge waarden optreden en zelfs een verbetering van het windklimaat mogelijk is ten opzichte van de bestaande situatie.
Overigens is aan artikel 6 van de regels een bepaling toegevoegd die het een initiatiefnemer verplicht om een windhinderstudie te overleggen op het moment dat een omgevingsvergunning wordt aangevraagd die voorziet in een bouwhoogte van 30 meter of meer. Daarnaast biedt ook de regeling in artikel 6.3 van de regels van het bestemmingsplan mogelijkheden om ten gunste van een aanvaardbaar windklimaat nadere eisen te stellen aan de (situering van) gebouwen. Een windklimaat met de kwalificatie 'gevaarlijk' dient in beginsel te worden voorkomen.

4. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door overbelasting van voorzieningen
   Het ontwerp bestemmingsplan geeft onvoldoende groenvoorzieningen voor het hoge aantal (600) geplande woningen. De druk op groenvoorzieningen in de omgeving, in het bijzonder het aan onze woning grenzende parkje aan de kop van Rolderdiephof, is hoog. Impliciet wordt geconcludeerd dat dit geen afweging is voor bewoners, omwonenden en recreanten.
   Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor bewoners, omwonenden en recreanten van een te hoog aantal woningen in het plangebied zonder voldoende eigen (groen)voorzieningen zijn juist erg groot. Het risico op planschade is hoog.

Reactie
Het bestemmingsplan voorziet in een ruime groenbestemming langs het Merwedekanaal met een breedte van 29 meter. Ook in de nieuwe woonwijk zelf is ruimte voor groen. De in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen ambities voor groen, gezondheid en duurzaamheid worden verder uitgewerkt in het nog op te stellen Stedenbouwkundig Plan voor het gebied.
Voor het aspect planschade wordt verwezen naar punt 1.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 9 (nummer 50)

1. De Utrechtse roeiverenigingen houden de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal nauwlettend inde gaten en wij hebben veel contact met gemeente, ontwikkelaars en andere gebruikers om bij al deze ontwikkelingen en voornemens daartoe, voldoende oog te houden voor de belangen van de huidige gebruikers.
   Er zitten in het ontwerpbestemmingsplan op voorhand geen elementen waarbij de belangen van de roeiverenigingen worden geschaad. Met uitzondering natuurlijk van de geambieerde brug over het kanaal. Besluitvorming hierover wordt echter op een later moment en afzonderlijk ter hand genomen. U begrijpt dat wij als roeiverenigingen daar graag nauw bij betrokken worden.
   De ligging van de brug in een bocht en na een voorgenomen nieuwe havenuitgang, is zeer ongelukkig en zorgt voor uiterst onoverzichtelijke situatie op deze plek van het kanaal. We zien liever dat de plannen voor de brug worden geschrapt.
   In paragraaf 4.2.1. en paragraf 5.15 van het ontwerpbestemmingsplan krijgen bewegen, spelen, recreëren en ontmoeten een speciale plek in de groene zone langs het kanaal. De Kanaalweg wordt autovrij en het is de wens om de Vleutense wetering weer terug te brengen. In deze zone bewegen ook de coaches van onze roeiploegen zich. Zij fietsen met de trainende ploegen mee over de Kanaalweg. Wij zien graag dat sporten, spelen, ontmoeten en recreëren hier op een prettige en veilige manier samen gaan. Dit betekent dat we met elkaar goed moeten kijken hoe de ruimte zodanig in te richten dat dit gerealiseerd kan worden. Wij verzoeken u om de planmakers en ontwerpers de opdracht te geven om de roeiverenigingen vroegtijdig en nauw te betrekken in de verdere planvorming en uitwerking van de groene zone langs het Merwedekanaal.

Reactie
De gemeente betrekt de verenigingen bij de verdere uitwerking van het groen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 10 (nummer 52, 53)

1. Sinds de vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van eisen voormalig defensieterrein Merwedekanaalzone 4 (april 2016) is het aantal te bouwen woningen van 400-550 opgerekt naar 600 en denkt de gemeente dit te kunnen doen zonder verdere vertraging, maar zij onderbouwd dit niet. Saillant detail is dat in de raadbrief wordt gesproken van 450-550. De dichtheid gaat gemiddeld 95 woningen per hectare bedragen, maar dat kan zoals het college schrijft in een later stadium nog oplopen.

Reactie
In het vastgestelde SPvE van het voormalige Defensieterrein is sprake van een programma van maximaal 550 woningen. Op basis van de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de voorbereiding van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is gezocht naar ruimte voor verdere verdichting in het deelgebied. Hierbij is ruimte gevonden om het programma met 10% op te hogen. De gemeenteraad is hierover bij brief van 5 juli 2017 geïnformeerd. Ten aanzien van de ambitie van verdere verdichting is er ruimte voor een mogelijke transformatie op een later tijdstip van de kantoorlocaties aan de Koningin Wilhelminalaan naar woningbouw. Dat gebied maakt geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

2. De MER beoordeling Defensieterrein Merwedekanaalzone Deelgebied 4 juli 2017 spreekt wederom van additionele voetganger en fietsbruggen waar het SUWO en alle andere gebruikers alsmede de bewoners aan en op het kanaal zich al frequent tegen uitgesproken hebben. De verbinding wordt, terwijl deze niet is meegenomen in het bestemmingsplan, als positieve

kwaliteit in de afweging meegenomen (pag. 11 en 12) en maakt mede de bouw van 600 woningen mogelijk. Een toelichting hierop lijkt voor de hand te liggen en nadere onderbouwing wordt hierbij gevraagd.

Reactie
De oeververbinding maakt geen onderdeel uit van nu voorliggend bestemmingsplan. De verbinding kan een bijdrage leveren aan het netwerk van verbindingen. De ontwikkeling van het plangebied is ook zonder de fiets- en voetgangersverbinding mogelijk.

3. Binnen de planperiode zal Eneco de bedrijfsvoering HWC beëindigen. Let wel dat deze periode vanaf het moment dat het bestemmingsplan vastgesteld is 10 jaar bedraagt, met eventuele verlenging.
   Het vaststellen van een ontwerpbesluit hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting doet daar niets aan af. Niet dat wij Eneco in hun plannen tot afbouw HWC (en tzt verplaatsen van de WOS activiteiten) niet steunen maar de raad neemt hier een risico dat op de toekomstige bewoners wordt afgewenteld.

Reactie
Met Eneco zijn afspraken gemaakt om met ingang van 2018 tot afbouw van de centrale te komen. Voor wat betreft de situatie tot dat moment geldt dat er hogere waarden voor de nieuwe woningen zijn vastgesteld. Deze waarden voldoen aan de wettelijke eisen. Op het moment dat de woningen worden gebouwd en de functie HWC is vervallen doet de geluidbelasting zich niet voor. Zo is in beide gevallen sprake van een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van het plangebied.

4. Een energieneutrale gezonde en duurzame wijk die ten koste gaat van de bewoners aan de andere zijde van kanaal. Daar waar in het bestemmingsplan voor een goed bezonde openbare ruimte aan het kanaal de maximale basishoogte deels 4 lagen wordt, geldt dit blijkbaar niet voor de veelvuldig voor recreatie en ontspanning gebruikte tegenover gelegen liggende oever. De twee hoogteaccenten waarvan nut en noodzaak (op de bestemde locatie) niet door de gemeente wordt aangetoond. Een hoogte accent waarmee de cultuurhistorische waarde van het kanaal, waarover het bestemmingsplan zo lovend spreekt en waarvan wij als gebruiken van het kanaal recent in aanwezigheid van Wethouder Jansen het 125-jarig bestaan vierden en waardoor de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.
   De hoogte accenten aan de Kanaalweg mogen volgens bestemmingsplan 35 meter worden. In de raadsbrief staat 8/10 lagen circa 35/40 meter. Nadere uitleg hierover is wenselijk. Zelfs als uitgegaan wordt van 35 meter zal gezien de berekening 41 meter een meer reële inschatting zijn. Bovenop de bouwhoogte is nog 10% afwijking mogelijk.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3. Het is juist dat de regels van het bestemmingsplan voor de bouwhoogte een afwijkingsmogelijkheid kennen van 10%. Deze afwijking is geen recht maar vereist een expliciet besluit van het college op basis van een concrete aanvraag omgevingsvergunning. Aan het gebruik van deze bevoegdheid zijn voorwaarden verbonden. Het effect van het gebruik van de bevoegdheid komt in de uitgevoerde bezonningstudie aan de orde. De genoemde 35/40 meter is een citaat uit het SPvE. Voor de vertaling van het SPvE in het bestemmingsplan wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

5. Met betrekking tot de bezonningsstudie wordt de conclusie dat op maatgevende momenten geen sprake is van aantasting van het leefklimaat niet gedeeld. Inderdaad zijn er geen wettelijke normen voor bezonningsstudies maar een eenvoudige zoektocht op internet (bijvoorbeeld Tivoli Vredenburg en ook nieuwbouw kerk en appartementen locatie Amaliapark) leert dat de gemeente aan projectontwikkelaars (met de gemeente als opdrachtgever) kiest voor de realistische TNO berekening.

Reactie
Verwezen wordt naar hoofdstuk 3.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in hoofdstuk 2 is aangegeven.

Ingekomen PLC d.d
23 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 20 augustus 2017.

Bezwaar

In vervolg op onze reactie op het concept SPvE Defensieterrein d.d. 6 maart 2016 en onze mail aan de Commissie Stad en Ruimte op 29 mei 2016, welke door de heer Lith op 22 juni 2016 is verzonden aan de Gemeenteraad, maken wij bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaal-zone deelgebied 4, Defensieterrein en wel t.a.v.:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: "In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog" (pag. 74[1]), en t.a.v.
- Meer dan 4 *bouwlagen* in "Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen." (pag. 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

"Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog."

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat."

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) niet gemeten

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof



Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afb. 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Uit de verbeelding hiernaast is te begrijpen dat de gevel van ons huis op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

Afbeelding 2. Huidige avondzon in onze woning



Desalniettemin zijn we met de huidige situatie zeer tevreden en genieten van de zonnige woonkamer en de voldoende bezonning op het balkon (afb. 2).

De verbeeldingen in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afb.3). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 4 op de volgende pagina.

Afbeelding 3. Bezonningsonderzoek 12.00 uur



Afbeelding 4. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

Afbeelding 5. Hoogte-accenten tot 35 meter



In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afb.1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning meestentijds vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 6. Bezonningsonderzoek

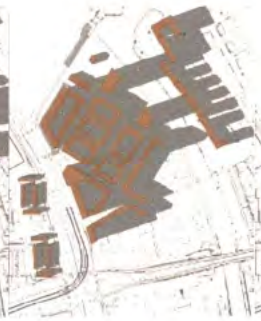
21 maart 16.00 uur



21 maart 18.00 uur



23 september 16.00 uur



23 september 18.00 uur (n.a.)



22 december 16.00 uur



22 december 18.00 uur (n.a.)



Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de tekeningen (afb. 6) is te concluderen dat naast 22 maart, ook op 23 september en op 22 december onze appartementen-gebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving zorgt voor een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: "Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2]." Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: "Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt."

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied) genoemd. Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Afbeelding 7. 'Silo-gebouw'



Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is.
Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunt(en).

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van "4 tot 8 bouwlagen" (pag. 29) en elders van "*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg." (pag 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de Hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend ons inziens overbodig, omdat er reeds oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen (citaten met tussen haakjes de pagina's):

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde (102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt (37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde (41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal (38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water (21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn (13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit (16);
- bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren (18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd (21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (37).

Kortom, "er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (21)".

Afbeelding 8. Zichtlijn Jongerius – Schoorstenen



Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 "Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan", wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: "Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument." (pag. 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen doet ons inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog[3]. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn ons inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking
2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg
3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht

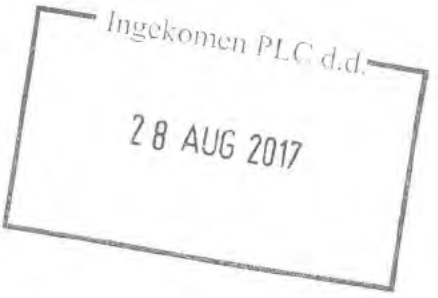
Ontwikkelorganisatie Ruimte

T.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Utrecht, 25 augustus 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

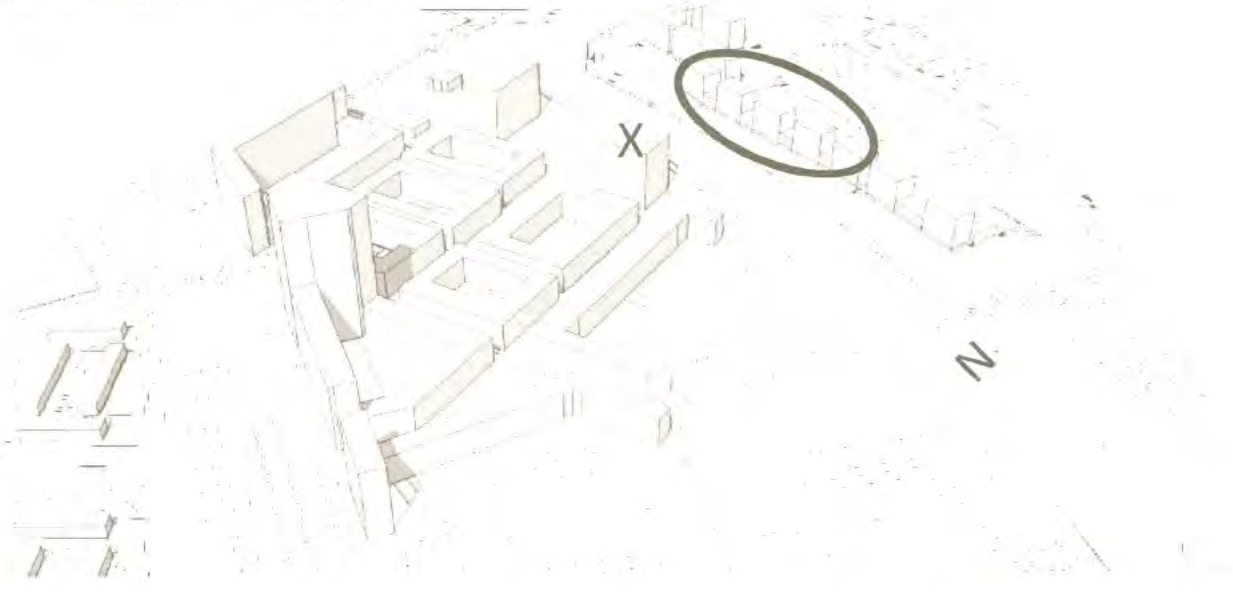
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



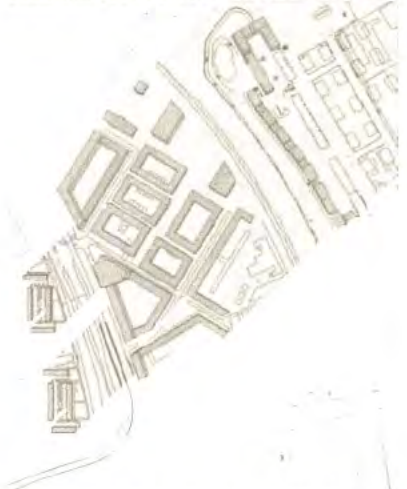
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



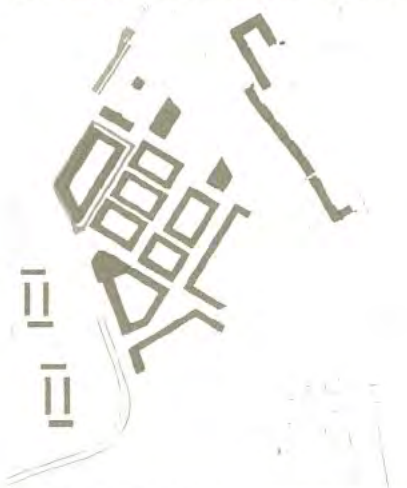
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

ZIENSWIJZE. ontwerp bestemmingsplan en ontwerp besluiten milieueffectenrapport. deelgebied 4 Defensiekwartier

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
28 AUG 2017

[redacted]

Utrecht, 26 augustus 2017

Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

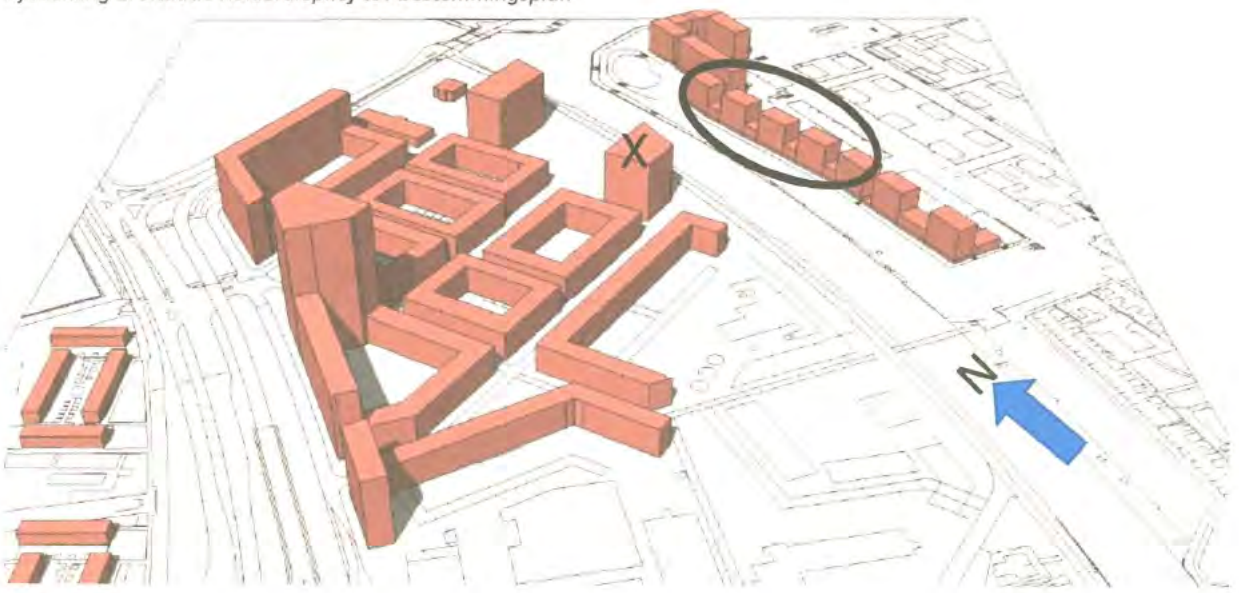
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

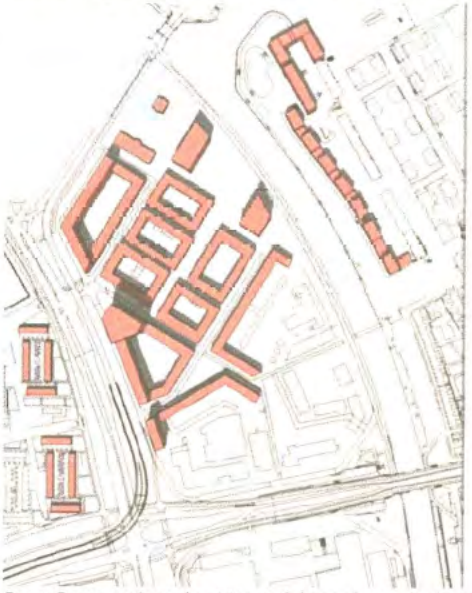
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

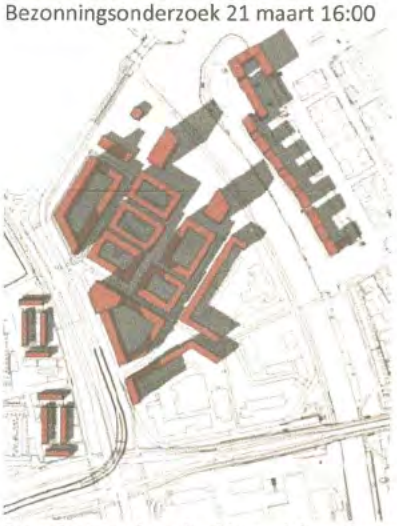
In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



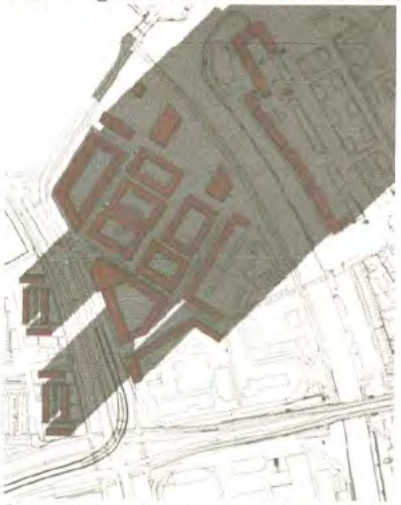
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

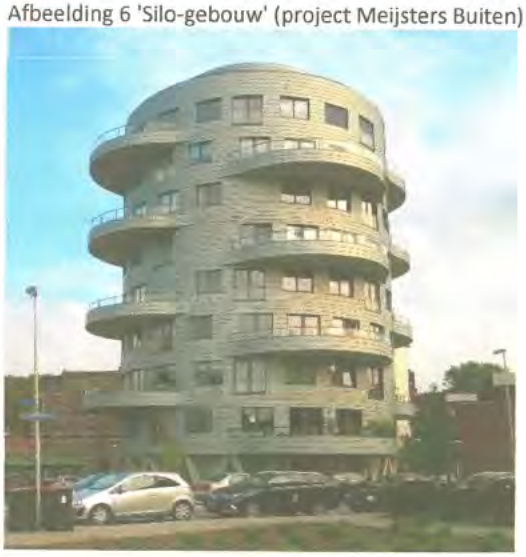
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

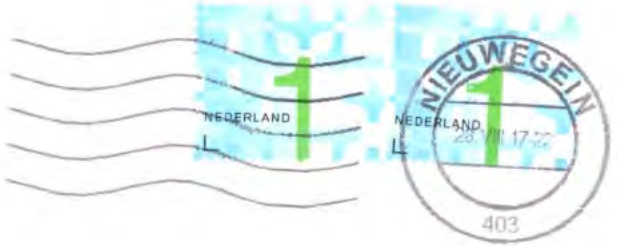
1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

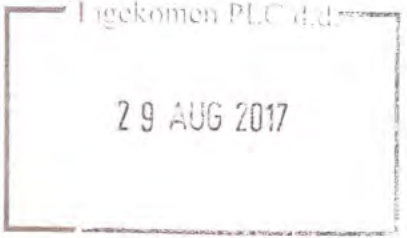
Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone
deelgebied 4, Defensieterrein



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N1OCC #8221*OX*#OO#OOOO#

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

Utrecht, 26 augustus 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Middels dit schrijven maken wij bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaal-zone deelgebied 4, Defensieterrein en wel t.a.v.:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: "In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog" (pag. 74[1]), en t.a.v.
- Meer dan 4 *bouwlagen* in "Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen." (pag. 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

"Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog."

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat."

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

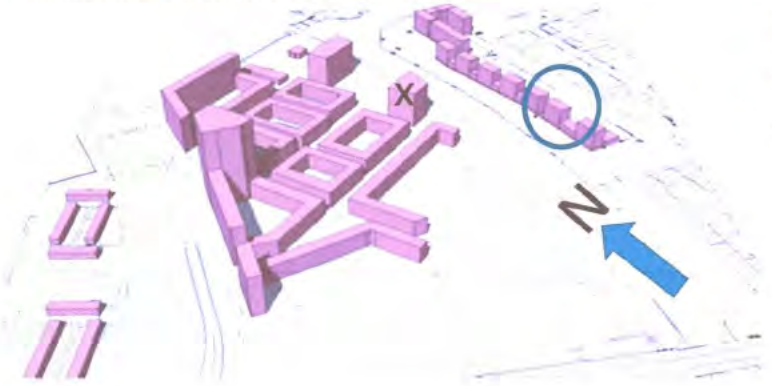
- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof



Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afb. 1).

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

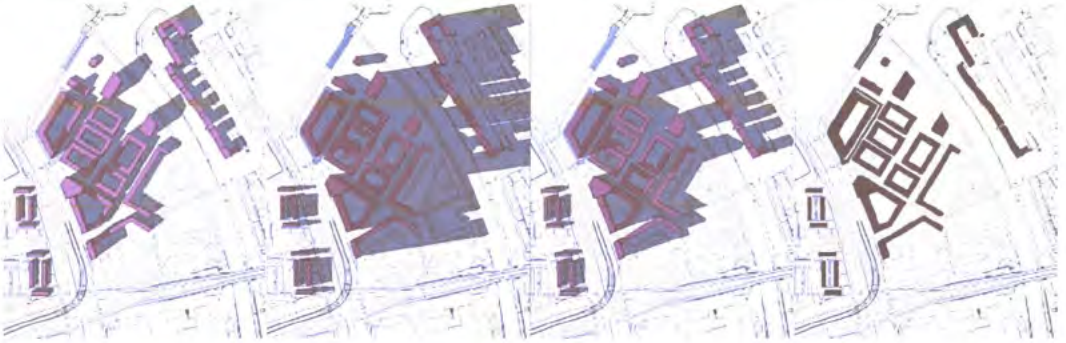
Afbeelding 2. Hoogte-accenten tot 35 meter



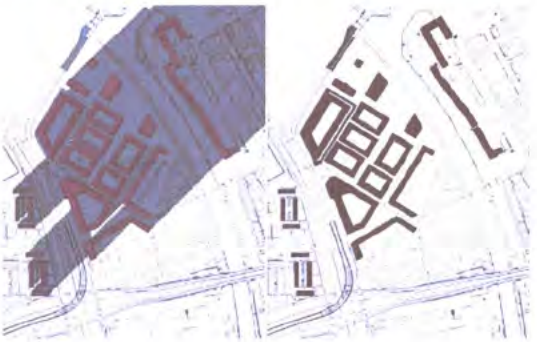
In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien.
Met name dit hoogte-accent (zie ook afb.1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woningen meestentijds vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 3. Bezonningsonderzoek

21 maart 16.00 uur 21 maart 18.00 uur 23 september 16.00 uur 23 september 18.00 uur (n.a.)



22 december 16.00 uur 22 december 18.00 uur (n.a.)



Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de tekeningen (afb. 3) is te concluderen dat naast 22 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementen-gebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving zorgt voor een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: "**Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het**

Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2]." Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: "Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt."

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied) genoemd. Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is o.i. overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de Hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend ons inziens overbodig, omdat er reeds oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (**cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen**). Wij vrezen dat hierdoor een soortgelijk (negatief) effect zal optreden als bij het aanzicht van Domkerk en Neudeflat.

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen (citaten met tussen haakjes de pagina's):

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde (102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt (37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde (41);

---

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van "4 tot 8 bouwlagen" (pag. 29) en elders van "*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg." (pag 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal (38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water (21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn (13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit (16);
- bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren (18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd (21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (37).

Kortom, "er wordt gestreefd naar **behoud van landschappelijke waarden**. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (21)".

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 "Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar **zorgvuldig** mee moet worden omgegaan", wordt ook op meerdere plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: "Het complex is **van algemeen belang** vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument." (pag. 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen doet ons inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog[3]. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn ons inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking;

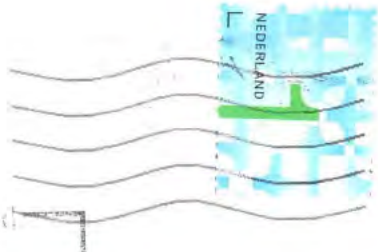
[3] Bron: mail projectmanagementbureau Wonenaanhetmerwedekanaal d.d. 15 juni 2016.

2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg;
3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC;

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woningen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

29 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht,
Ontwikkelorganisatie Ruimte,
t.a.v. Omgevingsrecht,
Postbus 16200,
3500 CE Utrecht.

N1Ovv #321X0X#00#0000#



[redacted]

Utrecht, 27 augustus 2017

Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar
Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek
Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:
'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen
1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het

1 De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

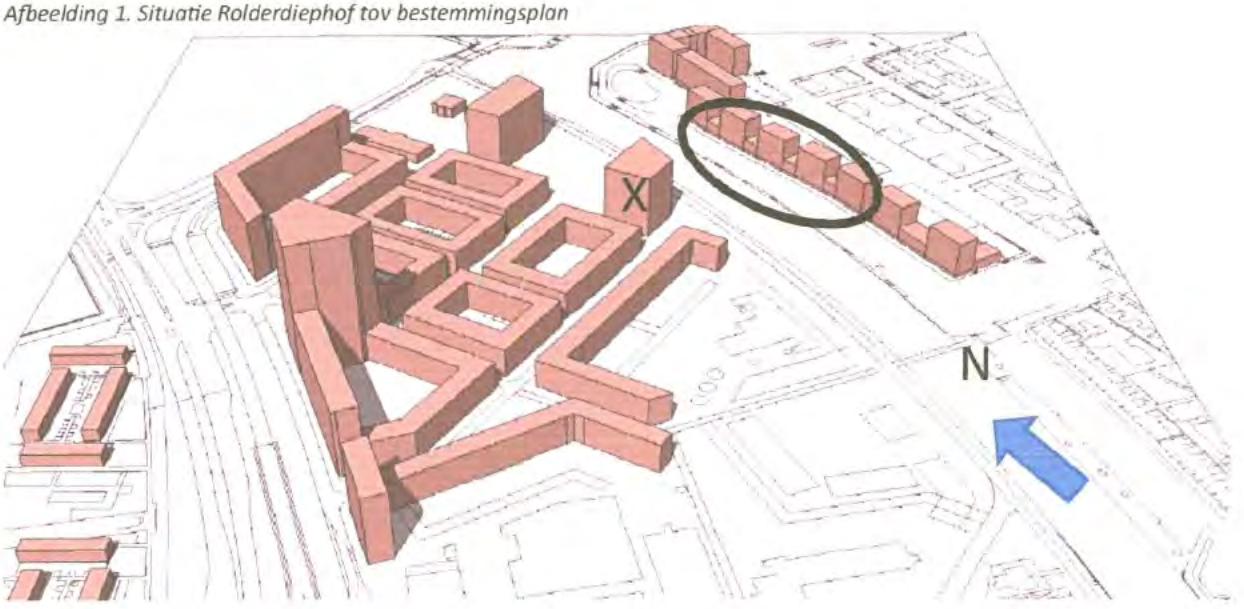
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

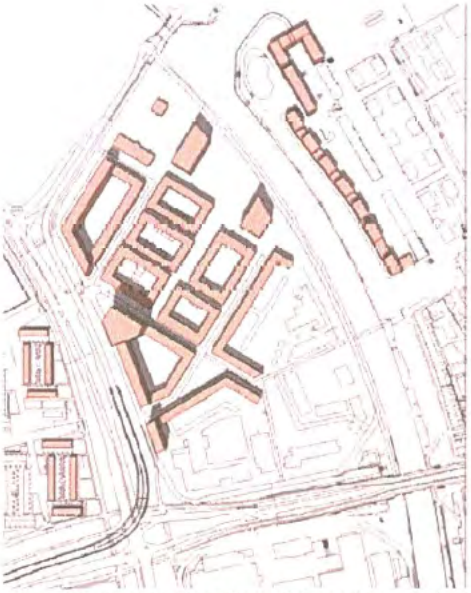
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00 Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur





Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeeldi
Bezonni



Bron: Bes
Defensiet

Bezonni



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt

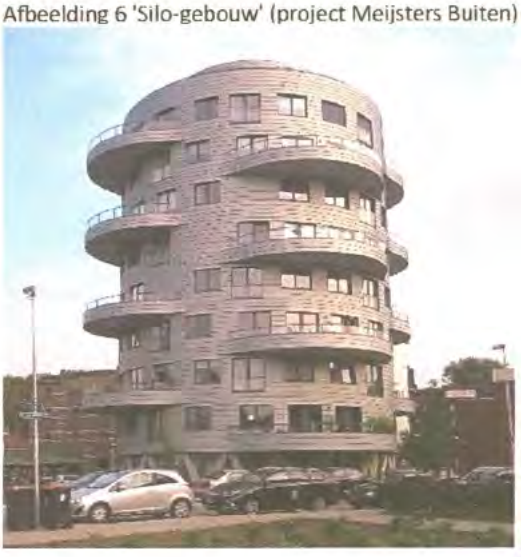
aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet

---

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de

Ingekomen PLC d.d.

29 AUG 2017



De Gemeenteraad van Utrecht

Ontwikkelingsorganisatie Ruimte

T.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

29 AUG 2017

H1DDC %3221X0X%0D%0D0000%



Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

Utrecht, 27 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van WRO- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

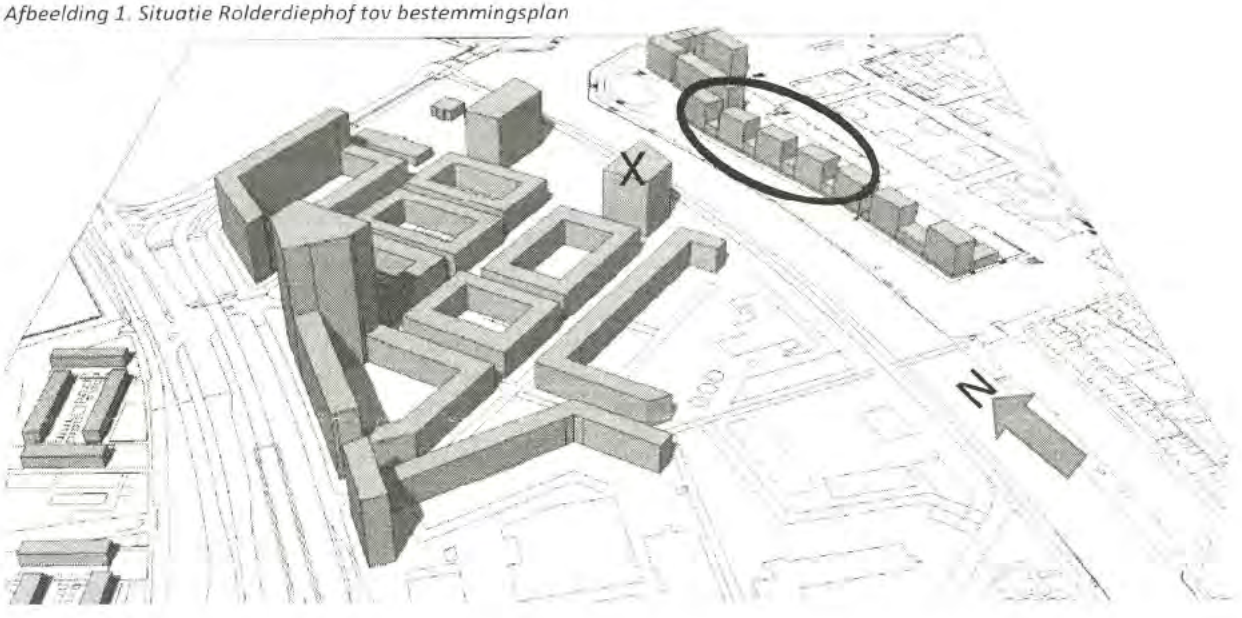
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

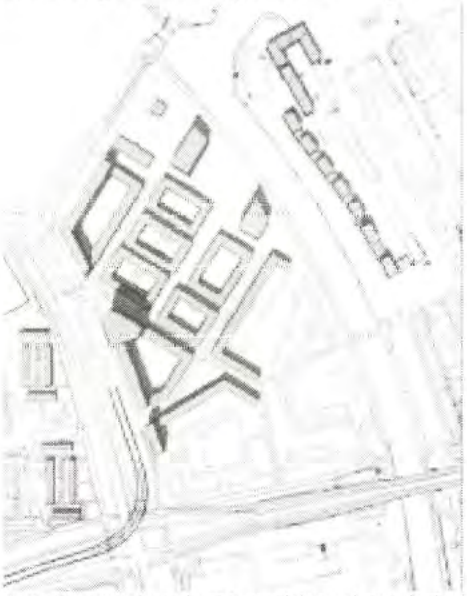
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



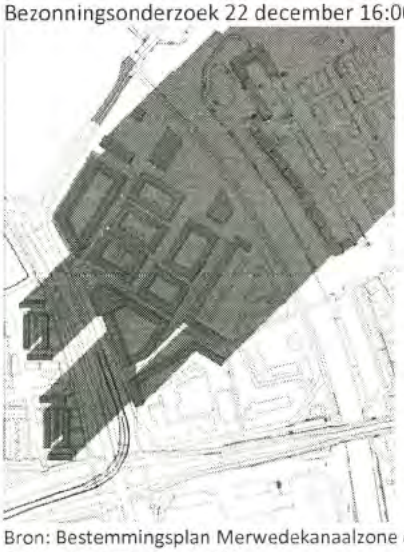
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



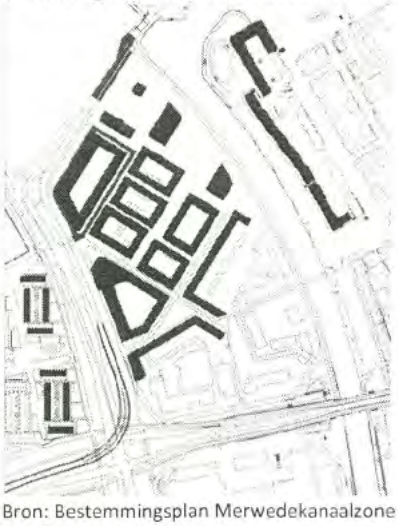
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

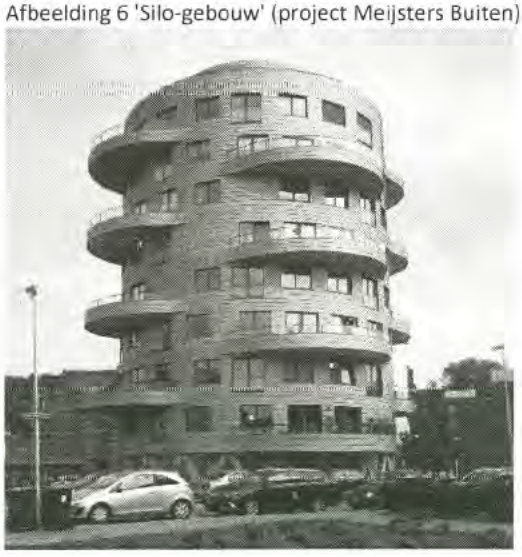
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

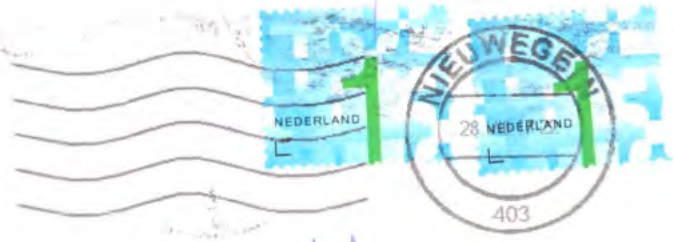
Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Rijnenburg
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017



Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

Utrecht, 28 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

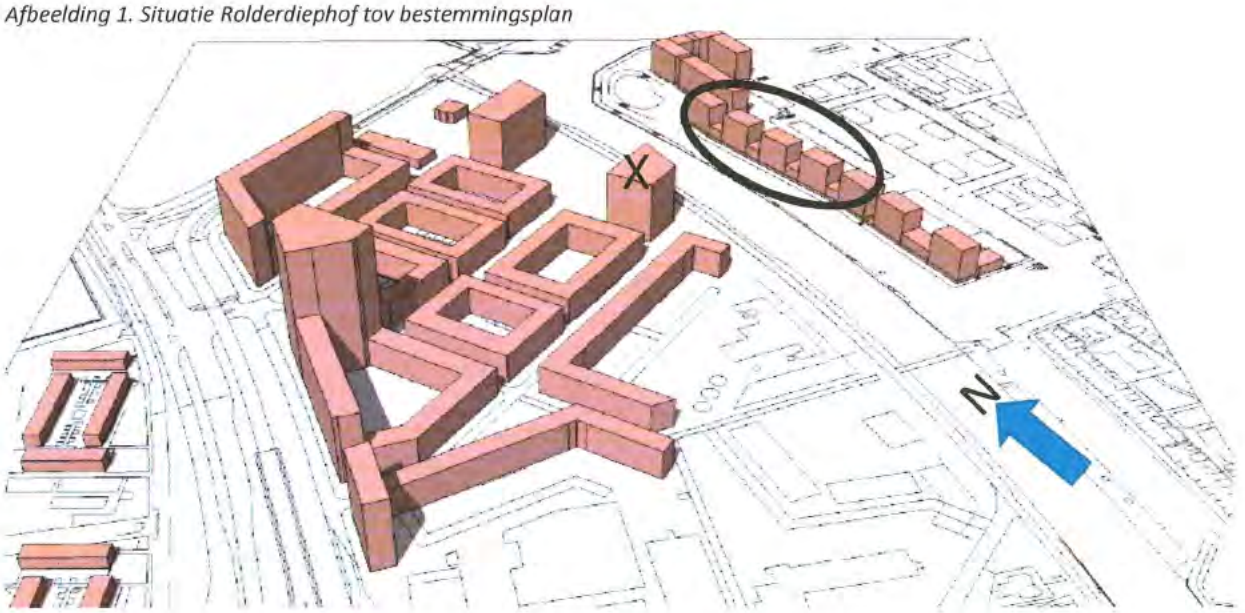
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

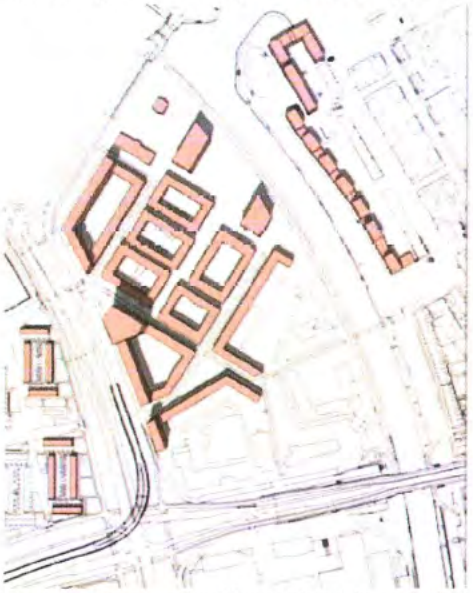
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



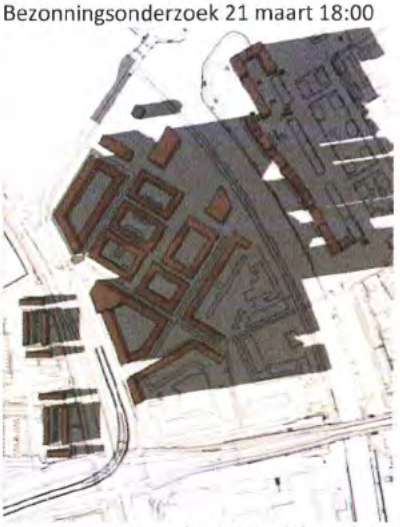
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



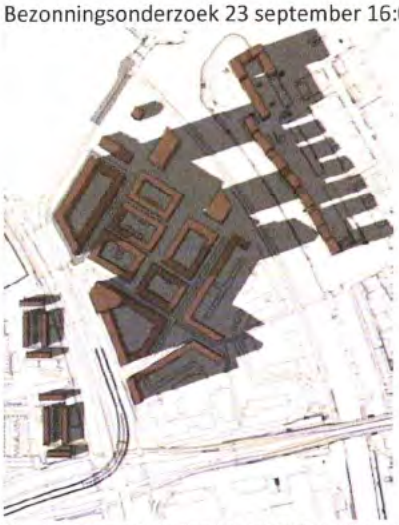
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



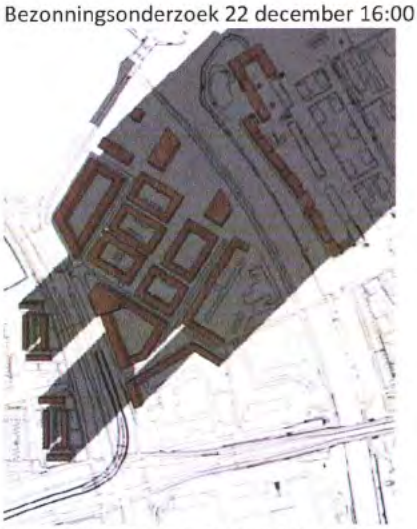
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

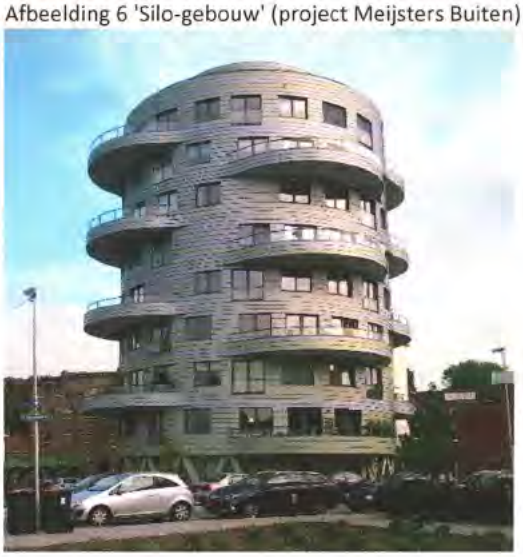
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

DSM Food Specialties P.O. Box 1 2600 MA Delft The Netherlands

DSM
BRIGHT SCIENCE. BRIGHTER LIVING.

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
29 AUG 2017

Utrecht, 26 augustus 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

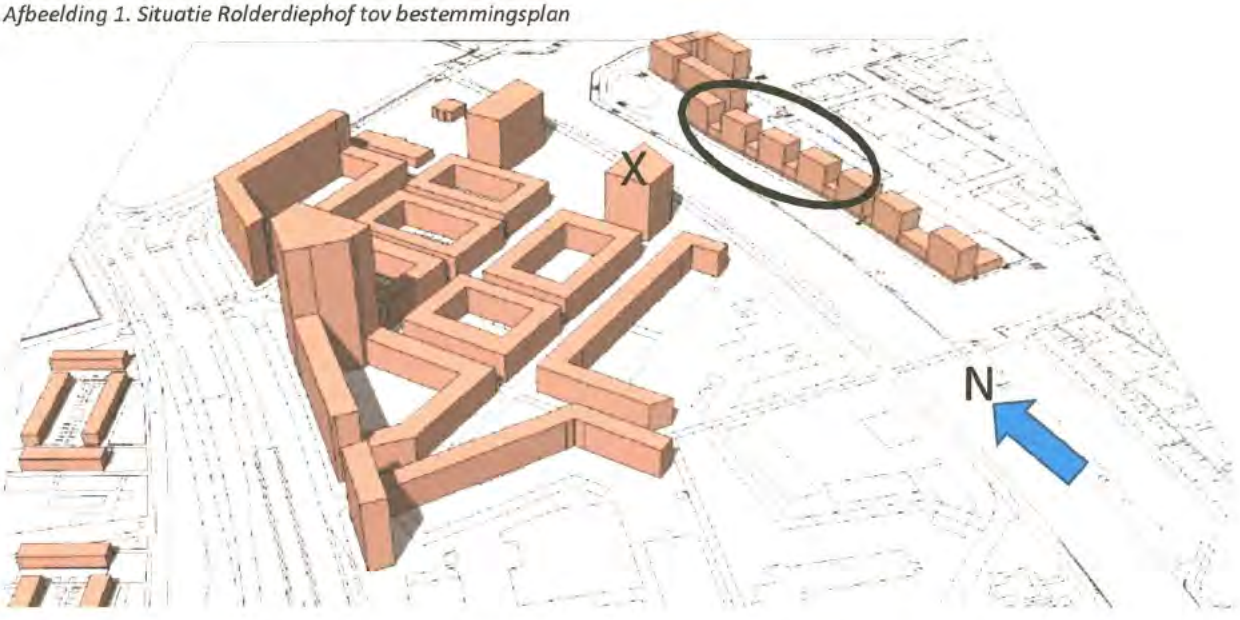
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

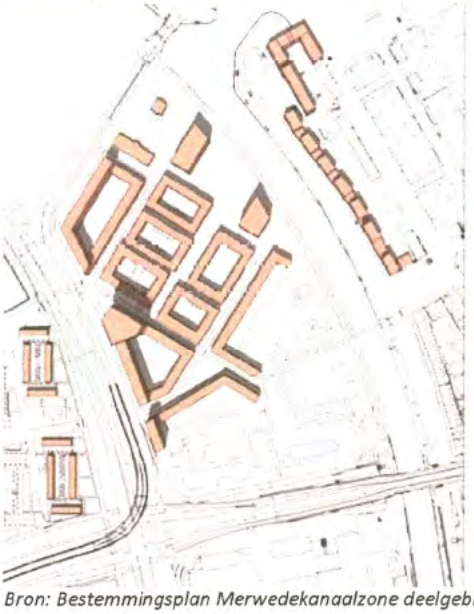
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



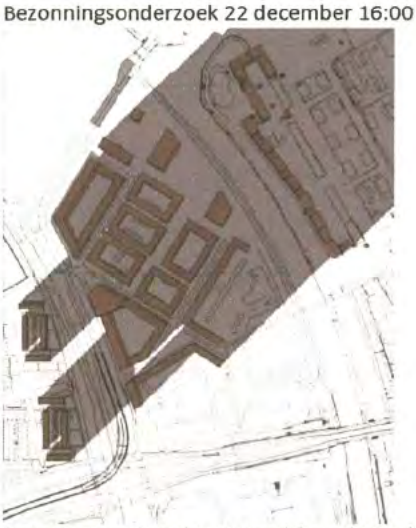
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de *monumentale schoorstenen van de HWC*</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het *bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de* monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

29 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Ingekomen PLC a.d.
30 AUG 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 28 augustus 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Geachte heer/mevrouw,

In het bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein (ontwerp)" wordt gesproken over mogelijke gebouwen met hoogte-accenten tot 35 meter (aan de kanaalzijde) respectievelijk 70 meter (aan de Overste den Oudenlaan en Doctor M.A. Tellegenlaan). In deze brief maken wij bewaar tegen het bouwen van dergelijke hoge gebouwen. Hiervoor hebben wij onderstaande argumenten:

Te veel schaduw in de directe omgeving
Verder zijn wij van mening dat de in het plan genoemde hoge gebouwen te veel zon in de directe omgeving gaan wegnemen. Zo zullen vele appartementen en de bijbehorende terrassen in de Dichterswijk welke zijn gelegen aan het Merwedekanaal een groot deel van het jaar vanaf de namiddag tot aan het einde van de avond in de schaduw komen te staan van deze hoge gebouwen. Hiermee zouden wij en ook veel buurtbewoners worden gedupeerd. Dit blijkt ook uit de in het bestemmingsplan opgenomen bezonningsstudie. Deze bijlage is echter ook nog eens onvolledig: juist op belangrijke momenten, bijvoorbeeld om 20.00 uur op 21 juni en om 18.00 uur op 21 september ontbreken de gegevens zodat er geen volledige en goede besluitvorming kan plaatsvinden.

Niet passend in de omgeving
De genoemde hoogte-accenten zijn ons inziens niet passend in de omgeving. Enerzijds zou hiermee het zicht op de nabijgelegen monumentale schoorstenen van 35 meter hoog ernstig worden belemmerd. Anderzijds zouden de gebouwen daarmee veel hoger worden dan andere gebouwen in de directe omgeving en daarmee niet passend zijn. Zo zijn de nabijgelegen appartementencomplexen in de Dichterswijk, direct aan de overzijde van het Merwedekanaal, maximaal 6 bouwlagen (ofwel circa 20 meter) hoog.

Wij vragen u om rekening te houden met bovengenoemde punten. Ook dragen wij een mogelijke oplossingsrichting aan waarmee naar verwachting grotendeels tegemoet wordt gekomen aan bovengenoemde bezwaren:

- het verlagen van de maximale hoogte van gebouwen aan de kanaalzijde van 35 naar maximaal 28 meter (ofwel 8 bouwlagen zijnde 2x de basishoogte van 4 bouwlagen);
- deze hoge gebouwen aan de kanaalzijde tenminste 35 in plaats van 29 meter uit het kanaal te bouwen;
- het verlagen van de maximale hoogte van gebouwen aan de Overste den Oudenlaan en Dr. M.A. Tellegenlaan naar 56 meter (ofwel 16 bouwlagen zijnde 2x de basishoogte van 8 bouwlagen);
- de in het bestemmingsplan opgenomen bezonningstudie uit te breiden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
30 AUG 2017

N14CC #3221X0X#00#0000#

Ingekomen PLC d.d.

30 AUG 2017

Utrecht, 28 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

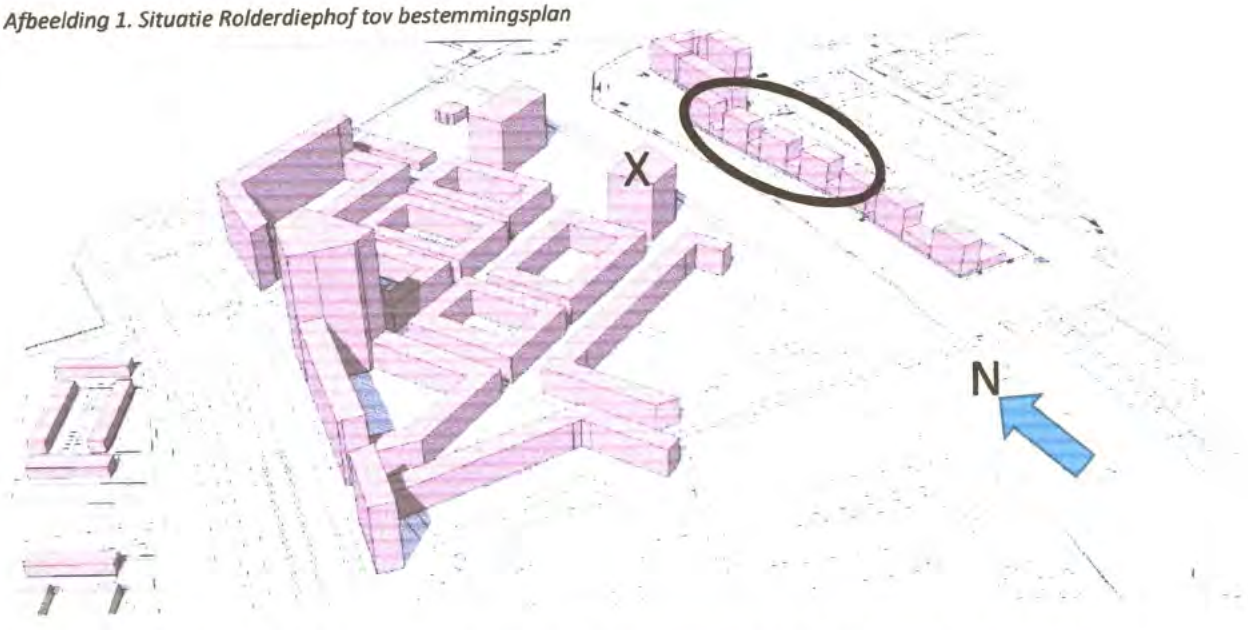
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

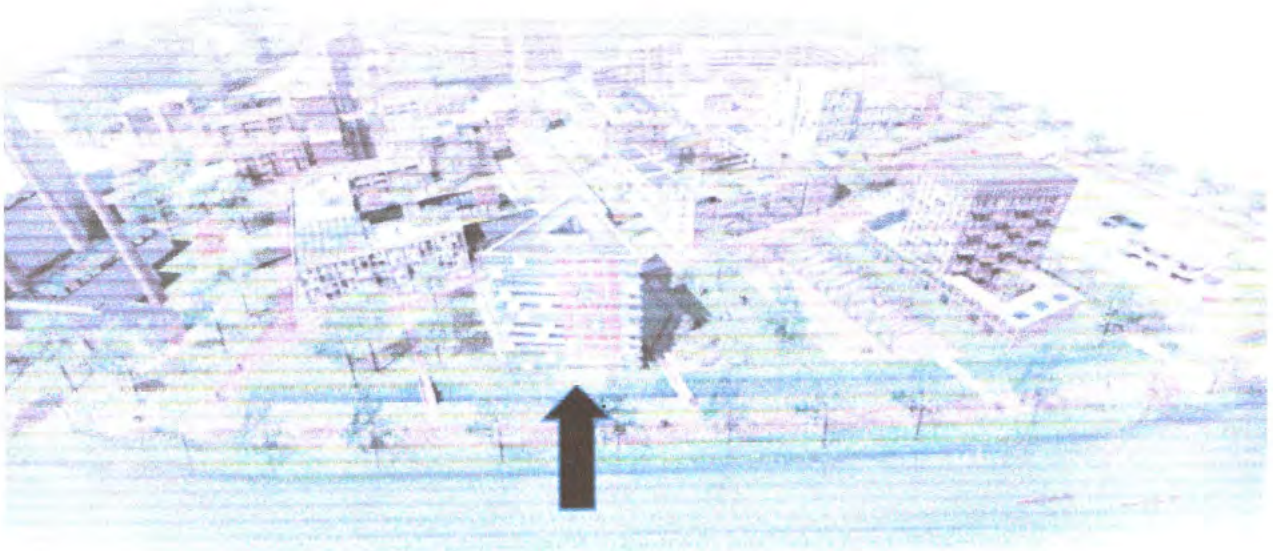
Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

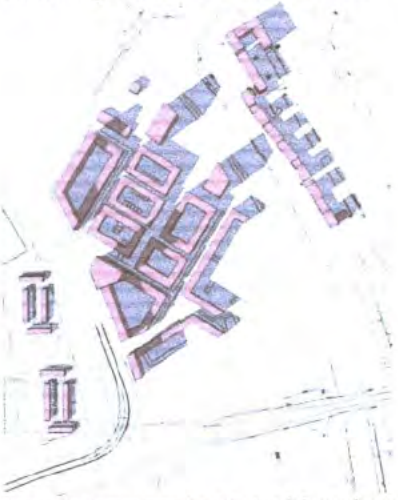
In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



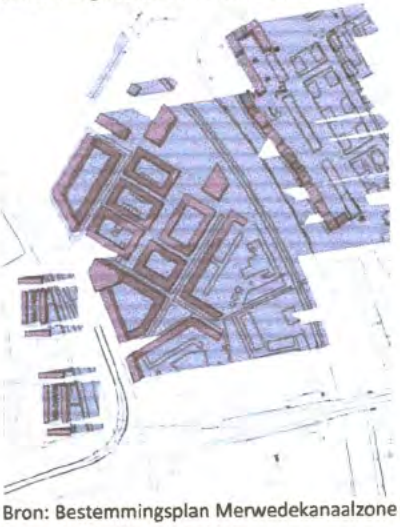
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



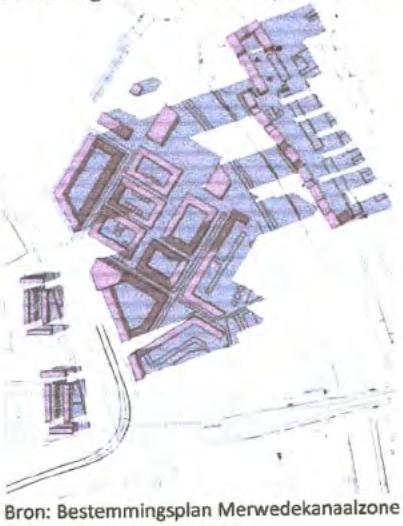
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



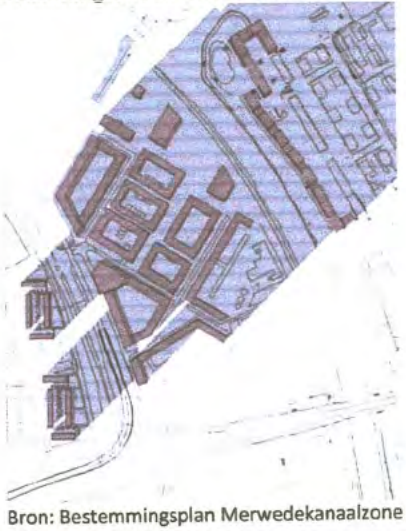
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

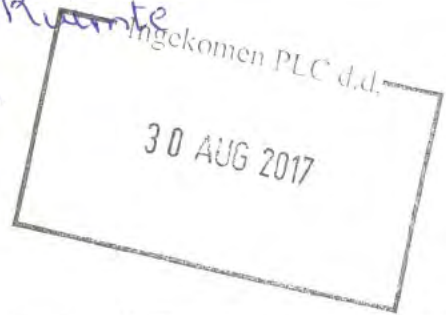
Met vriendelijke groet,

[redacted]

PKXL1 175395
29-08-17 16:34
NEDERLAND

€ 1,56

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N11=5 #3221X0%#00#0000#

Ingekomen PLC d.d.
30 AUG 2017

Utrecht, 29 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

- <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

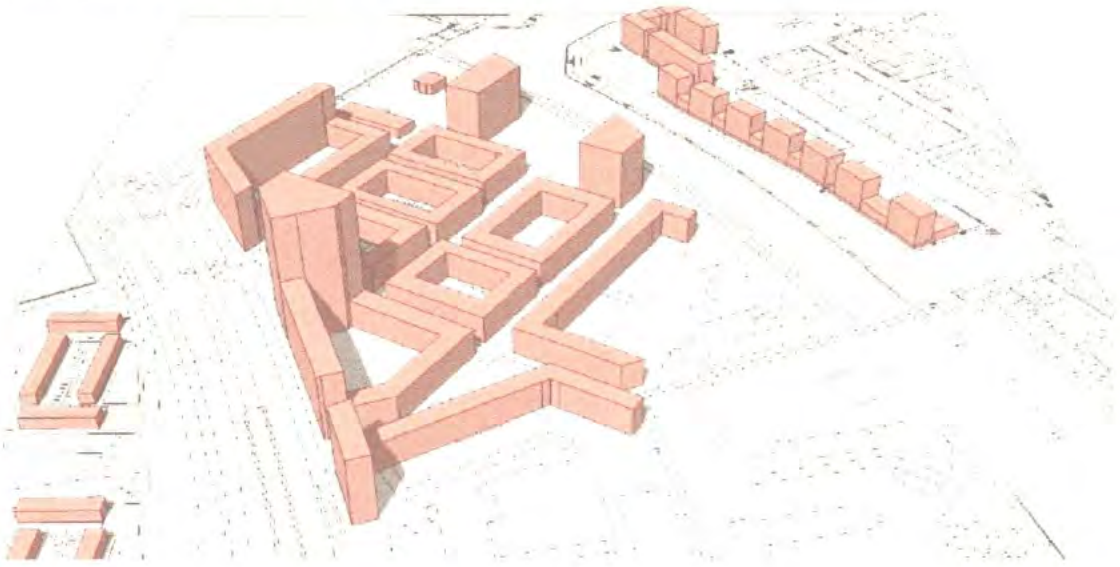
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan

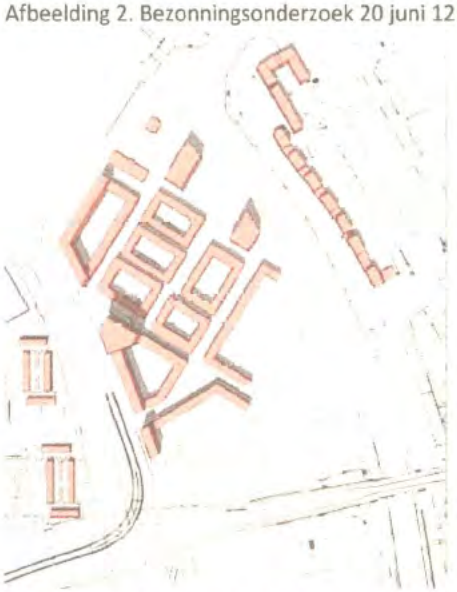


Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang

is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op

pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen.' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

- Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent

juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

- <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

- aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
- geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
- aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

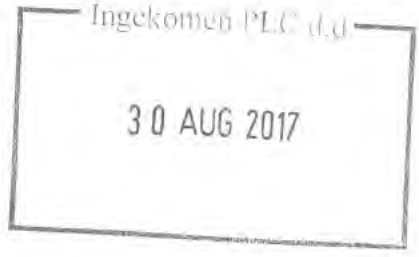


Ingekomen PLC t.a.v.
30 AUG 2017

Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N13CC #8221X0X#00#0000#

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



[redacted]

Utrecht, 25 augustus 2017

Betreft: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Zienswijze

Hierbij dienen wij onze schriftelijke zienswijze in tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

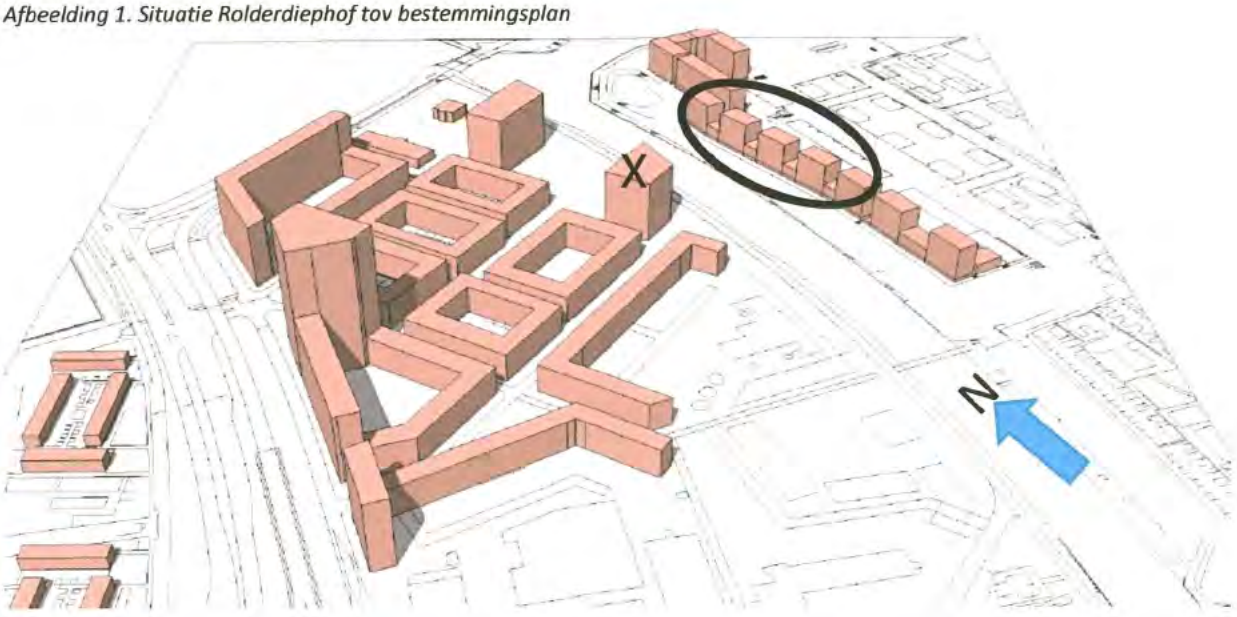
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);

- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

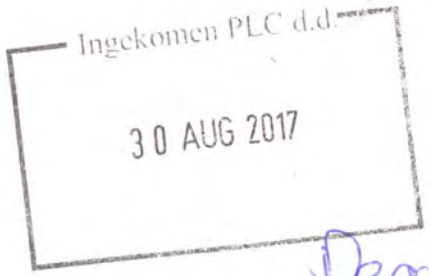
1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,

3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,







De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp-besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

[redacted]



Utrecht, 27 augustus 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

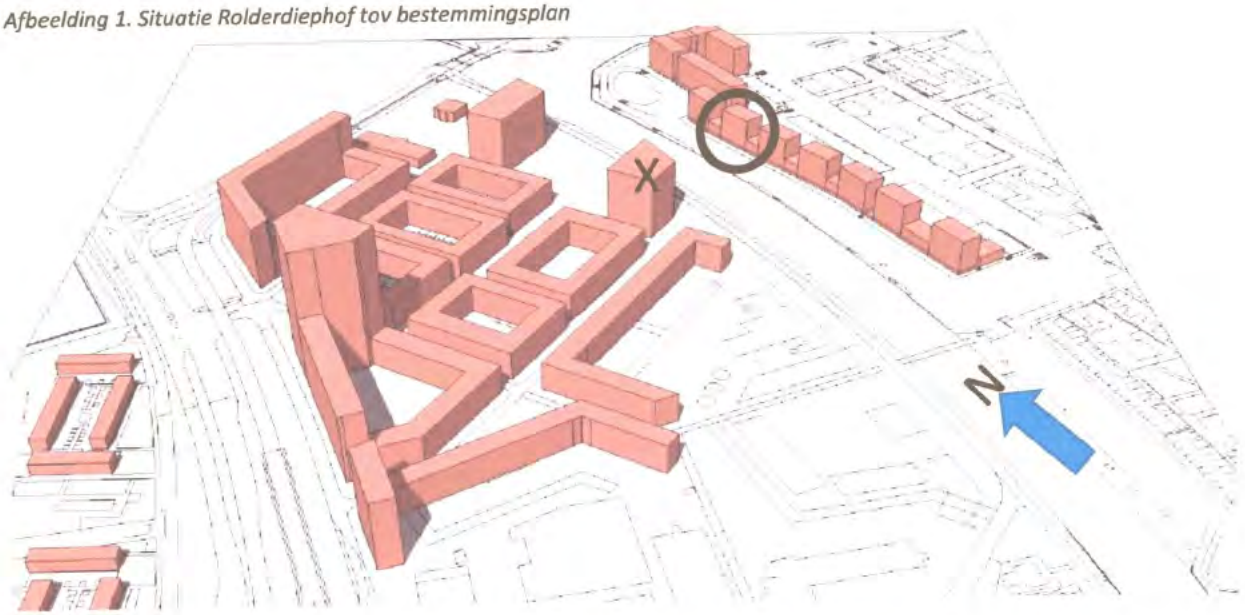
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat het appartement slechts van 13.00 uur tot zonsondergang wordt voorzien van zonlicht. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 8). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).



Afbeelding 8: Hulp Warmte Centrale Schoorstenen

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

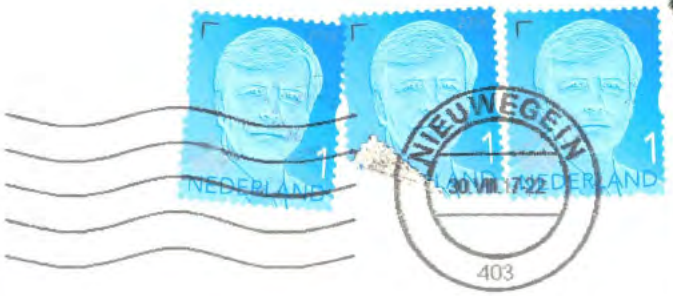
Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



[redacted]

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.A.V. Omgevingsrecht
Posthus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
31 AUG 2017

N1OCC *6221X0X*0O*0000*

Weesperzijde 33 1091 ED Amsterdam T +31 20 693 29 48 E info@riskquest.com



Utrecht, 31 augustus 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

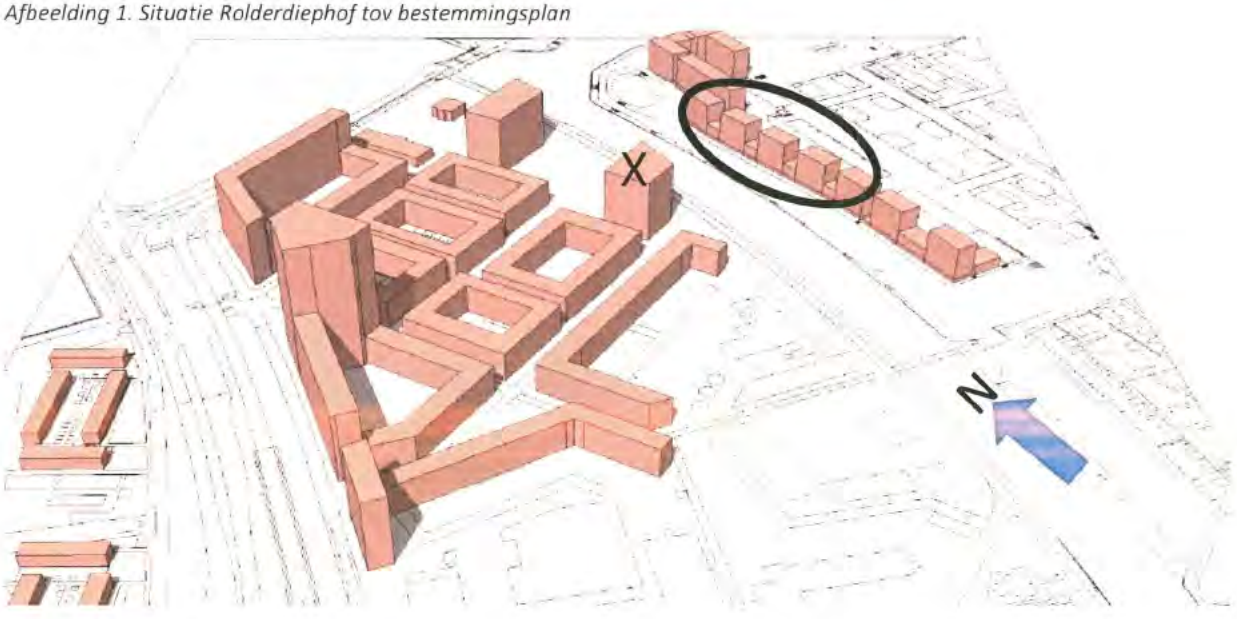
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

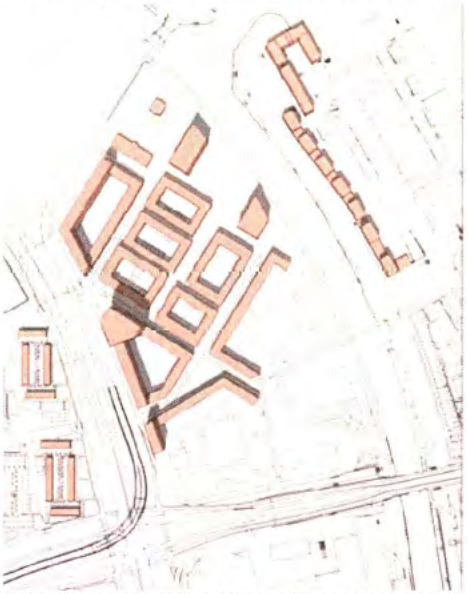
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



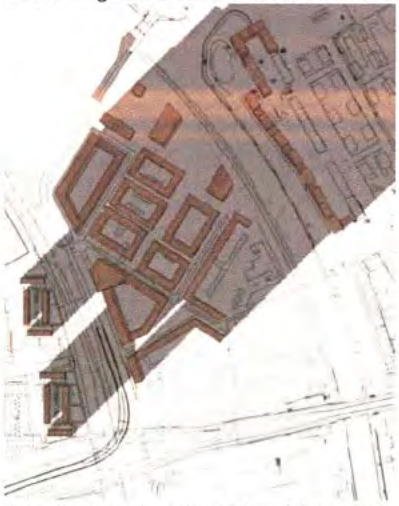
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

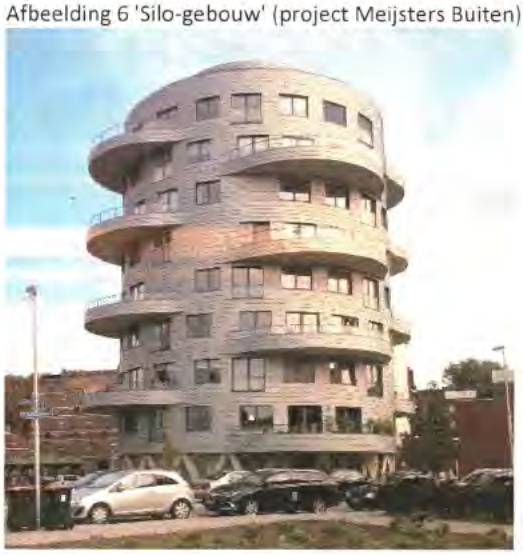
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
01 SEP 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

"Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein"



Ingekomen P.I.C. d.d.
01 SEP 2017

Utrecht, 29 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Ik maak bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

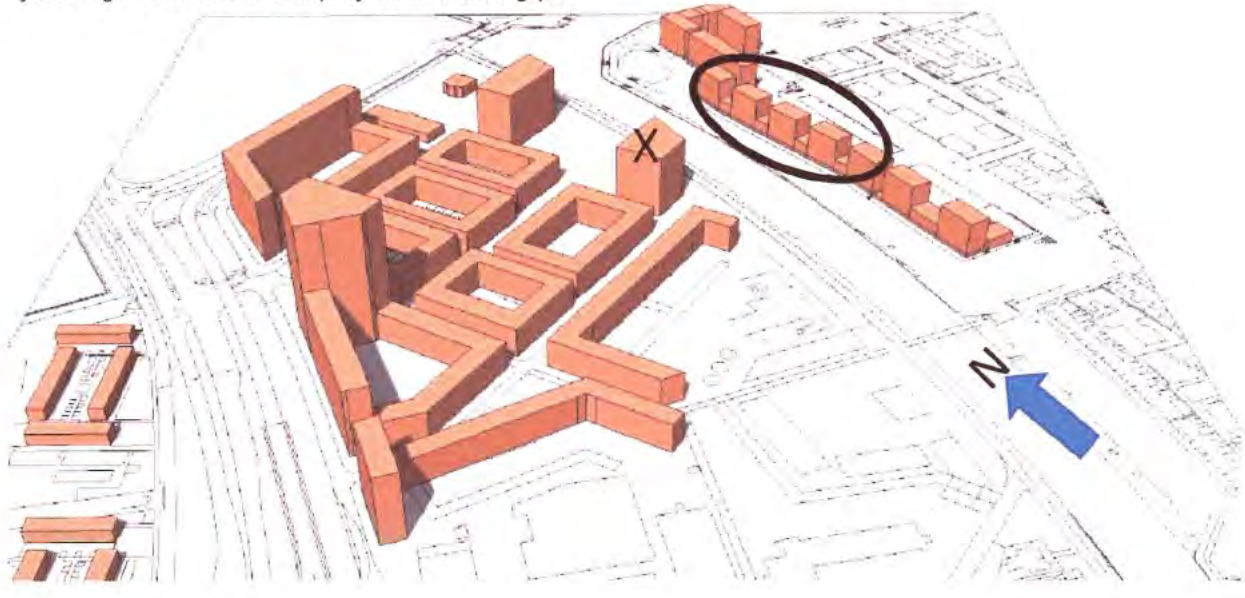
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Ik woon in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



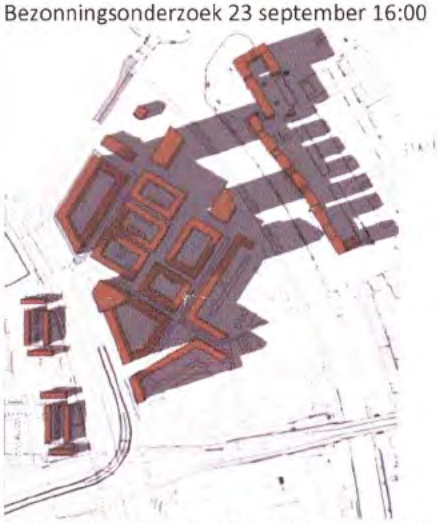
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



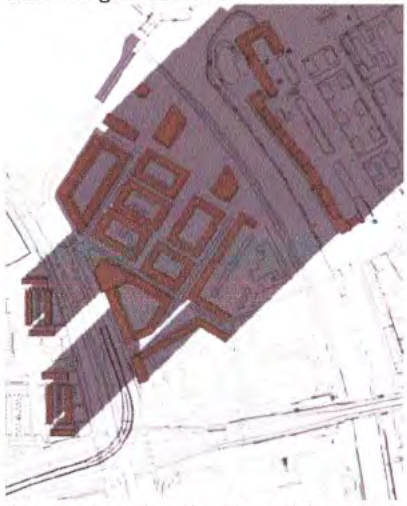
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Ik concludeer dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

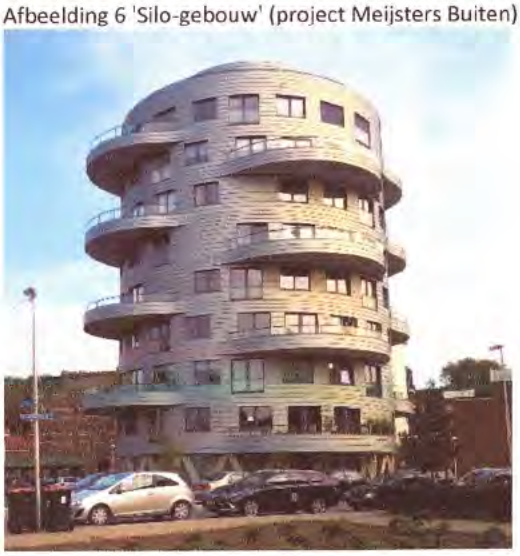
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale,

maak ik bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Graag ontvang ik een schriftelijke ontvangstbevestiging van dit bezwaarschrift.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan
en ontwerp besluiten
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Tav Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
01 SEP 2017



Utrecht, 29 augustus 2017

Ingekomen H.C. d.d.
01 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Ik maak bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

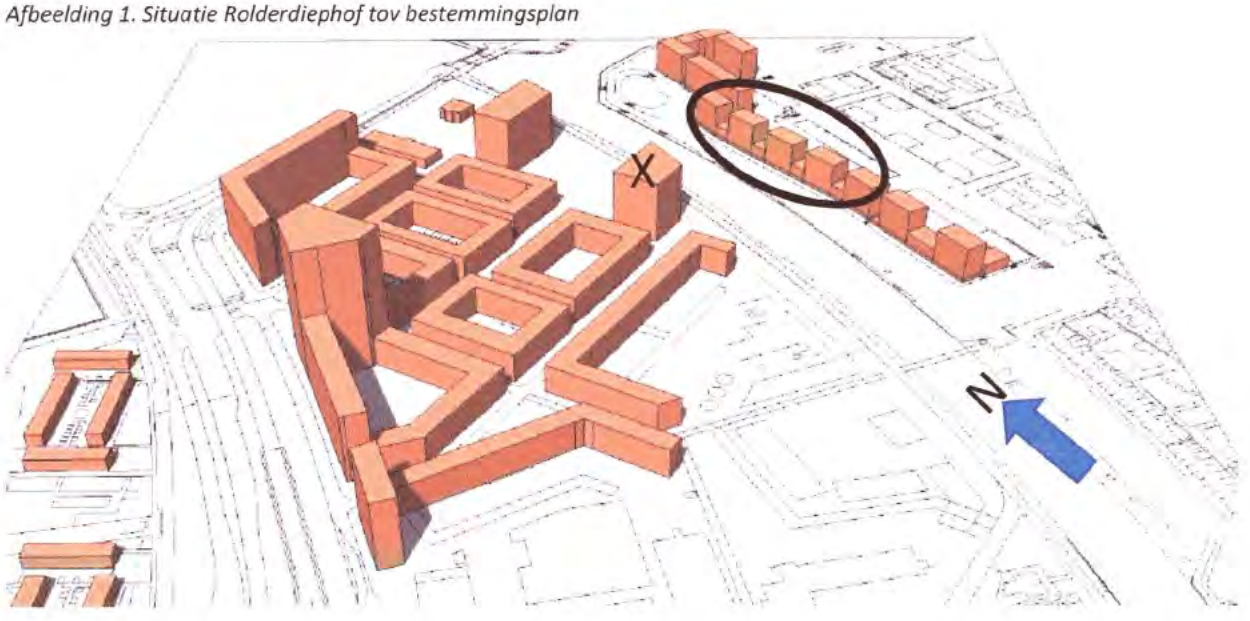
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Ik woon in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



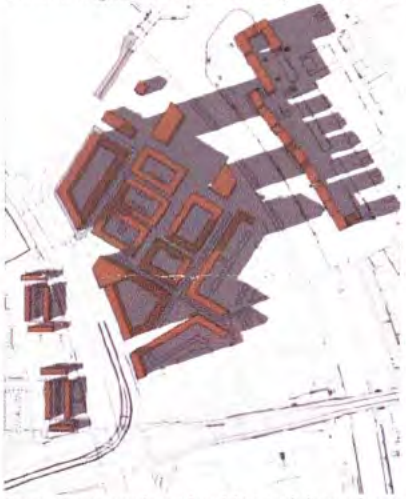
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



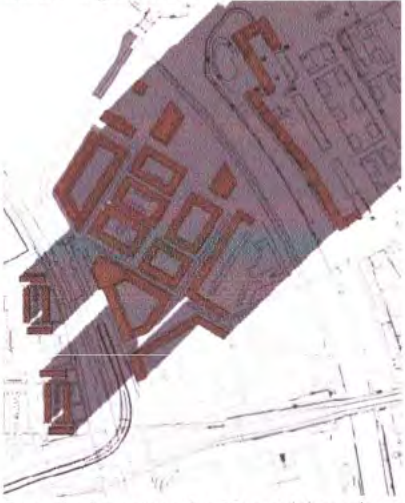
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Ik concludeer dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

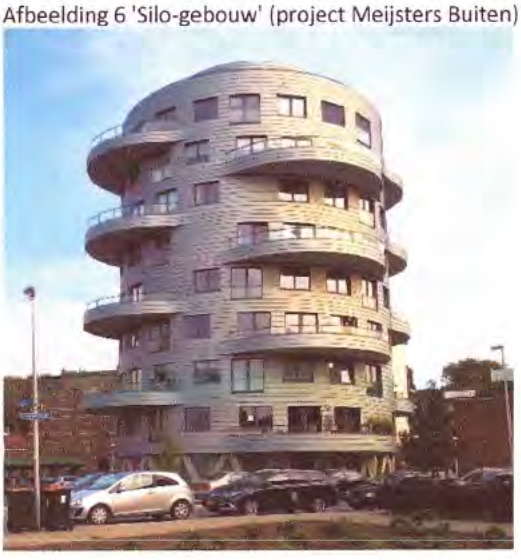
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale,

maak ik bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

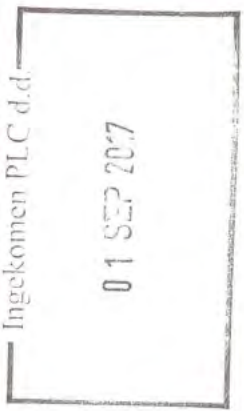
Graag ontvang ik een schriftelijke ontvangstbevestiging van dit bezwaarschrift.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
en ontwerp besluiten
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein





De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Tav Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

A11CC #8221X0X#00#0000#

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 31 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

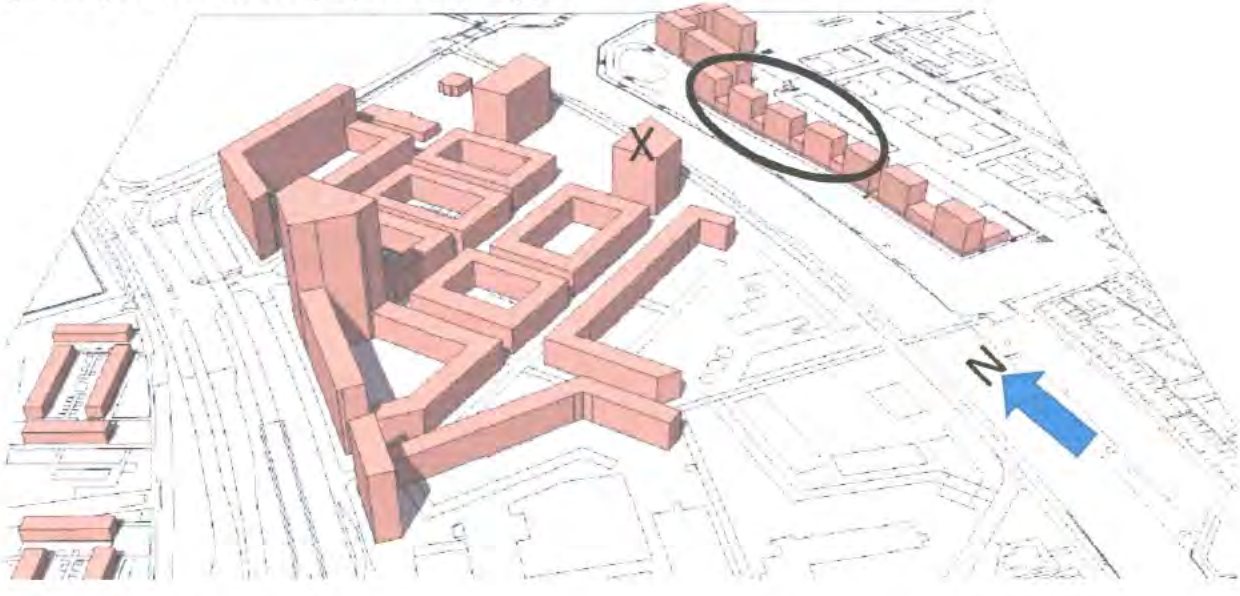
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



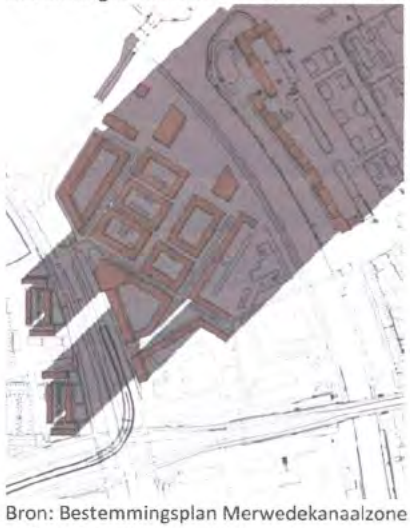
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]

Zienswijze ontwerp-
bestemmingsplan en
ontwerp besluiten
Merwede kanaalzone
deelgebied 4, Defensieterrein



[redacted]



N11CC #S221XDX#DD#DDDDD#

Utrecht, 30 augustus 2017

Ingekomen PLC d.d.
01 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Ik maak bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

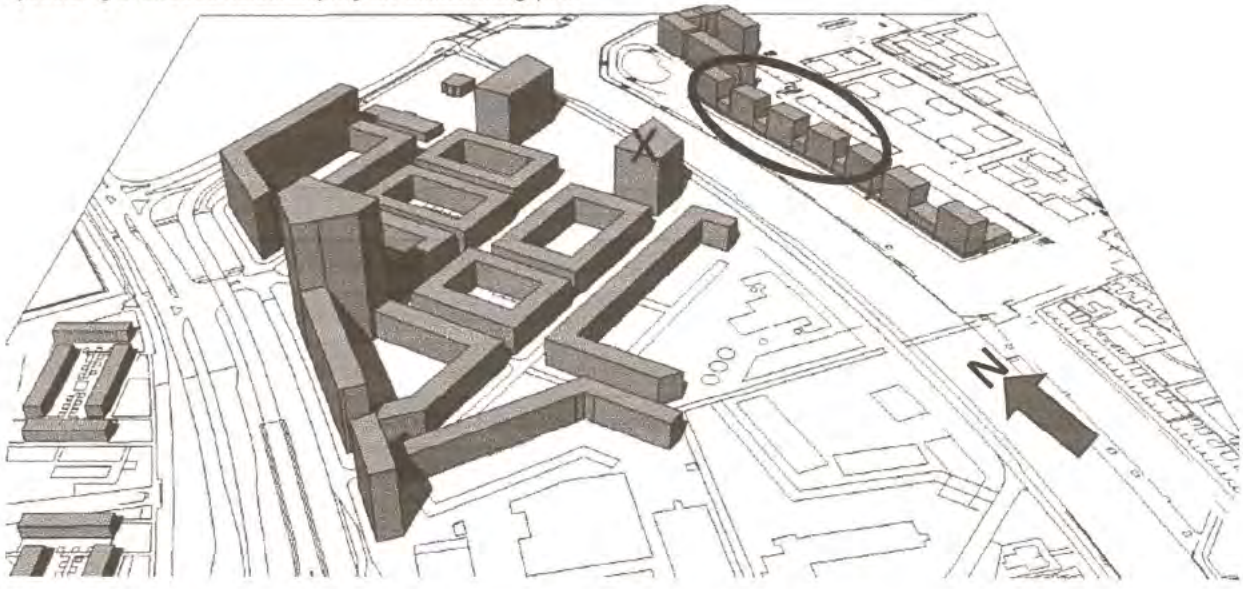
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Ik woon in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en ik heb mijn appartement destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

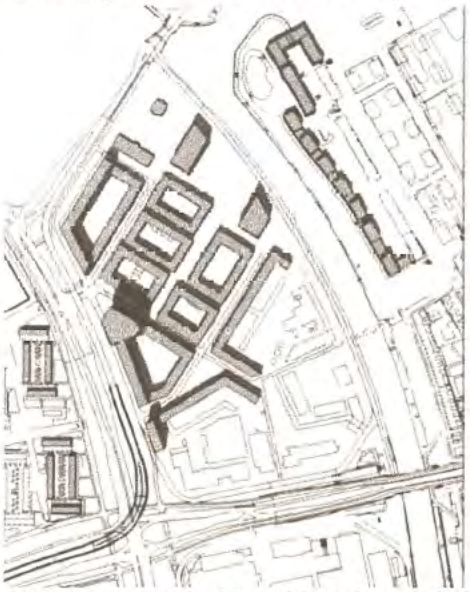
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in mijn woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



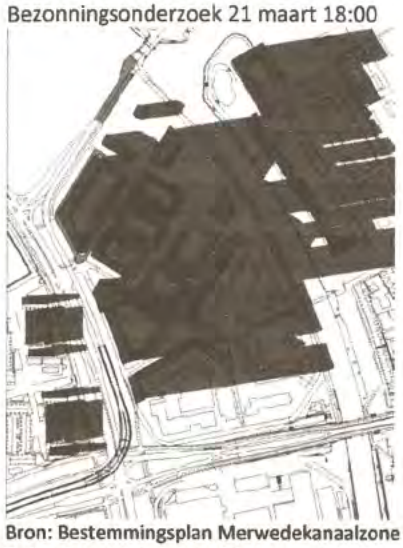
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



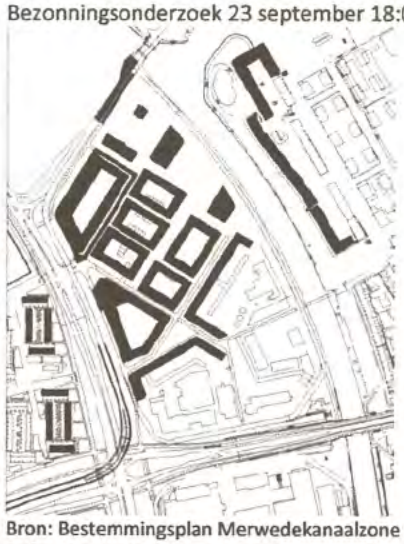
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Ik concludeer dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

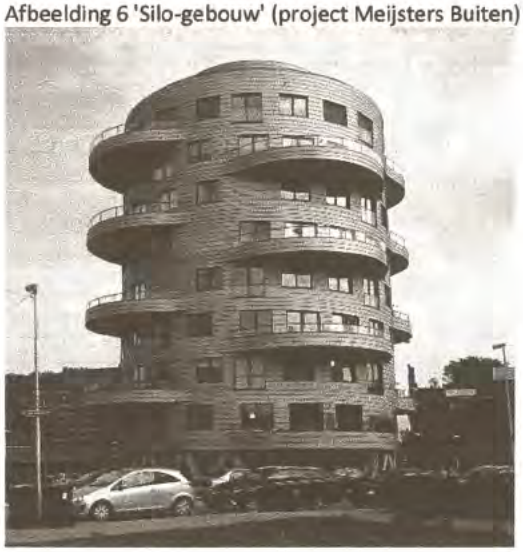
Overigens lijkt het mij van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet mijns inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn mijns inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maak ik bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Rabobank

FRANKERING
GECONTROLEERD
U01.170831.000313

NIEUWEGEIN
31.VIII.17-22
1
NEDERLAND

Gemeenteraad v. Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte,
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
01 SEP 2017

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
Merwedekanaal deelgebied 4,
Defensieterrein

N11CC *G221XDX*DD*DDDDD*



[redacted]

ingekomen PLC d.d.
04 SEP 2017

Utrecht, 28 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



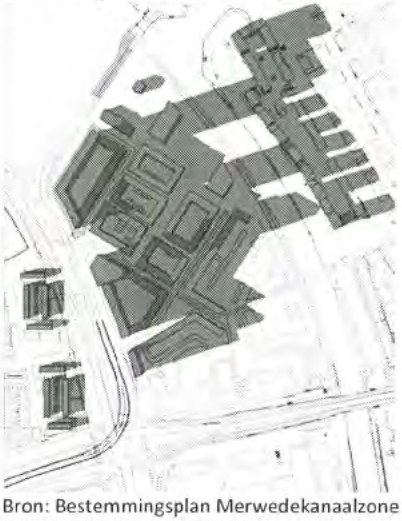
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



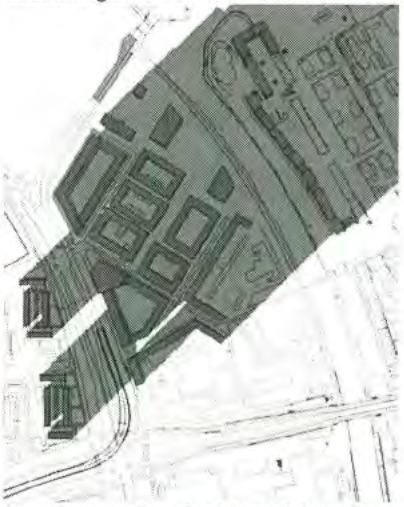
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



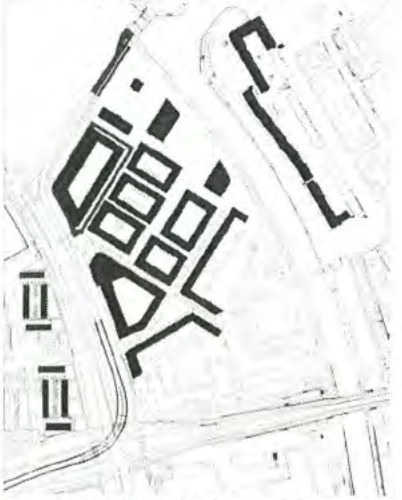
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht, 1 september 2017

Ingekomen PLC 04 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

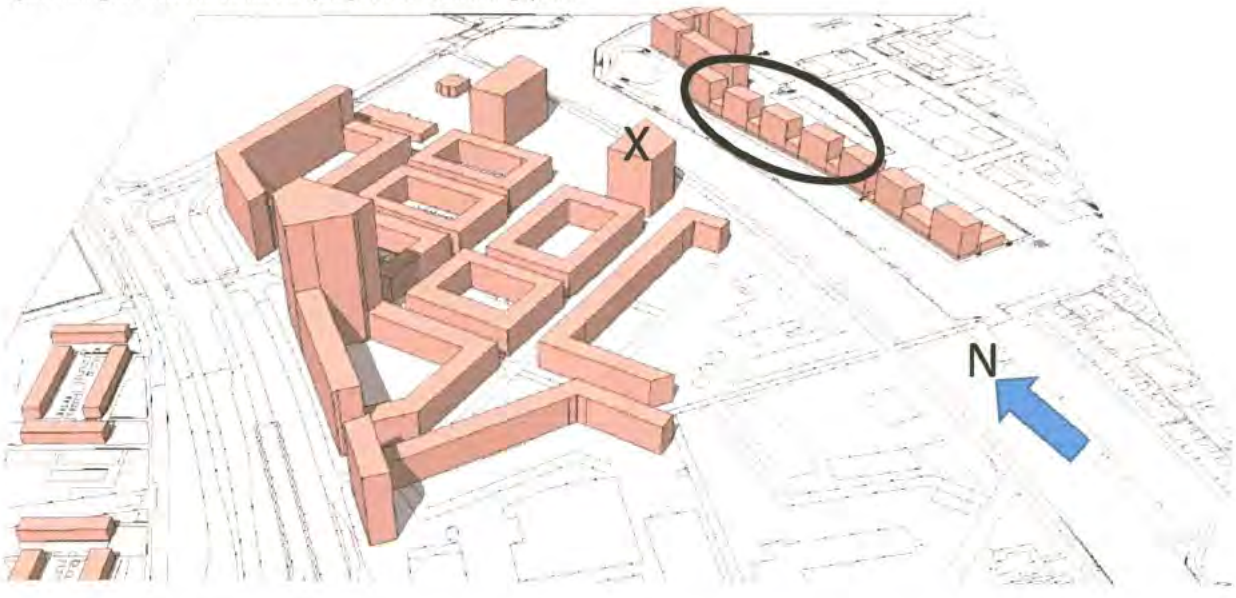
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

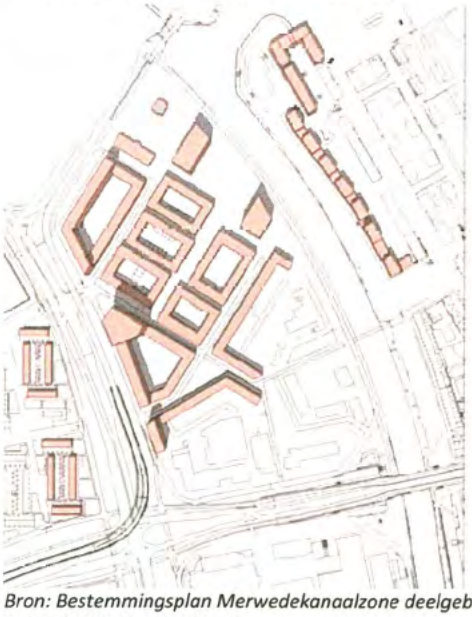
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



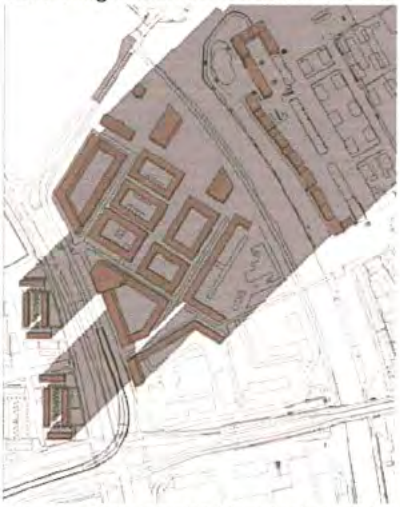
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

zienswyze ontwerpbestemmingsplan
en ontwerp besluit tot wijziging
deelgebied 4 Defensie terrein

FRANKERING
GECONTROLEERD

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

04 SEP 2017



Ingekomen PLC d.d.
04 SEP 2017

Utrecht, 29 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

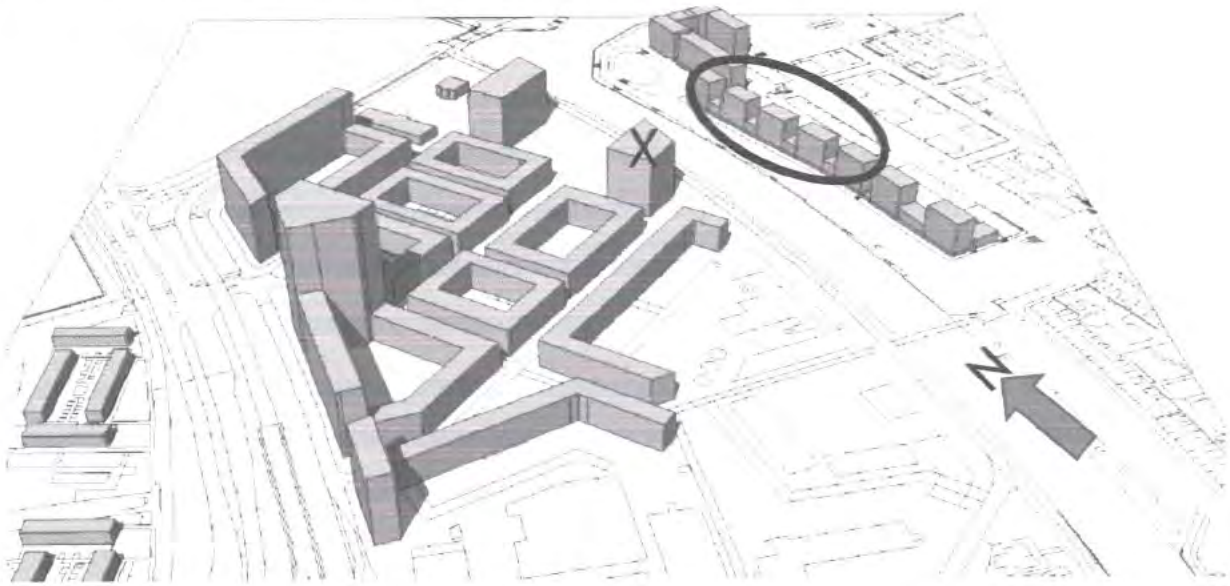
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur

Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius - Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oog bouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);

- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

#0000#00#X0X1228# MN1W #0000#00#X0X1228# MN2W

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl

Ingekomen PLC d.d.
04 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v.: Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten
Merwedekanaal zone deelgebied 4, Defensieterrein



ontvangen PLC
04 SEP 2017

Utrecht, 30 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

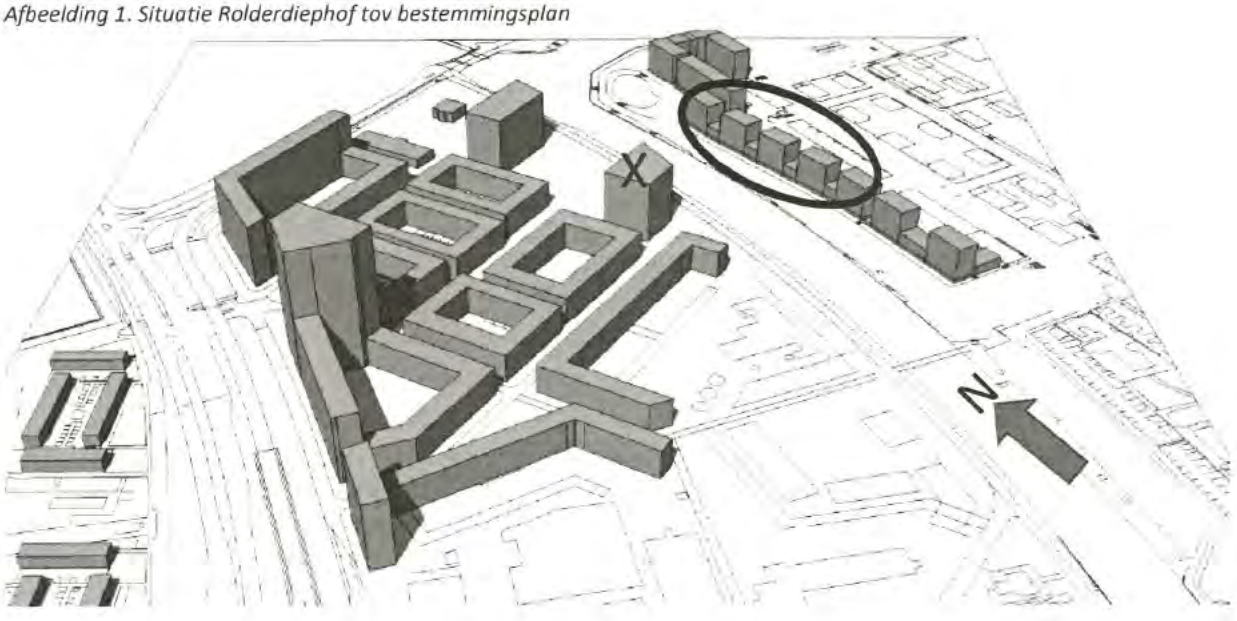
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

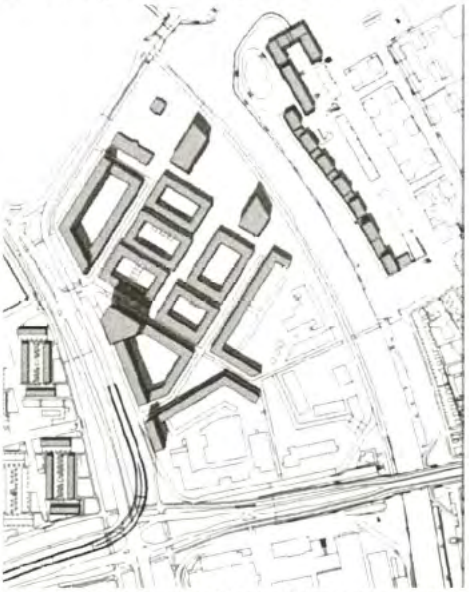
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



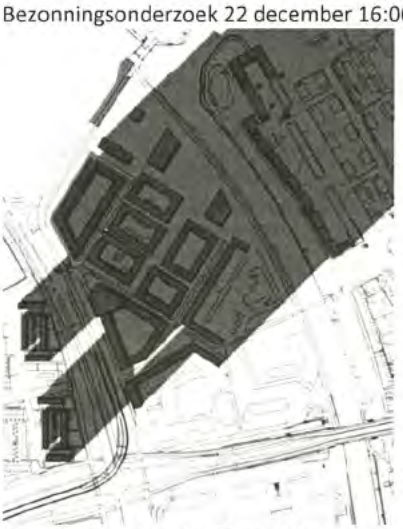
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
04 SEP 2017

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten
Merwedekanaalzone deelgebied 4: Defensieterrein

Utrecht, 3 september 2017

Ingekomen PLC d.d.
05 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

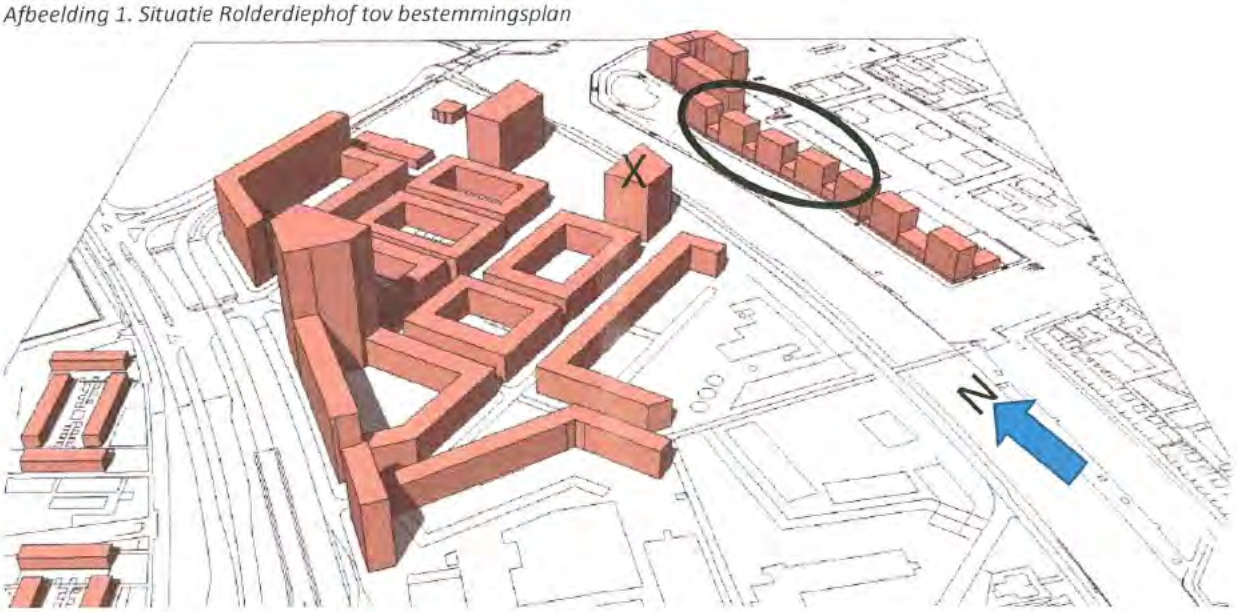
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

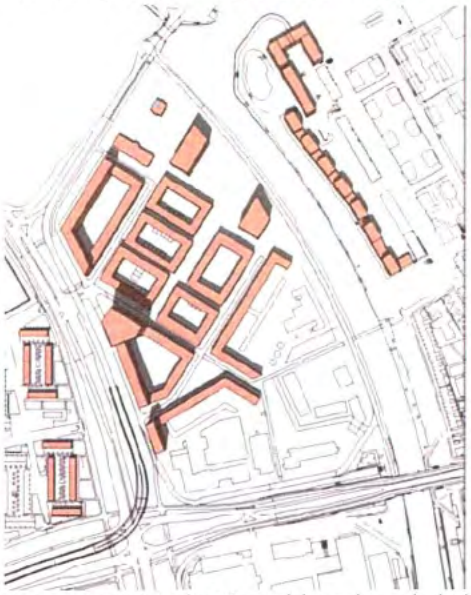
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

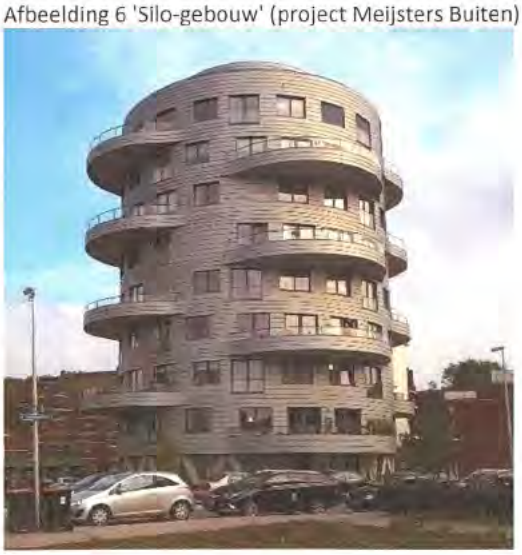
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]



Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
05 SEP 2017

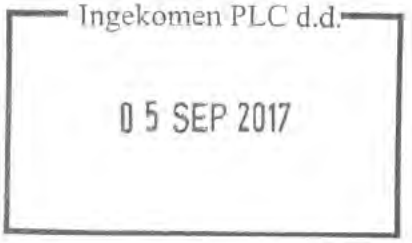
MX1Pv #8221X0X#00#0000#



Reactie Bestemmingsplan
: Defensieterrein

Utrecht, 29 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

[redacted]

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

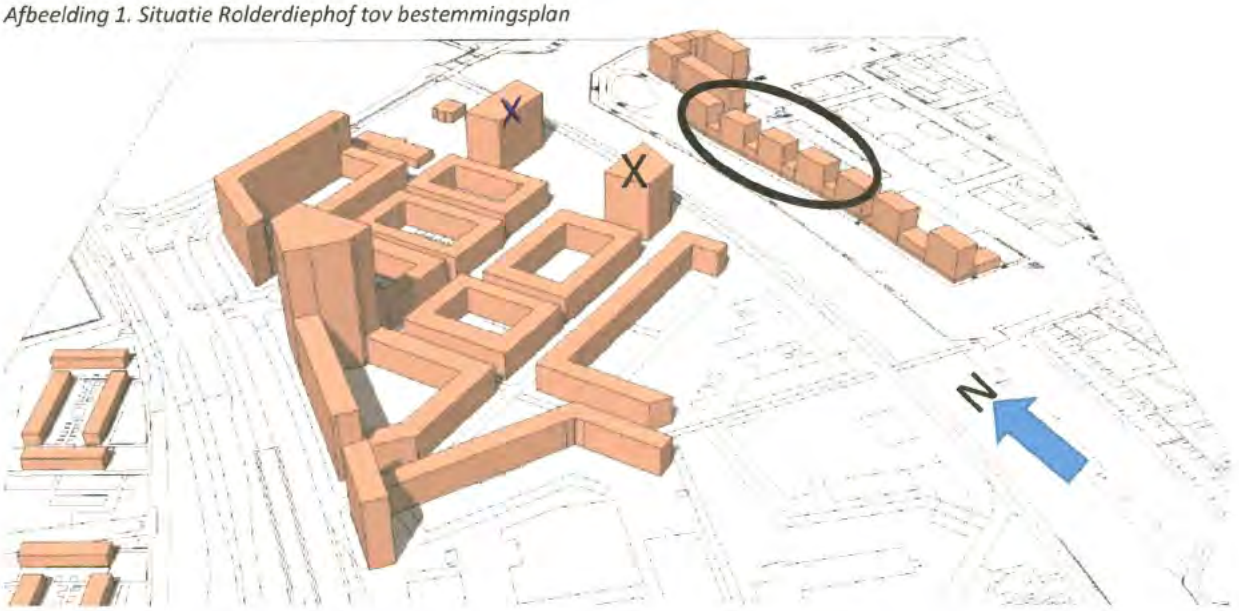
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

[redacted]

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name deze hoogte-accenten (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



[redacted]

Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

[redacted]

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

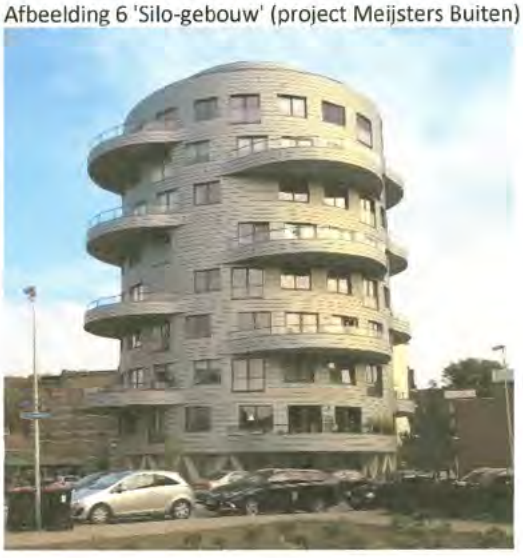
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

[redacted]

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

[redacted]

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

05 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

[Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, De Jensterrein]

Utrecht, 2 september 2017

Ingekomen PLC d.d.
05 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

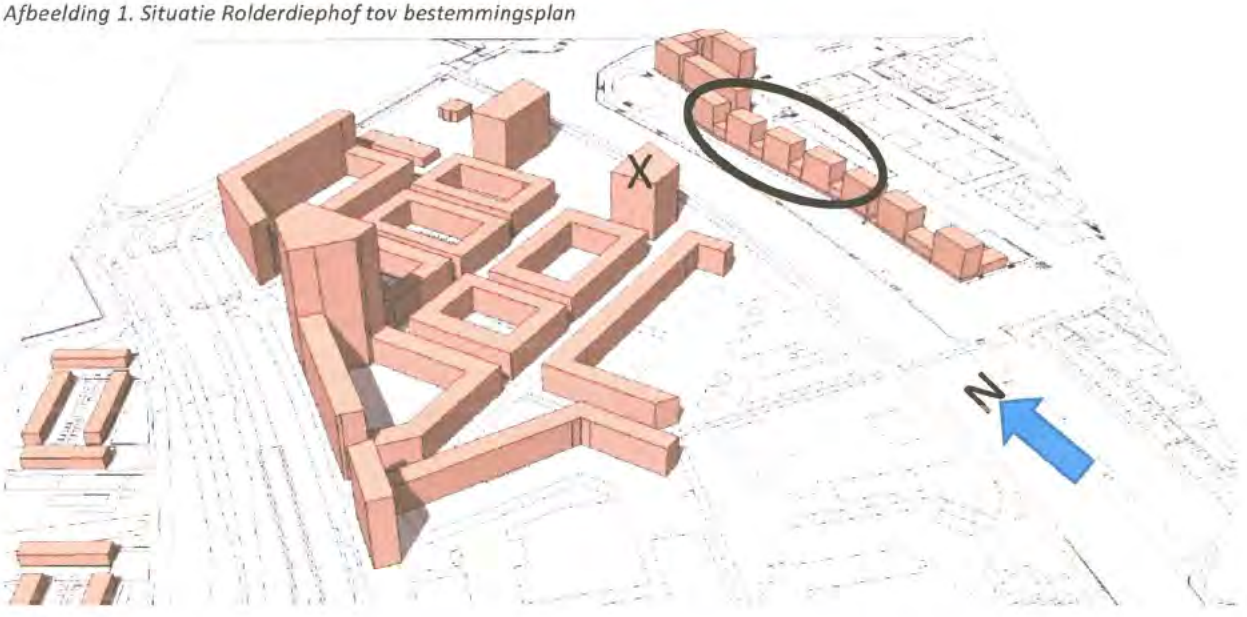
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

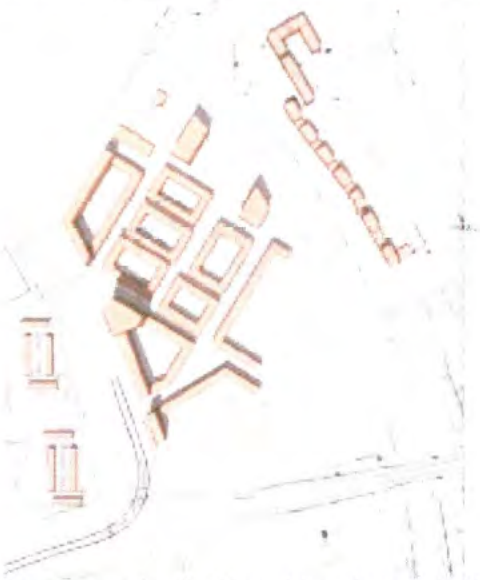
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

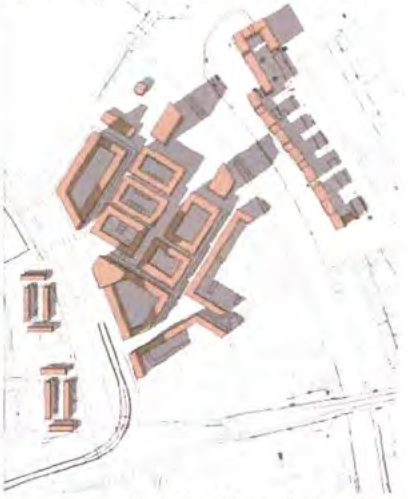
In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



FRANKERING
GECONTROLEERD
UOB-170904.003501





De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht (Zienswijze Merwedekanaalzone, deelgebied 4. Defensieterrein)
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

05 SEP 2017

Utrecht, 4 september 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

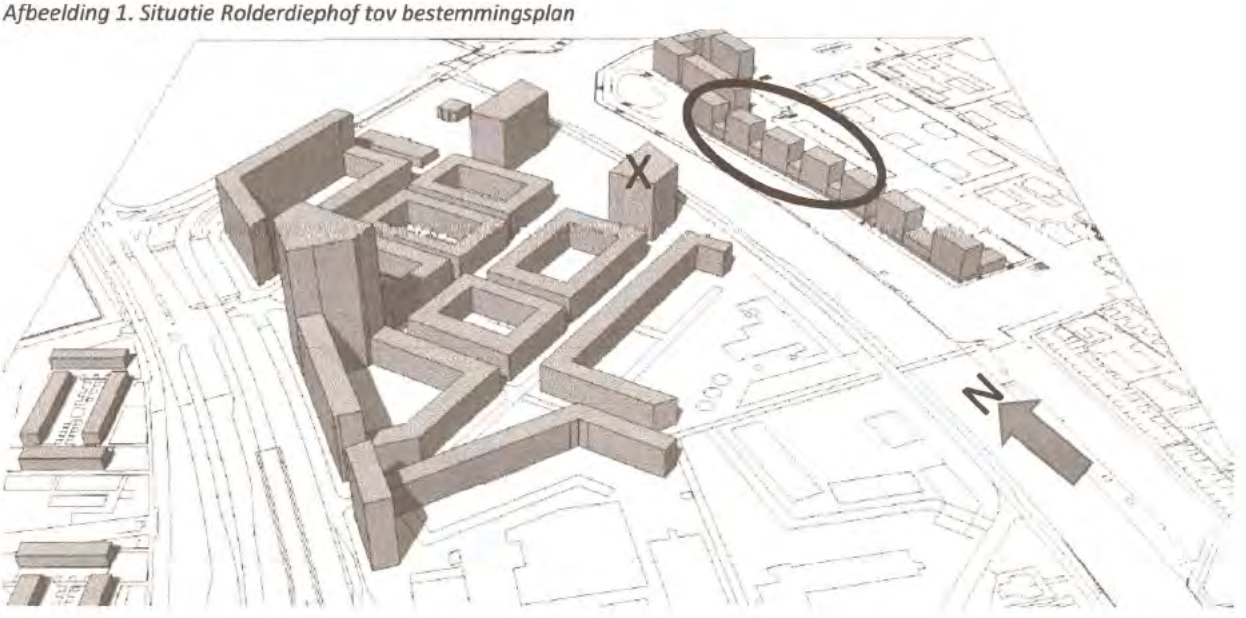
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

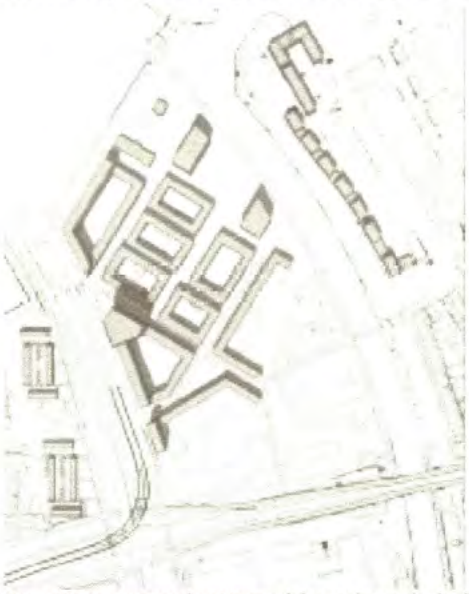
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



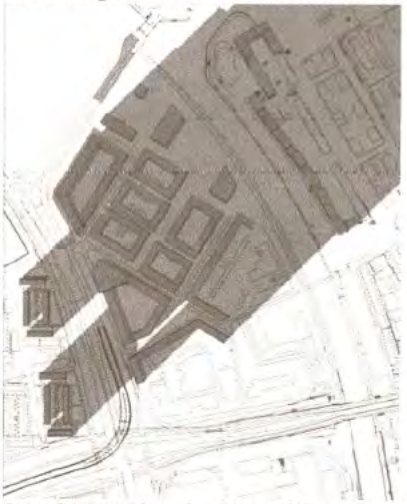
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.170904.500984



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
tav Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N1DCC #3221XDX#0D#0000#

Ingekomen PLC d.d.
06 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 4 september 2017.

Bezwaar

In vervolg op onze reactie op het concept SPvE Defensieterrein d.d. 11 juni aan "Wonen aan het Merwedekanaal", maken wij bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaal-zone deelgebied 4, Defensieterrein en wel t.a.v.:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: "In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog" (pag. 74[1]), en t.a.v.
- Meer dan 4 *bouwlagen* in "Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen." (pag. 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

"Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog."

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat."

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

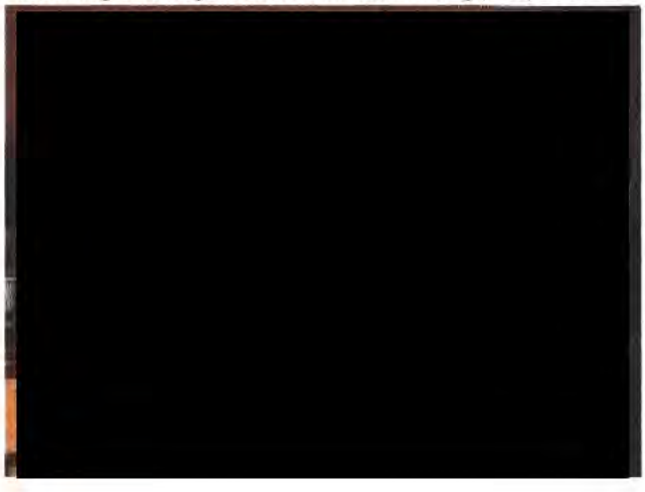
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof



Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afb. 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Uit de verbeelding hiernaast is te begrijpen dat de gevel van ons huis op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en terras het hele jaar van ongeveer 12.00 uur tot 20:00 is.

Afbeelding 2. Huidige avondzon in onze woning (2 sep rond 19:00)



Desalniettemin zijn we met de huidige situatie zeer tevreden en genieten van de zonnige woonkamer en de voldoende bezonning op het terras (afb. 2).

De verbeeldingen in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afb.3). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 4 op de volgende pagina.

Afbeelding 3. Bezonningsonderzoek 12.00 uur



Afbeelding 4. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

Afbeelding 5. Hoogte-accenten tot 35 meter



In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afb.1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning meestentijds vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 6. Bezonningsonderzoek

21 maart 16.00 uur



21 maart 18.00 uur



23 september 16.00 uur



23 september 18.00 uur (n.a.)



22 december 16.00 uur



22 december 18.00 uur (n.a.)



Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de tekeningen (afb. 6) is te concluderen dat naast 22 maart, ook op 23 september en op 22 december onze appartementen-gebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving zorgt voor een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: "Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2]." Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: "Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt."

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied) genoemd. Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Afbeelding 7. 'Silo-gebouw'



Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is.
Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunt(en).

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van "4 tot 8 bouwlagen" (pag. 29) en elders van "*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg." (pag 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de Hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend ons inziens overbodig, omdat er reeds oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen (citaten met tussen haakjes de pagina's):

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde (102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt (37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde (41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal (38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water (21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn (13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit (16);
- bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren (18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd (21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (37).

Kortom, "er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (21)".

Afbeelding 8. Zichtlijn Jongerius – Schoorstenen



Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 "Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan", wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: "Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument." (pag. 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen doet ons inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog[3]. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn ons inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking
2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg
3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[3] Bron: mail projectmanagementbureau Wonenaanhetmerwedekanaal d.d. 15 juni 2016.



DE GEMEENTERAAD VAN UTRECHT
ONTVANGELORGANISATIE RUIMTE
T.A.V. OMGEVINGSRECHT
POSTBUS 16200
3500 CE UTRECHT



Ingekomen PLC d.d.
06 SEP 2017

Utrecht, 31 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

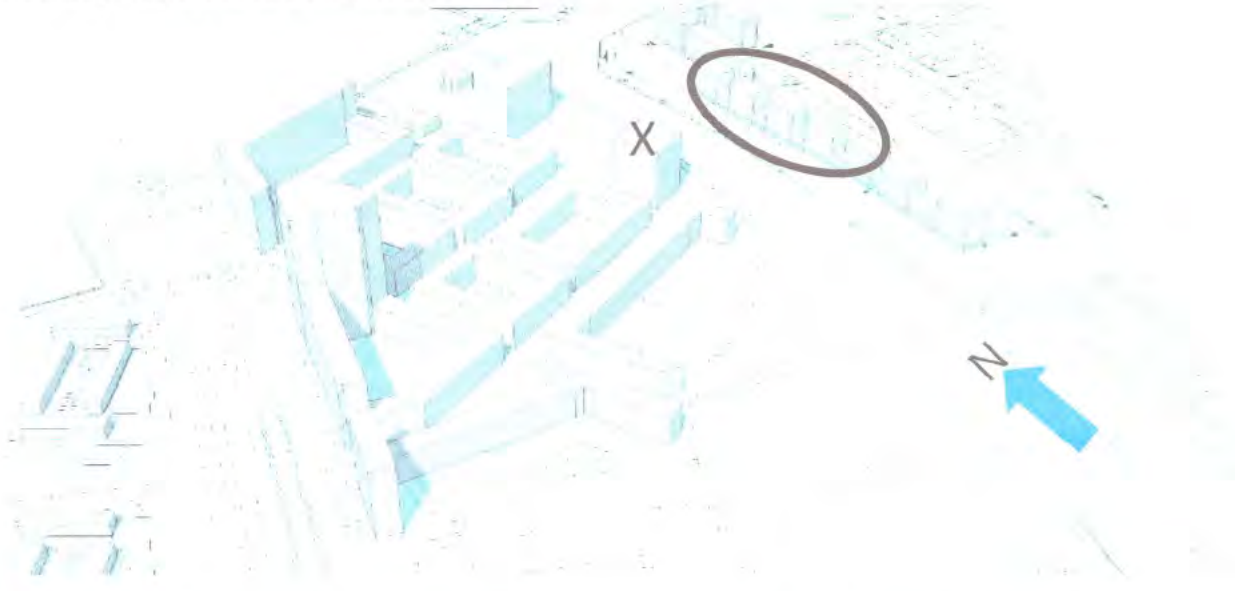
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan

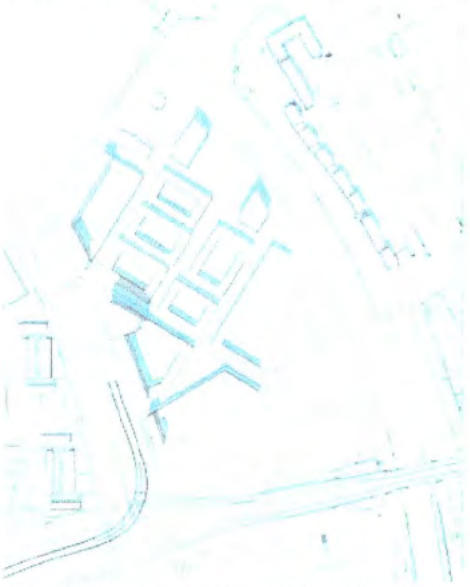


Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is

dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

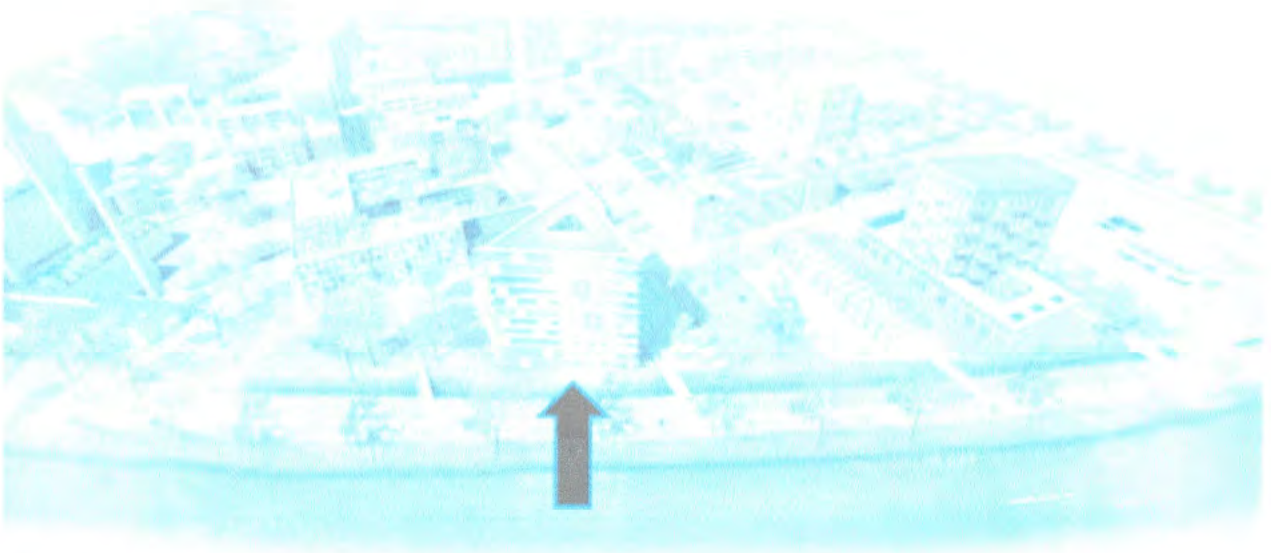
Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



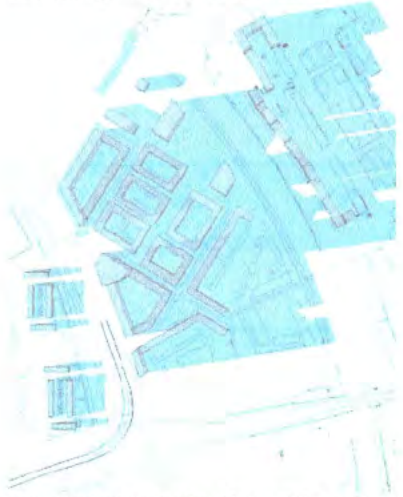
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



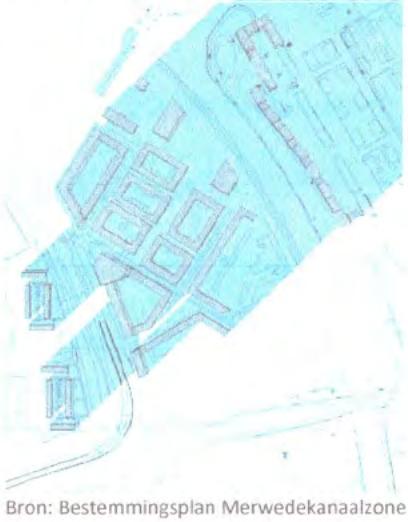
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4

Defensieterrein pagina 600

Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)

Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.





In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);

- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,

3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet

[redacted]



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsruimte
t.a.v. Omgevingrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.



M1DCC *3521KDX*DD*0000*



Utrecht, 5 september 2017

Ingekomen PLC d.d.
06 SEP 2017

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: Bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

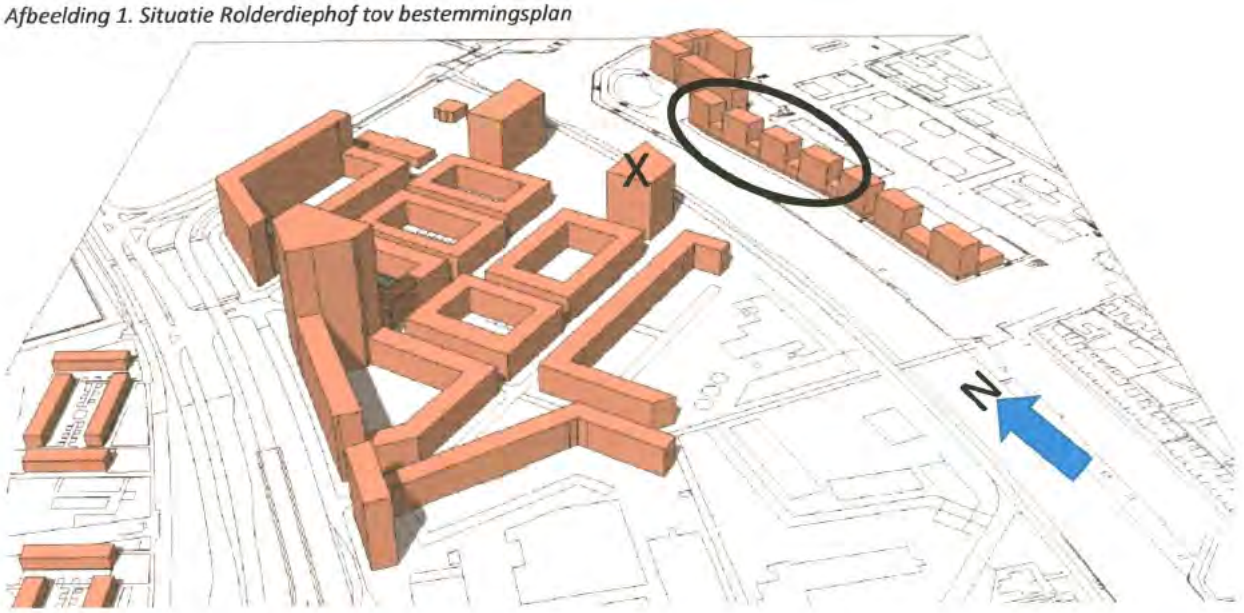
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

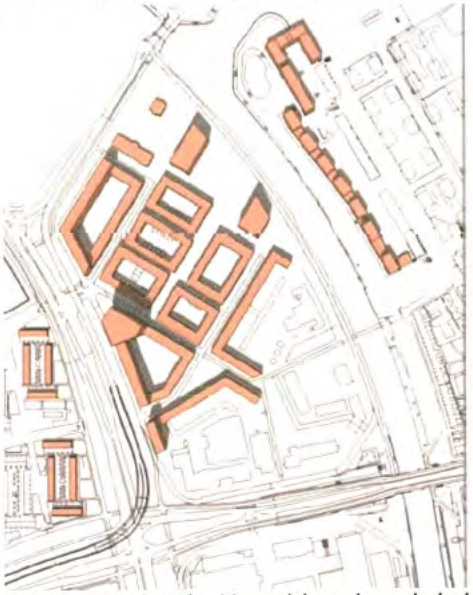
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

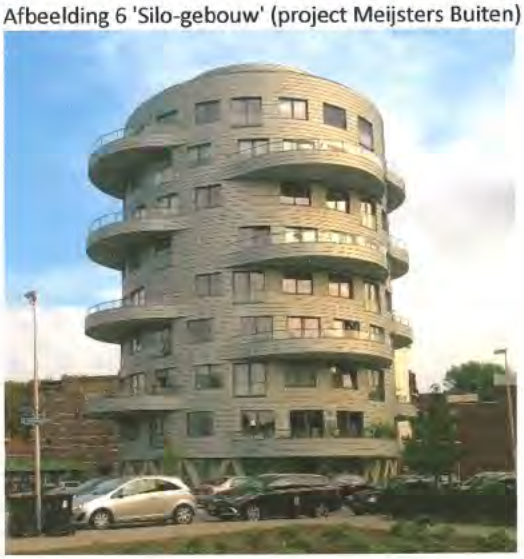
Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);

- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,

3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

PKXL1 156651
05-09-17 15:27
NEDERLAND

€ 2,34

Ingekomen
06 SEP 2017

DE GEMEENTERAAD
VAN UTRECHT
ONTWIKKELORGANISATIE RUIMTE
T.A.V. OMGEVINGSRECHT
POSTBUS 16200
3500 CE UTRECHT

NW1PW #8221VNN#00#0000#

BETREFT: Zie
EN OF DEELGE...

NW2VW #8221XOX#00#0000#

BESTEMMINGSPLAN
RHEDENAARTONE
ETERREIN



Utrecht, 31 augustus 2017

Ingekomen PLC at d.
06 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

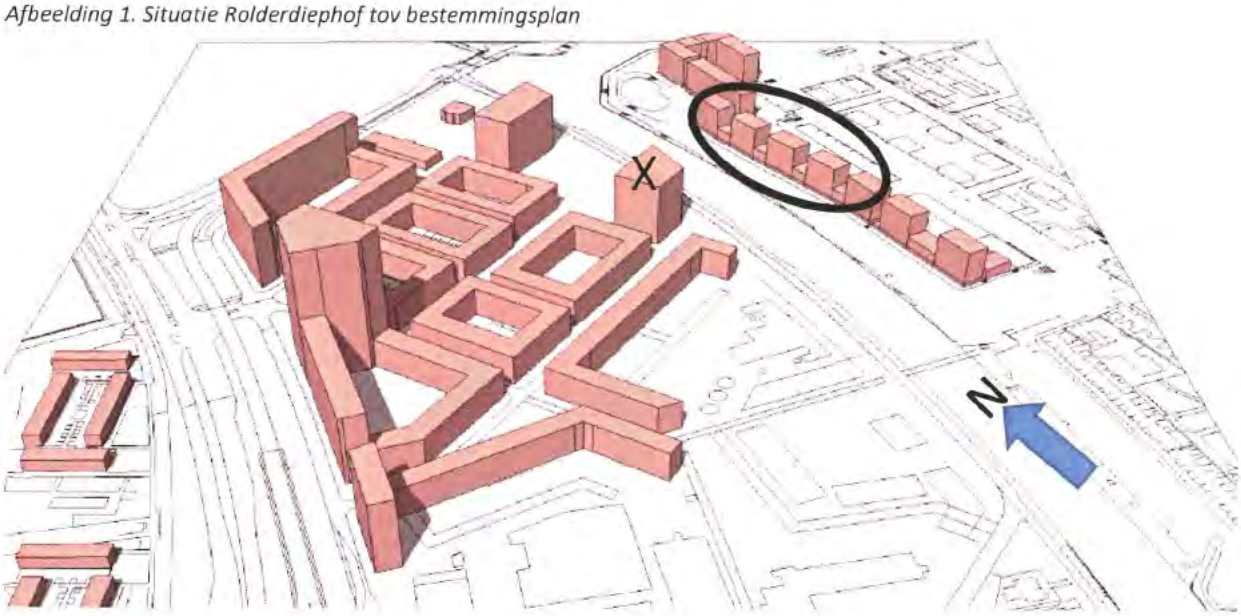
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

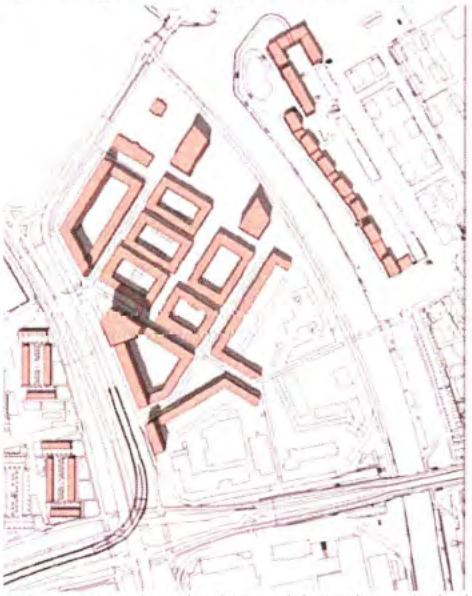
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

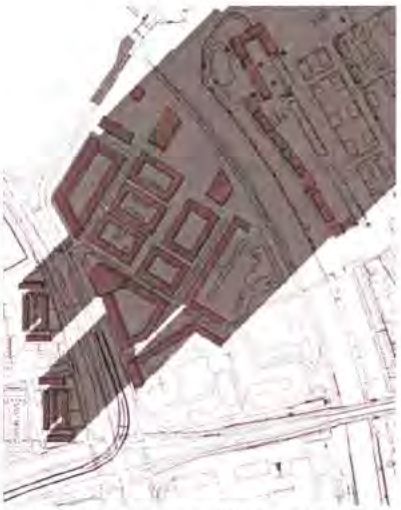
Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

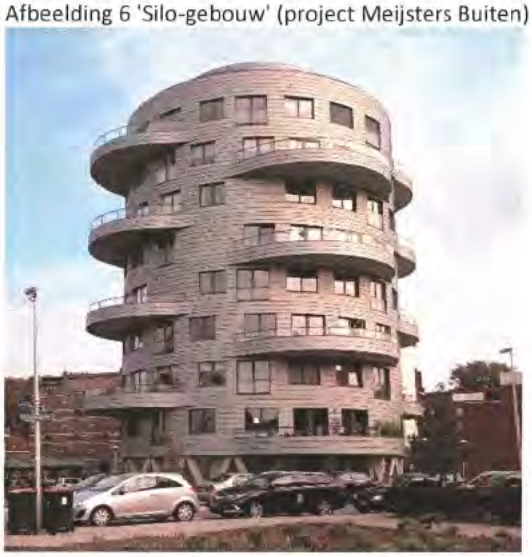
Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);

- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,

3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan
en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone
deelgebied 4, defensieterrein.

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

R AANGETEKENDE BRIEF
NL frankering betaald € 8,35
28gr
RECOMMANDÉ

D – A – 1
PostNL
202375 04 – 09 – 2017 20:10
NL

3SRPKS471100572 3500CE 16200



Ingekomen PLC d.d.
07 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 4 september 2017

Onderwerp: 'Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein' / Reactie Bestemmingsplan Defensie - Omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone'

Geachte Gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein, wil ik hierbij mijn zorgen aan u kenbaar maken.

Visuele hinder – bezwaar tegen maximale bouwhoogten
Het ontwerpbestemmingsplan Defensieterrein inclusief de bijlagen heb ik in acht genomen. Hierbij wil ik mijn zorgen uiten in relatie tot de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen maximale bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter. Ik ben woonachtig in de Dichterswijk, [redacted] Bij uw plannen ontbreekt een studie naar de visuele hinder voor woningen in de woonwijk aan de Veilinghaven/ Parkhaven, gelegen aan de overkant van het Merwedekanaal. Gezien de hoogte van de schoorstenen van de hulpwarmtecentrale van Eneco (geschat op 35 meter?) en de zichtbaarheid van deze schoorstenen vanaf mijn balkon en vanuit mijn appartement op de 2de etage (woonlaag 3 van 4), ben ik zeer bezorgd dat de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter ertoe zullen leiden dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorgenomen gebouwen op het Defensieterrein, zichtbaar zullen zijn vanuit mijn appartement. Dit zal leiden tot afname van het vrije uitzicht en insluiting van mijn woonomgeving en derhalve tot afname van mijn woongenot.

Ik verzoek u dringend een studie te verrichten naar de impact van deze bouwhoogten vanuit verschillende zichtpunten vanuit de woonwijk Parkhaven, waaronder vanuit mijn appartement, door middel van visualisaties van de in het bestemmingsplan voorziene situatie.
Bij de plannen is wel een onderzoek naar slagschaduw verricht (bijlage 13 Bezonningsstudie Defensieterrein), maar visuele hinder is niet inzichtelijk gemaakt.

Slagschaduw – bezwaar tegen maximale bouwhoogten
Uit bijlage 13 Bezonningsstudie Defensieterrein komt naar voren dat bij lage zonnestand de voorziene bebouwing op het Defensieterrein een flinke slagschaduw weergeeft op mijn woonomgeving. Ook dit zal leiden tot een afname van mijn woongenot. Tevens vanuit deze optiek heb ik bezwaar tegen de maximale bouwhoogten zoals opgenomen in het voorliggen ontwerpbestemmingsplan.

Hierbij verzoek ik u de maximale bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter in het ontwerpbestemmingsplan te heroverwegen en tevens de door mij gevraagde studie naar visuele hinder te verrichten.

In afwachting van uw reactie, verblijft [redacted]
Met vriendelijke groet,

[redacted]



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen
07 SEP 2017

O.v.v. Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
en ontwerp Besluiten Maximale hoeveelheden,
Buitengebied, Beperkwetterrein

MD7CC #8221X0X#00#00000#

a VolkerWessels company



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

07 SEP 2017

[redacted]

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 6 september 2017

Bezwaar
Bij deze maak ik bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaal-zone deelgebied 4, Defensieterrein en wel t.a.v.:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: "In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog" (pag. 74), en t.a.v.

- Meer dan 4 *bouwlagen* in "Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen." (pag. 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

"Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog."

<u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>
Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat."

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:
- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:
- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Ik concludeer dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving zorgt voor een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

Conflict met de omgeving

1. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is niet passend binnen deelgebied 4. Immers, dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunten. Een of meerdere hoogteaccenten van (maximaal) 35 meter maken dat deze oriëntatiepunten minder in het oog zullen springen. Hierdoor wordt er afbreuk gedaan aan de cultuurhistorische waarden van het Jongeriuscomplex en de monumentale schoorstenen.

2. Ik waarder juist het groene karakter, dat deelgebied 4 gaat krijgen. Zo is in het bestemminsplan een brede groenstrook voorzien aan de kanaalzijde. De bestaande bomen blijven gelukkig staan en er komt in deelgebied 4 extra groen. Open plekken aan de kanaalkant zorgen ervoor dat de woningen in het midden ook zicht houden op het kanaal en het groen. Uitstekend.
Als er vervolgens één of meer betonnen kolossen van maximaal 35 meter worden gebouwd zal het effect, dat al dat groen brengt, voor een belangrijk deel teniet gedaan worden. Beton zal dan met het groen om voorrang strijden, terwijl het juist de bedoeling moet zijn dat het groene karakter van de nieuwe wijk de boventoon voert. Met hoogteaccenten van maximaal 35 meter gaat dat niet lukken.
Verder heb ik op de informatieavond van 30 augustus 2017 begrepen dat er aan de zijde van het kanaal ruimten worden opengelaten om woningen in het midden van deelgebied 4 zicht te laten houden op het kanaal. Dat is op zich een symphatieke gedachte. In het licht daarvan bezien is het dan wel vreemd dat het uitzicht van de huidige bewoners aan de andere zijde van het kanaal belemmerd gaat worden door de hoogteaccenten. Ook die bewoners hebben graag een fatsoenlijk uitzicht, waarbij het groen de overhand moet hebben.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.A.V. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
07 SEP 2017

N14CC #8221X0X#00#0000#

Ingekomen PLC d.d.
07 SEP 2017

Utrecht, 3 september 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn'

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

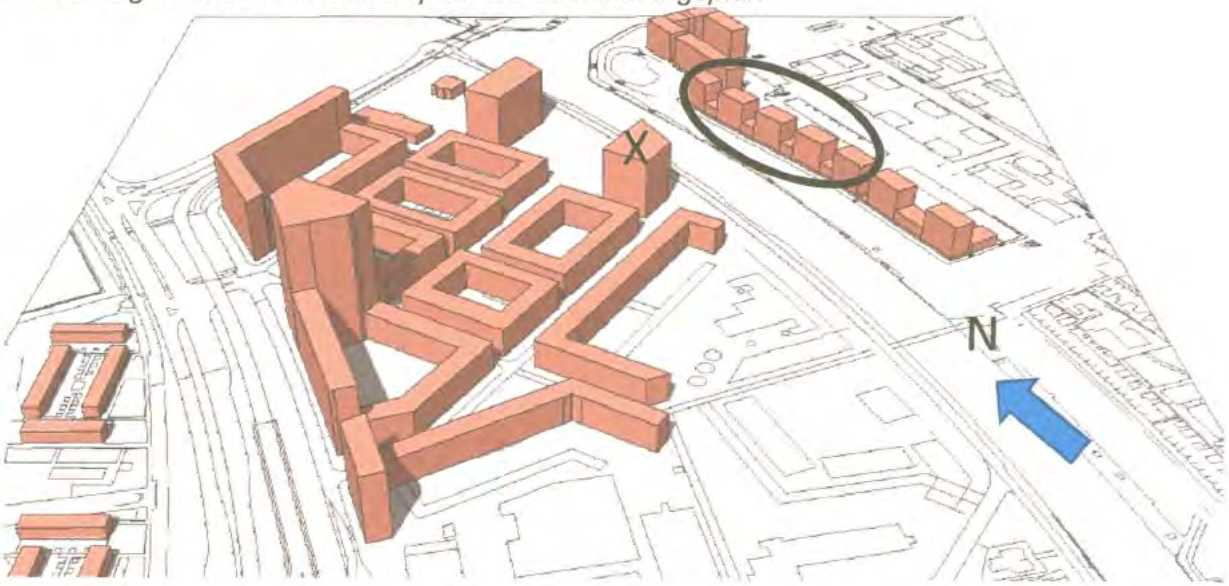
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

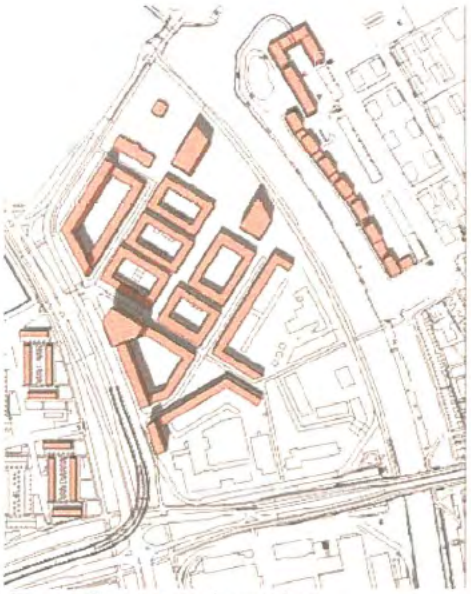
Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.
Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00 Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur





Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



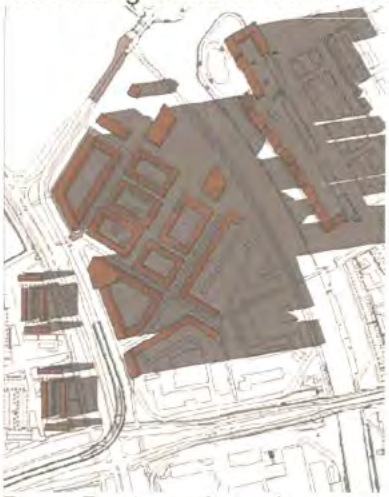
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



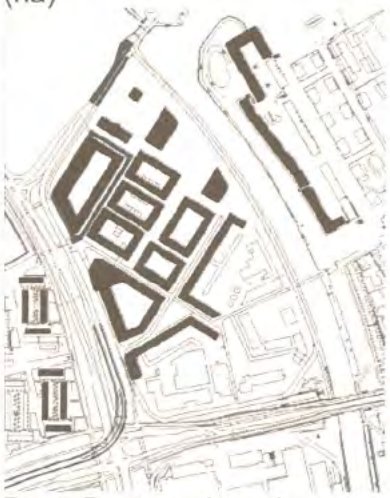
Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);

- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

4. Duurzaam bouwen is levensloopbestendig bouwen

In mijn beleving heeft Utrecht, via een burgerraadpleging een aantal jaren geleden, zich expliciet uitgesproken voor een - groene, leefbare, laagbouw variant. (variant B)

Nu, een aantal jaren later, wordt er met geen woord meer verwezen naar deze burgerraadpleging terwijl over bouwtrajecten 10-tallen jaren heen gaan en de burgerraadpleging een duurzame keuze behoort te zijn. Ik heb het gevoel dat sluipenderwijs de variant B weer wordt verlaten en dat de raad niet bij de principiële keuze van de burgerraadpleging blijft. Waarom is de raad zo gecharmeerd op het bouwen in de hoogte als de meerderheid van de inwoners in een volksraadpleging aangeven dit niet wenselijk te vinden?

Uit eigen ervaring ben ik tot de conclusie gekomen dat de leefbaarheid bij 4 woonlagen (elkaar kennen, aanspreken, veelzijdige samenstelling) werkt. Het eenzijdig bouwen en de hoogte in stapelen van studio's (<70 m2) is geen leefbare duurzame omgeving creëren. Mijn idee is dat burgers duurzaam zouden moeten kunnen blijven wonen als ze in een volgende levensfase komen (bijvoorbeeld opgroeiende kinderen), dus zou u veel meer kunnen bouwen met 3 slaapkamers (100m2) in Utrecht in plaats van burgers dwingen te verhuizen naar randgemeenten zodra er gezinsuitbreiding plaatsvindt.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale.
4. Duurzaam bouwen is levensloopbestendig bouwen.

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



NX2PP #8221X0X#00#0000#

NX1PP #8221X0X#00#0000#

Utrecht, 5 september 2017

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



[redacted]

Betreft: Bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

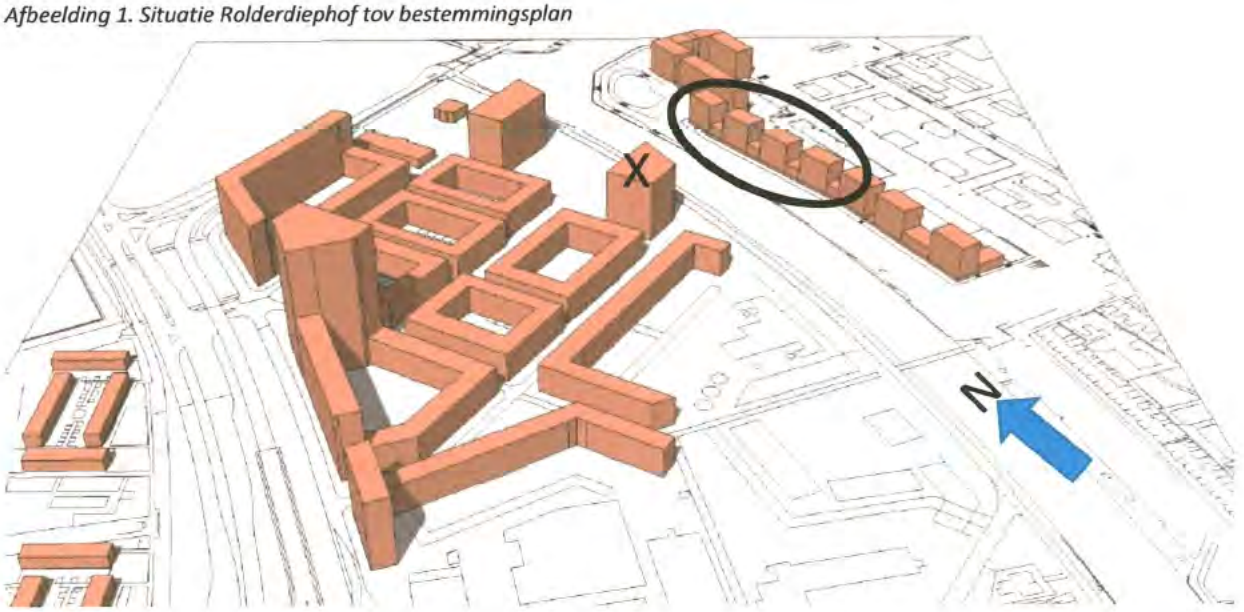
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

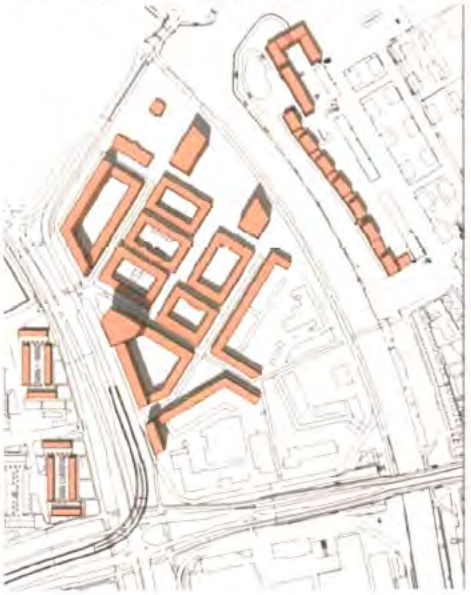
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)

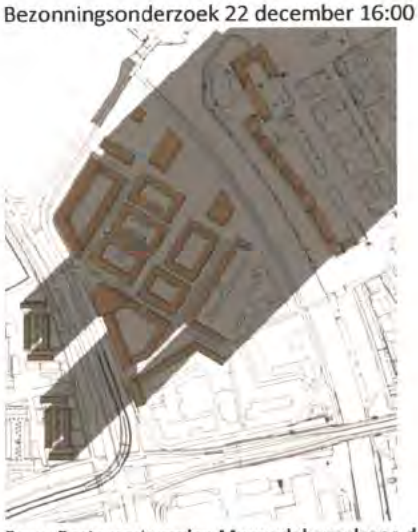


Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt

aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de

drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

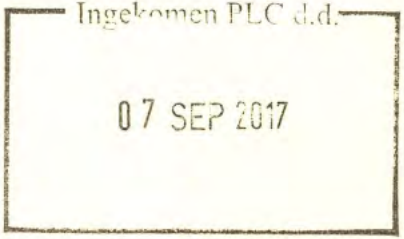
GEMEENTE UTRECHT

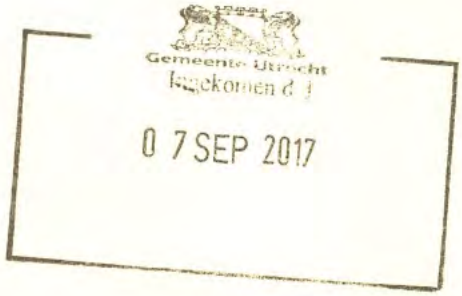
Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Bezwaarschrift defensieterrein Europalaan

Datum van inleveren (stempel)	07 SEP 2017
Naam afdeling voor adressering Gemeenteraad ontwikkelingsorganisatie Ruimte	
Naam receptiemedewerker J. vd Molen	
Handtekening medewerker voor ontvangst J.vd.Molen	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)





De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsregie
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht, 30 augustus 2017

Ingekomen P.L.C. d.d.
08 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

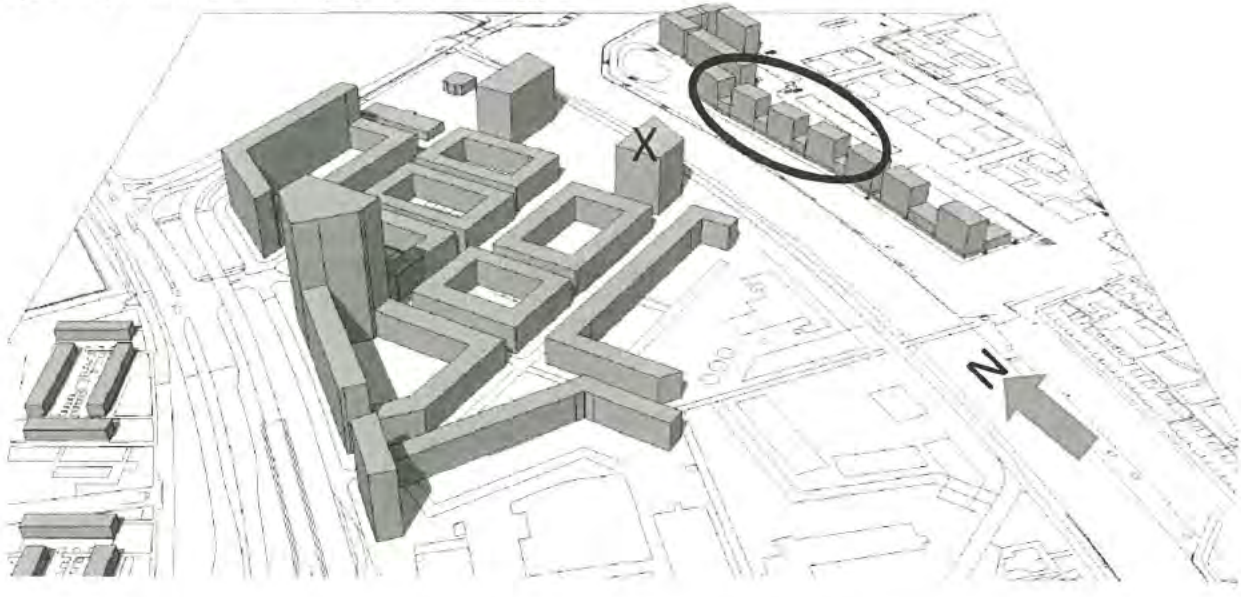
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

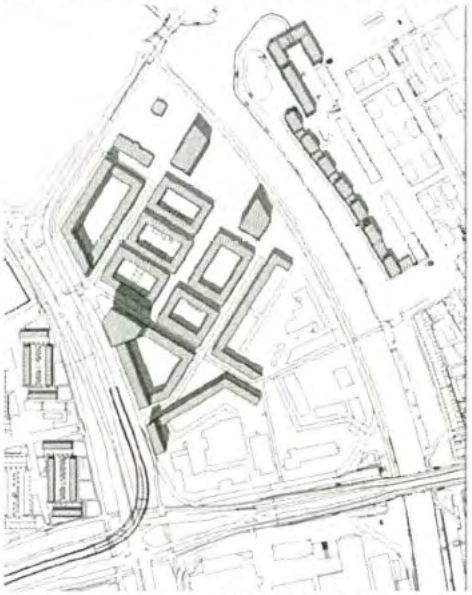
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



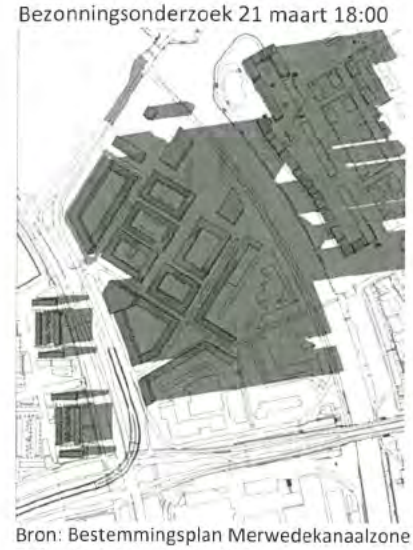
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



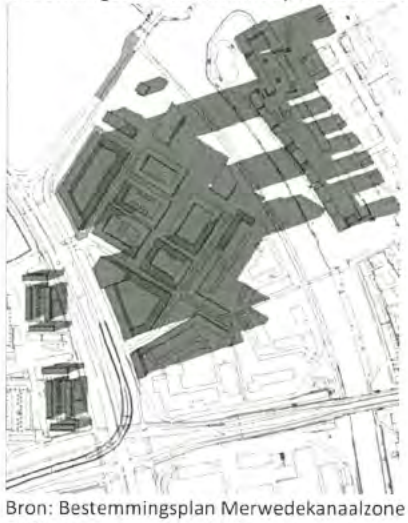
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



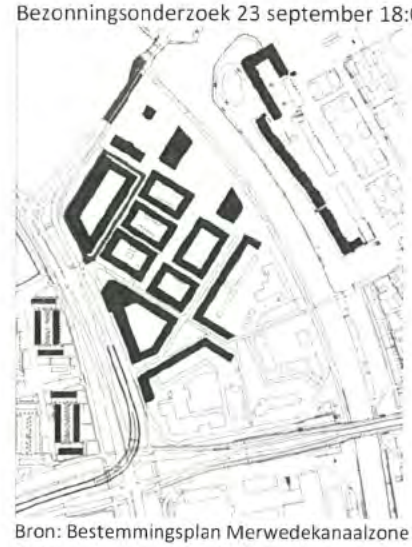
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



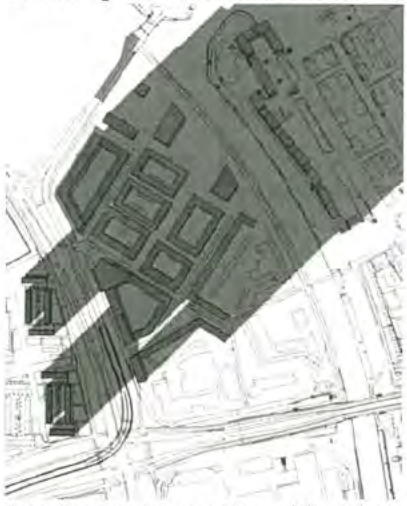
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



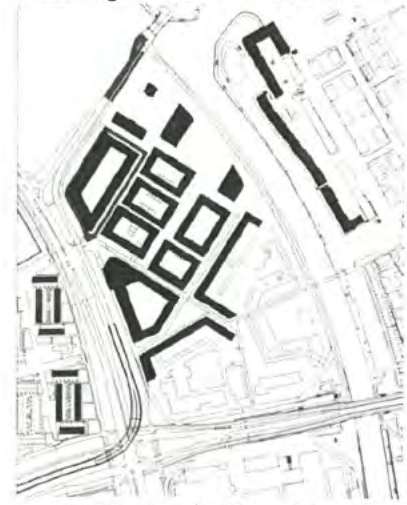
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200

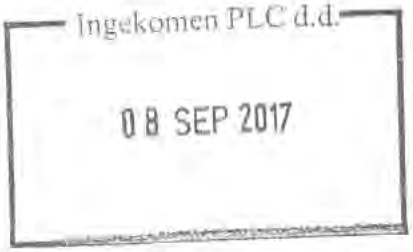
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
08 SEP 2017

N1OCC #8221XOX#OO#OOOO#



Utrecht, 6 september 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

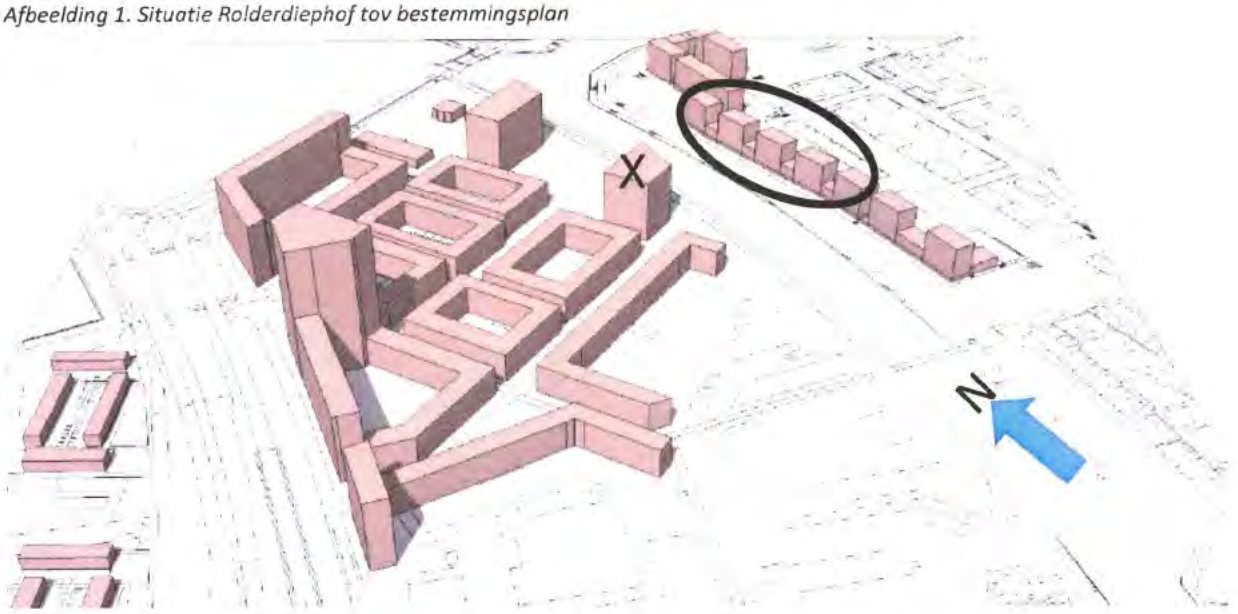
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



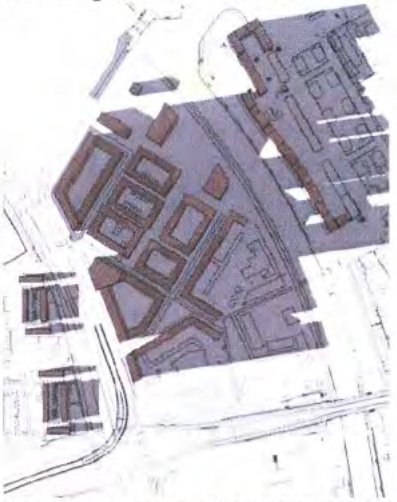
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



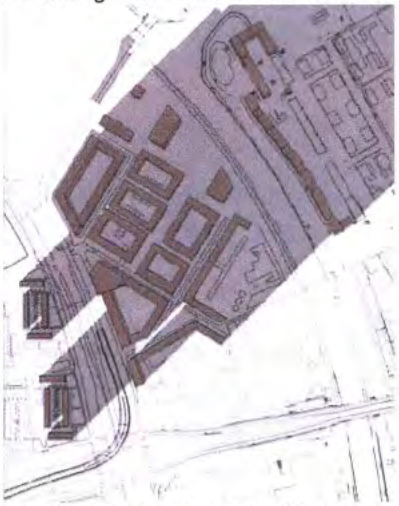
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

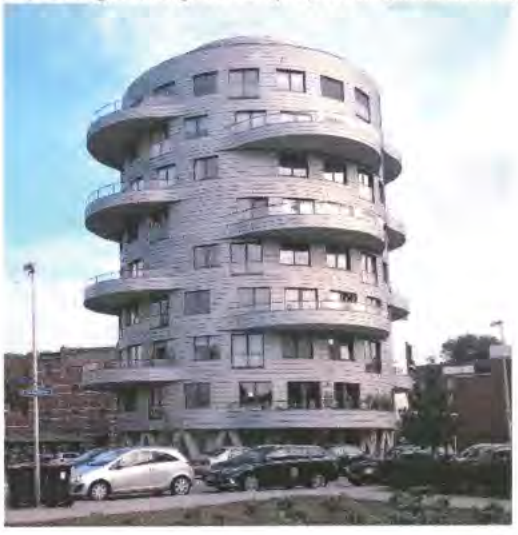
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
ontwikkelingsorganisatie Ruimte
TAV omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11vv #8221XOX#00#0000#



Utrecht, 7 september 2017

Ingekomen PLC d.d
11 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

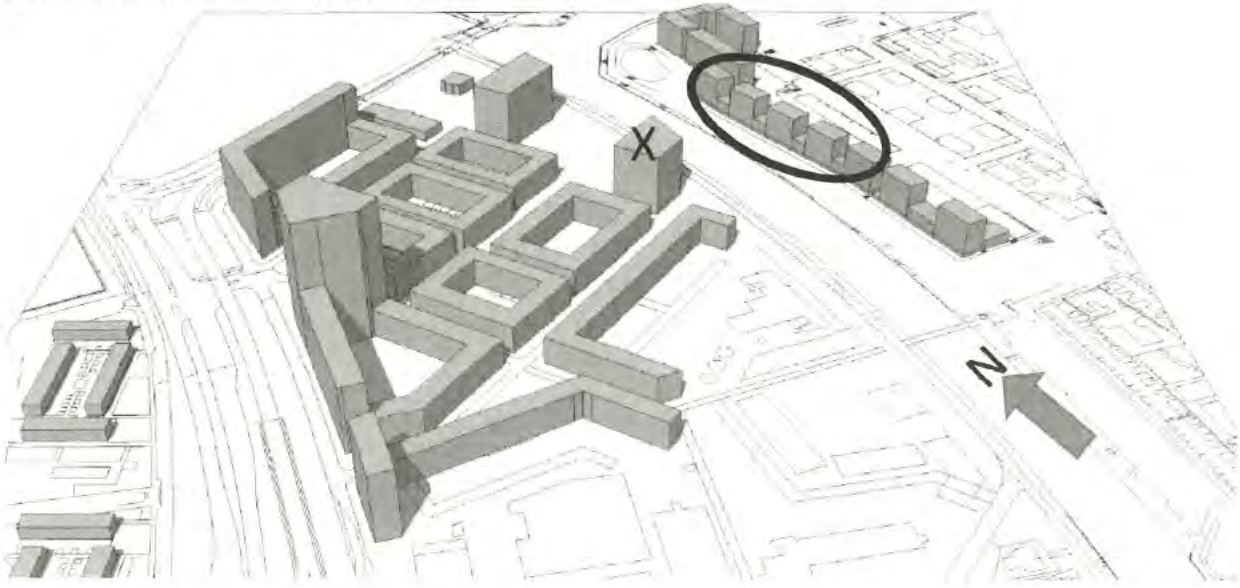
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



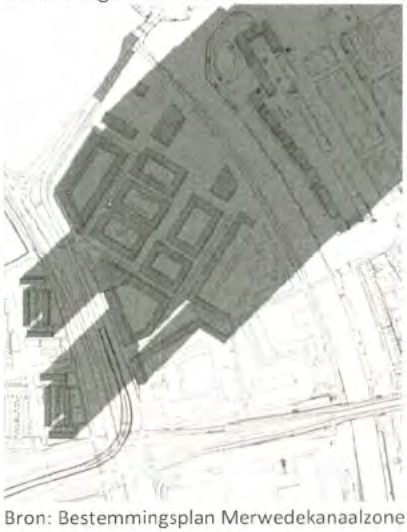
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

11 SEP 2017

Betreft
Zienswijze ontwerp-
bestemmingsplan en
ontwerp besluit-
Maatschappelijke
dienstverlening, Defensieterrein.

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 8 september 2017

Bezwaar

In vervolg op mijn reactie op het concept SPvE Defensieterrein d.d. 13 juni 2016 en de reactie hierop van mevrouw C. Mesman, projectleider gemeente Utrecht, van 15 juni 2016 en het vervolgens per diezelfde datum doorsturen van mijn mail aan de gemeenteraad van Utrecht, , maak ik bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaal-zone deelgebied 4, Defensieterrein en wel t.a.v.:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: "In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog" (pag. 74[1]), en t.a.v.
- Meer dan 4 *bouwlagen* in "Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen." (pag. 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

"Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog."

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: "Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat."

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pag. 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op drie van de maatgevende momenten, dus het grootste deel van het jaar, ligt het appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof



Ik woon in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afb. 1) en ik heb mijn huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Uit de verbeelding hiernaast is te begrijpen dat de gevel van mijn huis op het westen ligt en dat de bezonning van mijn huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot (afhankelijk van het seizoen) zonsondergang is.



Afbeelding 2. Huidige avondzon in mijn woning

Ik ben met de huidige situatie zeer tevreden en geniet van de zonnige woonkamer en de voldoende bezonning op het balkon (afb. 2).

De verbeeldingen in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat het appartementengebouw vol in de zon ligt (afb.3). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot circa zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 4.

Afbeelding 3. Bezonningsonderzoek 12.00 uur



Afbeelding 4. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

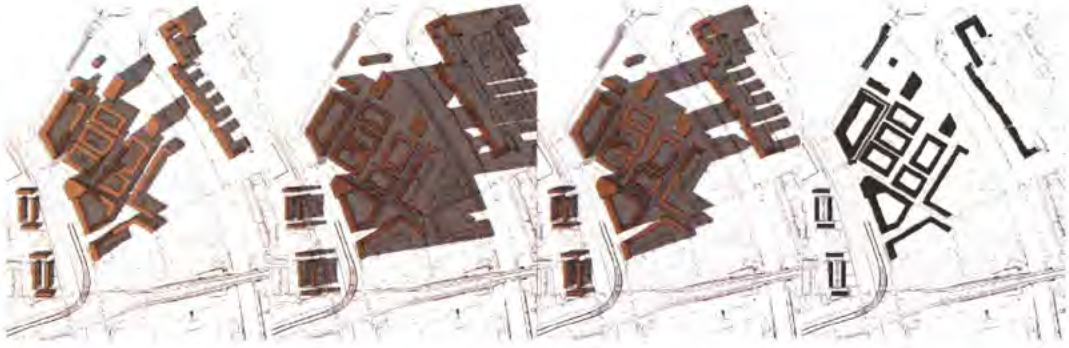
Afbeelding 5. Hoogte-accenten tot 35 meter



In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover mij aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afb.1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in mijn woning meestentijds vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat ik drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvang.

Afbeelding 6. Bezonningsonderzoek

21 maart 16.00 uur 21 maart 18.00 uur 23 september 16.00 uur 23 september 18.00 uur (n.a.)



22 december 16.00 uur 22 december 18.00 uur (n.a.)



Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de tekeningen (afb. 6) is te concluderen dat naast 22 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementen-gebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur in de schaduw liggen.

Ik concludeer dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving zorgt voor een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het mij van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: "Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2]." Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in mijn ogen zeker ook voor de buren.

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van "4 tot 8 bouwlagen" (pag. 29) en elders van "*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg." (pag 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover mijn woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: "Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt."

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied) genoemd. Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Afbeelding 7. 'Silo-gebouw'



Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is.
Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt op de uiteinden begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC). Beide cultuurhistorische waarden dienen reeds als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de Hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend mijns inziens overbodig, omdat er reeds oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen (citaten met tussen haakjes de pagina's):

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde (102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt (37);

- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde (41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal (38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water (21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn (13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit (16);
- bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren (18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd (21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (37).

Kortom, "er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (21)".

Afbeelding 8. Zichtlijn Jongerius – Schoorstenen



Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 "Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan", wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: "Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument." (pag. 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen doet mijns inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog[3]. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende

[3] Bron: mail projectmanagementbureau Wonenaanhetmerwedekanaal d.d. 15 juni 2016.

referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn mijns inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking
2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg
3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Maak ik bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,





De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

12 SEP 2017

N1400 #3221XDX#00#0000#

Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

Utrecht, 28 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: Bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

[redacted]

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

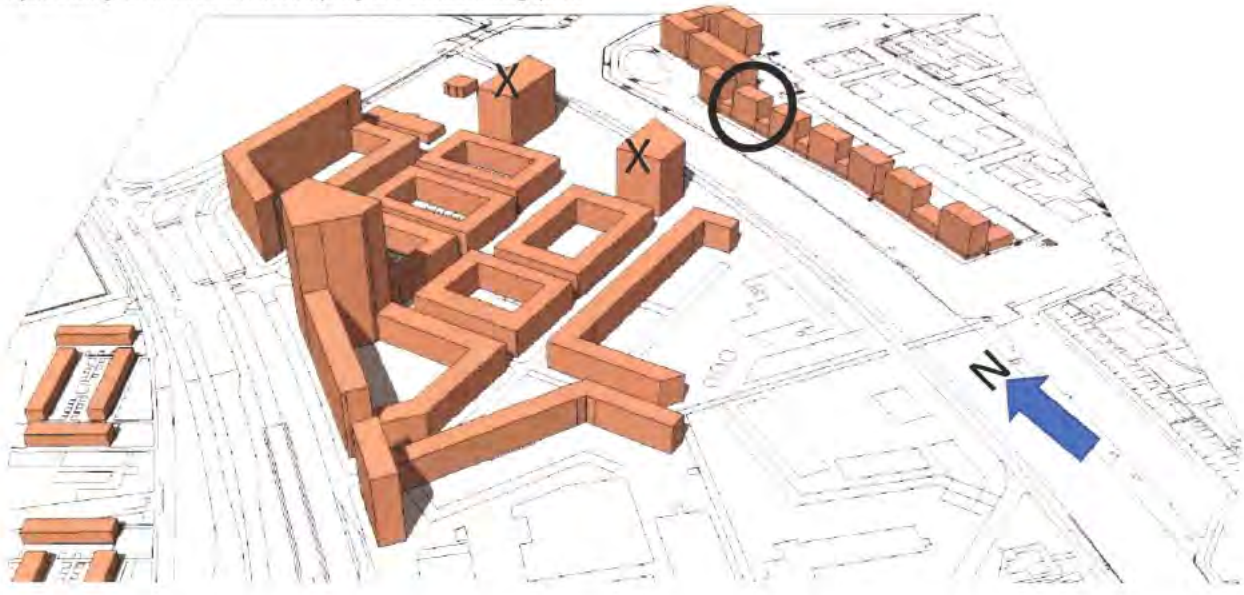
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

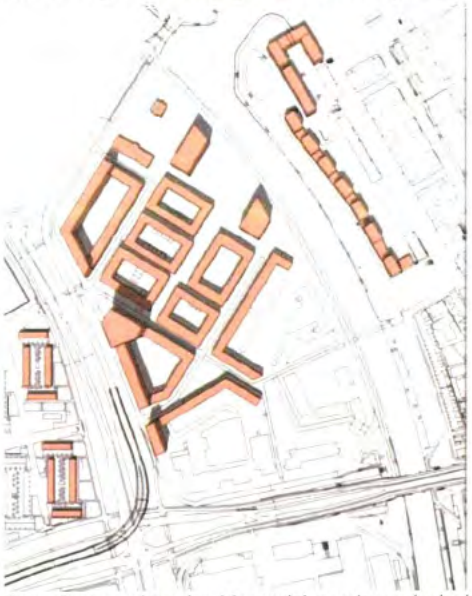
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name deze hoogte-accenten (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X-en) zullen het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

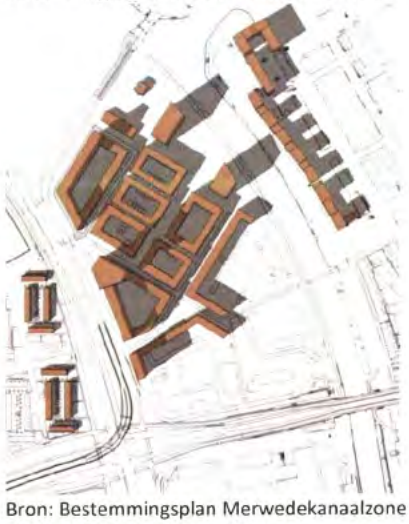
Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



[redacted]

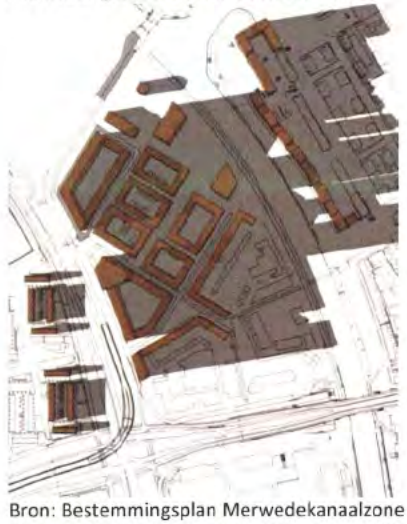
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



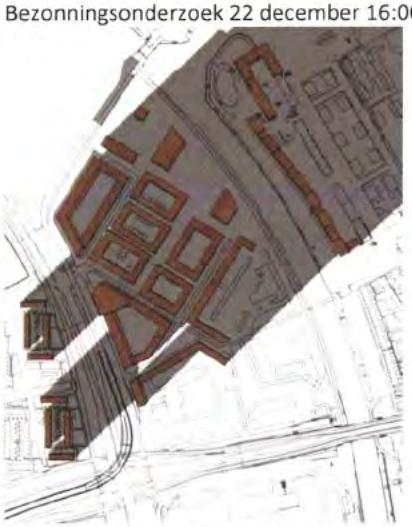
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accenten aangeduid met X in afbeelding 1.

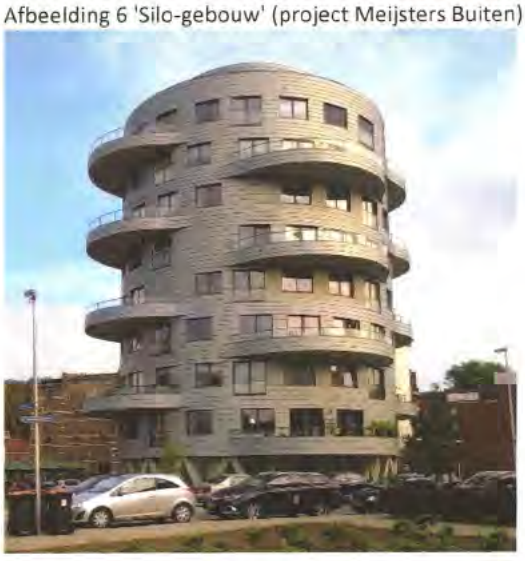
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

[redacted]

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]



DE GEMEENTERAAD VAN UTRECHT
ONTWIKKELORGANISATIE RUIMTE
T.A.V ONGEVINGSRECHT.
POSTBUS 16200

3500 CE UTRECHT.

Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

N140C #8221X0X#00#0000#



Utrecht, 8 september 2017

Ingekomen PLC d.d.
12 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

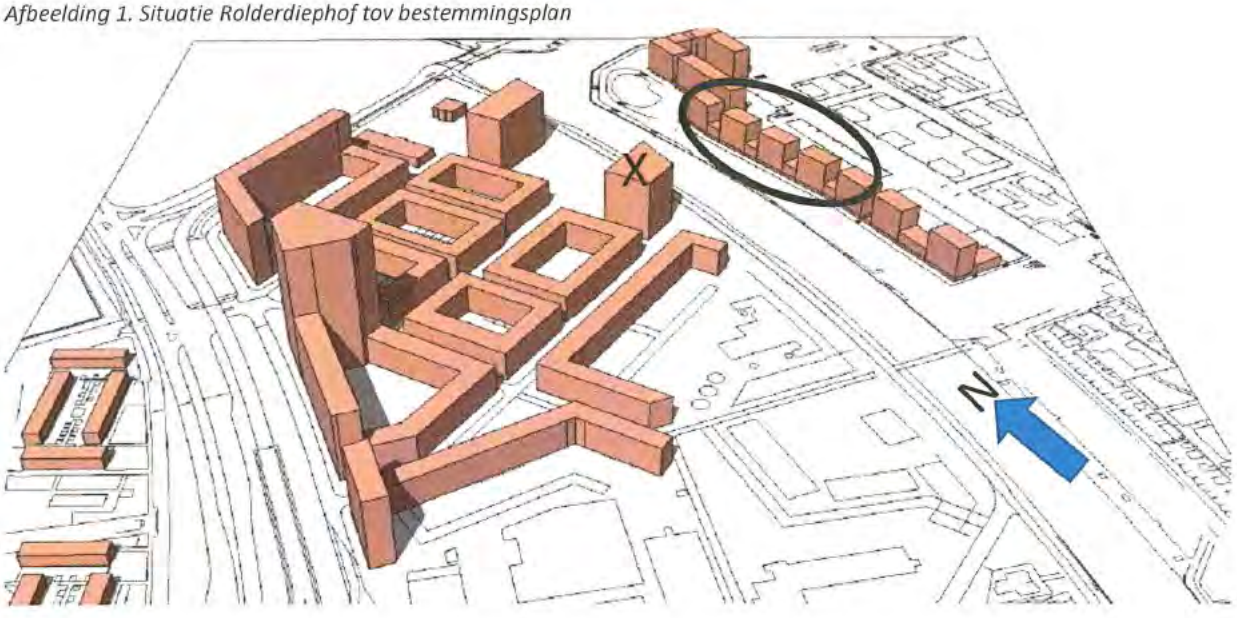
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

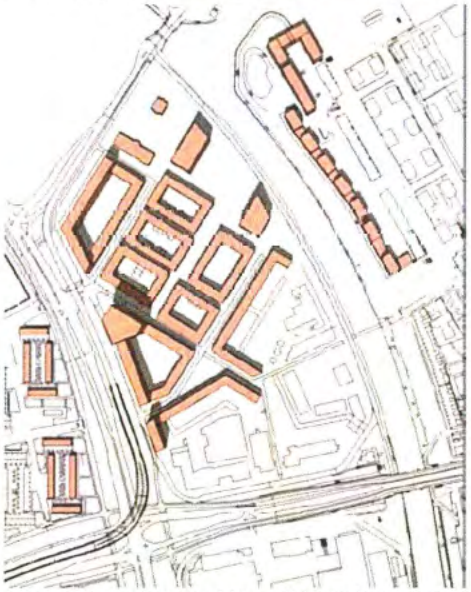
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



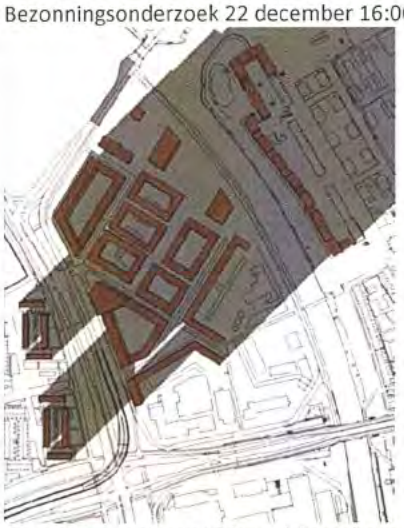
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

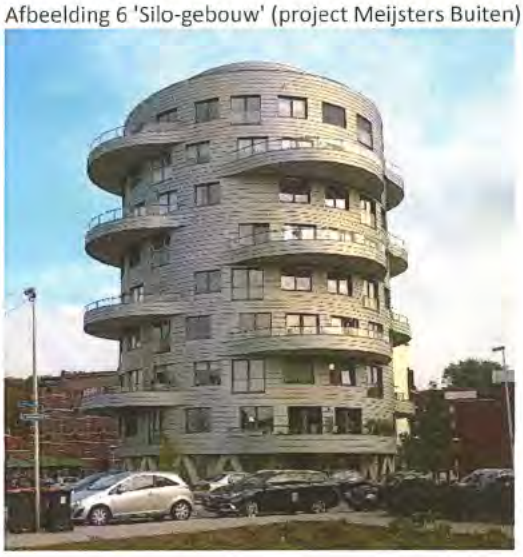
Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

ING

TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

⇒ Zienswijze ontwerp ~~bestemmingsplan~~ en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4. Defensieterrein

Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

Utrecht, 28 augustus 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Ik maak bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, *Defensieterrein en wel ten aanzien van:*

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Ik vraag Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten geen sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

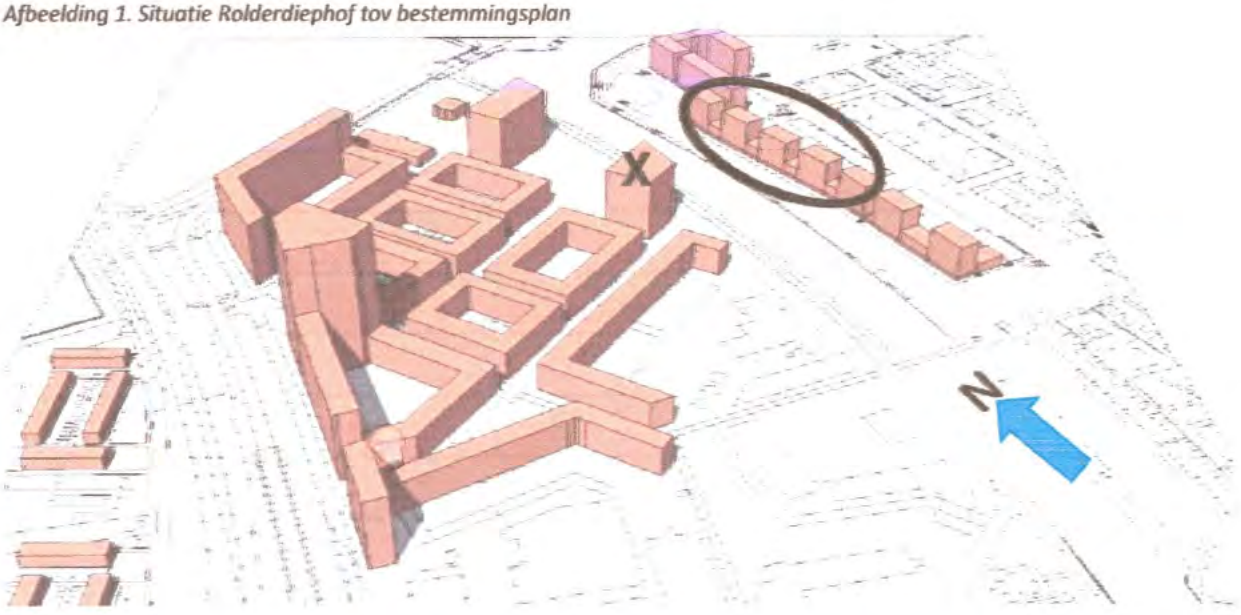
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Ik woon in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en ik heb mijn huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van mijn appartement op het westen ligt en dat de bezonning van mijn huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat ik drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvang.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

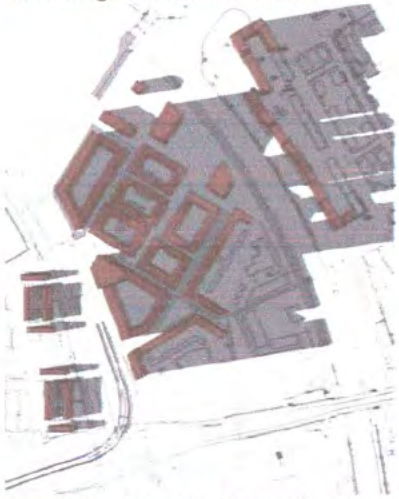
Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensiekwartier pagina 594

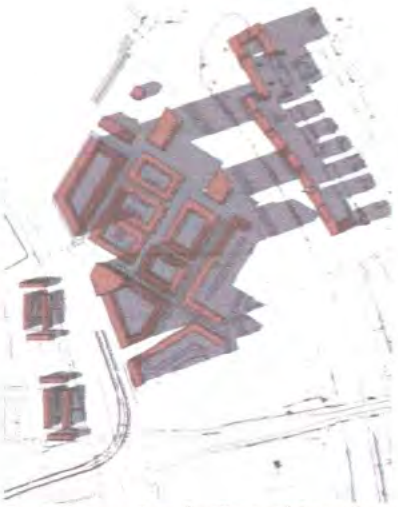
Bezonningsonderzoek 23 september 16:00

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensiekwartier pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensietemein pagina 598



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensietemein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensietemein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensietemein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses *(afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de* appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Ik concludeer dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande *omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de* omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Ik denk dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het mij van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een *kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-*plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt

aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in mijn ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maak ik bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover mijn woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) *genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.*

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en *anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7).* Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten *aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al* oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina *39). Het SPvE gaat uit van een gemiddelde bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.*

een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- *Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter* van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- *Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke* en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de

drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

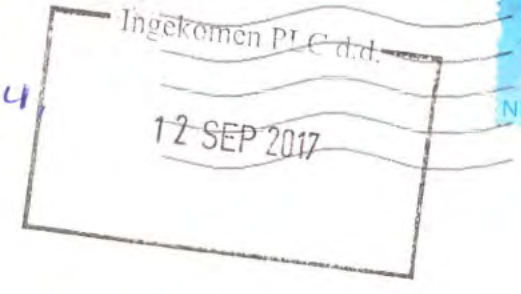
1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. *aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van* de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maak ik bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover mijn woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Zienswijze ontwerpbestemming
en ontwerp besluiten
Merwedekanaalzone deelgebied 4
Defensieterrein





Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N14CC #8221XOX#OO#OOOO#

Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017

AANTEKENEN
Aan de raad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 12 september 2017

Geachte dames en heren,

Bij deze en derhalve tijdig, brengen wij onze zienswijze naar voren met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein", zoals dat vanaf 4 augustus 2017 ter inzage ligt.

Wij zijn eigenaar en bewoner van de woning [redacted] Onze zienswijze komt neer op het volgende:

1. Afwijking van Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE)
   Het aantal woningen is zonder nadere motivering verhoogd naar 600 (was 450 tot 500). Het aantal eengezinswoningen is gewijzigd van 250 naar 200. Dit zijn substantiële wijzigingen waardoor de inspraakprocedure inzake het SPVE een schijnexercitie is geworden. In onze optiek is hierdoor geen sprake geweest van een zorgvuldige voorbereiding en zijn de wijzigingen onvoldoende gemotiveerd.

2. Globale bestemming
   Het gebied ter plaatse van onze woning heeft de globale bestemming "Woongebied". In de voorschriften is alleen het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd.

   In paragraaf 3.1 van de toelichting (laatste alinea) staat vermeld dat onze woning moet worden verworven en gesloopt. Op basis van het huidige plan kan deze conclusie echter niet worden getrokken. Op grond van het huidige plan kan onze woning ook gehandhaafd blijven. Wij hebben grote bezwaren tegen het feit dat het bestemmingsplan ons geen enkele rechtszekerheid biedt.

   In artikel 6.3. van de voorschriften is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

   In de toelichting staat echter in paragraaf 7.3.1. het volgende vermeld:
   Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Wanneer het vooraf duidelijk is dat het gebied aanleiding geeft om nadere eisen te stellen, dan is de keuze voor een bevoegdheid om nadere eisen te stellen niet te volgen. Het lijkt ons noodzakelijk dat de nadere eisen op de plankaart en in de voorschriften worden uitgewerkt.

3. Inpassing van huidige woning dan wel inpassing van kavel voor vervangende huisvesting
Graag zouden wij zien dat onze woning wordt ingepast dan wel dat er binnen het plangebied een bouwkavel wordt opgenomen waar wij een vervangende woning kunnen terugbouwen. De noodzaak om binnen het plangebied een vervangende kavel te realiseren is groot omdat het op dit moment volstrekt onmogelijk is om aan de rand van het centrum een vergelijkbare woning terug te kopen.

4. Handhaving kantorencomplex Mitros
Het is niet duidelijk waarom het kantorencomplex van Mitros wel wordt gehandhaafd en onze woning moet wijken voor andere woningen. Naar onze mening is hier sprake van een combinatie van willekeur en eigendomsplanologie. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening lijkt het ons dat er een integraal plan moet worden opgesteld waarin ook het kantorencomplex van Mitros wordt betrokken. Wanneer het Mitros complex wordt gehandhaafd, zien wij niet de noodzaak dat onze woning dient te verdwijnen.

5. Economische uitvoerbaarheid
De economische uitvoerbaarheid is zeer beknopt omschreven in paragraaf 6.1 van de toelichting. In de toelichting wordt echter uitsluitend ingegaan op de grondexploitatie. In het SPVE staat echter vermeld dat het defensieterrein wordt ontwikkeld door BPD/ASR op grond van een bouwclaimovereenkomst uit 1998. Het feit dat de gemeente een kostendekkende grondexploitatie heeft, betekent nog niet dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Het is niet duidelijk of BPD/ASR in staat zijn om de plannen uit te voeren.

   Bovendien kunnen wij niet beoordelen of wij eventueel zelf ons perceel kunnen ontwikkelen. Hiervoor is allereerst een verder uitgewerkt plan noodzakelijk maar is het ook noodzakelijk dat er een exploitatieplan wordt opgesteld. Aangezien er geen exploitatieplan is opgesteld, biedt het bestemmingsplan voor ons onvoldoende rechtszekerheid.

Wij verzoeken u om, gelet op onze zienswijze niet over te gaan tot de vaststelling van het bestemmingsplan dan wel het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat onze woning wordt ingepast of een locatie te bestemmen die bedoeld is voor 'verplaatsing' van onze woning. Tevens verzoeken wij u om alsnog een exploitatieplan op te stellen.

Hoogachtend,





3SRPPB2497907

Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017

Aan de raad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
13 SEP 2017



Eneco
Warmteproductie
Utrecht B.V.

Keulsekade 181
3534 AC Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum: 13 september 2017
Uw klantnummer: -
Kopie aan: -
Uw kenmerk: Merwedekanaal, gebied 4, defensieterrein
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Behandeld door: [redacted]
Doorkiesnummer: [redacted]
E-mail: R[redacted]
Ons kenmerk: HWCKE/20170913/RDU

Geachte Ontvanger,

Inleiding
Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan *Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein.* Het plan maakt onder andere de realisatie van 600 woningen mogelijk in de nabijheid van de hulpwarmtekrachtcentrale (HWC) van Eneco aan de Kanaalweg. De gronden van de HWC maken zelf ook onderdeel uit van het plangebied.

In een eerdere fase hebben wij reeds van de mogelijkheid gebruik gemaakt om een inspraakreactie te geven. In deze reactie hebben wij diverse tekortkomingen kenbaar gemaakt, die er toe leiden dat de belangen van Eneco geschaad worden bij ongewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

Helaas moeten wij thans constateren dat onze inspraakreactie niet of niet voldoende heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

In voorliggend schrijven gaan wij nader in op deze aspecten. Wij verzoeken u onze kanttekeningen bij de vaststelling van het bestemmingsplan te betrekken. Wij benadrukken hierbij dat wij niet principieel tegen woningbouw op deze locatie zijn, maar dat thans de belangen van Eneco onvoldoende beschermd worden, waardoor de bedrijfsvoering geschaad kan worden. Dit is voor ons uiteraard niet acceptabel.

Wij blijven hierover graag met u in gesprek teneinde tot een passende oplossing te komen.

A.) Onvoldoende duidelijk of bestaande activiteiten van Eneco op deze locatie binnen de planperiode wel beëindigd worden – wegbestemmen te voorbarig

De huidige bedrijfsvoering van Eneco ter plaatse in de vorm van de bestaande HWC is bedrijfsactiviteit van milieucategorie 5.1 conform de VNG-systematiek van Bedrijven en Milieuzonering (categorie "Elektriciteitsproductiebedrijf, oliegestookt, met een thermisch vermogen > 75 MWth). Bovendien is sprake van een geluidzoneringsplichtige inrichting in het kader van de Wet geluidhinder.

Het ontwerpbestemmingsplan kent aan de gronden van de HWC niet langer deze hoge milieucategorie toe en in de specifieke gebruiksregels is opgenomen dat Wgh-inrichtingen niet zijn toegestaan. In feite worden de bestaande activiteiten van Eneco ter plaatse dus wegbestemd. In de toelichting wordt hierover het volgende aangegeven:

"Gemeente en Eneco zijn in gesprek enerzijds de belemmeringen voor het plan weg te nemen en anderzijds de bedrijfsvoering van Eneco niet te beperken. Gekozen is voor de aanleg van een ontbrekend deel in het netwerk van de stadsverwarming waardoor een ringleiding ontstaat. Hierdoor kan op een andere plek in plaats van aan de Kanaalweg het benodigde vermogen worden opgewekt. Wanneer het vervangend vermogen is gerealiseerd, vervalt de functie van de hulpwarmtecentrale aan de Kanaalweg. De geplande biomassa op Lage Weide is de eerste stap om duurzaam vervangend vermogen te realiseren. De locatie aan de Kanaalweg zal op termijn alleen worden ingezet als warmte overdracht station (WOS); aanleiding om de toegelaten bedrijfscategorie voor het perceel aan te passen (maximaal categorie B). Ook de aanwezige pijpleidingen worden ondergronds gebracht dan wel verplaatst. Hiermee vervalt de belemmering voor een deel van de ontwikkeling van het Defensieterrein."

Eneco stelt zich op het standpunt dat de planvorming rondom de uitplaatsing van activiteiten nog niet voldoende concreet is om tot wegbestemmen over te gaan. Uitgangspunt van "goede ruimtelijke ordening" is immers dat ontwikkelingen met redelijke zekerheid binnen de planhorizon van 10 jaar plaats zullen vinden meegenomen worden, terwijl die redelijke zekerheid ontbreekt.

Voor wat betreft de opmerkingen over de toekomstige activiteiten en het ondergronds brengen van pijpleidingen wordt verwezen naar onderdeel B en C van deze zienswijze.

N.B. Onder het overgangsrecht blijven -kortgezegd- de thans toegestane bedrijfsactiviteiten mogelijk, mits het gebruik van het terrein niet voor een periode van 1 jaar onderbroken wordt. De HWC van Eneco is over het algemeen gedurende enkele dagen per jaar (volledig) in bedrijf, in geval van grote warmtevraag. Het is zelfs mogelijk dat gedurende 1 jaar geen sprake is van volledig bedrijf van één of meerdere ketels. Eneco vraagt zich nadrukkelijk af in hoe verre dit gevolgen heeft in de zin van het overgangsrecht en vraagt de gemeente Utrecht hierover duidelijkheid te verschaffen.

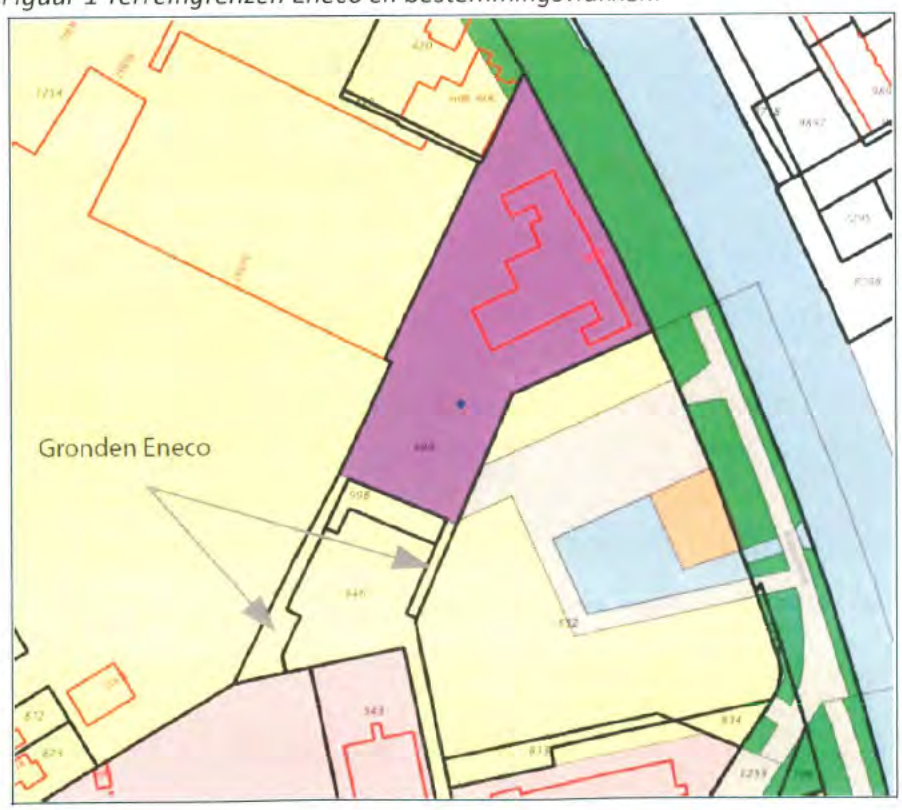
B.) De toekomstige activiteiten van Eneco op de locatie passen niet in de bestemmingsomschrijving/milieucategorie die aan de gronden toegekend worden
Indien de huidige activiteiten van Eneco binnen de planperiode wel beëindigd worden, zullen niet alle bedrijfsactiviteiten ter plaatse stoppen. Uiteraard dient de opgenomen bedrijfsbestemming passend te zijn voor de toekomstige bedrijfsactiviteiten.

De activiteiten zullen ten minste bestaan uit een warmteoverdrachtstation (wos) met bijbehorende installaties zoals circulatiepompen. Hoewel deze bedrijfsactiviteit niet specifiek benoemd is in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering, kan aansluiting gezocht worden bij de min of meer vergelijkbare activiteit "*Waterdistributiebedrijven met pompvermogen tussen 1 en 15 MW*". Deze activiteit is gecategoriseerd als activiteit van milieucategorie 3.2.

Het ontwerpbestemmingsplan staat slechts bedrijvigheid toe tot en met categorie B2 zoals omschreven in de "Lijst van Bedrijven functiemenging". Uit een nadere analyse van deze lijst blijkt dat uitsluitend bedrijvigheid met een milieucategorie tot en met 3.1 is toegestaan. Hiermee worden de toekomstige activiteiten van Eneco ter plaatse dus in feite niet toegestaan, hetgeen uiteraard onwenselijk is en in strijd met de beginselen van goede ruimtelijke ordening.

C.) Een deel van de gronden van Eneco wordt bestemd als woongebied
Het ontwerpbestemmingsplan kent aan een deel van de gronden van Eneco de bestemming woongebied toe. In figuur 1 zijn de terreingrenzen van Eneco weergegeven met daarop geprojecteerd de beoogde bestemmingen.

Figuur 1 Terreingrenzen Eneco en bestemmingsvlakken.



In de figuur is te zien dat aan een deel van de gronden van Eneco de bestemming Woongebied toegekend is (met dubbelbestemming Leiding). Ter plaatse liggen bovengrondse leidingen, die in de toekomst daar ook blijven liggen en onderdeel uit maken van de inrichting. Eneco herkent zich niet in de in de toelichting bij het bestemmingsplan geschetste situatie dat de leidingen op die locatie ondergronds worden gebracht, in die zin dat hierover geen voldoende concrete afspraken zijn gemaakt met de gemeente.

Eneco is het niet eens met het zonder afdoende overleg anders bestemmen van haar gronden dan ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten. Naar de mening van Eneco dienen deze gronden de bestemming Bedrijf te hebben, omdat evident is dat de leidingen ter plaatse onderdeel uit (blijven) maken van de inrichting en woningbouw aldaar (dan) niet mogelijk is.

Bovendien betreft de bestaande inrichting een zoneringsplichtige inrichting, die conform de Wet geluidhinder in zijn geheel op een gezoneerd industrieterrein dient te liggen. Door een deel van het bedrijf te bestemmen als Woongebied en daarmee te onttrekken aan het gezoneerde industrieterrein, ontstaat strijd met de Wet geluidhinder.

D.) De weg naar Eneco wordt bestemd als Groen, zonder passende bestemmingsomschrijving gebruik als ontsluitingsweg voor Eneco

Het terrein van Eneco wordt ontsloten via de Kanaalweg. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de Kanaalweg en omliggende gronden als Groen bestemd. Binnen deze bestemming is conform de bestemmingsregels het volgende gebruik toegestaan:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets- en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen, uitsluitend ondergronds;
f. paden;
g. water, waterbeheer en waterberging;
h. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
i. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

Zoals bovenstaand reeds is aangegeven zal Eneco nu en in de toekomst ter plaatse een bedrijf uitoefenen. Hierbij is het uiteraard essentieel dat het bedrijf ook bereikbaar is voor personeel, bezoekers en zwaar transport. Dit wordt ook onderkend in de toelichting op het bestemmingsplan: "*De hulpwarmtecentrale zal - zolang deze nog in functie is - ten alle tijden bereikbaar moeten blijven voor groot transport.*"

De beoogde bestemmingsregeling lijkt evenwel geen ruimte meer te bieden voor dit gebruik van de Kanaalweg en daarmee de ontsluiting van Eneco onmogelijk te maken. Mocht de gemeente van mening zijn dat de functie van "onderhoudspad" een goede ontsluiting van Eneco mogelijk maakt, dan wordt verzocht om het begrip onderhoudspad nader te definiëren in het bestemmingsplan.

Ten behoeve van horeca aan de Kanaalweg wordt in de regels het volgende opgenomen:
Onder strijdig gebruik wordt niet verstaan het gebruik van de gronden (groenzone aan kanaal) direct grenzend aan de bestemming horeca ten behoeve van verkeer van de aangrenzende bestemming Horeca.

Eneco kan zich voorstellen dat deze regel wordt uitgebreid met een bepaling inzake de HWC.

E.) Milieubelasting naar de omgeving onvoldoende onderzocht
De HWC kent een belangrijke rol in de warmtevoorziening van de stad Utrecht. Hiertoe worden enkele keren per jaar de oliegestookte ketels ingeschakeld, teneinde voldoende warmte te leveren. Deze inzet van ketels leidt gedurende een beperkt aantal uren per jaar tot een uitstoot van luchtverontreinigende stoffen naar de omgeving.

Nu beoogd wordt om woningbouw in de directe nabijheid van de HWC te realiseren, dient naar de mening van Eneco onderbouwd te worden of sprake is van een verenigbare combinatie van functies in relatie tot de geur- en luchtkwaliteitsaspecten. Verwacht mag immers worden dat toekomstige bewoners in enige mate overlast zullen ervaren bij het opstarten van deze ketels. In het bestemmingsplan ontbreekt een dergelijk onderbouwing.

F.) Geluideisen nieuwbouw onvoldoende duidelijk geformuleerd
De regels van het bestemmingsplan beogen -in combinatie met een hogere waarden besluit- de combinatie van functies in het plangebied goed te borgen voor wat betreft het aspect geluid.

Eneco onderschrijft het belang van een goede borging van de geluidaspecten en onderschrijft in dat kader ook de meerwaarde van de opgenomen milieuzone in verband met laagfrequent geluid. In het belang van juridisch houdbare regels stelt Eneco wel voor om artikel 13.3 duidelijker te formuleren en de concrete bron of bronnen te benoemen.

Bovendien is bij het vaststellen van de milieuzone (beperkingengebied) uitgegaan van een laag ambitieniveau: uitgegaan is van streefwaarden ten aanzien van laagfrequent geluid op basis van de Vercammen-curve. In voorliggende situatie (nieuwbouw) ligt het voor de hand uit te gaan van strengere waarden, teneinde nieuwe bewoners meer bescherming te bieden tegen geluidhinder. De belemmeringscontour zal dan op grotere afstand van de huidige HWC komen te liggen en daarmee zal het gebied waarop niet gebouwd mag worden groter zijn.

Opgemerkt wordt voorts nog dat de gemeente Utrecht vanuit de ambitie voor gezonde verstedelijking streeft naar hogere waarden die minimaal 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde liggen. In voorliggende situatie worden echter hogere waarden verleend van 55 dB(A), derhalve de maximale ontheffingswaarde. Een overweging over de ambities voor gezonde verstedelijking ontbreekt.

Tot slot
Graag zien wij dat onze zienswijze betrokken wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan, teneinde de ongehinderde bedrijfsvoering van Eneco op deze locatie voor de toekomst zeker te stellen en milieuhinder bij omwonenden te voorkomen.

Wij behouden ons het recht voor om deze zienswijze in een later stadium verder aan te vullen.

Uiteraard gaan wij graag het gesprek met u aan om in goed overleg tot de benodigde aanpassingen te komen.

Ik vertrouw erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of de heer Düking.

Met vriendelijke groet,

Harold Koekkoek
Manager Eneco Warmteproductie Utrecht B.V.

Eneco

Port Beta
Port P
Pays-
13 IX 17 NEDERLAND
402



Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

N1400 #3221X0X#00#0000#

Utrecht, 5 september 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Overwegingen

1. <u>Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

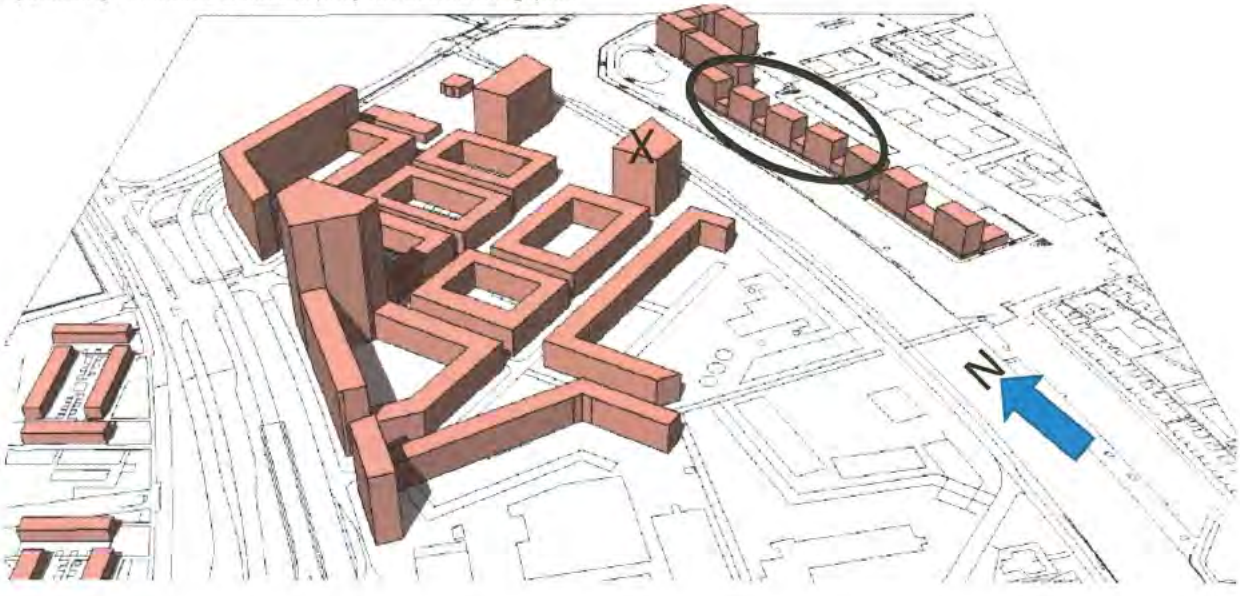
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

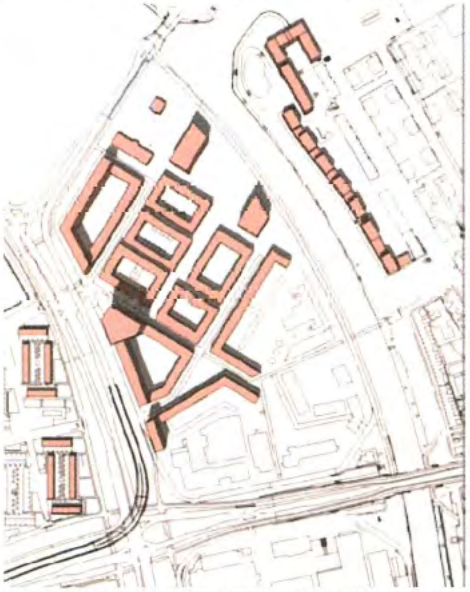
Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur



Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



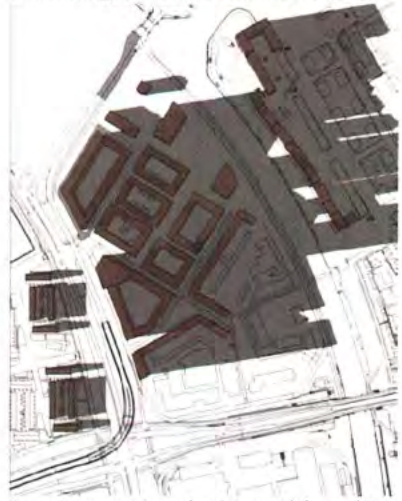
Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



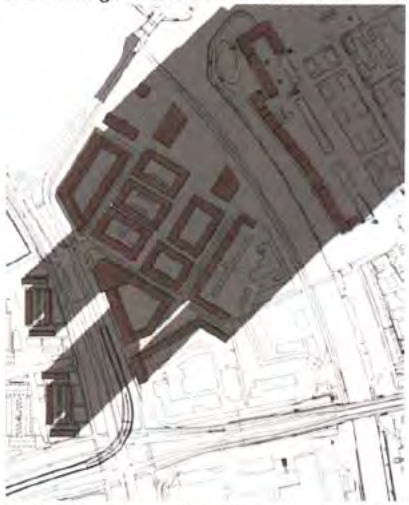
Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);

- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N12CC #8221XDX#OO#OOOO#

afsender:

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
14 SEP 2017

AANTEKENEN
Aan de raad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 12 september 2017

Geachte dames en heren,

Bij deze en derhalve tijdig, breng ik mijn zienswijze naar voren met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein", zoals dat vanaf 4 augustus 2017 ter inzage ligt.

Ondergetekende is huurder van de woning [redacted] Mijn zienswijze komt neer op het volgende:

1. Afwijking van Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE)
   Het aantal woningen is zonder nadere motivering verhoogd naar 600 (was 450 tot 500). Het aantal eengezinswoningen is gewijzigd van 250 naar 200. Dit zijn substantiële wijzigingen waardoor de inspraakprocedure inzake het SPVE een schijnexercitie is geworden. In mijn optiek is hierdoor geen sprake geweest van een zorgvuldige voorbereiding en zijn de wijzigingen onvoldoende gemotiveerd.

2. Globale bestemming
   Het gebied ter plaatse van mijn woning heeft de globale bestemming "Woongebied". In de voorschriften is alleen het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd.

   In paragraaf 3.1 van de toelichting (laatste alinea) staat vermeld dat mijn woning moet worden verworven en gesloopt. Op basis van het huidige plan kan deze conclusie echter niet worden getrokken. Op grond van het huidige plan kan mijn woning ook gehandhaafd blijven. Ik heb grote bezwaren tegen het feit dat het bestemmingsplan mij geen enkele rechtszekerheid biedt.

   In artikel 6.3. van de voorschriften is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

   In de toelichting staat echter in paragraaf 7.3.1. het volgende vermeld:
   Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Wanneer het vooraf duidelijk is dat het gebied aanleiding geeft om nadere eisen te stellen, dan is de keuze voor een bevoegdheid om nadere eisen te stellen niet te volgen. Het lijkt mij noodzakelijk dat de nadere eisen op de plankaart en in de voorschriften worden uitgewerkt.

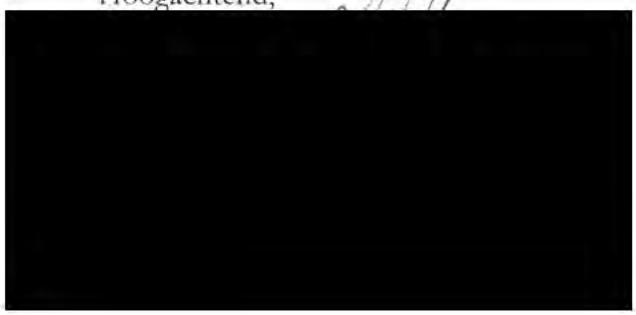
3. Inpassing van huidige woning dan wel inpassing van woning voor vervangende huisvesting.
Graag zou ik zien dat mijn woning wordt ingepast. Indien dit niet mogelijk is, verzoek ik u in het plan een eengezinswoningen te bestemming tot sociale huurwoning welke woning bedoeld is voor vervangende huisvesting van ondergetekende.

4. Handhaving kantorencomplex Mitros
Het is niet duidelijk waarom het kantorencomplex van Mitros wel wordt gehandhaafd en mijn woning moet wijken voor andere woningen. Naar mijn mening is hier sprake van een combinatie van willekeur en eigendomsplanologie. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening lijkt het mij dat er een integraal plan moet worden opgesteld waarin ook het kantorencomplex van Mitros wordt betrokken. Wanneer het Mitros complex wordt gehandhaafd, zie ik niet de noodzaak dat mijn woning dient te verdwijnen.

5. Economische uitvoerbaarheid
De economische uitvoerbaarheid is zeer beknopt omschreven in paragraaf 6.1 van de toelichting. In de toelichting wordt uitsluitend ingegaan op de grondexploitatie. In het SPVE staat echter vermeld dat het defensieterrein wordt ontwikkeld door BPD/ASR op grond van een bouwclaimovereenkomst uit 1998. Het feit dat de gemeente een kostendekkende grondexploitatie heeft, betekent nog niet dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Het is niet duidelijk of BPD/ASR in staat zijn om de plannen uit te voeren.

Ik verzoek u om, gelet op mijn zienswijze niet over te gaan tot de vaststelling van het bestemmingsplan dan wel het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat mijn woning wordt ingepast of een eengezinswoning te bestemmen die bedoeld is als vervangende sociale huurwoning.

Hoogachtend,





R **AANGETEKENDE BRIEF** D – A – 1

NL frankering betaald € 8,35 (– € 8,35) PostNL

17gr 176442 13 – 09 – 2017 11:12

RECOMMANDÉ NL

3SRPKS622677406 3500CE 16200

Aan de raad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

Utrecht, 11 september 2017

De gemeenteraad van Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

T.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: zienswijze/bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Zienswijze/Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- Hoogteaccenten in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

  ten aanzien van:

- Meer dan 4 bouwlagen in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29),

  en ten aanzien van:

- Meer dan 550 woningen in 'Programma: In het SPvE is een marge van 450 tot 550 woningen opgenomen. Inspelend op de ambitie om in de Merwedekanaalzone te verdichten, wordt in het ontwerpbestemmingsplan Defensieterrein het aantal van 600 woningen opgenomen.' (Toelichting, paragraaf 4.2).

1 De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg geen hoogte-accent mogelijk tot 100 meter uit het kanaal. Naast het genoemde hoogte-accent bij de ingang van de wijk kunnen alleen bij goede redenen nog 2 hoogte-accenten gebouwd worden, tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 100 meter uit het kanaal wordt geplaatst. De hoogte-accenten mogen niet breder zijn dan de hoogte die ze boven de gemiddelde bouwhoogte uitsteken (omdat het anders geen accenten zijn maar gewoon hoge flatgebouwen)',

alsmede:

'Er worden niet meer dan 550 woningen gebouwd, zoals vastgelegd in het SPvE.'

Overwegingen

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door beperking van uitzicht

Het ontwerp bestemmingsplan houdt geen rekening met omwonenden op het gebied van uitzicht. Impliciet wordt er geconcludeerd dat vrij uitzicht geen afweging is voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

2. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door inkijk als gevolg van hoogbouw

Het ontwerp bestemmingsplan houdt geen rekening met bewoners en omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg met betrekking tot privacy. Door op korte afstand hoogbouw tegenover onze woningen te plaatsen, die juist vanwege hun unieke ligging en vrije uitzicht en ontbreken van inkijk zijn gekocht, wordt planschade voorzien. Impliciet wordt geconcludeerd dat privacy geen afweging is voor bewoners en omwonenden.

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor omwonenden door inkijk vanuit nabije hoogbouw langs het Merwede zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

3. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten geen sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

4. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door wind

Het ontwerp bestemmingsplan houdt geen rekening met bewoners en omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg met betrekking tot wind als gevolg van hoogbouw. Impliciet wordt geconcludeerd dat wind als gevolg van hoogbouw geen afweging is voor bewoners, omwonenden en gebruikers van de Kanaalweg.

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor bewoners, omwonenden en recreanten van hoogbouw langs het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op een onaantrekkelijk groenvoorziening is hoog.

5. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door overbelasting van voorzieningen

Het ontwerp bestemmingsplan geeft onvoldoende groenvoorzieningen voor het hoge aantal (600) geplande woningen. De druk op groenvoorzieningen in de omgeving, in het bijzonder het aan onze woning grenzende parkje aan de kop van Rolderdiephof, is hoog. Impliciet wordt geconcludeerd dat dit geen afweging is voor bewoners, omwonenden en recreanten.

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor bewoners, omwonenden en recreanten van een te hoog aantal woningen in het plangebied zonder voldoende eigen (groen)voorzieningen zijn juist erg groot. Het risico op planschade is hoog.

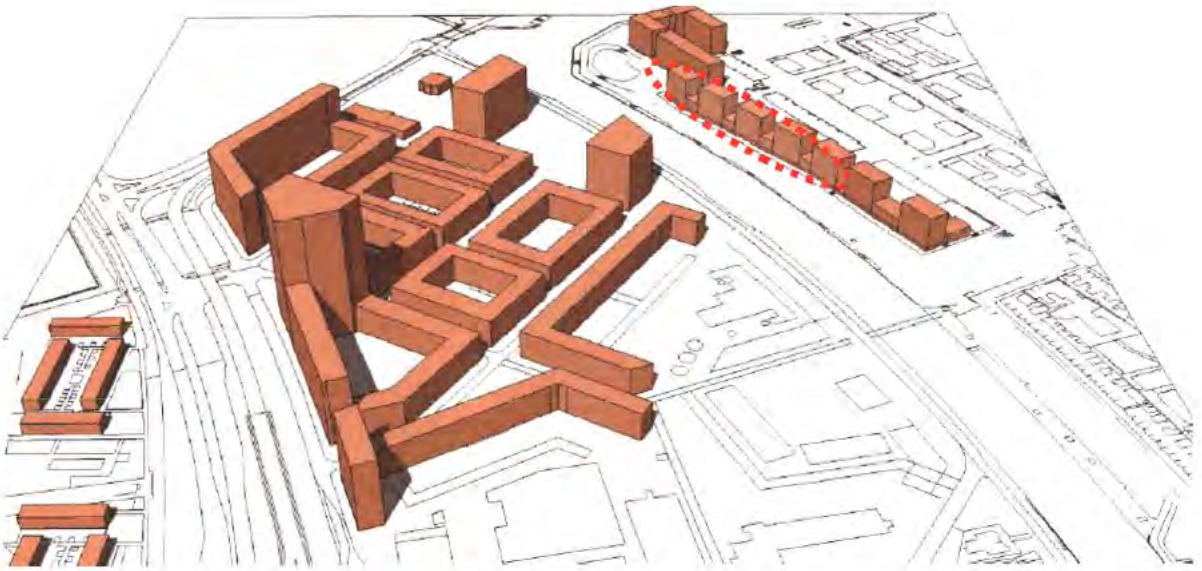
Toelichting van de situatie bij punten 1 tot 5

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de rode gestippelde ellips in afbeelding 1) en ik heb ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal, het vrije uitzicht en de lichtinval, en vanwege de middag- en avondzon.

Wij wonen in de meest linker toren van dit complex. Anders dan veel van onze buren hebben wij aan de voorzijde directe inkijk van onze overburen. Dit wordt ruim gecompenseerd door het feit dat wij naar achter vrij uitzicht hebben, over het groen langs de Overste Den Ouden laan en de sportvelden, waarbij wij pas op grote afstand de hoogbouw van Kanaleneiland zien. Niemand kan vanaf die afstand onze woning inkijken en wij ontlenen een groot deel van ons woongenot aan deze privacy. Wij zijn ons ervan bewust dat dit wel gaat veranderen door de komst van deze nieuwe wijk, maar tot

nog toe was er slechts sprake van hoogbouw langs de Overste Den Ouden laan, hetgeen nog steeds op ruime afstand is en naar verwachting zelfs binnen de zichtcontouren van de verderop gelegen hoogbouw valt, en er was sprake van groenvoorziening en laagbouw langs het Merwedekanaal, met enkele hoogte-accenten. Nu blijkt uit de afbeeldingen in het ontwerp bestemmingsplan dat dit bestemmingsplan met de hoogte-accenten grote woonblokken toe wil staan, die breder zijn dan in algemene definitie van een hoogte-accent zou vallen. Dit voornemen levert grote planschade voor de woningen in ons complex, en in het bijzonder dat van ons vanwege de hogere privacy eisen aan de achterzijde. We stellen met bovenstaand verzoek dan ook voor hier de projectontwikkelaar niet de vrije hand te geven om naar eigen behoefte appartementen (met aantrekkelijk uitzicht over Utrecht) te bouwen, ten koste van omwonenden.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof VVE Kadeappartementen t.o.v. bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het zuidwesten ligt en dat de beide getekende hoge gebouwen langs het Merwede kanaal dichtbij in het zicht staan.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal twee gebouwen van 35 meter hoog voorzien. Met name deze hoogte-accenten (zie ook afbeelding 2 aangeduid met de peilen) zullen het uitzicht belemmeren, zorgen voor inkijk, en het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur.

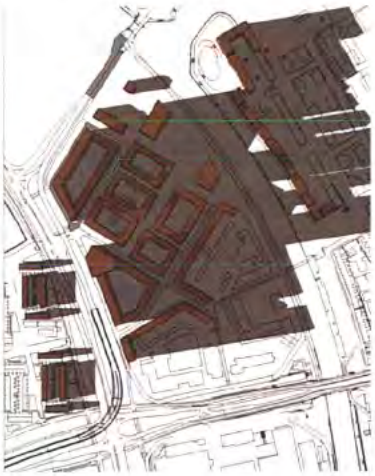
Verder zullen ze voor veel wind zorgen in de wijk en op de huidige hardloop- en fietsroute langs het Merwedekanaal. In Bijlage 1 M.E.R. Beoordeling Defensieterrein, 18 juli 2017, paragraaf 3.10 is opgenomen: 'De route langs het kanaal is onderdeel van een belangrijke recreatieve, autoluwe route met een hoge ruimtelijke kwaliteit.' en 'Het 'rondje Kanaleneiland' is geborgd door de groenbestemming langs het Merwedekanaal. '
Deze ruimtelijke kwaliteit komt volgens ons juist in het geding door de opgenomen hoogbouw.

Afbeelding 2. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 3. Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Onze buren hebben zich verdiept in de bezonningsstudies en geconcludeerd dat de bezonningsstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, en dat het een onvolledig beeld geeft van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 3) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen, waarin ook ons appartement, aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen met hun dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op

planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen.

Anders dan in de vergelijkbare zienswijzen genoemd van veel van onze buren merken wij op dat dit voor beide hoogte-accenten geldt, aangeduid met de pijlen in afbeelding 2.

Op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan wordt erkend dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de omwonenden.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen beide hoogte-accenten tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog zijn en waarvan er een met 29 meter veel te dicht bij het kanaal staat. Wij stellen een ruimere afstand van minimaal 100 meter voor, waarbij de verwachting is dat er dan geen hinderlijke verstoring van het zicht, inkijk, schaduw, en andere andere hinder te verwachten is, maar mogelijk is nader onderzoek nodig om te kijken of 100 meter hier wel volstaat om privacy en uitzicht te behouden.

Na deze toelichting van de situatie voor punten 1 – 5 volgen nog twee punten, overgenomen uit de zienswijze van onze buren:

6. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek in een wijk of buurt.'

Afbeelding 4. 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 5. Zichtlijn Villa Jongerius – Schoorstenen



2 Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 4). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogte-accent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 5). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende conform het uitgangspunt uit de hoogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen) en verstoort het de kwaliteit van de groenbestemming.

7. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);
- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);

- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door beperken van uitzicht,
2. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door inkijk,
3. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
4. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door wind als gevolg van hoogbouw,
5. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door te hoge druk op (groen)voorzieningen,
6. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg,

7. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen de twee hoogte-accenten van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Hoogachtend,

[redacted]



Ingekomen PLC d.d.

15 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MX2Pv #8221X0X#00#0000#

Utrecht, 12 september 2017

Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

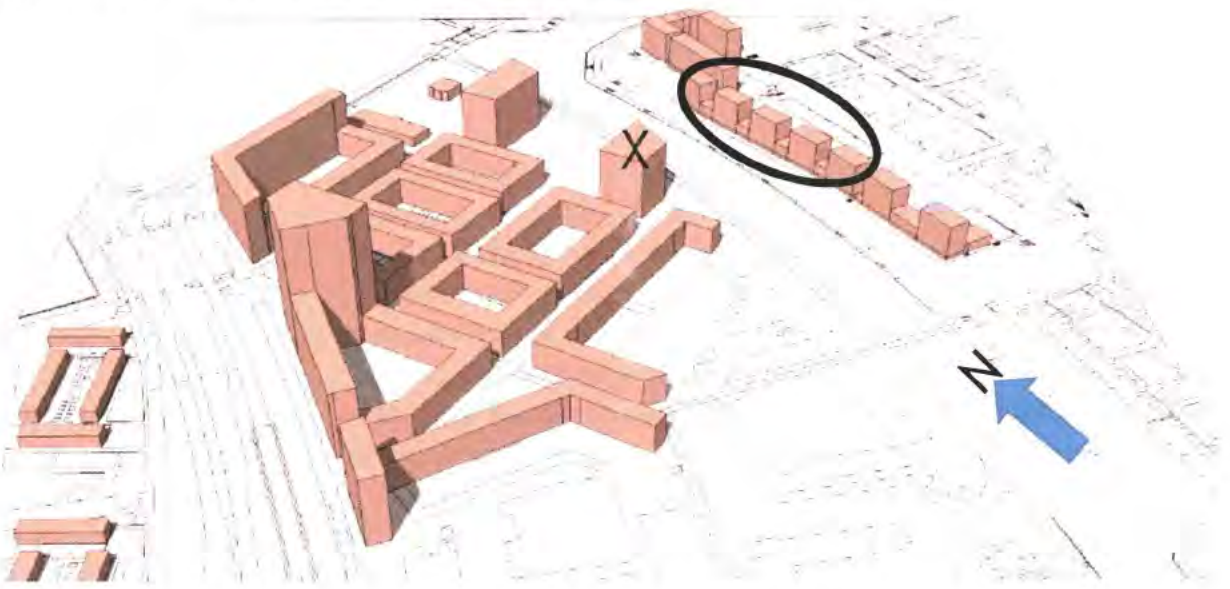
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur

Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius - Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);

- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

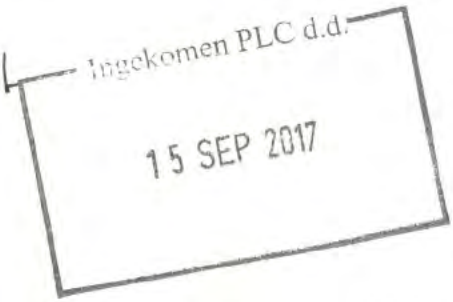
maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.A.v. Omgevingsrecht
postbus 16200
3500 CE Utrecht



N12CC #8221KOK#OO#OOOO#

Utrecht, 12 september 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Betreft: bezwaar Ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en wel ten aanzien van:

- *Hoogteaccenten* in de bouwregel: 'In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog' (pagina 74[1]),

en ten aanzien van

- Meer dan 4 *bouwlagen* in 'Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.' (pagina 29)

Verzoek

Wij vragen Burgemeester en Wethouders in het bestemmingsplan, in de toelichting van het bestemmingsplan en in overige relevante documenten die regels, kaders en normen bevatten, -mede op grond van artikel 3.6 van Wro- vast te leggen:

'Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn. Er is aan de Kanaalweg één hoogteaccent mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale hoogte 25 meter is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent minimaal 39 meter uit het kanaal wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.'

Overwegingen

[1] De in dit bezwaar gehanteerde paginaverwijzing is de aanduiding van de pagina's in het pdf format. Dit kan afwijken van de feitelijke pagina-aanduiding in de voettekst van het ontwerp bestemmingsplan. Verder staat de bouwregel onder meer op pag. 611 onder "6.2 Bouwregels 6.2.1 Hoofdgebouwen [..] e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent 1' zijn maximaal twee hoogteaccenten toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 35 meter"

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking

Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 64: 'Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat op de maatgevende momenten *geen* sprake is van een aantasting van het leefklimaat.'

Deze conclusie is onjuist. De nadelige gevolgen voor de buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal zijn juist erg groot. Het risico op planschade voor de omgeving is hoog.

Het bezonningsonderzoek (pagina 592 e.v.) geeft een onvolledig beeld:

- op twee van de vier maatgevende momenten is de situatie om 18.00 uur niet ingetekend
- op geen van de vier maatgevende momenten is de situatie na 18.00 uur (avondzon) gemeten.

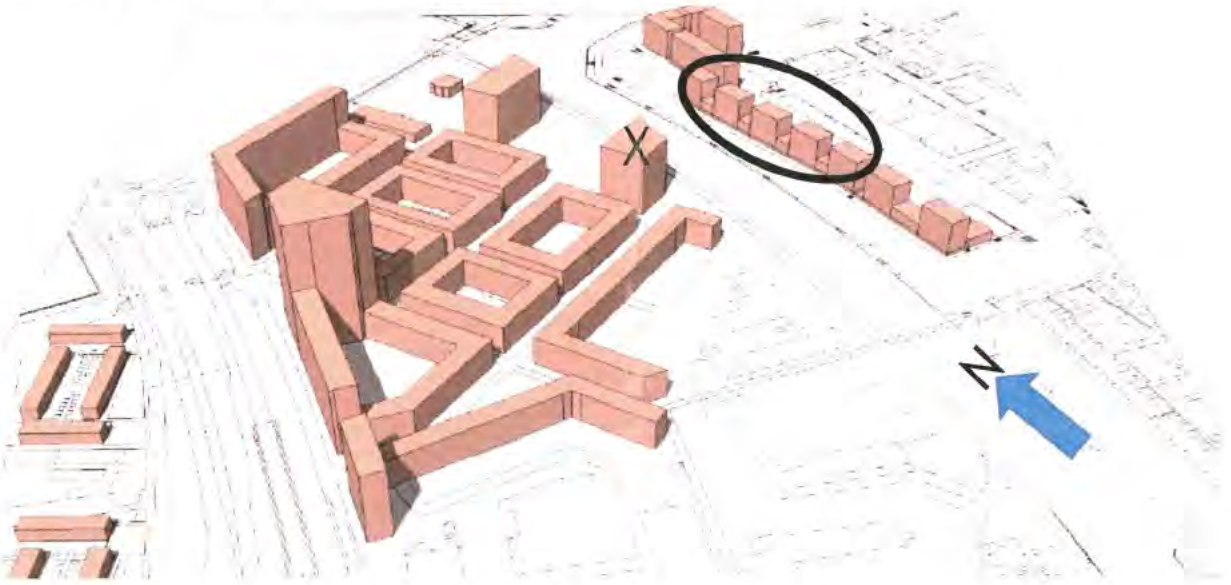
De conclusie in het ontwerp bestemmingsplan is onjuist:

- op twee van de maatgevende momenten, dus een groot deel van het jaar, ligt ons appartementengebouw -vaak al vanaf 16.00 uur- in de schaduw.

Situatie

Wij wonen in het appartementengebouw aan de oostzijde van het kanaal (in de cirkel afbeelding 1) en we hebben ons huis destijds gekocht vanwege de ligging aan het mooie kanaal en vooral vanwege de middag- en avondzon.

Afbeelding 1. Situatie Rolderdiephof tov bestemmingsplan



Uit afbeelding 1 blijkt dat de achtergevel van ons appartement op het westen ligt en dat de bezonning van ons huis en balkon het hele jaar van ongeveer 13.00 uur tot zonsondergang is.

De analyses in de bezonningsstudie op alle maatgevende momenten rondom 12.00 uur wekken echter ten onrechte de indruk dat ons appartementengebouw vol in de zon ligt (afbeelding 2). Dat is dus een geflatteerd beeld, omdat de appartementen slechts van 13.00 uur tot zonsondergang worden bezond. Zie afbeelding 3 op de volgende pagina.

Afbeelding 2. Bezonningsonderzoek 20 juni 12:00

Afbeelding 3. Zon omstreeks 13.00 uur

Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 595

Ontwerp Bestemmingsplan en gevolgen hoogteaccenten

In het ontwerp bestemmingsplan wordt tegenover ons aan de andere zijde van het kanaal een gebouw van 35 meter hoog voorzien. Met name dit hoogte-accent (zie ook afbeelding 1 aangeduid met X) zal het grootste deel van het jaar schaduw veroorzaken op en in onze woning vanaf 16.00 uur. Aangezien de zon pas vanaf 13.00 uur verschijnt, betekent dit dat we drie kwart van het jaar, slechts enkele uren zon per dag ontvangen.

Afbeelding 4. Hoogte-accenten tot 35 meter



Afbeelding 5: Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek 21 maart 16:00

Bezonningsonderzoek 21 maart 18:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 594

Bezonningsonderzoek 23 september 16:00



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 23 september 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 598

Bezonningsonderzoek 22 december 16:00

Bezonningsonderzoek 22 december 18:00 (na)



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600



Bron: Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein pagina 600

Naast het feit dat de bezonningstudie een geflatteerd beeld geeft van de situatie rond 12.00 uur, geeft het een onvolledig beeld van de situaties vanaf 16.00 uur. Op grond van de analyses (afbeelding 5) is te concluderen dat naast 21 maart, ook op 23 september en op 22 december de appartementengebouwen aan de oostzijde van het Merwedekanaal vanaf 16.00 uur (deels) in de schaduw liggen.

Wij concluderen dus dat op de meeste maatgevende momenten sprake is van een aantasting van het leefklimaat. De combinatie van de hoogte en de afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving heeft een groot negatief effect en zorgt ervoor dat het risico op planschade voor de omgeving als hoog moet worden beoordeeld. Wij denken dat het wenselijk is om nadere eisen te stellen aan de locatie en de hoogte van de gebouwen aan de Kanaalweg om onaanvaardbare situaties voorkomen. Dit met name t.a.v. het hoogte-accent aangeduid met X in afbeelding 1.

Overigens lijkt het ons van inconsistent gemeentebeleid getuigen dat men de Kanaalweg een kwaliteitsimpuls geeft middels een nieuw park en tegelijkertijd het tegenoverliggende Merwede-plantsoen het grootste deel van het jaar in de schaduw zet. Tot slot wordt op pagina 37 van het ontwerp bestemmingsplan erkend, dat schaduwwerking een serieus probleem is en er wordt aangegeven dat aan het Merwedekanaal een maximale hoogte van vier bouwlagen is gewenst: 'Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen[2].' Als dit voor de openbare ruimte geldt, dan geldt dat in onze ogen zeker ook voor de buren.

Derhalve maken wij bezwaar tegen een bebouwing aan de Kanaalweg van meer dan 4 bouwlagen en tegen het hoogte-accent tegenover onze woning, die met 35 meter te hoog is en met 29 meter te dicht bij het kanaal staat.

2. <u>Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg</u>

In de toelichting op de begrippen (pag. 606) wordt onder een hoogteaccent verstaan: 'Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende

[2] Het ontwerp bestemmingsplan is onduidelijk in het aantal bouwlagen aan de Kanaalweg. Soms wordt gerept van '4 tot 8 bouwlagen' (pagina 29) en elders van '*maximaal* 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg.' (pagina 39). Het SPvE gaat uit van een *gemiddelde* bouwhoogte aan de kanaalzijde van maximaal 4 lagen.

bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als *markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek* in een wijk of buurt.'

Afbeelding 6 'Silo-gebouw' (project Meijsters Buiten)



Afbeelding 7 Zichtlijn Villa Jongerius - Schoorstenen



In het ontwerp bestemmingsplan (pag. 37) wordt als voorbeeld van zo'n hoogte-accent voor de Kanaalweg het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van het plangebied) genoemd (zie afbeelding 6). Op die plek wilde men wellicht een voormalige silo markeren.

Uit de historische beschrijvingen op meerdere plaatsen in het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat het Defensieterrein geen bijzondere plek was en is en derhalve markering onnodig is. Een oriëntatiepunt door middel van een hoogteaccent is ook om een andere reden overbodig. Dit deel van het bouwplan aan de Kanaalweg wordt begrensd door enerzijds het Jongeriuscomplex en anderzijds door de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale (HWC) (afbeelding 7). Beide cultuurhistorische waarden dienen al als oriëntatiepunt(en).

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het nut, de noodzaak en de waarde van hoogte-accenten aan de Kanaalweg. De voorgenomen hoogbouw op deze plek, lijkt dus onvoldoende -conform het uitgangspunt uit de oogbouwvisie- in relatie tot de omgeving beoordeeld. Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn naast planschade veroorzakend onzes inziens overbodig, omdat er al oriëntatiepunten zijn en er geen markering van een bijzondere plek noodzakelijk is. Bovendien doet een extra hoogte-accent juist afbreuk aan de historische bebouwing (cultuur-historisch erfgoed villa Jongerius en aan het gemeentemonument van de drie beeldbepalende schoorstenen).

3. <u>Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC</u>

Er is in het ontwerp bestemmingsplan (gelukkig) heel veel aandacht voor het bijzondere open karakter van het Merwedekanaal en de Kanaalweg. Er is onder meer te lezen:

- Een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de MWKZ is het rustige, bijna landelijke karakter van de route langs het Merwedekanaal en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. (pagina 102);

- Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. (pagina 37);
- Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. (pagina 41);
- De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed [..] vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. [..] Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal. (pagina 38);
- Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. (pagina 21);
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. (pagina 13);
- De combinatie van historische bebouwing, [..] ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit. (pagina 16);
- ...bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren... (pagina 18);
- vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om [..] versterking van groen en openbare ruimte (pagina 19);
- Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd. (pagina 21);
- In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. [..] De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. (pagina 41);
- De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn) (pagina 37).

Kortom, 'er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld (pagina 21)'.

Naast hetgeen herhaaldelijk over het Jongeriuscomplex wordt gezegd, zoals op pagina 43 'Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur [..] is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan', wordt ook op meerde plaatsen aandacht besteed aan de waarde van de drie schoorstenen, waaronder: 'Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.' (pagina 33)

Een of meerder hoogte-accenten, precies tussen de zichtlijn tussen de villa van Jongerius en het gemeentemonument van de drie schoorstenen (afbeelding 7) doet onzes inziens afbreuk aan het bijzondere en open karakter van de Kanaalzone en doet geen recht aan de zichtbaarheid van de monumentale schoorstenen van 35 meter hoog. Juist de schoorstenen dienen nu als beeldbepalende referentie en natuurlijk oriëntatiepunt.

Hoogte-accenten aan de Kanaalweg zijn onzes inziens dus naast planschade veroorzakend en overbodig, ook ongewenst omdat ze afbreuk doen aan de historische schoorstenen en het open, landelijke karakter van de Kanaalweg.

Conclusie

Op grond van de overwegingen:

1. aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking,
2. geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg,
3. aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de Hulp Warmte Centrale ,

maken wij bezwaar tegen een bouwhoogte aan de Kanaalweg van meer dan 4 woonlagen en tegen het hoogteaccent van maximaal 35 meter eveneens aan de Kanaalweg dicht tegenover onze woning.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. omgevingsrecht
postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIEUWEGEIN
NEDERLAND

Ingekomen PLC d.d.
15 SEP 2017

N12CC #8221X0X#00#0000#

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
18 SEP 2017

Utrecht, 11 september 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Geachte raad,

Op 4 augustus jongstleden is het Ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4 gepubliceerd en ter visie gelegd. Hierbij maken de Utrechtse roeiverenigingen USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze ten aanzien van de gepubliceerde documenten in te dienen.

De Utrechtse roeiverenigingen houden de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal nauwlettend in de gaten en wij hebben veel contact met gemeente, ontwikkelaars en andere gebruikers om bij al deze ontwikkelingen en voornemens daartoe, voldoende oog te houden voor de belangen van de huidige gebruikers.

Er zitten in het ontwerpbestemmingsplan op voorhand geen elementen waarbij de belangen van de roeiverenigingen worden geschaad. Met uitzondering natuurlijk van de geambieerde brug over het kanaal. Besluitvorming hierover wordt echter op een later moment en afzonderlijk ter hand genomen. U begrijpt dat wij als roeiverenigingen daar graag nauw bij betrokken worden. De ligging van de brug in een bocht en na een voorgenomen nieuwe havenuitgang, is zeer ongelukkig en zorgt voor uiterst onoverzichtelijke situatie op deze plek van het kanaal. We zien liever dat de plannen voor de brug worden geschrapt.

In paragraaf 4.2.1. en paragraf 5.15 van het ontwerpbestemmingsplan krijgen bewegen, spelen, recreëren en ontmoeten een speciale plek in de groene zone langs het kanaal. De Kanaalweg wordt autovrij en het is de wens om de Vleutense wetering weer terug te brengen. In deze zone bewegen ook de coaches van onze roeiploegen zich. Zij fietsen met de trainende ploegen mee over de Kanaalweg. Wij zien graag dat sporten, spelen, ontmoeten en recreëren hier op een prettige en veilige manier samen gaan. Dit betekent ons inziens dat we met elkaar goed moeten kijken hoe de ruimte zodanig in te richten dat dit gerealiseerd kan worden. Wij verzoeken u om de planmakers en ontwerpers de opdracht te geven om de roeiverenigingen vroegtijdig en nauw te betrekken in de verdere planvorming en uitwerking van de groene zone langs het Merwedekanaal.

Met vriendelijke groet,

Namens de besturen van USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking

[redacted]

[redacted]

Gemeente Utrecht
Ingekomen
13 SEP 2017

18 SEP 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsplan
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

betreft: Zienswijze ontwerpbesluiten en besluiten Beheersverordening

13 SEP 2017
Gemeente Utrecht
Ingekomen

Ingekomen PZ
18 SEP 2017

Aan de raad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluiten Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein

Utrecht, 11 september 2017

Beste raadsleden van de gemeente Utrecht,

Hierbij onze zienswijze met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein", zoals dat vanaf 4 augustus 2017 ter inzage ligt.

Wij zijn eigenaar en bewoner van de woning [redacted] Onze zienswijze komt neer op het volgende:

1. Afwijking van Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE)
   Het aantal woningen is zonder nadere motivering verhoogd naar 600 (was 450 tot 500). Het aantal eengezinswoningen is gewijzigd van 250 naar 200. Dit zijn substantiële wijzigingen waardoor de inspraakprocedure inzake het SPVE een schijnexercitie is geworden. In onze optiek is hierdoor geen sprake geweest van een zorgvuldige voorbereiding en zijn de wijzigingen onvoldoende gemotiveerd.

2. Globale bestemming
   Het gebied ter plaatse van onze woning heeft de globale bestemming "Woongebied". In de voorschriften is alleen het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd.

   In paragraaf 3.1 van de toelichting (laatste alinea) staat vermeld dat onze woning moet worden verworven en gesloopt. Op basis van het huidige plan kan deze conclusie echter niet worden getrokken. Op grond van het huidige plan kan onze woning ook gehandhaafd blijven. Wij hebben grote bezwaren tegen het feit dat het bestemmingsplan ons geen enkele rechtszekerheid biedt.

   In artikel 6.3. van de voorschriften is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

   In de toelichting staat echter in paragraaf 7.3.1. het volgende vermeld:
   Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

   Wanneer het vooraf duidelijk is dat het gebied aanleiding geeft om nadere eisen te stellen, dan is de keuze voor een bevoegdheid om nadere eisen te stellen niet te volgen. Het lijkt ons noodzakelijk dat de nadere eisen op de plankaart en in de voorschriften worden uitgewerkt.

3. Inpassing van huidige woning dan wel inpassing van kavel voor vervangende huisvesting
Graag zouden wij zien dat onze woning wordt ingepast dan wel dat er binnen het plangebied een bouwkavel wordt opgenomen waar wij een vervangende woning kunnen terugbouwen. De noodzaak om binnen het plangebied een vervangende kavel te realiseren is groot omdat het op dit moment volstrekt onmogelijk is om aan de rand van het centrum een vergelijkbare woning terug te kopen.

4. Handhaving kantorencomplex Mitros
Het is niet duidelijk waarom het kantorencomplex van Mitros nu wel wordt gehandhaafd en onze woning moet wijken voor andere woningen. Naar onze mening is hier sprake van een combinatie van willekeur en eigendomsplanologie. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening lijkt het ons dat er een integraal plan moet worden opgesteld waarin ook het kantorencomplex van Mitros wordt betrokken. In 2007 was juist sprake dat het perceel van nu Mitros zou worden ontwikkeld voor woningbouw. Toen heeft de gemeente ons ook benaderd voor onteigening en zijn er in dat traject de nodige stappen gezet. Voor ons leidt dit dus al vanaf 2007 tot grote onzekerheid met betrekking tot onze woonsituatie. Wanneer het Mitros complex wordt gehandhaafd, zien wij niet de noodzaak dat onze woning – die direct grenst aan het complex van Mitros – dient te verdwijnen.

5. Economische uitvoerbaarheid
De economische uitvoerbaarheid is zeer beknopt omschreven in paragraaf 6.1 van de toelichting. In de toelichting wordt echter uitsluitend ingegaan op de grondexploitatie. In het SPVE staat echter vermeld dat het defensieterrein wordt ontwikkeld door BPD/ASR op grond van een bouwclaimovereenkomst uit 1998. Het feit dat de gemeente een kostendekkende grondexploitatie heeft, betekent nog niet dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Het is niet duidelijk of BPD/ASR in staat zijn om de plannen uit te voeren.

   Bovendien kunnen wij niet beoordelen of wij eventueel zelf ons perceel kunnen ontwikkelen. Hiervoor is allereerst een verder uitgewerkt plan noodzakelijk maar is het ook noodzakelijk dat er een exploitatieplan wordt opgesteld. Aangezien er geen exploitatieplan is opgesteld, biedt het bestemmingsplan voor ons onvoldoende rechtszekerheid.

Wij verzoeken u om, gelet op onze zienswijze niet over te gaan tot de vaststelling van het bestemmingsplan dan wel het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat onze woning wordt ingepast of een locatie te bestemmen die bedoeld is voor 'verplaatsing' van onze woning. Tevens verzoeken wij u om alsnog een exploitatieplan op te stellen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

Ingekomen PLC d.d.
18 SEP 2017

Aan de Raad v/d gemeente
Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte
tav. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Atz.

[redacted]

GEMEENTE UTRECHT

Ingekomen
18 SEP 2017

gstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

eschrijving van het document: Zienswijze MER wederhaard zone

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
13 SEP 2017

van inleveren (stempel)

afdeling voor adressering

ontw. zaken / Carla Pesman

receptiemedewerker

Hetti

ditekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

Zienswijze ~~SUWO~~ ontwerpbestemmingsplan Mewedekanaal-zone deelgebied 4 Defensieterrein geachte gemeenteraad

Ingekomen op
18 SEP 2017

Inleiding en een kleine terugblik

De laatste stap die de raad nam, alvorens overgegaan werd tot het opstellen van het nu ter inzage liggende concept-bestemmingsplan, was de vaststelling van het **Stedebouwkundig Programma van eisen voormalig defensieterrein Merwedekanaalzone 4 (april 2016).**

Sindsdien is het aantal te bouwen woningen van 400-550 opgerekt naar 600 en denkt de gemeente dit te kunnen doen zonder verdere vertraging, maar zij onderbouwd dit niet. Saillant detail is dat in de raadbrief wordt gesproken van 450-550. De dichtheid gaat gemiddeld 95 woningen per hectare bedragen, maar dat kan zoals het college schrijft in een later stadium nog oplopen.

De **MER beoordeling Defensieterrein Merwedekanaalzone Deelgebied 4 juli 2017** spreekt wederom van additionele voetganger en fietsbruggen waar het SUWO en alle andere gebruikers alsmede de bewoners aan en op het kanaal zich al frequent tegen uitgesproken hebben. De verbinding wordt, terwijl deze niet is meegenomen in het bestemmingsplan, als positieve kwaliteit in de afweging meegenomen (pag. 11 en 12) en maakt mede de bouw van 600 woningen mogelijk. Een toelichting hierop lijkt voor de hand te liggen en nadere onderbouwing wordt hierbij gevraagd.

Binnen de planperiode zal Eneco de bedrijfsvoering HWC beëindigen. Let wel dat deze periode vanaf het moment dat het bestemmingsplan vastgesteld is 10 jaar bedraagt, met eventuele verlenging.
Het vaststellen van een **ontwerpbesluit hogere waarde** voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting doet daar niets aan af. Niet dat wij Encco in hun plannen tot afbouw HWC (en tzt verplaatsen van de WOS activiteiten)niet steunen maar de raad neemt hier een risico dat op de toekomstige bewoners wordt afgewenteld.

Het bestemmingsplan defensieterrein

Een energie neutrale wijk met, onder verwijzing naar de Woonvisie en raadsmotie 47(2015/m47), energiezuinige woningbouw; kortom de zo gewenste gezonde en duurzame stad.
Echter een energieneutrale gezonde en duurzame wijk die ten koste gaat van de bewoners aan de andere zijde van kanaal. Daar waar in het bestemmingsplan voor een goed bezonde openbare ruimte aan het kanaal de maximale basishoogte deels 4 lagen wordt, geldt dit blijkbaar niet voor de veelvuldig voor recreatie en ontspanning gebruikte tegenover gelegen liggende oever.

De twee **hoogteaccenten** waarvan nut en noodzaak (op de bestemde locatie) niet door de gemeente wordt aangetoond. Met Villa Jongerius en de Schoorstenen behorende bij de HWC van Eneco zijn er bestaande landmarks in

het gebied, die nieuwe markeringspunten en/of oriëntatiepunten (zie regels onder begrip hoogte accent 1.31) overbodig maken.

Het hoogte accent gesitueerd naast het gemeentelijk monument, de schoorstenen van de HWC, zijn 41 meter hoog. Schoorstenen waarop het zicht, blijkens de beantwoording van de zienswijze bestemmingsplan Wilhelminawerf wordt belemmerd, maar, aldus de gemeente, van de andere zijde zichtbaar blijft. Met dit bestemmingsplan Defensieterrein wordt dit dus alsnog teniet gedaan. Een hoogte accent waarmee de cultuurhistorische waarde van het kanaal, waarover het bestemmingsplan zo lovend spreekt en waarvan wij als gebruikers van het kanaal recent in aanwezigheid van Wethouder Jansen het 125-jarig bestaan vierden en waardoor de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.

De hoogte accenten aan de Kanaalweg mogen volgens bestemmingsplan 35 meter worden. In de raadsbrief staat 8/10 lagen circa 35/40 meter. Nadere uitleg hierover is wenselijk. Zelfs als uitgegaan wordt van 35 meter zal gezien de berekening 41 meter een meer reële inschatting zijn**.

De **bezonningsstudie** (maart 2017) gaat vooral over schaduw en schaduwwerking , die zowel van toepassing is op de woningen in Parkhaven, het gebruik van het Heycopplantsoen, de ligplaatsen van de woonarken aan het Merwedeplantsoen, als ook het recreatieve gebruik van de groene zone langs het kanaal. Een bezonningsstudie die weinig te maken heeft met de realiteit.
Een bezonningstudie opgesteld door de gemeente waarbij 21 juni 20:00 ontbreekt en waarbij op geen van de vier momenten de voor bewoners zo belangrijke avondzon in de verbeelding is verwerkt. De conclusie dat op maatgevende momenten geen sprake is van aantasting van het leefklimaat delen wij dan ook niet.
Inderdaad er zijn geen wettelijke normen voor bezonningsstudies maar een eenvoudige zoektocht op internet (bijvijvoorbeeld Tivoli Vredenburg en ook nieuwbouw kerk en appartementen locatie Amaliapark) leert dat de gemeente aan projectontwikkelaars (met de gemeente als opdrachtgever) kiest voor de realistische TNO berekening.

Samenvattend voorstel vanuit het SUWO

De bouwhoogte (meer dan 4 lagen)heeft zoals hiervoor beschreven en door de gemeente zelf ook schrijft (pag 37) negatieve consequenties als gevolg van schaduwwerking.
Een aanpassing van het plan, waarbij aan de Kanaalweg 29 meter uit het kanaal maximaal 6 bouwlagen toegestaan wordt, ligt dus meer voor de hand.
Ter toelichting: 3-6 bouwlagen is eerder met bewoners overeengekomen en vastgelegd in de visie Merwedekanaalzone 2005, geldend tijdens de bouw van Parkhaven. Eventuele hoogteaccenten aan de Kanaalweg zouden navenant verder uit het kanaal gebouwd moeten worden.

** (de 10% afwijkingsbevoegdheid van het college (zie algemene afwijkingsregels) maakt hoogten tot 38,5 meter mogelijk en de 35 meter is exclusief installaties (bijv. liften,) ongeveer 2,5 meter (38,5+2,5+41). Het

negatieve effect van de hoogbouw op de bezonning als gevolg van schaduwwerking neemt nog eens meer dan 6m (3,5 +2,5m) nl exponentieel toe.)

Bewoner, eigenaar

[redacted]

P.L.C.

Gemeenteraad UTRECHT

T.n.v.

Omgevingsrecht.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

18 SEP

Gemeente Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
18 SEP 2017

Zienswijze SUWO ontwerpbestemmingsplan Mewedekanaal-zone deelgebied 4 Defensieterrein Geachte gemeenteraad

Inleiding en een kleine terugblik

De laatste stap die de raad nam, alvorens overgegaan werd tot het opstellen van het nu ter inzage liggende concept-bestemmingsplan, was de vaststelling van het **Stedebouwkundig Programma van eisen voormalig defensieterrein Merwedekanaalzone 4 (april 2016).**

Sindsdien is het aantal te bouwen woningen van 400-550 opgerekt naar 600 en denkt de gemeente dit te kunnen doen zonder verdere vertraging, maar zij onderbouwd dit niet. Saillant detail is dat in de raadbrief wordt gesproken van 450-550. De dichtheid gaat gemiddeld 95 woningen per hectare bedragen, maar dat kan zoals het college schrijft in een later stadium nog oplopen.

De **MER beoordeling Defensieterrein Merwedekanaalzone Deelgebied 4 juli 2017** spreekt wederom van additionele voetganger en fietsbruggen waar het SUWO en alle andere gebruikers alsmede de bewoners aan en op het kanaal zich al frequent tegen uitgesproken hebben. De verbinding wordt, terwijl deze niet is meegenomen in het bestemmingsplan, als positieve kwaliteit in de afweging meegenomen (pag. 11 en 12) en maakt mede de bouw van 600 woningen mogelijk. Een toelichting hierop lijkt voor de hand te liggen en nadere onderbouwing wordt hierbij gevraagd.

Binnen de planperiode zal Eneco de bedrijfsvoering HWC beëindigen. Let wel dat deze periode vanaf het moment dat het bestemmingsplan vastgesteld is 10 jaar bedraagt, met eventuele verlenging.
Het vaststellen van een **ontwerpbesluit hogere waarde** voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting doet daar niets aan af. Niet dat wij Eneco in hun plannen tot afbouw HWC (en tzt verplaatsen van de WOS activiteiten)niet steunen maar de raad neemt hier een risico dat op de toekomstige bewoners wordt afgewenteld.

Het bestemmingsplan defensieterrein

Een energie neutrale wijk met, onder verwijzing naar de Woonvisie en raadsmotie 47(2015/m47), energiezuinige woningbouw; kortom de zo gewenste gezonde en duurzame stad.
Echter een energieneutrale gezonde en duurzame wijk die ten koste gaat van de bewoners aan de andere zijde van kanaal. Daar waar in het bestemmingsplan voor een goed bezonde openbare ruimte aan het kanaal de maximale basishoogte deels 4 lagen wordt, geldt dit blijkbaar niet voor de veelvuldig voor recreatie en ontspanning gebruikte tegenover gelegen liggende oever.

De twee **hoogteaccenten** waarvan nut en noodzaak (op de bestemde locatie) niet door de gemeente wordt aangetoond. Met Villa Jongerius en de Schoorstenen behorende bij de HWC van Eneco zijn er bestaande landmarks in

het gebied, die nieuwe markeringspunten en/of oriëntatiepunten (zie regels onder begrip hoogte accent 1.31) overbodig maken.

Het hoogte accent gesitueerd naast het gemeentelijk monument, de schoorstenen van de HWC, zijn 41 meter hoog. Schoorstenen waarop het zicht, blijkens de beantwoording van de zienswijze bestemmingsplan Wilhelminawerf wordt belemmerd, maar, aldus de gemeente, van de andere zijde zichtbaar blijft. Met dit bestemmingsplan Defensieterrein wordt dit dus alsnog teniet gedaan. Een hoogte accent waarmee de cultuurhistorische waarde van het kanaal, waarover het bestemmingsplan zo lovend spreekt en waarvan wij als gebruikers van het kanaal recent in aanwezigheid van Wethouder Jansen het 125-jarig bestaan vierden en waardoor de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.

De hoogte accenten aan de Kanaalweg mogen volgens bestemmingsplan 35 meter worden. In de raadsbrief staat 8/10 lagen circa 35/40 meter. Nadere uitleg hierover is wenselijk. Zelfs als uitgegaan wordt van 35 meter zal gezien de berekening 41 meter een meer reële inschatting zijn**.

De **bezonningsstudie** (maart 2017) gaat vooral over schaduw en schaduwwerking , die zowel van toepassing is op de woningen in Parkhaven, het gebruik van het Heycopplantsoen, de ligplaatsen van de woonarken aan het Merwedeplantsoen, als ook het recreatieve gebruik van de groene zone langs het kanaal. Een bezonningsstudie die weinig te maken heeft met de realiteit.
Een bezonningstudie opgesteld door de gemeente waarbij 21 juni 20:00 ontbreekt en waarbij op geen van de vier momenten de voor bewoners zo belangrijke avondzon in de verbeelding is verwerkt. De conclusie dat op maatgevende momenten geen sprake is van aantasting van het leefklimaat delen wij dan ook niet.
Inderdaad er zijn geen wettelijke normen voor bezonningsstudies maar een eenvoudige zoektocht op internet (bijvijvoorbeeld Tivoli Vredenburg en ook nieuwbouw kerk en appartementen locatie Amaliapark) leert dat de gemeente aan projectontwikkelaars (met de gemeente als opdrachtgever) kiest voor de realistische TNO berekening.

Samenvattend voorstel vanuit het SUWO

De bouwhoogte (meer dan 4 lagen)heeft zoals hiervoor beschreven en door de gemeente zelf ook schrijft (pag 37) negatieve consequenties als gevolg van schaduwwerking.
Een aanpassing van het plan, waarbij aan de Kanaalweg 29 meter uit het kanaal maximaal 6 bouwlagen toegestaan wordt, ligt dus meer voor de hand.
Ter toelichting: 3-6 bouwlagen is eerder met bewoners overeengekomen en vastgelegd in de visie Merwedekanaalzone 2005, geldend tijdens de bouw van Parkhaven. Eventuele hoogteaccenten aan de Kanaalweg zouden navenant verder uit het kanaal gebouwd moeten worden.

** (de 10% afwijkingsbevoegdheid van het college (zie algemene afwijkingsregels) maakt hoogten tot 38,5 meter mogelijk en de 35 meter is exclusief installaties (bijv. liften,) ongeveer 2,5 meter (38,5+2,5+41). Het

negatieve effect van de hoogbouw op de bezonning als gevolg van schaduwwerking neemt nog eens meer dan 6m (3,5 +2,5m) nl exponentieel toe.)

Mes Lr. gr. namens het bestuur [redacted] Suso

[redacted]

P.L.C.

Gemeenteraad UTRECHT

T.a.v.

Omgevingsrecht.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 SEP 2017

18 SEP

Gemeente Utrecht

DELEGATIEBESLUIT locatie “Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein”, gemeente Utrecht

de gemeenteraad van Utrecht,
gelet op artikel 7c, dertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet,

besluit het volgende:

Artikel 1

De gemeenteraad delegeert aan het college:

het wijzigen van het bestemmingsplan, door de bestemming Bedrijf – voor de gronden zoals hierachter aangegeven - op de locatie “Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein” globaal begrensd wordt door de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Overste den Oudenlaan, de Kanaalweg en Wilhelminalaan, te wijzigen in een woonbestemming die aansluit bij de transitie van dat gebied naar een woongebied,

onder de voorwaarde dat de bedrijfsvoering van het betrokken bedrijf, als het de betreffende gronden nog – al dan niet gedeeltelijk - in eigendom heeft of gebruikt, niet gehinderd wordt door de wijziging, en dat de maximaal toegestane bouwhoogte na de wijziging niet meer dan 20 meter bedraagt, waarbij tevens artikel 6.2.1 f (ha-2) van toepassing is en de in artikel 6.2.1 onder b opgenomen maximaal aantal woningen binnen het gehele plangebied niet wordt overschreden.

Tevens geldt dat de bouw van woningen – zo lang de Hulpwarmtekrachtcentrale nog in bedrijf is - uitsluitend is toegestaan indien het geluidsniveau ten gevolge van de Hulpwarmtecentrale op het naastgelegen terrein, invallend op de woninggevel, niet hoger is dan:

55 dB(A van 7:00 tot 19:00 uur;

50 dB(A) van 19:00 tot 23:00 uur;

45 dB(A) van 23:00 tot 7:00 uur),

en iedere woning tenminste één gevel heeft met een geluidniveau dat tenminste 5 dB lager is dan de hiervoor aangegeven geluidniveaus.

Artikel 2

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt voor “bestemmingsplan” gelezen: omgevingsplan en voor “wijzigen in een bestemming”: wijzigen in een functie.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt bij bekendmaking in werking.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>,

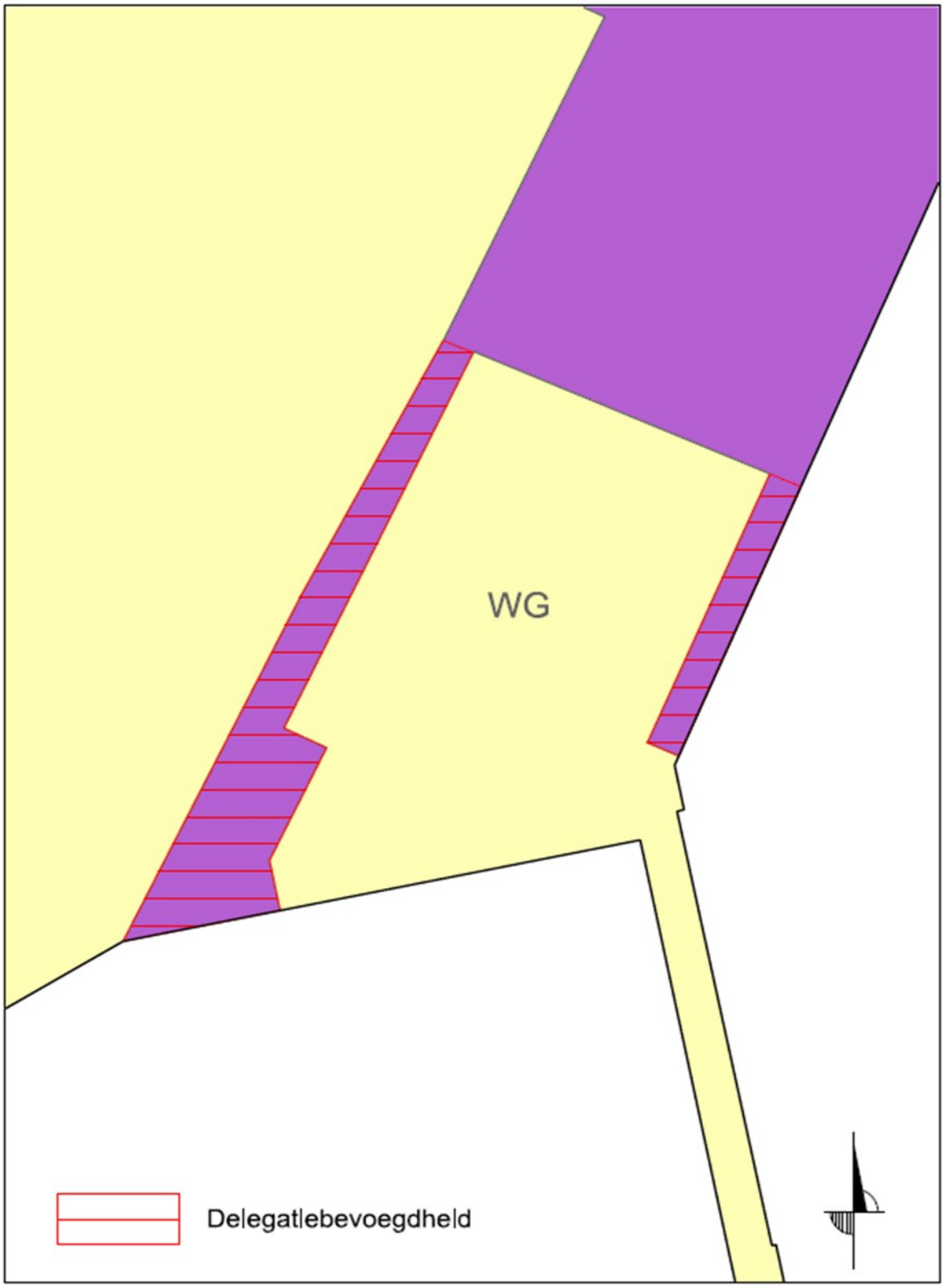
De griffier,

mr. M. van Hall CMC

De locoburgemeester,

Mr. drs. V. Everhardt

Bijlage bij DELEGATIEBESLUIT



Weblink bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein:

https://0344.ropubliceer.nl/?phID=9897467A-00F9-4768-BD54-6A68C9528C94&key=06618621508024514412309109710102522502022418320005609622816104916618302620319621504109609414012722402801720223300220514118113512016909319512404 1

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: commentaar op vaststellingsrapport Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein en verbetervoorstellen

Uw kenmerk: 4224698/20171109 d.d. 9 november 2017

Utrecht, 6 december 2017.

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Met teleurstelling hebben wij kennis genomen van de reactie van het college van burgemeester en wethouders op onze ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Defensieterrein. Dit geldt voor zowel de vorm als voor de inhoud. De door ons aangedragen bezwaren op het ontwerpbestemmingsplan zijn niet goed verwerkt in het Vaststellingsrapport. Deze brief (mede namens 47 buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal) gaat over ons commentaar op het Vaststellingsrapport.

Dit commentaar op het Vaststellingsrapport gaat over de volgende hoofdpunten:

- Inadequate verwerking zienswijzen en bezwaren
- Verslechtering ten opzichte van het Ontwerpbestemmingsplan en het SPvE
- Discutabele normen en framing in de bezonningsstudie
- Misleidend, onzorgvuldig en verhullend taalgebruik
- Verslechtering woonkwaliteit omwonenden en aanzienlijke planschade

De gemeenteraad wordt bij deze alsnog gevraagd de door ons gewenste wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan in haar afwegingen mee te nemen.

Onze gewenste wijziging is, dat er minder hoog, minder dicht en minder dichtbij wordt gebouwd aan de Kanaalweg, door bijvoorbeeld de volgende tekst door de gemeenteraad te laten vast te stellen:

“Aan de Kanaalweg zal de bebouwing maximaal 4 bouwlagen hoog zijn, waarbij de **maximale hoogte 12,5 meter** is. Er is aan de Kanaalweg **één hoogteaccent** mogelijk tot 8 bouwlagen, waarbij de maximale **hoogte 25 meter** is en waarbij het bebouwingscontour van dit hoogteaccent **minimaal 39 meter uit het kanaal** wordt geplaatst. Indien het hoogteaccent om moverende redenen slechts 29 meter uit het kanaal kan worden gebouwd, dan is het hoogteaccent maximaal 6 bouwlagen of 20 meter hoog.”

De bezwaren die wij in onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren brachten, zijn:

1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking
2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg

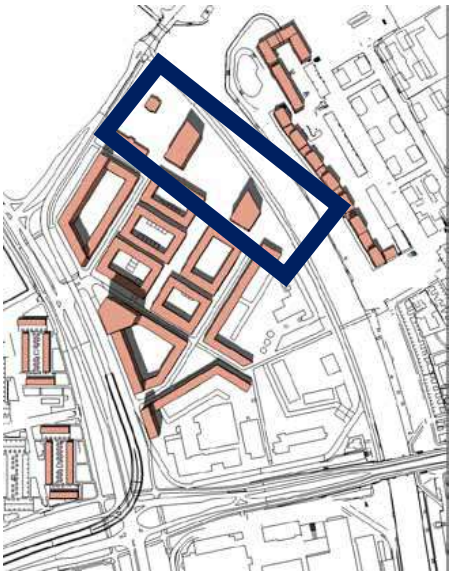
3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

Navolgend geven wij het volgende **commentaar op het Vaststellingsrapport**, daarbij de bovenstaande indeling van onze bezwaren volgend.

<u>Ad. 1. Aantasting kwaliteit van de leefomgeving door schaduwwerking</u>

Het **vaststellingsrapport is een verslechtering** ten opzichte van het SpvE t.a.v. de hoogte en de dichtheid van de verbouwing. Men schrijft in par. 2.3.2.4 van het vaststellingsrapport: *"voor het gebied waarvoor op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 14 meter is vastgelegd (langs groenzone Merwedekanaal) geldt dat deze zone bovengronds tot ten hoogste 50% mag worden bebouwd."*

De bebouwingsdichtheid wordt gepresenteerd als een verbetering ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. **50 % bebouwing is echter een verslechtering**. In de oorspronkelijke verbeelding werd slechts ongeveer 20% bebouwd (zie onderstaande verbeelding uit SPvE).



In par. 3.1.2 wordt geschreven: *"Om een goed bezonde oeverzone aan de Kanaalweg te garanderen is in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 4 lagen met een hogere plint (14 meter) en een minimale afstand tussen Merwedekanaal en bouwgrens van 29 meter vastgelegd. Een plint met een hogere verdiepingshoogte maakt een goede aansluiting op het openbaar gebied mogelijk. In lijn met het vastgestelde SPvE geldt voor de zone langs het kanaal een maximale bouwhoogte van 14 meter, en zijn maximaal twee hoogteaccenten toegelaten tot 35 meter."*

De bouwhoogte is een verslechtering ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. In de oorspronkelijke plannen werd slechts gesproken over "een bouwhoogte van 4 lagen met maximaal twee hoogteaccenten tot 35 meter". Nieuw is de opmerking is dat de **plint 14 meter** hoog mag zijn. Dat betekent dat men per bouwlaag 3,5 meter rekent, waar het eerder ongeveer 3 meter was. De reden voor deze verhoging op pagina 10 is **onbegrijpelijk**: *"een hogere verdiepingshoogte maakt een goede aansluiting op het openbaar gebied mogelijk".*

Daarnaast wordt er door de opstellers van het rapport geframed. De nieuwe bezonningsstudie gaat op pagina 5 volkomen **onverwacht** uit van **vijf woontorens van 35 meter hoog** (zie onderstaande afbeelding).



Bovendien is het onduidelijk en **kwalijk** waarom de nieuwe bezonningsstudie uitgaat van **lichtere TNO normen** en t.o.v. de volgende TNO norm men 1/3 minder bezonningsuren acceptabel vindt. In de praktijk betekent de bebouwing met twee hoogteaccenten van 35 meter een **vermindering van 50% bezonning** op onze appartementen.

Er is dus duidelijk een **verlies van woonkwaliteit** bij de woningen in Dichterswijk als gevolg van negatieve effecten op de bezonning door hoogteaccenten langs het kanaal.

We hebben het gevoel dat we hier worden **geSchiphold**.

In plaats van het serieus rekening houden met onze zienswijze is het tot slot bedenkelijk dat het College hierbij aanstuurt op een **juridificering**: *"Voor wat betreft planschade geldt dat indien men van mening is dat men door de planontwikkeling in een planologisch nadeliger positie komt te verkeren, men, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, bij de gemeente een verzoek kan indienen voor tegemoetkoming in de planschade."* (pag.10)

Ad. 2. Geen onderbouwing nut, noodzaak en waarde van hoogteaccenten aan de Kanaalweg

In onze zienswijze wezen wij op de definitie van een hoogteaccent (zie begrippen Ontwerp bestemmingsplan 1.3.1): "Hoogte-accent. Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek in een wijk of buurt."

Het **vaststellingsrapport gaat niet in op onze zienswijze** en wijst ons op pagina 11 terecht met de opmerking: "*Het is een misverstand dat hoogteaccenten uitsluitend aanvaardbaar zouden zijn om reden van een cultuurhistorische verwijzing. Het draagt ook bij aan een gevarieerd bebouwingbeeld."* Gezien de definitie van dit begrip een **onbegrijpelijke draai** van het college.

Het zou eerlijker zijn dat het college **niet meer spreekt van eufemistische "hoogteaccenten"** maar voor het defensieterrein toegeeft dat de hoge torenflats nodig zijn om de productiedoelstellingen te realiseren en beaamt dat men helaas terugkomt op een "open, groene, unieke, parkachtige, ruim opgezette, duurzame woonwijk". Het lijkt erop dat de gemeente met de aankoop van het defensieterrein "een kat in de zak" heeft gekocht: door de beperkingen rondom, vanwege schijnbare onvoorziene geluids- en milieueisen, in combinatie met de wens van de gemeenteraad om extra 150 woningen te bouwen, moet men dichter en hoger bouwen, doet men concessies aan de oorspronkelijke plannen en neemt men **planschade** voor omwonenden op de koop toe. Overigens is het vreemd dat met een huidige verkoopprijs van ruim € 4.500 per m2 in onze woonwijk, niemand vragen lijkt te stellen over de betaalbaarheid van de beoogde eengezinswoningen van 100 m2 en meer. Met verkoopprijzen richting de vijf ton, wordt het wel een heel elitaire woonwijk. Misschien is het te overwegen om te accepteren dat er woningen van 70 m2 en minder worden gebouwd. Deze zijn nog betaalbaar en met dit oppervlakte kunnen mogelijk wel 450 woningen of meer worden gebouwd en tegelijkertijd recht worden gedaan aan de betere oorspronkelijke plannen waarbij er geen planschade ontstaat.

Ad 3. Aantasting ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en van de cultuurhistorische waarde van de monumentale schoorstenen van de HWC

In onze zienswijze citeren wij meer dan tien uitspraken uit het Ontwerp Bestemmingsplan die leiden tot het conclusie en de bij het publiek gewekte verwachting van dit plan, dat "er wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent: een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld". Hierop **wordt in het vaststellingsrapport niet ingegaan**.

In het vaststellingsrapport schrijft men op pag. 12: *"De schoorstenen en het Jongeriuscomplex zijn beschermd als (gemeentelijk) monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen en de villa verminderd inderdaad door de nieuwbouw en de hoogte-accenten. De monumenten blijven echter van verschillende kanten goed zichtbaar. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de monumenten onvermijdelijk.*" En op pagina 11: *"Het behouden of realiseren van zichtlijnen naar deze monumentale bebouwing is niet een van de uitgangspunten van het*

bestemmingsplan. Juist het toevoegen van nieuwe bebouwing langs het kanaal leidt er toe dat de cultuurhistorische waarde wordt versterkt."

Naast dat het college **concessies** doet aan de ruimtelijke kwaliteit en het landschappelijke karakter van de Kanaalweg, accepteert men dat de gemeentelijke monumenten **weg** worden **gefrommeld** tussen nieuwbouw. Het wordt niet toegelicht en daardoor blijft in de laatste zin de **ambtenarentaal onbegrijpelijk**: *"Juist het toevoegen van nieuwe bebouwing langs het kanaal leidt er toe dat de cultuurhistorische waarde wordt versterkt."*

Conclusie

Helaas moeten wij constateren dat op geen van onze bezwaren in de aangedragen zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan adequaat is in gegaan. Het **Vaststellingsrapport is een verslechtering** ten opzichte van het Ontwerpbestemmingsplan en het SPvE. Door nog meer nieuwe rapporten en **verhullend taalgebruik**, krijgen wij het gevoel dat we **niet serieus worden genomen** en zouden moeten accepteren dat onze **woonkwaliteit aanzienlijk achteruit** gaat. De nieuwe bezonningsstudie is voor een burger nauwelijks te begrijpen. Men doet aan **framing** en het gevoel ontstaat dat we hierdoor worden "**geSchiphold**". Het lijkt erop dat gemeenteraad en burgers in een onomkeerbaar proces worden meegezogen waarbij de **plannen steeds slechter** worden. Het college stuurt aan op een planschade traject, terwijl we een simpele wens hebben: een bebouwing langs het kanaal die minder dicht, minder hoog en minder dichtbij is. Qua vorm wordt de **burgerparticipatie bemoeilijkt**: men stuurt een link naar een soort dropbox, waarin men vervolgens uit een brij aan documenten, zelf de conclusies moet destilleren. De communicatie ervaren wij al met al als **onzorgvuldig** en **misleidend**.

Met vriendelijke groet,

Mede namens de (47) bewoners van Rolderdiephof huisnummers: 129, 131, 132, 137, 138, 142, 147, 151, 152, 153, 157, 160, 162, 163, 166, 167, 168, 170, 173, 178, 180, 182, 184, 186, 187, 188, 191, 193, 201 en 216; Voorstebeeklaan huisnummer 44. (NAW gegevens op verzoek beschikbaar)

Bestemmingsplan Herontwikkeling voormalige Defensieterrein



Raadsinformatiebijeenkomst
Dinsdag 12 december 2017

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Het proces

Sept 2014: Raadsbesluit aankoop terrein/openen grondexploitatie

- Bouwclaim (1998): locatie Defensieterrein tbv 400-550 woningen
- Amendement (2014/A34): na aankoop, snel weer verkoop Defensieterrein; gemeente een bescheiden en faciliterende rol
- Motie (2014/M88): bouwen aan gezonde, duurzame toekomst van MWKzone

Juli 2016: Raadsbesluit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)

- Waardering voor differentiatie woningprogramma en invulling duurzaamheidsambities
- Motie 2016/159 nader onderzoek langzaam verkeerbrug

Begin 2018: Raadsbesluit Bestemmingsplan

- Planologisch mogelijk maken van realisatie stadswijk (functies, bouwmassa,…)

Voorjaar 2018: Stedenbouwkundig Plan (B&W)

- Uitwerking ambities uit het SPvE, binnen kaders bestemmingsplan

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

- 450 – 550 woningen (waarvan 20% sociaal)
- Max 8 bouwlagen aan de Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan
- Hoogteaccenten met max 10 bouwlagen (35 meter) aan kanaal
- Krantje & croissantje (max 400m2)
- Gemiddelde EPC van 0 (energieneutraal)
- Onderzoek naar alternatieve energieleverantie (geen stadsverwarming)
- Circulair hergebruik spanten en kolommen
- Netwerk van groene speelplekken en plek voor buurt aan Merwedekanaal
- De auto is te gast: 30km/uur regime
- De auto-ontsluiting vanaf de Overste den Oudenlaan
- Bewoners parkeren op eigen terrein (uit het zicht)
- Ambitie: nieuwe beweegbare brug langzaam verkeer

Opgave Defensieterrein versus verdichting MWKzone

- MWK4 = circa 770 woningen (95 wo/ha)
  (excl. herontwikkeling kantoorlocaties Kon Wilhelminalaan)
- MWK 4, 5 en 6 = minimaal 6.000 wo (100 wo/ha)

- Programma Defensieterrein:
  - 400/450 appartementen (120 sociale huur)
  - 150/200 eengezinswoningen



Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan Defensieterrein (1)

- Basis is: SPvE en motie en amendement bij aankoop grond
- Afwijkingen obv Omgevingsvisie MWKzone:
  - 600 woningen
  - Meer functiemenging (800m2)
  - Bredere groenstrook langs Kanaalweg
  - Afbouw functie hulpwarmtecentrale

- Separate besluitvorming over langzaam verkeerbrug

Bestemmingsplan Defensieterrein (2)



14-26 meter

max 14 meter
max 2x accent 35 meter
max 50% bebouwd

max 20 meter,
accenten 35 meter

14-26 meter
max 1x accent 70 meter

14-26 meter
accent 50 meter

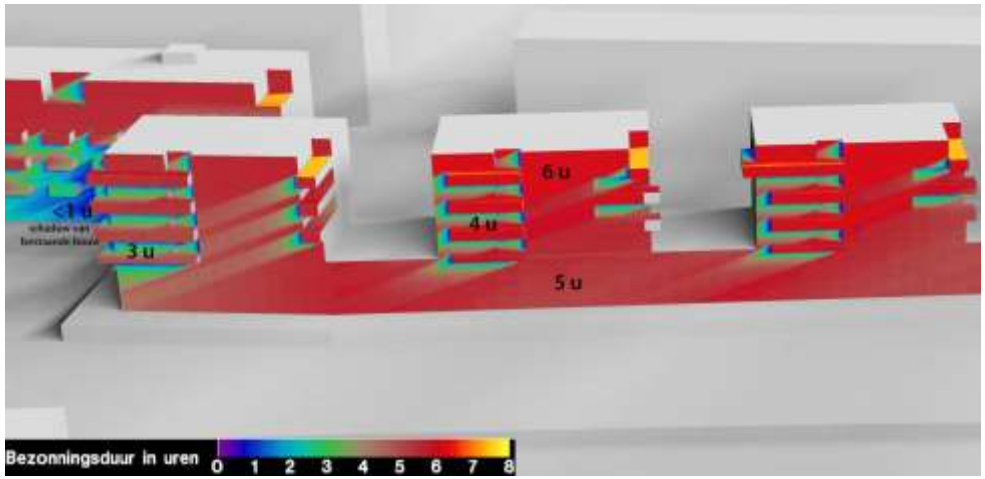
Bestemmingsplan (3)

- 53 zienswijzen.
- Waarvan een groot aantal (47) gelijkluidend, van bewoners uit Dichterswijk: zorgen om verlies woonkwaliteit (uitzicht, schaduw).
- 3x verzoek om inpassing woning Overste den Oudenlaan in het plan en ontbreken noodzaak tot aankoop/onteigening.
- Overige zienswijzen: Eneco, Suwo, roeiverenigingen.

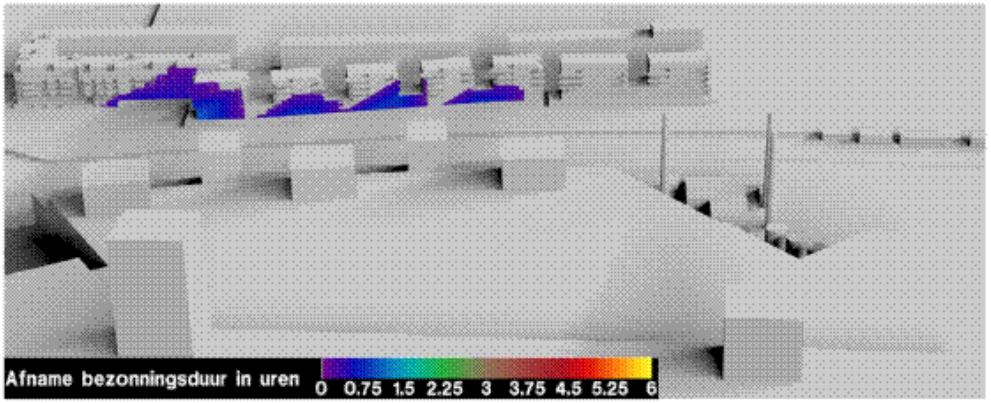
Bezonningstudie (1)

- De woninggevels aan het Rolderdiephof vallen maximaal 1 uur per dag in de schaduw van de in het BP geprojecteerde hoogteaccenten.
- Met name in de periode februari en maart.
- Afhankelijk van de uiteindelijke situering van de gebouwen langs het kanaal.
- Er blijft ook in de geplande situatie in ruime mate bezonning van de woningen mogelijk, in ieder geval meer dan minimaal 4 a 5 zonuren per dag.

Bezonningstudie (2)

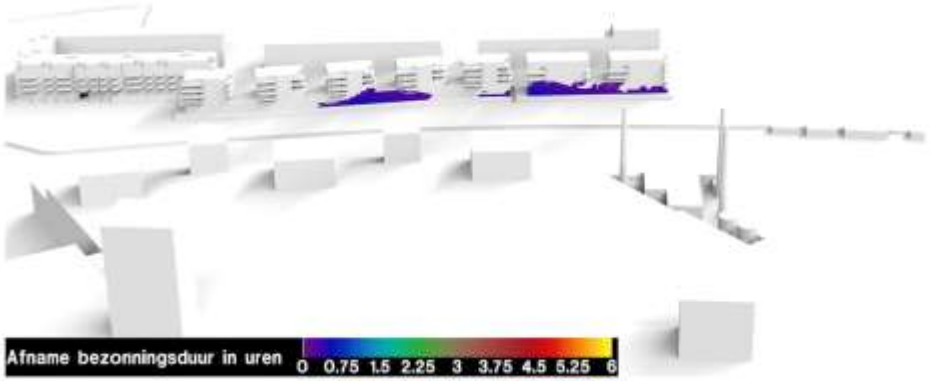


Bezonning met hoogteaccenten (februari)

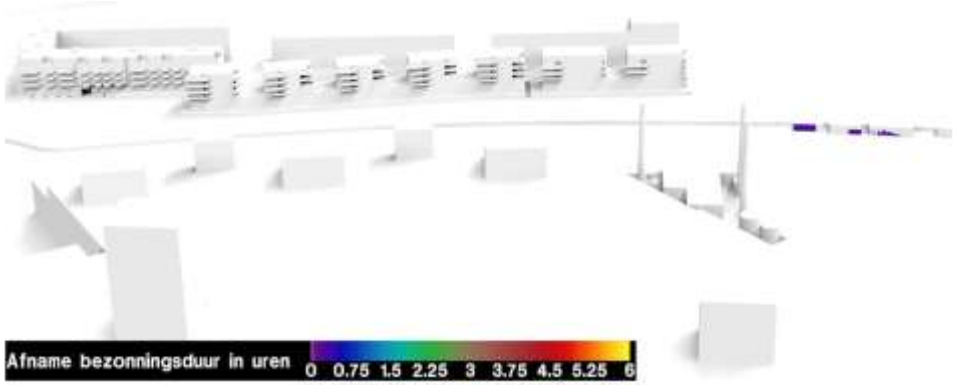


Afname bezonning (februari)

Bezonningstudie (3)



Afname bezonning (april)



Afname bezonning (juni)

Vervolgproces

- sloop/sanering terrein zo goed als gereed
- overdracht terrein door de Staat
- overeenkomst met gebiedsontwikkelaar BPD
- uitwerken Stedenbouwkundig Plan (BPD; gemeente faciliterende rol)
- verwerven woningen aan de Overste den Oudenlaan
- uitwerken woningontwerpen (BPD)
- omgevingsvergunning woningen(BPD)
- start bouw: 2e helft 2018



Presentatie : Voormalig Defensieterrein

Utrecht - Raadsinformatiebijeenkomst 12 december 2017

bpd creating living environments

ncipes en kaders

tedenbouwkundig Programma van Eisen
mgevingsvisie Merwede kanaalzone
estemmingsplan in procedure
mbities Merwede (MWKZ05)

healthy city



connected city | the city of layers | the resiliant city | the playful city | inclusive city

ortschrijdende ambities



auto’s op straat
park
riendelijk
ijke uitstraling

twerken plan

Daglicht

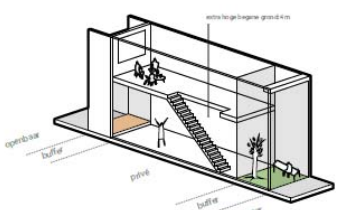
Zicht op groen

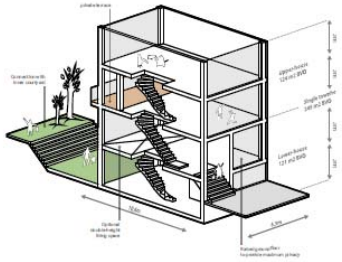
Veiligheid

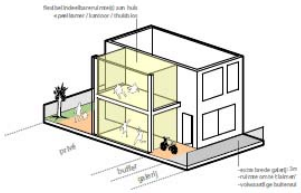
rote variëteit in

pologieën

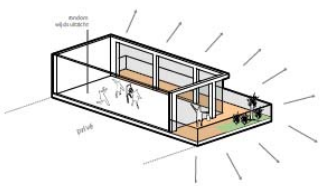
electie architecten



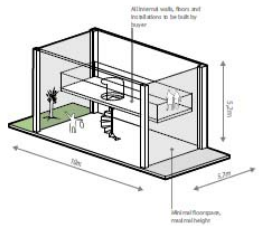






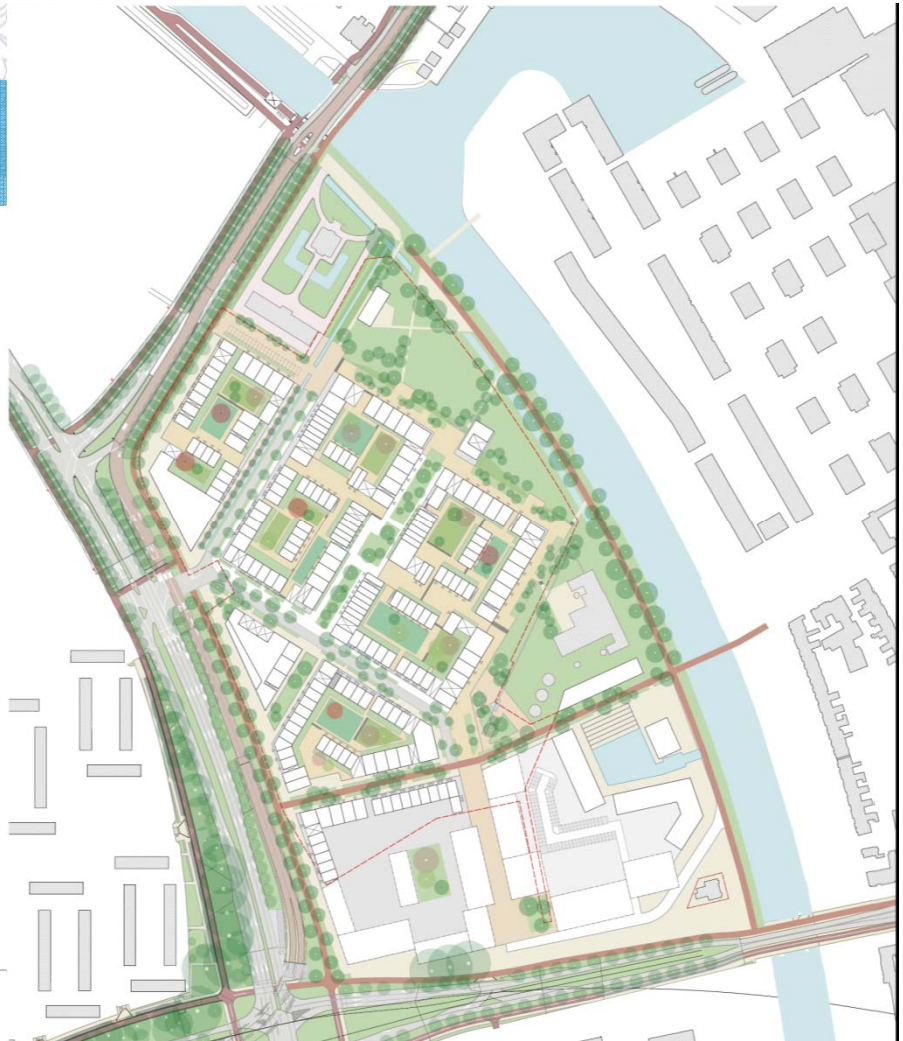






bije toekomst

lanologische zekerheid
fronden Stedenbouwkundig Plan
treven start bouw 2e helft 2018



n



Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, defensieterrein

Raadsinformatiebijeenkomst	12 december 2017
Voorzitter	Has Bakker
Tijd	21.30 – 22.30 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Bert-Jan Brussaard (CDA), Maarten Koning (D66), Dimitri Gilissen (VVD) en Bülent Isik (PvdA)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Karin van der Weele, GU Steven de Boer, GU Marcel Janssen, GU Jurjen van Keulen, GU Carla Mesman, Programmamanagement: presentatie
Meepraters	1. Meeprater, presentatie 2. Meeprater 3. Meeprater, 4. Meeprater, VIDIUS 5. Meeprater, VIDIUS 6. Meeprater, 7. Erik Borgonjen 8. Walter Annink, Bewoners Oostzijde Merwedekanaal 9. Ben van Breukelen en eventueel aanvullend dhr. Naus, van Lanschot Nanninga Naus 10. Martijn Bremmer 11. Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht
Portefeuillehouder(s)	Kees Geldof
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Frank de Kok en Marlies Smeets
Programma	Presentatie door van Carla Mesman (GU) Vragen raadsleden Indieners van zienswijzen en andere betrokkenen aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte op 9 januari. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.

Motivatie: Bert-Jan Brussaard, CDA, Maarten Koning, D66, Dimitri Gilissen, VVD en Bülent Isik, PvdA.
Bovengenoemde partijen willen een RIB organiseren waarbij allereerst vanuit het college een algemene toelichting wordt gegeven op het voorstel. In deze presentatie zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:
- bouwhoogtes
- inpassing woonschepen
- ontsluiting verkeer
- inzicht in parkeeroplossingen
- toepassing van groen i.h.b. dak- en gevelgroen
- energie(neutraliteit)
- financiën
- gevolgen voor omliggende buurten

Vervolgens willen partijen meepraters één voor één gelegenheid geven hun zienswijze op het voorstel aan de raad kenbaar te maken.
PvdA: sluit zich aan bij de motivering van andere partijen en aanvullend: zij willen van de insprekers horen welke bestaande beleidsvelden (hoogbouwvisie, parkeernormen, percentage sociale huur) aangepast dienen te worden zodat de gewenste resultaten gezamenlijk kunnen bereiken.

Bijdragen

Klik hier voor reacties op de Facebook pagina van de gemeenteraad Utrecht.

Meeprater 1
Graag zouden wij, als beoogd ontwikkelaar, de raadsleden informeren over de laatste stand van zaken rondom de planvorming MerwedeKanaalZone 04.
Afgelopen maanden is in samenwerking met de gemeente intensief gewerkt aan een plan voor een nieuwe woonwijk met gezondheid als centraal thema.
De eerste resultaten / beelden delen we graag met u op de Raadsinformatiebijeenkomst.

Erik Borgonjen,
Mijn betoog gaat over hoogteaccenten. Het bestemmingsplan dat we bespreken staat toe dat enkele hoogteaccenten gebouwd worden. Dit wordt gepresenteerd in het bestemmingsplan als een detail, maar zoals ik wil aantonen blijkt dit allesbepalend voor hoe deze wijk eruit komt te zien als u daar niet iets tegen doet.
Het bestemmingsplan lijkt een zorgvuldig samengestelde set documenten, bedoeld om de projectontwikkelaar te laten bouwen wat de gemeenteraad nodig acht, in een grotere visie op de hele Merwedekanaalszone en daarmee de hele stad.
Het legt gedetailleerde regels vast over bouwhoogte en waar gebouwd mag worden.
Zo mag er niet in de groenstrook langs het kanaal gebouwd worden. Dit moet een doorlopend park worden, met een belangrijke fietsroute.

Gemeente Utrecht

Er zijn vele regels over de bouwhoogte. De wijk moet vanaf het Merwede kanaal in hoogte oplopen richting Burgemeester den Ouden laan, zodat de hogere bouw daar met goede isolatie als geluidscherm kan dienen tegen het drukke busverkeer. Er zijn gedetailleerde geluidstudies uitgevoerd om dit door te rekenen. Er is kortom goed over nagedacht.
Toch lijkt het niet zo uitgevoerd te gaan worden. Want op beide belangrijke punten vormen hoogteaccenten de uitzondering. Enkele hoogteaccenten zijn als uitzondering mogelijk, zowel in de groenstrook als op plekken waar een lagere bouwhoogte is gespecificeerd.
Op de artistieke impressie in de toelichting bij het bestemmingsplan zijn in de zone langs het kanaal twee hoge woonblokken te zien. Daar waar de hoogteaccenten als uitzondering uit mogen steken boven iets anders is echter niets anders. Dus die zorgvuldig uitgedachte en afgesproken bouwhoogte in die zone voor woningen gaat niet voorkomen. Ook in de groenstrook komt een toren en ook dat mag, want weer als een soort uitzondering mogen delen van hoogteaccenten ook in de groenstrook gebouwd worden, zo lees ik in het bestemmingsplan. Waarom dat moet mogen wordt niet uitgelegd.
In een recent toegevoegde bezonningsstudie zijn rond dezelfde plek al 5 woontorens te zien, die in 2 rijen een soort muur lijken te vormen en hun schaduwen mogen werpen op de groenstrook, het kanaal en zelfs de woningen en het parkje aan de overkant van het kanaal. De hoogteaccenten worden dus allesbepalend voor hoe deze wijk eruit komt te zien, voor omwonenden, maar ook voor bewoners van de wijk zelf. En zelfs voor de fietsers, want hoge gebouwen zorgen voor harde wind. En zo komt er van de oorspronkelijke mooie plannen voor deze wijk niets meer terecht, terwijl het in de teksten nog steeds wel zo lijkt. Door er op een paar plaatsen bij te zetten dat er hoogteaccenten mogelijk zijn, en daar flinke bouwhoogtes voor toe te staan, ontstaat er met geringe aanpassing een heel ander bestemmingsplan.
Is het nog van belang of dit een aantrekkelijke wijk gaat worden nadat u dit plan heeft goedgekeurd? Zijn al die visies en afspraken om die visies te borgen nog van belang als u de projectontwikkelaar toestaat om de wijk met hoogteaccenten in te vullen?
Misschien moet u dit niet toestaan.
De overburen (een stuk of 50 van mijn buren en ik) zullen daar blij mee zijn. De geschetste woontorens blokkeren zon en uitzicht. Ik heb in alle bijlagen niet kunnen vinden waarom er hoogteaccenten op deze plaats nodig zijn ook in de vaststelling (de recente beantwoording op alle bezwaren) is dit niet duidelijk geworden. De ongeveer 50 gelukkigen die in die woontorens een appartement met mooi uitzicht zullen krijgen, krijgen dit ten koste van dat van 50 overburen, die voor compensatie bij de gemeente aan mogen kloppen, zoals ook te lezen is in de vaststelling. Dit zijn dezelfde bewoners die u eerder om inspraak hebt gevraagd en die hebben meegedacht.
Het zou kunnen dat behalve omwonenden en toekomstige bewoners ook anderen op het verkeerde been zijn gezet door dit bestemmingsplan. Ik gaf al aan dat de makers van de geluidsberekeningen geen rekening lijken te houden met hoge woontorens. Maar zo zijn er mogelijk nog meer onderdelen waarin dat niet meegenomen is. Het grootste risico zie ik in het saneringsplan, dat van bewoning met tuin lijkt uit te gaan in de belangrijkste berekening of het wel veilig wonen is op de maar deels afgegraven verontreinigingen met brandstof. De verontreiniging die nog 30 jaar dieper in de grond achter zal blijven bevat vluchtige stoffen, waaronder het kankerverwekkende benzeen en tolueen, maar ik kan niet opmaken of er in de berekeningen wel met een diepere bouwput voor een woontoren rekening is gehouden.

Ik als omwonende leek kan niet uit de vele bijlagen en rapporten opmaken of iedereen wel begrepen heeft dat dit bestemmingsplan in werkelijkheid over hoogbouw gaat. U als ervaren gemeenteraadsleden kunt dit hopelijk wel. U kunt door goed te lezen zien welke rapporten opnieuw uitgevoerd moeten worden nu er inmiddels kleur bekend is over de werkelijke plannen met deze nieuwe wijk.
Als je het woord hoogteaccent door woontoren vervangt wordt duidelijk dat al die uitzonderingen voor hoogteaccenten niet bijdragen aan de bedoelingen die de gemeente Utrecht met deze wijk heeft. De hoogteaccenten dienen een andere agenda. Met dit inzicht kunt u deze uitzonderingen beter laten schrappen uit het bestemmingsplan.

Walter Annink, Bewoners Oostzijde Merwedekanaal
Geachte leden van de Gemeenteraad,
Dank voor de gelegenheid om mee te praten. Ik spreek mede namens 47 buren aan de oostzijde van het Merwedekanaal.
Wij zijn verdrietig en boos. Kwaad omdat het College niet naar ons wilt luisteren. Vanaf het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen, tot aan het ontwerp bestemmingsplan en het Vaststellingsrapport hebben wij bezwaar gemaakt tegen de hoogbouw aan de overkant van het kanaal. Bezwaar tegen woontorens op het defensieterrein aan de zijde van de Kanaalweg. Bezwaar waarmee niets is gedaan.
Torenflats langs de Kanaalweg zorgen ervoor dat onze appartementen het grootste deel van de dag in de schaduw liggen. Terwijl de meesten van ons juist deze woningen kochten, vanwege de middag- en avondzon. Van 's middags 13.00 uur tot zonsondergang genieten wij van onze zonnige woonkamers, terrassen en zonnige balkons. Zo'n 8 uur per dag. Dat is straks allemaal voorbij, want het College vindt een bezonning van 2 uren per dag voor ons voldoende. En mogen wij ook niet meer genieten van de uren tot aan de zonsondergang, want een zonnestand tot 10% vindt het College voldoende. Het College heeft een computerberekening in een zonnestudie laten uitvoeren met deze kwalijke normen. Een computerberekening in plaats van naar de praktijk te kijken, bij de bewoners op bezoek te gaan, met de omwonenden te praten. De praktijk is dat we met twee woontorens straks 50% minder zon hebben. Het is net of het College tegen ons zegt: Voor een fijne voetbalwedstrijd zijn de eerste dertig minuten van de eerste helft voor jullie goed genoeg en voor jullie op de F-side is daarin 0,2 doelpunt voldoende. We voelen ons misleid en bedrogen. Met dure zonnestudies die achter de computer zijn uitgevoerd met belachelijke normen. In plaats uit te gaan van de feitelijke situatie, voelen wij ons daarmee geSchiphold.
Woedend zijn we. Omdat vanaf het begin ons is voorgehouden zowel in woord, gesprek en beeld dat langs de Kanaalweg een open park zou komen met een recreatieve functie. Alleen een enkel "hoogte accent", een incidenteel rank element aan een gebouw, zou mogelijk kunnen zijn ter herinnering aan een bijzondere plek. En wat krijgen we ervoor terug? Een massieve torenflat als de silo bij de Cereol fabriek? Twee of vijf torenflats zoals de zonnestudie aangeeft?
Wij zijn kwaad en verdrietig. Teleurgesteld omdat het College niet wilt horen, ons als een paling in een fuik lokt, waarbij de plannen steeds slechter worden en onze bezwaren niet worden gehoord. We willen minder hoog, minder dicht en minder dichtbij. Geen bizar taalgebruik met onduidelijke hoogten en interpretaties van "hoogteaccenten", "plinten", "verdiepingshoogten" en "bouwlagen".

Met “kwaliteitsimpulsen” aan het kanaal, “oriëntatiepunten” en “referenties aan bijzondere plekken”. Bijzondere plekken die er op het defensieterrein overigens nooit zijn geweest.
Volgens het SPvE en het ontwerp bestemmingsplan zouden we een versterking van het groen krijgen. Een park tegenover ons met een “unieke natuurwaarde”. Een “open parkachtige begroeiing”. Een “fraai aan het water gelegen park met een landelijk karakter”. En een incidentele bebouwing met “ranke elementen”.
Wij zijn boos, maar wij zijn ook redelijk. We begrijpen dat de productienormen moeten worden gehaald. Daarom pleiten we voor kleinere betaalbare woningen, ook in hoogbouw, maar dan wel langs de Overste den Oudenlaan en Doctor Tellegenlaan. Dat is ook goed tegen het verkeerslawaai en de fijnstof waarvan we dagelijks last hebben. Aan de Kanaalweg willen we dat het College vasthoudt aan de oorspronkelijke plannen en het SPvE: met minder hoge bebouwing en verder weg. Daarom pleiten wij voor een park met één rank gebouw minimaal 39 meter vanaf het kanaal. Dus geen verslechtering van de woonkwaliteit, geen planschade en met behoud van de zon. Dus vragen wij de Gemeenteraad dat er conform het SPvE langs de Kanaalweg minder hoog, minder dicht en minder dichtbij wordt gebouwd.

Ben van Breukelen,
De tekst waar ik het over ga hebben gaat over de verwerving van onze woning door de gemeente. Door deze verwerving worden wij, mijn vrouw en ik, op een dusdanige wijze benadeeld dat wij geen gelijkwaardige woning kunnen terugkopen en daardoor een vluchteling in eigen land worden. Na 50 jaar gewerkt te hebben en nu gepensioneerd is een hypotheek niet meer mogelijk. Wij vragen een gelijkwaardige woning te kunnen terugkopen. Tevens worden wij al 15 jaar door de gemeente gegijzeld. Ik neem mijn adviseur, de heer Joan Naus mee voor eventuele vragen die betrekking hebben op het verwerven van ons eigendom.

Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht
De Merwedekanaalzone is een gebied waar volgens opgave tussen de 6.000 en 10.000 woningen zullen verrijzen.
Over deelgebied 5 zijn inmiddels een aantal bijeenkomsten geweest, waarin een schetsontwerp is besproken. In dat schetsontwerp en de toelichting daarop wordt gemeld dat de eerste woningen wellicht al met twee jaar opgeleverd zullen worden.
Over het defensieterrein waar 600 woningen komen wordt gemeld dat deze mogelijk al in de tweede helft van 2019 betrokken kunnen worden.
Dat maakt planontwikkeling snel nodig !
Voor het primair onderwijs is in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (22 juni 2017) is ruimte opgenomen volgens de bijlage: voorzieningen voor 3000-3500 m2 BVO.
Dit is dan wel voor het langgerekte plangebied, deelgebieden 4, 5 en 6 . Op zijn langst een stuk van bijna 2 kilometer lengte.(Socratesbrug tot van Zijlstweg)
De Katholieke Scholenstichting Utrecht wil graag meedenken en mee-ontwikkelen aan het primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone.
Het is uitgangspunt dat het gewenst is dat de ouders met kinderen die in de wijk komen wonen; meteen binnen de wijk terecht kunnen voor primair onderwijs. Ook al zijn omliggende wijken dichtbij of benaderbaar; in Dichterswijk is het primair onderwijs al overvol; in Rivierenwijk zijn de

dichtstbijzijnde scholen al vol, wij willen graag dat kinderen in hun eigen buurt naar school, dat wil de KSU en dat is ook altijd de visie van de gemeente (geweest.
In de eerste plaats moeten er natuurlijk scholen in de wijk komen waar kinderen goed onderwijs krijgen; waar ouders terecht kunnen, zich thuisvoelen. Waar ouders merken dat zij samen met de school de kinderen opvoeden. Waar ruimte is voor buitenschoolse opvang, voor buurtcontacten. Waar vanzelfsprekend aandacht is voor kinderen vanaf 2 ½ jaar in de voorschool/peuterspeelzaal. Wij willen; net als de gemeenteraad; graag dat kinderen voldoende speel- en bewegingsruimte rondom het schoolgebouw kunnen gebruiken en dat die ruimte zo veel mogelijk ook buiten schooltijd een rol heeft voor het in beweging brengen van kindern en buurtbewoners. Ook zien we graag dat de speelruimte ook een duidelijke relatie heeft met het groen, de natuur erom heen.
De KSU vindt en dit is algemeen bekend binnen Utrecht- dat bij iedere school een gymnastiekzaal een vanzelfsprekendheid is om voldoende, maar ook zoals het ministerie nastreeft zelfs drie keer per week aan elke groep kinderen bewegingsonderwijs te kunnen geven. Belangrijk voor het tegengaan van Obesitas, voor de sociaal-emotionele ontwikkeling van een kind (leren samenspelen, winnen, verliezen) en ook als toeleiding naar verenigingsleven/sportclubs.
In een stad die verdicht kan de basisschool een rol spelen die niet alleen voor onderwijs belangrijk is, maar ook een belangrijke rol kan spelen in de sociale cohesie van de wijk. We kennen scholen met ‘ouderlokalen’, die ook een rol voor de omwonenden kan spelen. Die ouderlokalen geven de mogelijkheid om de ouderbetrokkenheid bij scholen een goede rol te geven zoals dat ook door u als raad uitgesproken is.
In de omgevingsvisie staat over ‘scholen’: (blz 52)
‘Voor de Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.’
Maar in een wijk waarin huizenblokken, appartementen en voorzieningen al dichter op elkaar zitten; ziet de KSU daarin niet als ideaal een ‘brede school’ van 3500 m2 basisschool + 15.000 m2 (bebouwd)voortgezet onderwijs + 2200 m2 (onbebouwd) + 2550 m2 sporthal; in een centraal stuk.
De massaliteit; de bereikbaarheid; de veiligheid speelt allemaal een rol.
Die grote gebouwen geven ook problemen in exploitatie en beheer; zoals de knelpunten bij Mfa gebouwen hebben laten zien.
De KSU zoekt veel meer de mogelijkheid om in die verdichte stad plekken te creëren die goed bereikbaar zijn, veilig binnen de loopafstand die ook voor een 4 jarige goed te doen is. Waar in combinatie met de voorschool/peuterspeelzaal ook plek is voor kinderen van 2 ½ jaar tot 4 jaar. Waar de buitenschoolse opvang ook een plek heeft; en waar een combinatie is met buitenruimte en buitenspeelruimte. In plaats van centraal een grote ‘sporthal’, een gymzaal bij elk schoolgebouw.
Ook het ministerie richt zich bij nieuwe scholen in een grote stad op een groot aantal leerlingen. De KSU heeft een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend voor deze wijk en die heeft pas kans van slagen indien er 5 jaar na de start minstens 317 lln op de school ingeschreven zijn. Ook daarin lijkt een schaalvergroting en concentratie logisch.

Maar in plaats van 1 groot schoolgebouw stelt de KSU zich juist 2 aparte schoolgebouwen voor die in naam wel dezelfde school zijn, dezelfde organisatie; zodat de schaalgrootte als eis van het ministerie wel gehaald wordt, maar voor ouders dé school in de wijk zijn..
Juist twee schoolgebouwen die met een goede plek; 1 in het deelgebied 5 maar meer centraal daarin; en 1 meer aan de kant van het defensieterrein; ieder de belangrijke rol voor kinderen en ouders kan spelen in dat deel van de wijk.
Bereikbaar, veilig, dichtbij. Met een rol voor de buurt en omgeving als speelplek, als ontmoetingsplek.
Daarom willen we graag meedenken over een goede plek = twee goede plekken!!!!! voor primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone; en de gedachten uitwerken met mensen van de gemeente, met kinderopvangorganisaties, met Spelenderwijs, met sport.
Een bereikbare, benaderbare basisschool voor iedereen, met gymgelegenheid, groen, speelgelegenheid in de eigen buurt.
Dec. 2017
In dezelfde notitie staat dat 'onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopgang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk.'blz 15
In de kaders en de visie (blz 17)wordt aangegeven dat er gekeken wordt naar goede voorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers); dagelijkse voorzieningen op loopafstand.
(blz 25)Over groen: op bouwblokniveau wordt minimaal 25% van de oppervlakte van het bouwblok groen opgevuld (met behulp van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels)
In de (stads)gesprekken wordt veel gesproken over de sociale cohesie die er moet zijn in de wijk. Er zijn veel diverse woningen, veel diverse bewoners. Appartementen, woningen, eenpersoons- en meerpersoonshuishoudens, verschillende prijsklassen. En mensen moeten elkaar wel ontmoeten.

VIDIUS Studentenunie
Sport:
Het Merwedekanaal wordt de blikvanger van de Merwedekanaalzone, in de Omgevingsvisie spreekt de gemeente uit dat er geen nieuwe belemmeringen voor de roeiers zullen komen. Hierbij worden oevers, inhammen, havens en steigers genoemd. Wat expliciet niet genoemd wordt, maar waar VIDIUS u op wil wijzen, is de belemmerende werking van eventueel nieuwe bruggen. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de gevolgen van recreatie op en langs het kanaal, de bouwfase van de wijk en de wens tot opslag van energie.
A) Bruggen:
Bruggen leveren versmallingen op van het kanaal. Het maakt passeren lastig en wanneer er sprake is van lage bruggen kunnen de zeilers/zeeverkenners in het geheel niet meer gebruik maken van het Merwedekanaal als sportlocatie. We vragen u nogmaals te overwegen of extra bruggen echt noodzakelijk zijn. VIDIUS is blij met de volgende toezegging uit de reactienota: 'De zorg vanuit de zeeverkenners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken.' Wanneer het blijkt dat één brug noodzakelijk is dienen de gebruikers van het kanaal zeggenschap te hebben over de breedte, hoogte en vorm van de brug.

B) Recreatie:
In de Omgevingsvisie wordt gesproken over recreatie langs het water, de zogenoemde 'Boulevard'. In uw onderzoek spreekt u slechts beperkt over het verkennen van de mogelijke belemmeringen die dit oplevert voor het begeleiden van (top)sporten op het Merwedekanaal.
Daarnaast vragen we uw aandacht voor het gebruik van het kanaal voor recreatie. In de teksten spreekt u over inhammen die geschikt zullen zijn om in te zwemmen. We willen u mede namens de watersporters (zeilen, roeien en sloeproeien) op het hart drukken deze vorm van recreatie enkel toe te staan in de eerdergenoemde inhammen in verband met de veiligheid van de sporters en recreanten.
C) Bouwperiode:
VIDIUS maakt zich ernstige zorgen om de mogelijke bereidheid om de bevoorrading en het bouwtransport (groten)deels via het water te laten verlopen. Dit zal de sportmogelijkheden op het Merwedekanaal ernstig beperken en misschien zelfs onmogelijk maken.
D) Opslag van energie:
In de omgevingsvisie spreekt u daarnaast over het verkennen van de mogelijkheden om het Merwedekanaal voor opwekking en opslag van energie te gebruiken. Hierbij willen we u attenderen op uw toezegging dat deze opties geen belemmering voor het sporten op het Merwedekanaal mogen zijn.
Woningbouw:
Ten eerst wil VIDIUS u complimenteren met het plan dat voor ligt, het is een goed uitgewerkt plan op een prachtige, toegankelijke locatie in Utrecht. Een locatie dichtbij het centrum en met alle voorzieningen straks binnen handbereik. Van creatieve broedplaatsen, tot een Boulderhal en een het treinstation op loopafstand. Daarom wil ik mijn inbreng beperken tot het inzoomen op twee punten waar u naar gevraagd heeft: A) de mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen en B) het percentage sociale woningbouw.
De Merwedekanaalzone wordt een aantrekkelijke wijk, de voorzieningen en locatie zal een grote aantrekkingskracht richting toekomstig bewoners kunnen hebben. Met het oog op de segregatie in de wijk vindt VIDIUS het jammer dat er een relatief laag percentage aan sociale huur wordt voorgesteld.
Wij zouden u sterk willen aanraden om het minimale percentage sociale woningbouw naar 30% te brengen, met een wenselijk percentage van 40%. De wachttijden voor een sociale woningbouw woning zijn onverminderd hoog en zijn de laatste jaren gestegen naar een wachttijd van bijna 10 jaar. Voor een Utrecht waar voor alle burgers plaats is, is sociale woningbouw in deze nieuwe wijk cruciaal. Met een percentage van 40% zou u de zorg van de huurdersorganisaties serieus nemen en medeverantwoordelijkheid nemen voor de krapte. U heeft nu de ruimte om door middel van deze gebiedsontwikkeling een prachtig voorbeeld te geven, trendsetter te zijn voor allen in Utrecht!
Met een participatieve insteek van de gemeente kan de Merwedekanaalzone een gemêleerde, creatieve en maatschappelijk duurzame wijk worden. Gemengde woontypes zijn hiervoor aan te raden. Specifiek wil ik u wijzen op de toegevoegde waarde van studenten in dit gebied; jonge, energieke mensen, die hun handen uit de mouwen willen steken, bruisend van ideeën en ondernemerszin. De ideale bewoner om uw wijk vanaf het begin energieneutraliteit en sociale duurzaamheid te 'leren'.