

Reactienota

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam Merwedekanaalzone

Projectmanagement
Marcel Haak

Opdrachtgever
Margo Meijer, Gemeente Utrecht

Versiedatum
16 februari 2021

Foto omslag: Luchtfoto Merwedekanaalzone door Irvan van Hemert

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Doel reactienota 5
1.2 Eén reactienota voor meerdere plannen 5
1.3 Opbouw van de reactienota 5
1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'De uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' 6
1.5 Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' 8
1.6 Onderliggende plandocumenten/bijlagen 8
1.7 Inspraakreacties en vooroverlegreacties 10
1.8 Belangrijkste punten uit de inspraak 10
1.9 Wijze van beoordeling van de inspraakreacties 11
1.10 Procedure voor de vaststelling 11

2. Thematische indeling van de inspraakreacties en de beantwoording 12
2.1 Procedureel 12
2.2 Inhoud van de inspraakreacties 12
2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2 12
2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER) 13
2.4.1 Status PlanMER en uitleg conclusies aanvulling op het PlanMER 13
2.4.2 Monitoring 15
2.4.3 MER-beoordeling 16
2.5 Mobiliteit 17
2.5.1 Huidige ontwikkeling: nu al druk op de weg 17
2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie 18
2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest 19
2.5.4 Openbaar Vervoer 20
2.6 Bruggen 21
2.6.1 Verbeteren huidige bruggen 21
2.6.2 Noodzaak extra bruggen? 23
2.6.3 Brug Heycopstraat 24
2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat 27
2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan 29
2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing 30
2.8 Bruggen: invloed op de omgeving 31
2.8.1 Woonboten 31
2.8.2 Gebruikers kanaal 32
2.8.3 Dichterswijk 33
2.8.4 Rivierenwijk 35
2.8.5 Hoograven 36
2.8.6 Jutfasepunt 37
2.8.7 Transwijk 37
2.9 Parkeren 38
2.9.1 Lage parkeernorm 38
2.9.2 Parkeeroverlast 38
2.10 Stedenbouwkundig Plan Merwede 39
2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid 39
2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving 40
2.10.3 Behoud gebouwen 40
2.10.4 Openbare ruimte 41
2.11 Woningbouwprogramma 43
2.11.1 Doelgroepen 44
2.12 Huidige bedrijven en gebruikers 45
2.12.1 Bestaande bedrijven in het gebied 45
2.12.2 Creatieve bedrijvigheid en initiatieven 45
2.13 Impact op particulieren 46
2.13.1 Langjarige bouwoverlast verzakkingen 46
2.13.2 Waardedaling woningen 46
2.14 Stedelijke functies en ambities 47
2.14.1 Detailhandel en horeca 47
2.14.2 Recreatie en sport 47
2.15 Participatie 48

3. Vooroverlegpartners en Commissie m.e.r. 51

3.1 Reactie Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), water advies 51
3.2 Reactie Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS-MN) 53
3.3 Reactie Provincie Utrecht 59
3.4 Advies werkgroep Commissie m.e.r. 62

4. Samenvatting wijzigingen en vervolgproces per deelgebied 70

4.1 Wijzigingen in de Omgevingsvisie deel 2 70
4.1.1 Naar aanleiding van de inspraakreacties en de vooroverlegpartners en Cie m.e.r. 70
4.1.2 Ambtshalve wijzigingen 74
4.2 Wijzigingen Stedenbouwkundig Plan Merwede 85

5. Bijlagen 91

Bijlage 1 Overzicht inspraakreacties en beantwoording, separaat document 91
Bijlage 2 Memo ‘Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone’, separaat document 91
Bijlage 3 Nulmeting Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk 2020, separaat document 91
Bijlage 4 Buurtaanpak Rivierenwijk &Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk, separaat document 91
Bijlage 5 Overzicht van de participatie, separaat document 91

1. Inleiding

1.1 Doel reactienota

Tijdens de inspraakperiode van 30 januari tot 11 maart 2020 zijn er verschillende plannen voor de Merwedekanaalzone ter inzage gelegd. Een ieder kon in deze periode reageren op de Omgevingsvisie deel 2 ‘De Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en de onderliggende planproducten/bijlagen. Per mail of brief stuurden belanghebbenden en belangstellenden hun inspraakreacties.

Op de vijf spreekuren in februari en maart 2020 en per e-mail konden vragen gesteld worden over de stukken en een reactie gegeven. Daarnaast was er wekelijks een telefonisch spreekuur voor het stellen van vragen. Ook zijn er buurtgesprekken georganiseerd, waarbij de betekenis van de plannen op een specifieke buurt centraal stonden.

Inspraak is - naast dat het ook wettelijk verplicht is - noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming.
Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid.
Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied) en belanghebbenden opgenomen en beantwoord. Daarnaast zijn de reacties van de zogenaamde vooroverlegpartners (Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Provincie Utrecht en Hoogheemraadschap HDSR) en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (kort: Commissie m.e.r.) op de plannen voor de Merwedekanaalzone bijgevoegd. Ook deze zijn voorzien van een reactie van de gemeente.

1.2 Eén reactienota voor meerdere plannen

Veel inspraakreacties gaan in op onderdelen van de verschillende plannen. Er is daarom voor gekozen om één reactienota op te stellen waarin alle inspraakreacties gebundeld zijn verwerkt.

Merwede of Merwedekanaalzone?
In deze reactienota komen de namen Merwede en Merwedekanaalzone veel voor. Praten we over de Merwedekanaalzone, dan bedoelen we het gebied tussen de Dr. M.A. Tellegenlaan (bij de villa Jongerius) en de A12 en bestaat uit de deelgebied 4, 5 en 6). De ambities en koers uit de omgevingsvisie deel 2 gaan over deze zone. Merwede betreft deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Hiervoor is een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. Ter verduidelijking staat regelmatig deelgebied 5 achter de naam Merwede benoemd. Zie voor de 3 deelgebieden het kaartje bij de volgende paragraaf.

1.3 Opbouw van de reactienota

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een korte uitleg van de stukken die ter inzage hebben gelegen, de inspraakreacties, de wijze van beoordeling en de vervolgprocedure voor de vaststelling van de planproducten.
In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.
Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties zijn gemaakt. Daarnaast benoemen we het vervolgproces per deelgebied van de Merwedekanaalzone.

De reactienota heeft een aantal bijlagen. In bijlage 1 staan alle inspraakreacties in een tabel. Voor een groot deel van de beantwoording verwijzen we naar hoofdstuk 2, als het gaat om thema’s die veel terugkomen. Bij specifieke vragen is de beantwoording bij de desbetreffende inspraakreactie aangegeven.

Afbeelding: Overzicht deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone

Bijlage 2 is een aanvullend memo op de variantenstudie loop- en fietsbruggen. Bijlage 3 betreft de Nulmeting Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk uit 2020. In bijlage 4 zijn de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk toegevoegd. Tot slot is in bijlage 5 een overzicht van de bijeenkomsten uit de participatie opgenomen.

1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘De Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 - de Uitwerking is het vervolg op de in februari 2018 vastgestelde Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 1 – Ruimtelijke Agenda.
Deel 2 geeft verdieping op de inhoud en laat zien welke kwaliteiten de nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. Ook heeft raad bij behandeling van deel 1 een aantal moties en amendementen ingediend. Deze hebben bestuurlijk richting gegeven aan deel 2. De Merwedekanaalzone verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een duurzame, gezonde en aantrekkelijke stadswijk.

De kaders en doelen uit de omgevingsvisie deel 2 zorgen voor samenhang en balans in de hele Merwedekanaalzone. Ze zijn leidend voor alle ontwikkelingen in de deelgebieden 4, 5 en 6 die nog niet zijn gerealiseerd en waar nog geen bestemmingsplan voor is vastgesteld. Voor de vastgestelde bestemmingsplannen (zoals het Defensieterrein en Holland Casino) zijn de beleidskaders uit deel 1 leidend. Voor het hele gebied geldt dat we - waar mogelijk - onderzoeken hoe de plannen verder in lijn kunnen worden gebracht met de kaders en doelen uit omgevingsvisie deel 2.



Uitgangspunten omgevingsvisie deel 2
De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) uit 2016 en het Coalitieakkoord Utrecht (Ruimte voor iedereen) uit 2018 zijn uitgangspunt voor deze omgevingsvisie.

Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)
In de RSU uit 2016 is bepaald dat de Merwedekanaalzone één van de gebieden in de stad is waar straks duizenden mensen kunnen wonen, werken en verblijven Dit besluit vormde de basis voor het opstellen van een omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone.
Op dit moment wordt er gewerkt aan de actualisatie van de RSU (van 2030 naar 2040) en wordt verder onderzocht hoe de groei van de stad en regio nog breder kan worden opgevangen. De plannen voor de Merwedekanaalzone zijn ook uitgangspunt bij het opstellen van de RSU 2040.

Aanleiding RSU
In Utrecht is er grote behoefte aan meer woningen. Voor Utrechters die nu geen geschikte volgende woning kunnen vinden. Voor de kinderen van nu, die straks volwassen zijn en zelfstandig willen wonen. Voor studenten die uit het hele land naar Utrecht komen en waarvan een deel ook na hun studie in Utrecht wil blijven wonen. Voor mensen die nu nog ergens anders wonen en ook graag van Utrecht hun thuisbasis willen maken. Voor al deze mensen zijn de komende twintig jaar 60.000 extra woningen nodig en dat Utrecht in 2040 ongeveer 450.000 inwoners telt.

Naast een woning hebben al deze mensen ook ruimte nodig om te kunnen werken of studeren. En om te sporten, ontspannen en elkaar te ontmoeten en zich soepel en veilig door de stad te verplaatsen. Dat vraagt om een nieuwe blik op de ruimte in Utrecht en slimme manieren van het gebruik van deze ruimte, nu en in de toekomst. Daarbij kijkt de gemeente ook naar noodzakelijke aanpassingen in de stad om beter op het veranderende klimaat in te spelen. Hoe kan zoveel mogelijk de nodige energie lokaal en duurzaam worden opgewekt. Doordat behoeften veranderen, zal ook Utrecht blijven veranderen.

Een stad als Utrecht is continue in beweging. Deze voortdurende verandering zorgt ervoor dat we steeds moeten blijven onderzoeken hoe alle ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen zijn. Daarbij kijken we telkens ook naar de kansen en de mogelijkheden die dit met zich meebrengt, zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als voor de bestaande wijken.

Coalitieakkoord
In het coalitieakkoord uit 2018 is opgenomen: ‘*het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, waarbij de realisatie daarvan is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit*’. Deze zinsnede bouwt voort op het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ (kort: SRSRSB), waarin Utrecht kiest voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Vervoerswijzen die weinig plaats innemen én duurzaam zijn. De auto doet in Utrecht een stapje terug. Ook kijken we hierbij naar hoe de werkgelegenheid mee kan groeien met de groei van de stad.

Merwedekanaalzone: nieuwe stadswijk centraal in Utrecht
Het gebied langs het Merwedekanaal, tussen Villa Jongerius en de snelweg A12, verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een nieuwe stadswijk. De gemeente bouwt aan een plek voor starters, ouderen, gezinnen en alleenstaanden. De Merwedekanaalzone zal bestaan uit een mix van huur- en koopwoningen. Met veel groen tussen de woningen en het nieuwe Merwedepark langs het kanaal en plek voor sport en spelen. Basisvoorzieningen zoals winkels, horeca, werkgelegenheid, scholen en gezondheidszorg vind je er om de hoek. Hierdoor kan de Merwedekanaalzone op veel plekken autovrij of autoluw worden. We zetten net als in de rest van Utrecht hoog in op fietsen, lopen en goed openbaar vervoer. Aangevuld met een groot aanbod in deelmobiliteit.

1.5 Stedenbouwkundig Plan ‘Merwede’

Het Stedenbouwkundig Plan ‘Merwede’ is een uitgewerkt plan voor het middengebied (deelgebied 5), tussen de Balijebrug/Wilhelminalaan en Socratesbrug/Beneluxlaan.
Merwede wordt een duurzame, nieuwe stadswijk voor Utrecht met circa 6.000 nieuwe woningen waar ruim 12.000 mensen kunnen leven.
Het wordt een gemengde wijk waar plek is voor iedereen; starters, ouderen, gezinnen, mensen met een beperking. Het biedt zowel rustige plekken als levendige plekken met pleinen, parken, creatieve bedrijvigheid, sociale en maatschappelijke voorzieningen op loopafstand.
Merwede wordt een groen stuk stad; op daken, op gevels, op binnenterreinen, in de openbare ruimte. We gaan bij de inrichting uit van het principe: groen, tenzij. Voetgangers en fietsers staan centraal in deze vrijwel autovrije wijk.
De grondeigenaren in Merwede hebben dit plan samen gemaakt en afgestemd op de kaders en doelen uit de Omgevingsvisie deel 2.

1.6 Onderliggende plandocumenten/bijlagen

Bij de vrijgave van de Omgevingsvisie deel 2 en het (voorlopig ontwerp) Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de onderstaande plandocumenten/ bijlagen bijgevoegd:

a) Een aanvulling op de milieueffectrapportage (kort: PlanMER)
b) Beeldkwaliteitsplan en plankaart
c) Overzicht van de participatie
d) Nulmeting Rivierenwijk en Transwijk 2019
e) Mobiliteitsrapport Merwedekanaalzone
f) Variantenstudie loop- en fietsbruggen (verkeerskundige studie)

De reacties die hierop zijn ontvangen tijdens de inspraakperiode vroegen op een aantal punten om meer uitleg. Dit heeft geleid tot enkele aanvullende planproducten, die van belang zijn voor de beantwoording van de inspraakreacties:

g) Aanpak monitoring
h) Memo ‘actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop-en fietsbruggen Merwedekanaalzone’
i) Nulmeting 2020 Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk 2020
j) Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk/Buurtagenda Dichterswijk
k) Locatieonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone

Alle planproducten gaan met samen deze reactienota ter besluitvorming naar het college en de gemeenteraad. Onderstaand worden de bovengenoemde documenten nog kort toegelicht.

Ad a) Een aanvulling op de milieueffectrapportage (kort: PlanMER).
Voor het eerder vastgestelde deel 1 van de Omgevingsvisie is een PlanMER gemaakt en de procedure daarvoor is volledig doorlopen. Op een aantal thema’s in de omgevingsvisie deel 1 was nog extra onderzoek nodig. Deze thema’s zijn: mobiliteit, klimaat, energie, gezondheid en inrichting openbare ruimte. De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in de omgevingsvisie deel 2 en getoetst in de aanvulling op de PlanMER.
De conclusie hieruit is dat door de autonome groei van de stad en het handhaven van veel kantoren in deelgebied 6 de infrastructuur in de spits zo belast blijft dat er vooralsnog circa 6.500 woningen in de Merwedekanaalzone mogelijk zijn: 1.500 bestaande woningen, 1.000 woningen die op dit moment worden gebouwd (Wilhelminawerf) of waarvoor al een bestemmingsplan is (zoals het voormalig Defensieterrein) en circa 4.000 nieuwe woningen voor de eerste fase in deelgebied 5: Merwede. Hierbij is in de MER-aanvulling de aanbeveling opgenomen om bij deze eerste fase van circa 4.000 woningen de effecten te monitoren. Effecten, niet alleen op het gebied van mobiliteit, maar ook op het gebied van gezondheid en leefbaarheid, energietransitie en klimaatadaptatie.

Ad b) Beeldkwaliteitsplan en plankaart
Aanvullend op het (voorlopig ontwerp) Stedenbouwkundig Plan Merwede is een beeldkwaliteitsplan (kort: BKP) opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan gaat nader in op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Merwede.

Het schetst de beoogde kwaliteit voor stedenbouw, architectuur en openbare ruimte in Merwede. De plankaart geeft aan waar de bouwblokken, de gebouwen en de openbare ruimte komen. De individuele gebouwen binnen het bouwblok zijn weer op een bepaalde manier weergegeven als idee van hoe dit zou kunnen worden. Dit wordt een ‘voorbeeld verkaveling’ genoemd. De verdere uitwerking van de bouwblokken vindt plaats naar de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.

Ad c) Overzicht van de participatie
Bij de stukken die ter inzage zijn gelegd is een overzicht van de participatie toegevoegd.

Ad d) Nulmeting Rivierenwijk en Transwijk
Bewoners van Rivierenwijk en Transwijk hebben in 2017-2018 tijdens het opstellen en de besluitvorming over omgevingsvisie deel 1 hun zorgen geuit over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone (en in het bijzonder over de wijk ‘Merwede’ in deelgebied 5 waar we 6000 woningen op termijn willen toevoegen) betekenen voor de leefbaarheid van hun buurten. Wij hebben daarom toegezegd om de leefbaarheid van deze buurten te gaan monitoren. Ook Dichterswijk is hierin opgenomen. De nulmeting geeft een beschrijving van de leefbaarheid op dit moment (0-situatie) op diverse thema’s die in samenspraak met bewoners zijn gekozen. De nulmeting is de eerste stap in de monitoring van de omliggende gebieden van de Merwedekanaalzone.

Ad e) Mobiliteitsrapport Merwedekanaalzone
Herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen is alleen goed mogelijk met een ambitieuze mobiliteitsstrategie. Deze gaat verder dan de huidige beleidskaders en moet inspelen op nieuwe mobiliteitsinnovaties. Het mobiliteitsrapport Merwedekanaalzone gaat hierop in en bevat scenario’s en adviezen over een verder pakket aan mobiliteitsmaatregelen.

Ad f) Variantenstudie loop- en fietsbruggen (verkeerskundige studie)
Dit document onderzoekt de effecten van nieuwe bruggen bij de Merwedekanaalzone en beschrijft verschillende mogelijke scenario’s. Hierbij wordt ingezoomd op de aansluiting van de nieuwe stadswijken in de Merwedekanaalzone op de bestaande stad: het gaat over de ruimtelijke inpassing, de gevolgen voor de omliggende wijken en goede loop- en fietsverbindingen met de rest van de stad. Aan de hand van criteria wordt in beeld gebracht wat de effecten zijn van de toevoeging van verschillende wandel- en fietsbruggen. Zowel op het niveau van de stad en van Utrecht Zuidwest als op het niveau van de omliggende wijken. De studie geeft vanuit verkeerskundig oogpunt conclusies en aanbevelingen per deelgebied.

Ad g) Aanpak monitoring
In de aanpak monitoring geeft de gemeente aan hoe zijn de monitoring de komende jaren wil gaan vormgeven, waarop wordt gemonitord en hoe kan worden bijgestuurd. Hierbij ligt het accent op het monitoren van de mobiliteit en de leefbaarheid in de omliggende wijken rond de Merwedekanaalzone. De maatregelen uit de buurtaanpak (zie ad j) worden hierbij meegenomen.

Ad h) Memo ‘actualisatie cijfers en reactie op inspraak Varianten-studie loop-en fietsbruggen Merwedekanaalzone’
In de recent uitgevoerde Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, een studie die inzicht geeft in wat de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen, is gerekend met de meest actuele prognoses van de Utrechtse ruimtelijke ontwikkelingen. In de memo Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone zijn de cijfers uit de Variantenstudie geactualiseerd en beantwoorden we hiermee ook vragen uit de inspraak.

Ad i) Nulmeting 2020 Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk 2020
Dit is een actualisatie en uitbreiding van de eerdere nulmeting Rivierenwijk en Transwijk (zie ad d).

Ad j) Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk/Buurtagenda Dichterswijk
De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk adresseren de zorgen en de kansen van bewoners van de omliggende wijken over de effecten van de Merwedekanaalzone op hun wijk en doen voorstellen voor gewenste maatregelen. Belangrijk onderwerp is een goede inpassing van de nieuwe wandel- en fietsbruggen.

Ad k) Locatieonderzoek woonboten
In het locatieonderzoek woonboten worden nieuwe ligplaatsen voorgesteld om woonboten uit de Merwedekanaalzone heen te kunnen verplaatsen. Na vaststelling van het locatieonderzoek door B&W bij de besluitvorming over Omgevingsvisie deel 2, moeten de Bestemmings-planprocedures nog worden doorlopen op de nieuwe locaties.
Ook moeten er nog wijzigingen aan de Havenatlas worden doorgevoerd.

1.7 Inspraakreacties en vooroverlegreacties

Er zijn in totaal 467 inspraakreacties, 3 vooroverlegreacties ingediend en er is gevraagd om een aanvullend advies van de Commissie m.e.r. Het gaat om de inspraakreacties van bewoners, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit het te ontwikkelen gebied en aangrenzende wijken. Een deel van deze inspraakreacties zijn eensluidende reacties door meer mensen ingediend, wat een goed beeld geeft van de onderwerpen die voor veel mensen een rol spelen. Ook zijn er bij een aantal zienswijzen onderliggende handtekeningen-lijsten en -petities toegevoegd.

De vooroverlegreacties zijn de reacties van andere overheden op de plannen. Dit zijn het Hoogheemraadschap HDSR, Rijkswaterstaat Midden Nederland en de Provincie Utrecht. Het is gebruikelijk om hen te betrekken bij de ruimtelijke planvorming, zodat zij vanuit hun eigen verantwoordelijkheid hun belangen kunnen aangeven. Met betrekking tot de aanvulling op het MER is de commissie m.e.r. opnieuw om advies gevraagd. Het advies van de commissie MER is tevens opgenomen bij de vooroverlegreacties.

1.8 Belangrijkste punten uit de inspraak

Veel inspraakreactie gaan over de nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal en de effecten daarvan op de leefbaarheid en het verkeer in de omliggende wijken. Ook parkeeroverlast komt vaak terug in de reacties. Een ander belangrijk thema is de hoge dichtheid (aantallen woningen).

Door eerst goed te luisteren naar alle reacties hebben we gericht gezocht naar mogelijke verbeteringen op het gebied van openbare ruimte en verkeer, maar ook op het stedenbouwkundige vlak. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen en aanscherpingen van de plannen.

De belangrijkste wijzingen naar aanleiding van de inspraakreacties in de Omgevingsvisie en het Stedenbouwkundig Plan Merwerde zijn:

- De gecombineerde wandel- en fietsbrug van de Jutfasepunt richting de Karperstraat is in de omgevingsvisie deel 2 vervangen door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. De ligging van een wandelbrug is anders dan van een gecombineerde wandel- en fietsbrug en kan dan zo worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken. Wel blijft de wandel- en fietsbrug vanaf de Zeehaenkade naar de omgeving Jutfasepunt gehandhaafd waarmee op termijn een snelle fietsverbinding mogelijk wordt naar station Utrecht Vaartsche Rijn via de Jutfaseweg (zie verder paragraaf 2.6.5).
- Naar aanleiding van de zorgen over hogere gebouwen aan de kant van het Merwedekanaal is een wijziging doorgevoerd in het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Twee hogere gebouwen aan de zijde van het kanaal krijgen een plek in het middengebied van het Stedenbouwkundig Plan ‘Merwede’. Daarmee blijft het aantal hogere gebouwen beperkt aan de zijde van het kanaal en het Merwedepark (zie verder paragraaf 2.10.2).

Op andere punten zijn de plannen juist ongewijzigd gebleven, vanwege de grote vraag naar woningen in Utrecht en noodzakelijke maatregelen die daarbij horen, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur en parkeren.

Wel zijn een aantal onderwerpen uit de inspraak meegenomen in verdere uitwerkingen:

- Met de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk worden maatregelen in de omliggende wijken voorgesteld, met aandacht voor bewonerswensen (meer groen, aandacht voor rust en sociale cohesie), gemixt met noodzakelijke maatregelen, zoals een goede inpassing van extra fietsers en invoering van betaald parkeren.
- De inrichting van de openbare ruimte is verder uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
- Er worden alternatieve locaties voor woonboten voorgesteld. De aanpak voor de monitoring is verder uitgewerkt.

In hoofdstuk 2 gaan we uitvoerig in op de reacties uit de inspraak. In hoofdstuk 4 zijn de belangrijkste wijzigingen op de plannen samengevat.

1.9 Wijze van beoordeling van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie deel 2 of het voorlopig ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede aangepast kan of moet worden. Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 4. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.10 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de volgende planproducten voor:

- Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘De Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ (inclusief de nieuwe bijlagen: Buurtaanpak Rivierenwijk-Transwijk/Buurtagenda Dichterswijk, Woonbotenlocatie onderzoek, Actualisatie cijfers en reactie op inspraak op variantenstudie Loop- en fietsbruggen MWKZ)
- Aanvulling op de PlanMER en aanpak monitoring
- Stedenbouwkundig Plan Merwede
- Beeldkwaliteitsplan en plankaart Merwede
- Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Merwede

De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden.
Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van de plannen die ter inzage lagen, vast te stellen.
Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad eventueel besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen.
De gemeenteraad stelt uiteindelijk alles gehoord hebbende de aangeleverde stukken vast.

Na vaststelling van de omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede met bijbehorende plandocumenten in de raad is de volgende stap de uitwerking en vaststelling van het Bestemmingsplan Merwede 1e fase. Ook over het Bestemmingsplan zal inspraak plaatsvinden.

2. Thematische indeling van de inspraakreacties en de beantwoording

2.1 Procedureel

De stukken zoals in hoofdstuk 1 beschreven hebben van 30 januari tot en met 11 maart 2020 ter inzage gelegen. Binnen deze inspraaktermijn zijn 467 inspraakreacties binnengekomen bij de gemeente. De originele zienswijzen (geanonimiseerd) zijn als bijlage bij de reactienota gevoegd.

2.2 Inhoud van de inspraakreacties

In dit hoofdstuk komen de meest voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een volledig overzicht van alle inspraakreacties staat in bijlage 1.

De vaker terugkerende vragen zijn hieronder samengevat en in thema's ingedeeld. Per thema is er een reactie geformuleerd.
In de inspraakreacties komen ook meer specifieke vragen aan de orde (die bijvoorbeeld betrekking hebben op een inspreker zelf, een bedrijf of vereniging). De beantwoording van deze specifieke vragen is terug te vinden bij betreffende inspraakreactie in het overzicht in bijlage 1.

Mochten indieners van de zienswijzen van mening zijn dat er vragen onvoldoende of niet beantwoord zijn, dan kan contact worden opgenomen met het projectteam Merwedekanaalzone voor een verdere toelichting. Dit kan via de mail: merwedekanaalzone@utrecht.nl

2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2

In veel inspraakreacties geven mensen aan positief te staan tegenover de manier waarop de gemeente de Merwedekanaalzone wil inrichten. Veel groen, hoge kwaliteit van leefomgeving en hoge ambities voor duurzaamheid worden gewaardeerd.

De vraag die daarbij vaak gesteld wordt is, vrij vertaald: kunnen deze ambities wel waargemaakt worden? Men vraagt zich af of de gemeente Utrecht de mogelijkheden om een gezonde, duurzame leefomgeving te ontwikkelen in deze hoge mate van verstedelijking niet overschat.

Men adviseert om het aantal woningen naar beneden bij te stellen, om zo een gezonde stedelijke woonwijk te kunnen realiseren op een manier zoals het vaker gedaan is in Utrecht.

Reactie:
Wij leggen de lat inderdaad hoog als het gaat om de ambities voor dit gebied. Bij het uitwerken van de omgevingsvisie deel 2 is veel onderzoek gedaan hoe we op een verantwoorde manier kunnen doorgroeien naar uiteindelijk 10.000 woningen in de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone. We zijn van mening dat juist deze mate van verdichting met veel nieuwe woningen een belangrijke bijdrage levert aan de grote vraag naar woningen in de stad. Om te kunnen bouwen in een hoge dichtheid is de kwaliteit van het gebied van doorslaggevend belang. We zetten daarom in op veel groen in de wijk, menging van functies en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Zo wordt in Merwede (deelgebied 5) de openbare ruimte 'groen tenzij'. De auto's in dit gebied staan in parkeergarages aan de rand van het gebied.

Daarnaast zijn er ook minder auto's doordat we inzetten op een innovatieve mobiliteitsstrategie, waarbij lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit wordt gestimuleerd, dagelijkse voorzieningen (zoals een supermarkt en basisscholen) op loopafstand zijn en de auto een stapje terug doet.

Tegelijkertijd vinden we het belangrijk om goed te kijken naar wat realistisch is. In eerste aanleg worden daarom maximaal 6.500 woningen mogelijk (1.500 bestaande woningen, 1.000 woningen die in procedure en aanbouw zijn en circa 4.000 nieuw toe te voegen woningen), conform het advies uit de MER-aanvulling (zie ook de volgende paragraaf 2.4).
En tijdens de verdere voorbereiding en de realisatie worden de plannen getoetst, aangescherpt en gaat de gemeente monitoren, om de plannen waar nodig bij te kunnen stellen.

Met de nieuwe stadsontwikkeling aan het Merwedekanaal biedt de gemeente ook veel mensen de kans om in de bestaande stad, relatief dicht bij het centrum te wonen. De trend is dat een grote groep mensen bewust kiest voor het wonen in de stad en niet aan de randen of daarbuiten omdat ze dan dichtbij de voorzieningen zijn waar ze van kunnen genieten; cultuur, horeca, sportscholen etc. 'Alles om de hoek'. Daarnaast zien we binnen de vergrijzing van de bevolking een substantiële groep ouderen die ook kiezen voor een woonomgeving met voorzieningen op het gebied van eten, cultuur en gezondheid dichtbij. (Bron: Platform 31).

Komen er niet te veel kleine appartementen in het gebied? Is hier wel vraag naar?

Reactie:
In de Merwedekanaalzone komen verschillende woningtypes (en afmetingen en prijscategorieën). Merwede (deelgebied 5) is bedoeld voor een grote verscheidenheid aan woningzoekenden.
Naast eenpersoonshuishoudens ook voor tweepersoons- en meer-persoonshuishoudens.

Wel zien we een trend in Nederland waarbij het aantal eenpersoons-huishoudens in Nederland in de afgelopen jaren flink toegenomen is en ook de aankomende decennia blijft stijgen. Niet alleen in aantal, maar ook in aandeel. In 1995 waren er 2,1 miljoen eenpersoonshuishoudens (33%); in 2017 zijn dat er bijna 3 miljoen (38%). In de stad Utrecht ligt het aandeel boven de 50%. Naar verwachting stijgt het aantal eenpersoonshuishoudens in Nederland door naar 3,4 miljoen in 2030 (40%) en 3,6 miljoen in 2040 (42%) (bron: CBS Statline, 2017).

Naast een totale groei van de bevolking, is de belangrijkste oorzaak voor deze veranderende huishoudenssamenstelling de vergrijzing.
En daarnaast kiezen steeds meer mensen er bewust voor om (langer) als onafhankelijk alleenstaande door het leven te gaan.
Dit maakt dat er een steeds grotere doelgroep is die in principe geen grote woning nodig heeft. En mogelijk ook minder te besteden heeft voor een woning dan een huishouden met tweeverdieners (bron: Platform 31).

2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER)

Parallel aan de uitwerking van omgevingsvisie deel 2 is ook het PlanMER aangevuld. In (de aanvulling van) het PlanMER worden de milieueffecten van de plannen voor de Merwedekanaalzone beoordeeld. Onderzocht is in hoeverre en onder welke condities en voorwaarden de geambieerde groei richting 10.000 woningen en bijbehorende voorzieningen in de deelgebieden 4, 5 en 6 op een gezonde en verantwoorde manier mogelijk is.

2.4.1 Status PlanMER en uitleg conclusies aanvulling op het PlanMER

In diverse reacties worden vragen gesteld over het PlanMER.
De gemeente maakt een plan voor 10.000 woningen, terwijl volgens de aanvulling op het PlanMER op dit moment niet meer dan 6.500 woningen verantwoord kunnen worden ingepast. Hoe kan dat?
Dit lijkt met elkaar in tegenspraak.

Reactie:
De planvorming voor de Merwedekanaalzone verloopt in stappen:
In 2017 is de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 'De Ruimtelijke Agenda' gemaakt, samen met het eerste PlanMER. Deze omgevingsvisie deel 1 en het bijbehorende PlanMER zijn in februari 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Uit dit eerste PlanMER bleek dat er 6.000 woningen konden worden toegevoegd aan de reeds bestaande 1.500 woningen in het gebied (dus totaal 7.500). Meer woningen zouden leiden tot een te grote verkeersdrukte. Daarbij werd ook rekening gehouden met andere projecten in de omgeving van de Merwedekanaalzone (zoals het Beurskwartier).

Dit eerste planMER ging uit van het toen geldende verkeersbeleid, dus nog zonder bijvoorbeeld de aanscherpingen van de parkeernormen die later zijn vastgesteld. Ook is er in deze eerste PlanMER vanuit gegaan dat een groot deel van kantoren en bedrijven in deelgebied 6 plaats zou maken voor woningen. Deze ontwikkeling lijkt zich nu niet op korte termijn te voltrekken. De omzetting van kantoren naar woningen zou tot andere verkeersbewegingen leiden dan nu het geval is (namelijk meer auto-verkeer de stad uit in plaats van de stad in) en dit zou 'lucht' geven op de drukke zuidelijke Europalaan.

Na de gemeenteraadsverkiezingen in het voorjaar van 2018 heeft de nieuwe gemeenteraad richting gegeven in het coalitieakkoord 'Ruimte voor iedereen' gesloten. In dit akkoord staat onder meer dat de raad inzet op grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen, zoals het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. En dat ze hierbij innovatieve oplossingen voor mobiliteit wil onderzoeken om daarmee de negatieve effecten op de verkeersafwikkeling (zoals opstoppingen en files) te verminderen.
In de omgevingsvisie deel 2 'de Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' die daarna is opgesteld, is hier rekening mee gehouden. Bijvoorbeeld door te werken met een lagere parkeernorm (0,3), parkeren op afstand, grootschalige inzet van deelauto's en een aantrekkelijke autovrije, groene openbare ruimte.
De omgevingsvisie deel 2, gericht op 10.000 woningen en aangepast (mobiliteit)beleid, is net als het eerste deel van de omgevingsvisie getoetst op de milieueffecten. De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in de aanvulling op het PlanMER van december 2019. (Dit is dus een aanvulling op het eerste PlanMER uit 2017.)

In de aanvulling op het PlanMER is, naast de aanpassingen van het mobiliteitsbeleid, ook meegewogen dat de kantoorfuncties in deelgebied 6 deels zullen blijven. Doordat deze bestaande (traditionele) kantoren meer verkeer aantrekken dan (de in 2017 voorziene nieuwe) woningen, komt er minder ruimte vrij op het bestaande wegennet voor extra autoverkeer. Daarom geeft de aanvulling op het PlanMER aan dat er op dit moment 6.500 woningen verantwoord in te passen zijn (in plaats van de 7.500 uit het PlanMER van 2017).
De praktijk – met monitoring - moet nu komende jaren uitwijzen of er daadwerkelijk 10.000 woningen gerealiseerd kunnen worden in de Merwedekanaalzone. Essentieel onderdeel hierbij zijn de investeringen in het OV en mobiliteitsmaatregelen om de doorgroei mogelijk te maken. In lijn met het advies uit (de aanvulling op) het PlanMER gaan we monitoren om in de gaten te houden hoe de ontwikkeling verloopt en te onderzoeken welke bijsturing eventueel nodig is om uiteindelijk te kunnen groeien tot 10.000 woningen. Monitoring biedt de mogelijkheid om te leren hoe we positieve effecten van een hoge dichtheid op gezondheid en leefbaarheid, mobiliteitstransitie (zoals meer fietsen en deelmobiliteit), energietransitie en klimaatadaptatie kunnen versterken en hoe we negatieve effecten (zoals verkeersdrukte) kunnen verminderden.

De uitgevoerde toets op de plannen in de aanvulling op het PlanMER en de aanbeveling om te monitoren wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar advies van maart 2020 onderschreven. Samengevat: er is geen tegenspraak tussen de ambitie om op termijn te groeien naar 10.000 woningen (zoals opgenomen in de omgevingsvisie) en het op dit moment mogelijk maken van circa 6.500 woningen in het gebied (zoals opgenomen in de aanvulling op het PlanMER).

Concreet betekent dit:

Verdeling aantallen woningen op basis van de PlanMER analyse:

Bestaand: 1.500 woningen
- Max, Lux et Pax: 1.250 (deelgebied 5)
- Flying Deer: 250 (deelgebied 6)

In aanbouw en in procedure: circa 5.000 woningen
- Defensieterrein: circa 800 (deelgebied 4)
- Wilhelminawerf: circa 170 (deelgebied 4)
- Merwede 1e fase; circa 4.000 (deelgebied 5)
- Eendrachtlaan 10: circa 200 (deelgebied 6)

Subtotaal mogelijk volgens aanvullende PlanMER: 6.500 woningen

Nog te onderzoeken: 3.500 woningen
- Merwede 2e fase: circa 2000 (deelgebied 5)
- Overig: circa 1500 (in deelgebied 4 en 6)

Totaal: 10.000 woningen

NB. Bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige Plan Merwede zijn de getallen iets gewijzigd en wordt max. 4250 woningen in fase 1 gerealiseerd en max. 1750 woningen in fase 2.
Deze wijziging past binnen de 'marges' van de PlanMER.

2.4.2 Monitoring

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (en op dit moment vooral Merwede in deelgebied 5) heeft veel vernieuwende aspecten. Denk aan het beperken van het aantal parkeerplaatsen in het gebied, grootschalige inzet van deelauto's, hoge woningdichtheid en een autovrije groene openbare ruimte. Dit op een schaal die we nog niet eerder in Utrecht hebben gemaakt. Diverse insprekers vragen zich af of dit wel allemaal gaat functioneren zoals nu is bedacht. Is het niet te veel wensdenken?

Reactie:
We hebben samen met de betrokken ontwikkelaars in Merwede veel onderzoek uitgevoerd voor de nieuwbouwplannen waaronder de vernieuwende mobiliteitsmaatregelen, een groene en autovrije openbare ruimte in Merwede en de opbouw en vormgeving van de gebouwen (zoals verschillende maten, hoogten, etc.). We denken dat hiermee een wijk met een hoge woningdichtheid mogelijk is.

Vanwege het vernieuwende karakter van de ontwikkeling van Merwedekanaalzone houden we de komende jaren in de gaten hoe de plannen in de praktijk uitpakken. Dit doen we door bijvoorbeeld de plannen voor Merwede in deelgebied 5 te monitoren.

Daarnaast bouwen we niet alle woningen in de Merwedekanaalzone in één keer maar gaat dit in fasen (op dit moment tot 6.500 woningen, zie de tabel bij paragraaf 2.2.1.). In deelgebied 5 Merwede worden in de 1e fase circa 4000 woningen gebouwd. Op basis van de monitoring en de opgedane ervaringen kan bijsturing plaatsvinden in de vervolgfasen.

De aanpak van de monitoring vindt plaats op drie manieren:

1) *Monitoren van de plannen in de Merwedekanaalzone. Hierbij ligt de nadruk op Merwede in deelgebied 5, gezien de omvang van het plan (met een eerste fase van circa. 4000 woningen toevoegen en op termijn een 2e fase van nog circa 2000 woningen.*
   Zie ook paragraaf 2.4.3. MER-beoordeling). Vragen die hierbij aan de orde komen zijn: Hoe worden de plannen verder uitgewerkt? Maken de plannen de ambities waar op het gebied van mobiliteit? Zijn er voldoende deelauto's, is het parkeren op afstand goed geregeld?

2) *Leefbaarheidseffectrapportage.*
   Dit gaat over het monitoren van de effecten van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone op Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk. Vragen die bewoners stellen zijn bijvoorbeeld hoeveel extra fietsers er door hun buurten komen als gevolg van de extra bruggen.
   En hoeveel drukker het wegennetwerk wordt. Of wat de effecten zijn op de sociale cohesie in de buurt. In een later stadium kan er ook een specifieke monitoring voor Hoograven en Kanaleneiland opgezet worden als de plannen voor deelgebied 6 concreter uitgewerkt kunnen worden. Zie ook paragraaf 2.15 Participatie.

3) *Monitoren van het verkeer in Utrecht Zuidwest.*
   Het gaat dan om het in de gaten houden van de drukte op onder andere de Europalaan, het oostelijk deel van de Beneluxlaan, Socrateslaan en de Rijnlaan. Aan de hand van de uitkomsten kan indien nodig bijgestuurd worden met aanvullende maatregelen (fysieke en/of gedrags- en communicatiemaatregelen).

2.4.3 MER-beoordeling

Diverse insprekers vragen zich af hoe het Stedenbouwkundig Plan Merwede zich verhoudt tot (de aanvulling op) het PlanMER.
Het lijkt of het plan hier geen rekening mee houdt.

Reactie gemeente:
Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (voor deelgebied 5) gaat uit van een plan met 6.000 woningen. Zoals uitgelegd in paragraaf 2.4.1 geeft de PlanMER-aanvulling aan dat er op dit moment 6.500 woningen verantwoord in te passen zijn in de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone. Rekening houdend met de reeds bestaande woningen en projecten die al in aanbouw of in procedure zijn (zoals de Max-torens, Wilhelminawerf en het Defensieterrein) zijn er op dit moment programmatisch nog ca. 4.000 woningen beschikbaar voor deelgebied 5.

Dit betekent dat de bouw in dit deelgebied ook in fasen zal plaatsvinden. In eerste instantie zal een Bestemmingsplan worden opgesteld voor de eerste fase van Merwede met circa 4.000 woningen. De keuze voor een bestemmingsplan voor circa 4.000 woningen, inclusief de daarbij behorende stedelijke voorzieningen, laat zien dat er rekening wordt gehouden met de uitkomsten van de aanvulling op het PlanMER.
Het bestemmingsplan is het juridische document waarin uiteindelijk is vastgelegd hoeveel woningen er gebouwd mogen worden. Pas als blijkt dat het voor Merwede gekozen mobiliteits- en verdichtingsconcept, naar verwachting werkt, kan de rest van de circa 2000 woningen gerealiseerd worden. Daarvoor zal dan een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt.

2.5 Mobiliteit

Mobiliteit is een belangrijk thema bij een gebiedsontwikkeling als de Merwedekanaalzone en krijgt dan ook de nodige aandacht in de inspraakreacties. In deze paragraaf bespreken we eerst kort de huidige situatie, om vervolgens in te gaan op de innovatie aanpak voor de Merwedekanaalzone, de bredere bereikbaarheid van Zuidwest en de rol van het openbaar vervoer (OV) daarin.

2.5.1 Huidige ontwikkeling: nu al druk op de weg

Uit diverse reacties komt de zorg naar voren over de drukte op het wegennet in Utrecht Zuidwest. Met de ontwikkeling van de Merwede-kanaalzone zal de drukte toenemen met nog meer opstoppingen en files als gevolg. Bewoners zijn bang dat ze hun wijken niet meer uitkomen. De aanpassing van 't Goylaan wordt in diverse reacties aangehaald als voorbeeld waar de bereikbaarheid en doorstroming zou zijn verslechterd. Dit geeft mensen weinig vertrouwen in de verdere aanpak van de gemeente.

Reactie:
Wij begrijpen de zorgen over de drukte op de wegen in Utrecht Zuidwest. Dit is ook een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en andere projecten in Utrecht Zuidwest.

De gemeentelijk mobiliteitsplannen zijn gericht op geen groei van het autoverkeer binnen de Ring -ondanks de toename van het aantal extra woningen en arbeidsplaatsen- om de leefbaarheid en woonkwaliteit in de stad te behouden. De gemeente gaat hierbij mee met (landelijke) trends waarbij het gebruik van de fiets, het OV en deelmobiliteit toeneemt en dat het autobezit onder met name jongeren afneemt.
Voor de Merwedekanaalzone heeft de gemeente het gewenste programma ingevoerd in het door de gemeenteraad vastgestelde Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4. (Kort: model 'VRU 3.4').
Dit programma bestaat uit de gewenste aantallen woningen, bedrijfsgebouwen, zorgfuncties, etc.

Het verkeersmodel laat zien wat extra programma betekent voor de verkeersdrukte in Utrecht Zuidwest in het geval er geen maatregelen worden getroffen. Er is gerekend met verschillende aantallen: 4.000, 6.000 en 10.000 woningen plus bijbehorende functies (zoals scholen en winkels). Daaruit blijkt dat er tussen 4.000 en 6.000 woningen grote verkeersdruk ontstaat en ook andere belangrijke straten zoals de Wilhelminalaan, Rijnlaan en Beneluxlaan gaan vollopen tijdens de avondspits. Deze uitkomst was aanleiding om afspraken te maken met de marktpartijen over gefaseerde ontwikkeling van de Merwede-kanaalzone in fases met bijbehorende innovatieve mobiliteitsoplossingen zoals deelhubs en parkeren op afstand. En daarbij ook continu te berekenen wat het verkeerseffect gaat zijn van nieuwe plannen zodra ze voldoende concreet zijn, voordat ze worden gebouwd, zodat hier waar nodig bijsturing mogelijk is.

In het verkeersmodel zijn ook berekeningen uitgevoerd voor alle ruimtelijke plannen in Utrecht Zuidwest, bijvoorbeeld ook het Beurskwartier en Papendorp. Op basis van deze doorrekeningen is een maatregelenpakket samengesteld voor de verwachte groei van zowel fiets, auto als OV in Utrecht Zuidwest. Hierbij is rekening gehouden met de mobiliteitsstrategie en de invoering van betaald parkeren in omliggende wijken bij de verschillende nieuwbouwplannen.
(Zie voor meer informatie hierover de paragraaf over bereikbaarheid Utrecht Zuidwest verderop in dit hoofdstuk).

Wat betreft 't Goylaan: Wij zien ook dat in dit deel van Hoograven er regelmatig verkeersopstoppingen zijn van en naar de Waterlinieweg. We zetten daarom -nu en in de toekomst- op steeds meer plekken in de stad in op dynamisch verkeersmanagement om onder andere de doorstroming te verbeteren. Hiertoe ontwikkelen we een stadsbrede zogenaamde 'multimodale netwerkaanpak Verkeersmanagement'.
Voor 't Goylaan betekent dit concreet dat we het verkeer vanaf de Waterlinieweg gedoseerd toelaten zodat het niet op de 't Goylaan komt vast te staan en beter richting Socrateslaan kan doorrijden.

Daarnaast is het beleid van de gemeente Utrecht er ook op gericht om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren en het gebruik van de auto te verminderen.

2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie

Uit diverse reactie komt scepsis naar voren over de innovatieve mobiliteitsstrategie die uitgewerkt is voor de Merwedekanaalzone (en in deelgebied 5 Merwede verder wordt geconcretiseerd)? Is dit niet te veel wensdenken? Gaat dit wel werken? Mensen hebben nu eenmaal de auto nodig voor hun werk, die kunnen niet alles met de fiets of ov doen. Dit geldt ook voor toeleveranciers.

Reactie:
De innovatieve mobiliteitsstrategie met deelauto's is een logische stap bij deze stadsontwikkeling. De gemeente streeft naar een stad waarin de openbare ruimte zo min mogelijk in beslag wordt genomen door de auto, zodat er zoveel mogelijk plek is voor andere zaken. Om Utrecht prettig te laten groeien, willen we de beschikbare ruimte dus zo optimaal benutten. Fietsen, wandelen en OV zijn vele malen ruimte-efficiënter dan autogebruik en leveren bovendien betere luchtkwaliteit op en gezondere bewoners.

In de plannen voor de Merwedekanaalzone gaat de gemeente er op basis van onderzoek en eigen waarnemingen vanuit dat mensen die centraal in de stad (willen) wonen over het algemeen steeds minder vaak een eigen auto kopen. In de binnenstad van Utrecht is het autobezit met 41% het laagst van heel Utrecht. Vergeleken met 2018 is dit met 7 procentpunt afgenomen. In vergelijking met de rest van de regio is het autobezit in Utrecht stad relatief laag.
Dit relatief lage autobezit wordt mede in verband gebracht met de nabijheid voorzieningen, goede toegangsmogelijkheden tot openbaar vervoer in de gemeente en het gebruik van deelauto's.

Je ziet dat in Utrecht het concept van deelauto's aanslaat. Het aantal deelauto's is in 2019 met 31% gegroeid naar ruim 3.300. Daarmee is Utrecht in vergelijking met de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, koploper in het aantal deelauto's per inwoner.

Ook het aantal elektrische personenauto's is toegenomen. Naast duurzame mobiliteitskeuzes in autobezit zien we dat ook steeds meer mensen duurzame mobiliteitskeuzes maken voor hun reis. Het aantal huishoudens dat wel eens gebruik maakt van een deelauto is gestegen van 13% naar 15% en er werd 8% meer gebruik gemaakt van de P+R's met 210.000 verkochte combikaartjes ten opzichte van 2018.
(Bron: mobiliteitsplan Utrecht 2019).

<u>Noodzaak innovatieve mobiliteitsstrategie</u>
Het is in Utrecht nu al druk op de weg en zeker in het zuidwesten van de stad. Als we het autogebruik ongewijzigd blijven faciliteren en daarvoor nu veel parkeerplaatsen plannen voor de nieuwe bewoners, wordt die druk op ons wegennet veel te groot, zo blijkt uit onze berekeningen.
We moeten dus aan de ene kant het aantal parkeerplaatsen zo klein mogelijk houden en aan de andere kant het alternatieve mobiliteitsaanbod (zoals Fiets, OV en deelauto's) zo aantrekkelijk mogelijk maken.

Zo komen er twee mobiliteitswinkels op logische plaatsen in de wijk Merwede (in deelgebied 5), die nu ontwikkeld wordt. In die winkels, maar natuurlijk ook online, kunnen bewoners van de nieuwe wijk en omwonenden deelvoertuigen regelen (zoals een abonnement) uit het aanbod van de mobiliteitsaanbieders.

Die aanbieders van deelvoertuigen worden in de komende tijd gecontracteerd via een aanbesteding. De eerste gesprekken tussen de gemeente en leveranciers van deelmobiliteit geven het beeld dat zij vertrouwen hebben in het bieden van voldoende en hoogwaardige diensten als deelauto's, deelfietsen, maar bijvoorbeeld ook pakketdiensten.

Belangrijk onderdeel van het contract waar de gemeente nu over praat met de met de mobiliteitsaanbieders is dat zij garanderen dat bewoners, bezoekers en werknemers nooit misgrijpen als ze een dienst nodig hebben.

De deelauto's staan in verschillende parkeergarages in de nieuwe wijk Merwede (in deelgebied 5). Deze garages liggen langs de rand van de wijk en zijn bereikbaar met in- en uitritten (zogenaamde 'inprikkers') vanaf de Europalaan.

Daarnaast zet de gemeente op twee plaatsen (Westraven en Papendorp) in op een parkeergarage waar werknemers en bewoners, die daar (op afstand) voor een gereduceerd tarief hun auto's kunnen parkeren.

We monitoren of wat we nu bedenken ook daadwerkelijk zo gaat uit pakken. Als dat minder goed dreigt te gaan, sturen we bij.
Het is een harde eis van de gemeente die is opgenomen in de samenwerkingsafspraken dat er altijd voldoende aanbod van deelauto's is, mogelijk ook ten koste van privéparkeerplaatsen.

2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest

Naast vragen over de mobiliteitsaanpak voor de Merwedekanaalzone wordt in de inspraakreacties ook aandacht gevraagd voor de bredere bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. Vragen als: Hoe gaat de gemeente de bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest garanderen? Welke maatregelen worden er genomen in andere delen van de wijk?

Reactie:
De mobiliteit in Merwedekanaalzone staat niet op zichzelf. Ten eerste is er het regionale niveau. Vraagstuk hier is hoe we het autoverkeer op de ring (de snelwegen rond de stad) kunnen beperken, ondanks de groei van de stad en de grote reconstructiewerken zoals de Noordelijke Randweg Utrecht (kort: NRU), de voorgenomen verbreding van snelwegen en het onderhoud aan de Galecopperbrug.

Tweede niveau is Utrecht Zuidwest, waar de Merwedekanaalzone onderdeel van is. Hier komen ongeveer 32.000 woningen bij (inclusief Nieuwegein) plus kantoren, bedrijven, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Lombokplein, Beurskwartier, maar ook de projecten in Kanaleneiland en Groenewoud in Papendorp. De gemeente heeft een integrale mobiliteitsstudie voor Utrecht Zuidwest uitgevoerd om te onderzoeken welk maatregelenpakket (op het gebied van fiets, openbaar vervoer en auto) nodig zijn om deze grote bouwopgave op een goede manier te regelen.

Op basis hiervan is een maatregelenpakket samengesteld, dat onder meer voorziet in een uitbereiding van het fietsnetwerk, een aanpassing van het autonetwerk (bij de op- en afrit van de A12 Papendorp) en een schaalsprong OV. Deze mobiliteitsstudie Utrecht Zuidwest is een bijlage bij het Mobiliteitsplan 2040. Dit plan is in december 2020 vrijgegeven voor inspraak.

Tegelijkertijd maken we ook afspraken over slimme en schone mobiliteit op het niveau van Zuidwest en op regionaal niveau. Dit doen we in U Ned-verband. Hierin zitten het Rijk, Rijkswaterstaat en de provincie met de gemeente om tafel. Derde niveau is Merwedekanaalzone zelf. Binnen de ontwikkeling van dit gebied is mobiliteitsaanpak uitgewerkt (zoals een lage parkeernorm voor auto's en extra veel plekken voor fietsen, deelfietsen en -auto's) om de automobiliteit hier te beperken, ter ontlasting van Utrecht Zuidwest en de ring. Deze aanpak staat uitvoerig beschreven in het hoofdstuk mobiliteit van de omgevingsvisie deel 2.

Voor de eerste circa 4.000 woningen in Merwede (deelgebied 5) kunnen we volgens onze modelberekeningen uit de voeten met maatregelen zoals:

- *Herinrichting van het noordelijk deel van de Europalaan met vrij liggende busbaan;*
- *Twee nieuwe wandel- en fietsbruggen in het verlengde van de Waalstraat en de Zijldiepstraat (zie ook paragraaf 3.6.2), voor fietsers en voetgangers over het Merwedekanaal met bijbehorende inpassing, van de aanlanding en de vervolgroutes in de Rivierenwijk;*
- *Parkeren op afstand voor bewoners, bezoekers en werknemers van de Merwedekanaalzone (P&R Westraven en toekomstige P&R Papendorp);*
- *Gefaseerd invoeren van betaald parkeren in o.a. Rivierenwijk, Transwijk Noord en Zuid en Dichterswijk Zuid.*

Om verder te groeien, is met de mobiliteitsstudie Utrecht Zuidwest onderzocht wat er nodig is. Die maatregelen stemt de gemeente af op wat er op regionaal niveau gepland wordt.

2.5.4 Openbaar Vervoer

Ook werd in de inspraakreacties aandacht gevraagd voor het openbaar vervoer (OV). Hoe gaat het OV er uitzien? Het is nu al druk in de bussen op de Europalaan, hoeveel past daar nog bij? Kijken jullie ook goed naar de (on)mogelijkheden van de ontwikkeling van openbaar vervoer in het gebied?

Reactie:
We werken samen met de OV-partners (zoals de provincie) aan een intensieve dienstregeling van het openbaar vervoer rondom de Merwedekanaalzone. In eerste instantie zal dit met extra bussen zijn, op termijn mogelijk met een tram.
Op de noordelijke Europalaan komt een vrij liggende busbaan met goed ingerichte haltes met reisinformatievoorzieningen, die aansluit op de reeds gerealiseerde busbaan over de Overste den Oudenlaan en de M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg. Er komen twee haltes langs de noordelijke Europalaan aansluitend bij de wandel- en fietsroutes door de nieuwe wijk Merwede zodat deze goed toegankelijk en vlot bereikbaar zijn. Over de vrijliggende busbaan kunnen de bussen snel en frequent door rijden. Op termijn kan deze busbaan worden omgezet naar trambaan. Het ontwerp van de weg wordt hierop ingericht.
Met de provincie (verantwoordelijk voor het OV in en rond Utrecht) maken we afspraken over hoogfrequent busvervoer in Utrecht Zuidwest rondom de Merwedekanaalzone.

Algemeen
De groei van het autoverkeer neemt af, fietsverkeer en gebruik OV nemen toe in Utrecht. Uit tellingen blijkt dat het autoverkeer in de stad de afgelopen jaren minder hard groeit dan de met het verkeersmodel geprognotiseerde groei. Deze trend van minder autogroei is ook te zien in andere grote steden. Net als Utrecht investeren die steden vooral in alternatieven.

Utrecht zet vooral in op fiets (extra fietspaden, fietsstraten, stallingen) en openbaar vervoer (ontwikkeling knooppunten, uitbreiden bus- en tramnetwerk, bediening van station met treinen) en een verbetering van de verbinding met Utrecht Science Park (met de Uithoflijn).

De investering van de gemeente in de fiets is direct terug te zien in de forse groei van het fietsverkeer, zowel binnen de stad (zoals op de Kanaalweg bij de Merwedekanaalzone) als ook vanuit de regio (die daar ook in investeert). De eerste effecten van de Uithoflijn laten zien dat de investering daarin ook duidelijk effect heeft. Ook de keuze voor binnenstedelijk verdichten in bijvoorbeeld het stationsgebied (woningen zonder parkeerplaatsen), Rotsoord en Zijdebalen laten zien dat die bewoners vooral gaan lopen, fietsen en gebruik maken van buurtstations zoals station Utrecht Vaartsche Rijn.

2.6 Bruggen

In de komende paragrafen staan we stil bij de betekenis van de bestaande bruggen en wat voor verbeteringen hier nog mogelijk zijn, de noodzaak voor nieuwe bruggen en de effecten van de nieuwe bruggen op de gebruikers van het kanaal en in de omliggende wijken.

Utrecht groeit sterk. Het zuidwestelijk deel van de stad is een belangrijk gebied voor deze stedelijke ontwikkeling. Omdat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid hand in hand moeten gaan, wil de gemeente inzicht in wat de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen en of met deze maatregelen het mobiliteitssysteem blijft functioneren. Daarom is voorjaar 2020 onderzocht welke mobiliteits-maatregelen voor de middellange termijn nodig zijn voor de ontwikkeling van Utrecht Zuidwest en welke logische fasering daarbij hoort (zie ook de paragrafen hierboven). Dit staat in de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest.

Eerder is bij de uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2 een varianten-studie uitgevoerd voor nieuwe wandel- en fietsbruggen in de Merwede-kanaalzone. De resultaten van de variantenstudie zijn geactualiseerd met behulp van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, die een breder gebied bestrijkt en gebruik maakt van de meest actuele informatie over de plannen voor woningbouw.

Om antwoorden te krijgen op de vragen uit de inspraakreacties en de voorgestelde alternatieven goed te bekijken, is een aantal aanvullende analyses gedaan. De aanvullende analyses zijn gedaan met behulp van de meest actuele uitgangspunten uit de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. De antwoorden op de aanvullende vragen en de verschillen en overeenkomsten tussen beide rapportages zijn verklaard in de memo ‘Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie wandel- en fietsbruggen Merwedekanaalzone’. Deze vormt een bijlage bij deze reactienota.

2.6.1 Verbeteren huidige bruggen

Insprekers stellen dat de drie bestaande bruggen (Mandelabrug, Balijebrug en Socratesbrug) voldoende zijn om het fietsverkeer op te vangen en dat het beter is om in de bestaande bruggen en de bestaande fietsroutes te investeren.

Reactie:
Er is bekeken welke mogelijkheden er zijn voor verbetering van de bestaande fietsbruggen in de Merwedekanaalzone (conform de raadsmotie M 2018/19: Investeren in bestaande bruggen).
Er zijn optimalisaties mogelijk aan de op- en afritten van de bestaande bruggen aan beide zijden van het Merwedekanaal en de verbindingen met de Kanaalweg.

Deze aanpassingen zijn onderdeel van de plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Daarnaast wordt er in het kader van het verbeteren van de bestaande bruggen en fietsroutes nu een ondertunneling gerealiseerd bij de M.A. Tellegenlaan en de Mandelabrug, zodat fietsers makkelijker en veiliger hun route over de Kanaalweg kunnen vervolgen.

Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer echter niet voldoende opvangen. Het fietsverkeer op de drie bruggen samen, gaat meer dan verdrievoudigen in 2030, ten opzichte van de huidige situatie, blijkt uit de analyses. Indien er geen nieuwe wandel- en fietsbruggen komen, zal de fietsdrukte op de bestaande bruggen toenemen tot ongeveer 20.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om tussen de 35.000 en 43.000 fietsers per etmaal.

Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten.

Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom te groot wordt ontstaan er fietsfiles.

Het ontstaan van fietsfiles heeft een aantal ongewenste effecten. Uit de praktijk weten we dat dit leidt tot het negeren van rood licht door fietsers, met risico op letselongevallen. Ook wordt fietsen minder aantrekkelijk vanwege drukte en gedrang. Voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen kan dit betekenen dat zij zich dan minder zelfstandig in het verkeer gaan bewegen.

Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk. In verschillende gevallen komen routes wel weer samen op drukke kruispunten maar dan wel vanuit verschillende kanten zodat de druk op een kruispunt wordt verdeeld.

Deze spreiding speelt niet alleen rond de Merwedekanaalzone. Ook in andere delen van de stad wordt hieraan gewerkt. Bijvoorbeeld de fietsroutes in en rond de binnenstad (zoals de 'Herenroute' en via de singels) als alternatief voor de drukke route Centraal Station-Vredenburg-Neude-Maliebaan. En het verkennend onderzoek dat recent is uitgevoerd naar nieuwe fietsverbindingen stadsbreed.

Het alleen verbeteren van de huidige bruggen biedt geen afdoende oplossing. Bovendien zorgt het aanbieden van alternatieve routes voor keuzevrijheid, waardoor fietsers en wandelaars er rekening mee kunnen houden dat ze minder bloot staan aan geluid, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid.

Ook vroegen insprekers of het geen optie is om de bestaande brug bij de A12 te verbeteren zodat die brug een deel van de fietsers kan opvangen.

Reactie:
De bestaande brug parallel aan de A12 is van een andere categorie dan de Mandela-, Balije- en Socratesbrug. Officieel is dit een voetgangers-brug en geen fietsbrug. In de praktijk wordt de brug echter regelmatig als fietspad gebruikt.

Toen zich de kans aandiende om mee te liften met de werkzaamheden aan de A12 van Rijkswaterstaat, zijn bij de gemeentelijke Voorjaarsnota 2018 middelen aangevraagd en beschikbaar gesteld voor de optimalisatie van deze brug tot een volwaardige fietsroute. Het idee was dat dit een snelle mogelijkheid zou zijn om deelgebied 6 voor langzaam verkeer te verbinden met de overkant (Hoograven en verder naar Lunetten, Utrecht Science Park en de Laagravense Plas).

Inmiddels is duidelijk geworden dat er meerdere redenen zijn waarom het niet logisch is deze brug aan te passen tot een fietsbrug. Deze brug ligt niet op een wenselijke plek in het fietsnetwerk. Bovendien zou een optimalisatie nooit ideaal worden in verband met het hoogteverschil tussen de A12 en het Merwedekanaal, waardoor er lange, stevig stijgende hellingbanen nodig zouden zijn om dit te overbruggen. Zelfs bij een lagere hellingshoek is de route niet aantrekkelijk, vanwege de ligging achter een gebouw wat ten koste gaat van de sociale veiligheid. Ook is het de wens om fietsverbindingen zoveel mogelijk los te koppelen van wegen met veel autoverkeer in verband met gezonde lucht.

Daarbij bleek uit de voorlopige ramingen dat het beschikbare budget niet voldoende zou zijn. Deze optimalisatie is daarom niet verder uitgewerkt.

2.6.2 Noodzaak extra bruggen?

Veel insprekers spreken uit twijfels te hebben over nut en noodzaak van vijf extra wandel- en fietsbruggen en hoe dit moet worden betaald.

Reactie:
Het fietsverkeer in Utrecht kent een dubbele groei. Enerzijds groeit het aantal inwoners, waardoor er meer fietsers zijn. Anderzijds gaan inwoners ook steeds vaker met de fiets, waardoor de dubbele groei ontstaat. Indien er geen nieuwe fietsbruggen komen, zal de fietsdrukte op de bestaande bruggen toenemen tot meer dan 20.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om tussen de 35.000 en 43.000 fietsers per etmaal.

Alle fietsstromen van oost naar west en omgekeerd, lopen via de bestaande bruggen. De forse toename in fietsverkeer wordt daardoor op deze plekken gebundeld en is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom te groot wordt ontstaan er fietsfiles. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.

Het ontstaan van fietsfiles heeft een aantal ongewenste effecten. Uit de praktijk weten we dat dit vanwege drukte en gedrang leidt tot het negeren van rood licht door fietsers, met risico op letselongevallen. Voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen kan dit betekenen dat zij zich dan minder zelfstandig in het verkeer gaan bewegen.

Als gemeente willen we dat lopen en fietsen aantrekkelijk zijn voor al onze inwoners. De nieuwe bruggen naar de Heycopstraat, Waalstraat, Zijldiepstraat, Jutfasepunt en Overijssellaan zijn bedoeld als wijk-wijkverbindingen. Zij bieden voetgangers en fietsers de mogelijkheid om gebruik te maken van een rustigere alternatieve route in plaats van de bestaande drukke doorgaande routes. Zowel vanuit het oogpunt van schonere lucht als een prettige omgeving voor de meer kwetsbare verkeersdeelnemers. De bruggen zijn te openen en liggen relatief laag over het Merwedekanaal, voor het gemak van fietsers en wandelaars, maar ook vanwege de inpasbaarheid. Deze nieuwe bruggen maken fietsen en lopen aantrekkelijker doordat er directe, korte verbindingen ontstaan. Omrijden of -lopen vindt niemand leuk. Dus bijvoorbeeld even snel van de nieuwe wijk Merwede (in deelgebied 5) via de wandel- en fietsbrug bij de Zijldiepstraat een ijsje of een brood halen bij de winkels op de Rijnlaan, doe je eerder als het makkelijker is.

Vanwege de vele zienswijzen met vragen over nut en noodzaak van de bruggen heeft de gemeente dit nogmaals goed bekeken. Ook in relatie tot de resultaten van de studie naar mobiliteit in heel Utrecht Zuidwest die in 2020 is uitgevoerd. Voor een van de voorgestelde bruggen, de brug van de Jutfasepunt naar de Karperstraat heeft dit tot een aanpassing geleid. In paragraaf 2.6.5 lichten we dit verder toe.

Financiële dekking wandel- en fietsbruggen
De nieuwe wandel- en fietsbruggen worden betaald vanuit verschillende dekkingsbronnen bij deze gebiedsontwikkeling.
Een belangrijke bijdrage komt bijvoorbeeld vanuit de ontwikkeling van deelgebied 5, waarbij de private eigenaren meebetalen. Met deze bijdrage kan de gemeente (na besluitvorming) uitvoering geven aan het verdere ontwerpproces en bouw van de wandel- en fietsbruggen.

Veel inspraakreacties bevatten vragen over een van de voorgestelde bruggen. Ook zijn er veel vragen gesteld over de fietsroutes door de verschillende wijken van en naar de nieuwe wandel- en fietsbruggen en wat de invloed hiervan is op de leefbaarheid van de wijk.
De verschillende bruggen komen hieronder achtereenvolgens aan de orde.

Antwoorden over de invloed van fietsroutes op de verschillende wijken zijn terug te vinden in de paragrafen 2.8.3 Dichterswijk, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 Jutfasepunt en 2.8.7 Transwijk.

2.6.3 Brug Heycopstraat

Insprekers vragen zich af waarom een brug hier noodzakelijk is als de twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 250 meter van de bestaande Balijebrug komt.

Reactie:
De Nelson Mandelaburg krijgt volgens de prognoses in 2030 tussen 35.000 en 43.000 fietsers te verwerken, een verdrievoudiging ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor ontstaan knelpunten op de vervolgroute, vooral op het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan. De nieuwe brug naar de Heycopstraat helpt om de druk op de brug en het kruispunt te verminderen. Een beperkt deel van de fietsers zal deze route omzeilen door gebruik te maken van de brug naar de Heycopstraat.

Hoewel dit een beperkt deel is, is het op deze drukke plek in de stad, dicht bij het centrum en Station Utrecht Centraal, belangrijk om fietsers te spreiden. Met nieuwe routes voegen we kwaliteit aan het fietsnetwerk toe. De brug ligt ook op een plek in het netwerk waarmee er logische vervolgroutes in Transwijk, langs de nieuwbouw bij Wilhelminawerf/ Defensieterrein en Dichterswijk te kiezen zijn van het westen van de stad van en naar Rivierenwijk en het oosten van de stad.

De brug biedt daarnaast een rustiger alternatief voor fietsers en voetgangers. Het aanbieden van alternatieve routes zorgt voor keuzevrijheid en het scheiden van het doorgaande autoverkeer en de fietsers en wandelaars, waardoor fietsers en wandelaars ervoor kunnen kiezen dat ze minder bloot staan aan geluid, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid.

Het aanbieden van alternatieve routes is ook belangrijk om doelgroepen die drukke routes willen vermijden, zoals ouderen en kinderen, beter te faciliteren. De route zal dan ook zo worden ingepast dat er niet hard gefietst kan worden en brommers en scooters worden ontmoedigd deze route te nemen.

De brug naar de Heycopstraat vormt vooral een wijk-wijkverbinding. Met de brug zijn de voorzieningen in Dichterswijk vanuit deelgebied 4 makkelijker bereikbaar en vice versa. Ook heeft de brug meerwaarde voor recreatieve wandelrondjes. De brug verbindt de groengebieden in Dichterswijk (Heycopplantsoen en in de toekomst het Ringpark en Hefbrugpark) met het toekomstige Merwedepark bij de nieuwe wijk op het Defensieterrein.

Het CROW (landelijk kennisplatform voor mobiliteit) heeft richtlijnen gegeven voor de maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk. De maaswijdte is de afstand tussen parallel lopende verbindingen in het netwerk. In hun publicatie 351 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' geven zij binnen de bebouwde kom als richtlijn een maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk van 300 m tot 500 m. Dit is mede gebaseerd op het hoge fietsgebruik in Nederlandse steden en het belang dat iedereen alle belangrijke bestemmingen in een stad eenvoudig en zonder omwegen kan bereiken. Dan gaat het zowel om centrumgerichte fietsverbindingen, maar ook om wijk-wijkverbindingen. Deze maaswijdte is daarom uitgangspunt bij de variantenstudie voor wandel- en fietsbruggen.

De grote aantallen fietsers op de Nelson Mandelabrug zorgen voor knelpunten in de verkeersafwikkeling op de kruising Van Zijstweg-Croeselaan. Insprekers geven aan dat de brug naar de Heycopstraat hiervoor geen oplossing biedt omdat fietsers na hun route door Dichterswijk op hetzelfde kruispunt uitkomen.

Reactie:
Er is onderzocht waar de fietsers die de brug naar de Heycopstraat gebruiken naar toe fietsen. Zoals opgenomen in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' blijkt dat de brug vooral wordt gebruikt door fietsers die vanuit het noordwesten van de stad naar Rivierenwijk en verder gaan en andersom en daarbij het drukke stationsgebied willen vermijden. Een ander deel van de fietsers benut de brug als verbinding tussen Transwijk en Dichterswijk. In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is daarnaast rekening gehouden met de mogelijke komst van de Nicolaas Beetsverbinding in combinatie met een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade. Ook deze route zal een deel van de fietsers dan nemen. De groep die de brug naar de Heycopstraat gebruikt als verbinding tussen Nieuwegein en Station Utrecht Centraal is in verhouding klein.

Dit betekent dat met de komst van de wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat de (route van en naar de) Mandelabrug daadwerkelijk wordt ontlast, omdat slechts een klein deel van de gebruikers van de brug weer op het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan komt.

De brug naar de Heycopstraat is op korte termijn gewenst. Het is de bedoeling de voorbereidingen voor de realisatie op te starten na besluitvorming over de Omgevingsvisie deel 2 en deze zo snel mogelijk te realiseren.

Insprekers maken zich zorgen over 'een hoofdfietsroute' die door de wijk loopt vanaf de brug naar de Heycopstraat. Zo staat het in de Omgevingsvisie. De nieuwe brug is als onderdeel van een hoofdfietsroute opgenomen in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' uit 2016.

Reactie:
Wij hebben gewerkt aan een actualisatie van het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. In het geactualiseerde Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' is het stedelijk fietsnetwerk opgenomen. Hierin staat dat het hoofd-fietsnetwerk het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk is: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen.

Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten). Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (8-80). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige woonstraten of groene verbindingen en liggen bijv. in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen

De brug naar de Heycopstraat is van de tweede categorie. De brug is een wijk-wijkverbinding. De bedoeling is om een rustiger alternatief te bieden voor lokaal fietsverkeer en langzamere fietsers.

Daarnaast zijn er veel vragen over de consequenties voor de brug naar de Heycopstraat bij de eventuele realisatie van een tunnel onder of een brug over het spoor door richting de Nicolaas Beetsstraat.

Reactie:
Zonder de komst van de Nicolaas Beetsverbinding is het aantal fietsers dat over de wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat gaat hoger (de oorspronkelijke variantenstudie geeft aan 5.000 fietsers per etmaal) dan met de Nicolaas Beetsverbinding in combinatie met de fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade (in dit geval tussen 3.000 en 4.000 fietsers per etmaal. Er gaan dan relatief meer fietsers richting Rivierenwijk en verder en een klein deel fietst over de brug naar de Heycopstraat naar Station Utrecht Centraal.

In de studie naar Utrecht Zuidwest is het effect van een Nicolaas Beetsverbinding nader onderzocht in relatie tot de wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat. Hieruit blijkt dat een Nicolaas Beetsverbinding de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast, zonder hogere belasting van de wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Belangrijke randvoorwaarde is wel dat fietsverkeer van en naar de Nicolaas Beetsverbinding gebruik kan maken van een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade en Van Zijstweg/ Jaarbeursgebied. Als deze randvoorwaarde niet wordt meegenomen bij de realisatie van de Nicolaas Beetsverbinding zouden de fietsaantallen op de brug naar de Heycopstraat kunnen oplopen tot naar verwachting 9.000-10.000 fietsers per etmaal. Door het opnemen van deze randvoorwaarde (een fietsvriendelijkere inrichting van de Veilighavenkade) zal het fietsverkeer over de brug naar de Heycopstraat juist eerder iets afnemen bij realisatie van de Nicolaas Beetsverbinding. Zo kan de wandel- en fietsbrug bij de Heycopstraat een wijk-wijkfunctie voor wandelaars en fietsers blijven vervullen.

Ook vragen insprekers waarom de variant van enkel een voetgangersbrug ter hoogte van de Heycopstraat niet is meegenomen.

Reactie:
Wij hebben deze variant alsnog bekeken. In de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' is te lezen hoe deze wandelbrug scoort op de verschillende criteria. In vergelijking met de wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdrukte. Wij houden daarom een voorkeur voor de wandel- en fietsbrug.

De omrijdfactor wordt ook diverse keren aangehaald door insprekers. Volgens hen heeft de gemeenteraad de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat niet bij aan het verkorten van deze omrijdfactor.

Reactie:
In het mobiliteitsplan SRSRSB staat dat lokale fietsverbindingen zoveel mogelijk aansluiten op het hoofd-/doorfietsnet met een omrijdfactor van maximaal 1,4 gerekend vanaf de voordeur (conform CROW-aanbeveling). De brug bij de Heycopstraat draagt hier op lokaal niveau wel degelijk aan bij. Zo hoeven fietsers en voetgangers vanaf de Kanaalweg en vanuit deelgebied 4 minder om te fietsen om bijvoorbeeld de speelplek bij het Heycopplantsoen of de school bij het, Heycopplein te bereiken. Dit geldt ook voor mensen uit straten als de Heycopstraat, de Rolderdiephof of Jekerstraat om te recreëren in het nieuwe Merwedepark of een drankje te doen bij de horeca van Wilhelminawerf. Via de bestaande bruggen is er een relatief lange route vanwege de op- en afritten van de Balijebrug en de ligging van de Veilinghaven.

Een aantal insprekers refereert naar de door het college overgenomen motie 159 uit 2016 over de brug naar de Heycopstraat. De motie luidt als volgt:

De Gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 7 juli 2016, ter bespreking van het raadsvoorstel SPVE Herontwikkeling voormalig Defensieterrein,

Constaterende dat:

- In dit SPVE de ambitie staat opgenomen om een langzaam-verkeerbrug aan te leggen over het Merwedekanaal;
- De brug onderdeel uitmaakt van andere door de raad aangenomen voorstellen, zoals Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, maar ook de motie 2015/130 'Merwedekanaal als buitensportaccomodatie';
- Ook de ontwikkeling van de Wilhelminawerf mogelijk verdere impact zal hebben op de toegang tot en het gebruik van het Merwedekanaal;

Overwegende dat:

- Er hoe dan ook nog separate besluitvorming dient plaats te vinden over de langzaamverkeerbrug in de vorm van een bestemmings-plan, waarvan onderzoek naar economische en maatschappelijke haalbaarheid deel uitmaakt, naast ander wettelijk vereiste onderzoeken;

Verzoekt het college:

- Wensen en aandachtspunten van de huidige en toekomstige omwonenden, alsook van de roeiclubs, zoals wenselijkheid, locatie en afmetingen mee te nemen bij de ontwikkeling van een langzaamverkeerbrug;
- De raad hierover uiterlijk ultimo 2016 te informeren;

Insprekers geven aan dat het onderzoek van Goudappel Coffeng alleen naar de verkeerskundige kant kijkt en dat er alsnog een maatschappelijk haalbaarheidsonderzoek dient plaats te vinden.

Reactie gemeente:
In de variantenanalyse loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone van Goudappel Coffeng zijn ook kwalitatieve criteria meegewogen, bijvoorbeeld de bijdrage aan recreatieve rondjes en de doorsnijdingen van de plantsoenen. Het onderzoek van Goudappel Coffeng is een advies, de uiteindelijke afweging maakt de gemeente zelf.

Door de Omgevingsvisie deel 2 inclusief de bijlage Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone ter inzage te leggen, halen we de wensen en aandachtspunten van de huidige en toekomstige bewoners op en laten we deze meewegen bij het nemen van een besluit.
Met de gebruikers van het kanaal vinden gesprekken plaats, zodat we goed op de hoogte zijn van hun wensen en aandachtspunten.

2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat

Veel insprekers twijfelen aan de noodzaak van de bruggen ter hoogte van de Waalstraat en Zijldiepstraat en vragen waarom nieuwe bruggen hier noodzakelijk zijn omdat deze zo dicht bij de twee bestaande bruggen liggen.

Reactie:
De Balijebrug krijgt in 2030 tussen de 18.000 en 22.000 fietsers per dag te verwerken en de Socratesbrug tussen de 20.000 en 24.000 fietsers. Dit is bijna een verdrievoudiging van het aantal fietsers. Deze groei zorgt voor knelpunten op de kruispunten Vondellaan/Jutfaseweg, Balijelaan/ Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan.

De aanleg van de twee nieuwe bruggen zorgt voor spreiding van het aantal fietsers. Tussen de 8.000 en 9.000 fietser fietsen door de Waalstraat en tussen de 6.000 en 7.000 fietsers maken gebruik van de Zijldiepstraat.
Daarnaast zijn de bruggen belangrijk om wandelen en fietsen aantrekkelijker te maken voor zowel de nieuwe bewoners van de wijk Merwede als de bewoners van Rivierenwijk.

Insprekers geven aan dat de bruggen geen oplossing bieden voor de knelpunten op de vervolgroutes omdat fietsers op hetzelfde kruispunt uitkomen.

Reactie:
Er is onderzocht waar de fietsers die de brug naar de Waalstraat gebruiken naar toe fietsen. Uit de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' blijkt dat de brug ter hoogte van de Waalstraat fungeert als een oost-west-verbinding tussen Oog in Al, de nieuwe wijk Merwede (in deelgebied 5), Rivierenwijk en de oostelijke binnenstad (Ledig erf) en ook tussen Merwede (deelgebied 5), Rivierenwijk, Lunetten en Utrecht Sciencepark. Op de eerste route komen fietsers weliswaar uit op hetzelfde kruispunt, maar benaderen ze het vanaf een andere kant. Kortom: fiets je over de Balijebrug, dan kom je op een andere kant van de Balijelaan uit dan de route via de brug naar Waalstraat en de Rijnlaan. Op de tweede route omzeilen fietsers de drukke kruispunten.

De wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat bedient voornamelijk fietsers uit Kanaleneiland/Merwede (deelgebied 5) die naar de binnenstad willen en omgekeerd. Een deel van de fietsers rijdt verder richting Utrecht Science Park of Wittevrouwen. Ook hier geldt dat een deel van de fietsers weliswaar uitkomt op hetzelfde kruispunt (bij de Balijelaan), maar vanaf een andere kant en dat een deel van de fietsers de drukke kruispunten omzeilt.

Daarnaast geven insprekers aan dat zij verwachten dat er nieuwe knelpunten op vervolgroutes in Rivierenwijk zullen ontstaan. Het antwoord hierop is het vinden in paragraaf 2.8.4 Rivierenwijk.
Er zijn ook vragen gesteld over de invloed van de bouwfasering in deelgebied 5 op nut- en noodzaak van nieuwe wandel- en fietsbruggen in dit deelgebied. Oftewel: zijn ook bij 4.000 woningen in deelgebied 5 al twee nieuwe wandel- en fietsbruggen nodig?

Reactie:
Hiervoor is een quick scan uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel, is te lezen in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenanalyse loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'.

Het realiseren van één nieuwe wandel- en fietsbrug bij deelgebied 5 heeft een te klein effect op de spreiding van het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest, ook bij 4.000 woningen in deelgebied 5. Eén wandel- en fietsbrug naar de Waalstraat zou gebruikt worden door tussen de 9.500 en 11.000 fietsers, in een situatie met 4.000 woningen in deelgebied 5 en zonder wandel- en fietsbrug naar de Zijldiepstraat.

In de fasering van deelgebied 5 wordt tegelijkertijd aan de noord- en aan de zuidzijde gestart met de bouw van de nieuwe stadswijk Merwede. In het mobiliteitsconcept vraagt dit om twee HOV-haltes, twee mobiliteitshubs, twee oost-westfietsroutes en twee wandel- en fietsbruggen.

De gemeente wil graag dat de nieuwe bewoners van deze buurten en de huidige bewoners in de Rivierenwijk direct de keuzemogelijkheid hebben om gebruik te maken van de nieuwe verbinding, naast de bestaande verbindingen via de kanaalweg en de bestaande bruggen. En dat hiermee het wandel en fietsverkeer gespreid wordt.

Daarnaast is het wenselijk om vroegtijdig beide bruggen te realiseren, zodat inwoners van de nieuwe wijk van begin af aan gebruik van kunnen maken en men van meet af aan ervaren dat de fietsbereikbaarheid goed is. (Het is immers bekend dat nieuwe patronen zich vooral ontwikkelen aan het begin van een zogeheten life-changing-event als een verhuizing.)

Tot slot biedt het (bouwtechnische) voordelen om twee of drie bruggen tegelijkertijd te bouwen, denk aan de bouwhinder voor gebruikers van het kanaal en de kosten voor inzet van materieel.

2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan

Insprekers geven aan dat ze het onduidelijk vinden of de bruggen in deelgebied 6 nodig zijn voor de ontwikkeling van deelgebied 5 (Merwede) of pas wanneer deelgebied 6 in ontwikkeling gaat.

Reactie:
Voor de ontwikkeling van deelgebied 5 (met de bijbehorende wandel- en fietsbruggen bij de Waalstraat en de Zijldiepstraat) is het niet noodzakelijk om bruggen bij deelgebied 6 aan te leggen.

Wel kan de brug naar de Jutfasepunt vanaf de Zeehaenkade naar Jutfasepunt al vóór de herontwikkeling van deelgebied 6 relevant zijn vanuit het stedelijke fietsnetwerk. In de mobiliteitsstudie voor Utrecht Zuidwest is het effect van het fietsvriendelijk maken van de Jutfaseweg bekeken. Deze weg is onderdeel van de snelfietsroute Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, waar de gemeente(n) samen met de provincie aan werkt. Hieruit blijkt dat deze verbinding op stedelijk niveau sterk bijdraagt aan het temperen van de fietsdrukte op de Kanaalweg en in combinatie met het westelijk deel van een wandel- en fietsbrug naar de Jutfasepunt ook een positief effect heeft op de drukte rondom de Socratesbrug. Deze verbinding vormt dan een aantrekkelijk alternatief voor fietsers naar de binnenstad en Station Utrecht Vaartsche Rijn (en draagt daarmee bij aan het ontlasten van de omgeving van Station Utrecht Centraal). Over de verdere uitwerking van de wandel- en fietsbrug vanaf de Zeehaenkade naar de Jutfasepunt zal op termijn een besluit worden genomen.

Veel insprekers vragen zich af of alleen een brug over alleen het Merwedekanaal (vanaf de Zeehaenkade tot de Jutfasepunt) niet volstaat en stellen voor de fietsroute niet door te trekken over de Vaartsche Rijn richting het Hamersplantsoen en de Karperstraat.

Reactie:
Wij hebben deze variant onderzocht (in combinatie met de brug vanaf de Overijssellaan) en ook een variant, waarbij de fiets- en wandelbrug vanaf de Zeehaenkade naar de Jutfasepunt wordt aangevuld met een voetgangersburg over de Vaartsche Rijn naar Hoograven.

In de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' is te lezen hoe deze varianten scoren op de verschillende criteria. Beide varianten scoren gunstiger vanwege minder invloed op het Hamersplantsoen, maar minder gunstig op het criterium maaswijdte. De variant met een wandelbrug scoort daarnaast gunstiger op loopverbindingen en bijdrage aan korte recreatieve rondjes, de variant zonder loopbrug scoort hierop minder gunstig.

Het oostelijk deel van een brug ter hoogte van de Jutfasepunt (van Karperstraat naar Jutfasepunt) heeft vooral toegevoegde waarde vanuit wijk-wijkverkeer en het realiseren van een passende maaswijdte voor het fietsnetwerk (CROW-richtlijn: 300-500 m, zie ook paragraaf 2.6). Dit deel van de brug heeft beperkte meerwaarde voor het stedelijk fietsnetwerk. Spreiding van fietsers is op deze plek in de stad minder aan de orde dan dicht bij het centrum en Station Utrecht Centraal. Daarnaast blijkt dat er met een wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan al wordt voldaan aan het bieden van een rustiger alternatief.
Ook is de vervolgroute door Oud Hoograven geen veelgebruikte logische route voor fietsers. Met de brug naar de Overijssellaan is er al een wijk-wijkverbinding.

Daarom is de gecombineerde wandel- en fietsbrug in de omgevingsvisie deel 2 vervangen door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. We wijken hiermee af van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest en de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' die een wandel- en fietsbrug wel adviseren.

We vinden dat er met de brug naar de Overijssellaan een volwaardige wijk-wijkverbinding kan ontstaan. Kortom: een fietsbrug van de Jutfasepunt richting Hamersplantsoen en Karperstraat is hiermee van de baan.

Wanneer deelgebied 6 wordt herontwikkeld, kan samen met omwonenden wel gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven. In de toekomst kan een wandelbrug van de Jutfasepunt naar Hoograven de wijk-wijkverbinding mogelijk verder versterken. Onder meer om voorzieningen in Hoograven vanuit deelgebied 6 makkelijker bereikbaar te maken en vice versa. Indien er in de toekomst een wandelbrug gerealiseerd wordt, biedt dit de mogelijkheid voor wandelaars om recreatieve rondjes te lopen. De ligging van een wandelbrug is anders dan van een gecombineerde wandel- en fietsbrug en kan dan zo worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken.

De voorgestelde brug ter hoogte van de Overijssellaan krijgt over het algemeen steun in de zienswijzen. Insprekers vragen wel deze brug zo in te passen dat de zeeverkenners en de roeiers hier zo min mogelijk last van hebben. Genoemd wordt dat deze brug dan moet aansluiten op de Liesbosweg.

Reactie:
Wij zien hierin de bevestiging dat de wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan een goede extra verbinding oplevert.

2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing
Diverse insprekers willen meer inzicht in de kwantitatieve onderbouwing van de bruggen. Ze vinden de analyses van de gemeente onvoldoende of niet transparant.

Reactie:
Bij de afweging over nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal, is het zowel belangrijk om naar de cijfers te kijken (berekeningen van het toekomstig fietsgebruik, acceptabele fietsaantallen in omliggende straten, 'wat past er?') als naar de achterliggende doelen: 'waarom zijn nieuwe verbindingen belangrijk voor de stad als geheel?'.

De cijfers zijn terug te vinden in de rapporten zoals de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone en de daartoe uitgevoerde modelberekeningen.

Bij het achterliggende doel voor de stad als geheel, staat voorop dat de stad Utrecht verandert. Dit komt niet alleen door ontwikkelingen als de Merwedekanaalzone en het Stationsgebied, maar is een proces dat al vele jaren gaande is. Er komen steeds meer mensen in Utrecht wonen en dit geeft meer drukte in de stad. Daarnaast zien we dat mensen verhoudingsgewijs meer fietsen dan vroeger. Ook dit is zichtbaar op straat; het wordt steeds drukker. Op sommige plekken begint de fietsdrukte zelfs te knellen. En sommige mensen vinden het fietsen in de stad daardoor steeds minder aangenaam. Er zijn soms lange rijen voor de verkeerslichten (fietsfiles), die leiden tot onveilige situaties. De meer kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, mensen met een beperking) haken hierdoor als eerste af en gaan minder met de fiets op pad.

Wij vinden gezond stedelijk leven erg belangrijk en willen er daarom onder meer voor zorgen dat de stad zo is ingericht, dat het de mensen helpt om gezond te kunnen leven. Dus ook dat het voor iedereen veilig en prettig blijft om te fietsen. De nieuwe bruggen bij de Merwedekanaalzone dragen hieraan bij. Net als de andere fietsverbindingen, die naar voren kwamen uit het verkennend onderzoek dat zomer 2020 is gepubliceerd (www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/bruggenstudie-levert-negen-prioriteiten-op/).

Daarnaast vergroten we met de nieuwe bruggen de mogelijkheden voor het maken van kleine recreatieve rondjes. Bij gezondheid door bewegen denken we vaak aan hardlopen, wielrennen, skeeleren, enzovoort.

Maar er is voor de mensen juist enorme gezondheidswinst te halen als zij simpelweg langer in staat worden gesteld om een dagelijks wandelingetje te maken. Even de hond uitlaten, even naar de winkel of een kennis lopen, of gewoon een frisse neus halen. Dit alles draagt bij aan blijven meedoen aan de samenleving, gezond door bewegen en langer zelfstandig kunnen leven. Met de nieuwe wandel- en fietsbruggen vergroten we de actieradius van voetgangers en kunnen inwoners uit de bestaande en de nieuwe wijken gemakkelijker een stukje lopen. Dit stimuleert lopen als volwaardige en gezonde manier van mobiliteit, ook voor mensen die minder goed ter been zijn of zich minder prettig voelen in een drukke omgeving.

2.8 Bruggen: invloed op de omgeving

In de komende paragrafen staan we stil bij de invloed die de komst van de nieuwe bruggen heeft op de omgeving. We gaan in op de positie van de woonboten die op of bij een bruglocatie liggen, de gevolgen voor de verschillende gebruikersgroepen van het kanaal (zoals de roeiers en de zeeverkenners) en de effecten in de wijken aan de overkant van het water, waar de bruggen aanlanden in bestaand gebied.

2.8.1 Woonboten

Woonbootbewoners die op een bruglocatie liggen, hun buren, maar ook andere buurtbewoners vragen zich af of de belangen van de (woonboot) bewoners genoeg zijn meegenomen. Er zijn mensen die moeten verhuizen voor een brug en voor de buren heeft het grote invloed op de woonervaring.

Reactie:
We zijn ons ervan bewust dat de komst van de bruggen grote invloed heeft op de woonbootbewoners. De groei van de stad betekent verandering en dit doet op sommige plekken pijn. We overleggen daarom regelmatig met alle betrokken woonbootbewoners.

In deelgebied 4 kunnen alle woonboten blijven liggen. En ook voor de voorgestelde bruggen bij deelgebied 6 hoeven er geen woonboten verplaatst te worden.

In deelgebied 5 moeten drie boten verplaatst worden als de gemeenteraad uiteindelijk besluit dat deze bruggen aangelegd worden.
De planontwikkeling Merwedekanaalzone geeft veel onzekerheid bij deze bewoners. De planontwikkeling gaat over vele jaren, waarin bewoners niet in onzekerheid gelaten kunnen worden. Wij zijn daarom – vooruitlopend op de besluitvorming - met de individuele eigenaren/bewoners in overleg over een passende oplossing. Dit kan zijn een verplaatsing of een aankoop van de boot door de gemeente. Op dit moment zijn er koopovereenkomsten gesloten met twee eigenaren, met de derde eigenaar vinden gesprekken plaats over de meest passende oplossing. De datum tot wanneer de betreffende woonarken kunnen blijven liggen is afgestemd op de planning van te realiseren wandel- en fietsbruggen.

Voor de alternatieve plekken voor woonboten is een locatieonderzoek uitgevoerd, conform Motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Het locatieonderzoek naar drie alternatieve ligplaatsen voor de woonboten uit de Merwedekanaalzone is een bijlage bij de Omgevingsvisie. Na vaststelling van de omgevingsvisie en het besluit over de bruggen in de gemeenteraad kunnen de ruimtelijke procedures worden gestart voor de nieuwe woonbootlocaties. Deze nieuwe locaties worden de nieuwe ligplek van de woonbootbewoners die weg moeten voor een burg. Als de huidige bewoners kiezen om uitgekocht te worden, komen op de nieuwe ligplaatsen de aangekochte boten weer op de markt. Hiermee handelen we in lijn met de motie die verzoekt om het aantal ligplaatsen in de stad niet te verminderen.

Met de eigenaren die straks naast een brug liggen, voeren we ook gesprekken om te bekijken wat de gevolgen voor hun situatie zijn en op welke wijze wij het belang van deze bewoners zo goed mogelijk kunnen laten terugkomen in de planontwikkeling.

2.8.2 Gebruikers kanaal

De bouw van bruggen betekent dat de gebruikers van het kanaal minder ruimte krijgen dan zij nu hebben op en langs het kanaal. Hierover zijn veel zorgen geuit in de zienswijzen.

2.8.2.1 Roeiers

Voor de roeiers is het steeds moeilijker om hun roeiactiviteiten uit te voeren. Het liefst zien zij dat er helemaal geen nieuwe wandel- en fietsbruggen bij komen. Zij geven aan dat ook in de huidige situatie het kanaal steeds drukker wordt door andere gebruikers, waaronder zwemmers en pleziervaart, waardoor het roeien lastiger wordt. De roeiers verzoeken daarom om een andere (wedstrijd)roeiplek en compensatie vanuit de gemeente. Daarnaast vragen ze om maatregelen te nemen om roeien op het Merwedekanaal niet onmogelijk te maken. Wat betreft de bruggen vragen de roeiers om bruggen zonder pijlers om inhalen niet onmogelijk te maken. Verder stellen zij eisen aan doorvaarthoogte, het coachen langs het kanaal en de hinder tijdens de bouwfase, met zo min mogelijk onderbrekingen en compenserende maatregelen.

Reactie:
Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. Al veel eerder is aangegeven dat roeien op het Merwedekanaal onder druk komt te staan door alle ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone en de verwachte toename van de pleziervaart i.v.m. de toekomstige verbinding tussen de singel en het kanaal via de Leidsche Rijn. Maar ook is vastgesteld dat bij deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het belang van het Merwedekanaal voor de roeisport. Dit naast de zoektocht naar alternatieve plekken voor roeiwater in de regio, wat voor een deel van de roeisport een oplossing kan bieden.

<u>Eisen aan nieuwe bruggen vanuit de roeiers</u>
Uit nader onderzoek naar aanleiding van de inspraak is gebleken dat het technisch mogelijk is om bruggen aan te leggen zonder middenpijler en met de gewenste doorvaarthoogte en -breedte. Deze variant kost meer dan de variant met een middenpijler en heeft ook een groter effect op de omgeving omdat de brug ruimtelijk meer in beeld komt. Deze variant wordt nu verder uitgewerkt.

<u>Coach-pad langs het kanaal</u>
Langs het Merwedekanaal komt een fiets- en wandelroute. Ook de coaches van de roeiers kunnen gebruik maken van het fietspad. Het is niet mogelijk om kruisingen bij de bruggen te vermijden, eenvoudigweg omdat de bruggen te laag zijn om onderdoorgangen te maken. Hogere bruggen zijn ongewenst, omdat het hellingspercentage te hoog wordt en de aanlanding te veel ruimte zal innemen. Het precieze ontwerp en bijvoorbeeld de uitbuiging van de fietspaden ten opzichte van het kanaal wordt nog per zone verder uitgewerkt, waarbij bijvoorbeeld de inpassing van bomen, recreatie langs het water en ecologische oevers nog nader onderzoek nodig heeft.

<u>Betrokkenheid bij fasering en bouwfase</u>
Bij vervolgstappen in het proces van uitwerking van de bruggen en de bouwfasering wordt steeds contact gezocht met de roeiverenigingen en andere belanghebbenden om de aandachtspunten te bespreken.

2.8.2.2 Zeeverkenners

De vier scoutingverenigingen (met in totaal circa. 300 leden) geven aan dat hun boten door de twee nieuwe bruggen ter hoogte van deelgebied 6 /Hoograven ‘opgesloten’ komen te liggen en niet meer direct vanuit hun ligplaats kunnen gaan zeilen. Het water ter hoogte van deelgebied 5 wordt minder gebruikt door de verenigingen.

Verwacht wordt dat het te druk wordt om tussen ander wachtend scheepvaartverkeer door onder de bruggen door te komen. Verder wordt aangegeven dat met een brughoogte van 1,85 dit water wel gebruikt kan blijven worden voor hun roeiactiviteiten Zij zijn van mening dat hun nu belangen onvoldoende zijn meegenomen.

Reactie:
Het is op dit moment nog niet duidelijk wanneer de bruggen bij deelgebied 6 (bij de Overijssellaan en bij de Jutfasepunt) aangelegd gaan worden. Er is sprake van een ambitie, maar er zijn nog geen financiële middelen om de bruggen ook daadwerkelijk aan te leggen. Indien op termijn zicht is op uitvoering, dan gaan wij direct en rechtstreeks met betrokkenen in gesprek om te kijken wat de mogelijkheden zijn.

2.8.2.3 Historische schepen Parkhaven en andere gebruikers kanaal
Voor de varende (historische) schepen (in de Veilinghaven) zijn nieuwe bruggen een extra belemmering. Voor hen is het van belang om de zuidelijke doorvaart naar het Amsterdam-Rijnkanaal zo veel mogelijk vrij te houden, gezien de beperkte mogelijkheden om te remmen.

De bruggen moeten ofwel hoog genoeg zijn om onder door te varen of te openen zijn om de doorvaarroute in stand te houden. Ook is het openingsregime van de bruggen hierbij van belang. Remmingswerken langs de nieuwe bruggen is voor de historische schepen van belang.

Ook wordt gevraagd om mee te mogen denken bij de uitwerking van de nieuwe bruggen.

Reactie:
Bij de uitwerking van de bruggen is het uitgangspunt dat deze te openen zijn om grote schepen door te laten. Ook een eenduidig openingsregime is een belangrijk aandachtpunt, evenals de plaatsing van remmingswerken.

Wij zullen de bewoners van de historische schepen en andere gebruikers van het kanaal (zoals rondvaartboten en initiatiefnemers van vervoer over water) betrekken bij de uitwerking van de bruggen.

2.8.3 Dichterswijk
Bewoners uit Dichterswijk maken zich zorgen over het effect dat een nieuwe brug richting de Heycopstraat heeft op hun wijk. Ze wijzen ook op de andere ontwikkelingen die in en om hun wijk spelen en het effect hiervan op de bestaande waarden en kwaliteiten van de wijk (zoals de rust, het groen en de veiligheid) waarvan ze niet willen dat die worden aangetast.

Reactie:
Er komen veel ontwikkelingen samen in en om Dichterswijk. Bewoners geven aan dat zich veel zorgen maken over de leefbaarheid in hun wijk. Deze zorgen zijn breder dan de effecten van Merwedekanaalzone. Voor Dichterswijk is gewerkt aan een Buurtagenda. De Buurtagenda adresseert de zorgen die bewoners van Dichterswijk noemen in relatie tot de effecten van de Merwedekanaalzone op hun wijk, met name vanwege het plan voor de nieuwe wandel- en fietsbrug en doet voorstellen voor mogelijke maatregelen. De Buurtagenda is nog geen uitvoeringsplan, maar de maatregelen moeten, samen met bewoners, na besluitvorming over Merwedekanaalzone verder worden uitgewerkt.
Hieronder een overzicht van de meest voorkomende punten die we uit de inspraak meenemen bij de verdere uitwerking van de nieuwe brug naar de Heycopstraat.

Insprekers uiten zorgen dat door de aanlanding van de nieuwe brug groen gaat verdwijnen en dat de toegankelijkheid en gebruiksmogelijkheden van het Heycopplantsoen, het plantsoen direct langs het kanaal (bij de Merwedekade) en de speelomgeving afnemen en minder veilig worden.

Reactie:
Het Heycopplantsoen is een belangrijke groen- en speelvoorziening in de wijk. De wandel- en fietsbrug landt aan in het plantsoen. De exacte inpassing van de brug vergt nadere studie en hoe de aanlanding wordt vormgegeven en ingepast, is mede afhankelijk van het type brug waarvoor gekozen wordt. Op dit moment weten we nog niet hoe dit eruit komt te zien. Bij de inpassing wordt rekening gehouden met de kwaliteit en het gebruik van het Heycopplantsoen. Net als met het gegeven van de Eneco-ringleiding die vorig jaar is aangelegd, het niveauverschil met de Rolderdiephof en de parkeergarage aan de Voorsterbeeklaan.
De insteek voor de vervolgroutes vanaf de brug is dat er zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande (fiets)infrastructuur en dat fietsers bij voorkeur richting de kruising Heycopstraat/Merwedekade rijden Hierdoor verandert er zo min mogelijk aan de kwaliteit en het gebruik van het Heycopplantsoen. De exacte inpassing moet nog verder worden onderzocht.

Verkeer(capaciteit) van de wijk: insprekers wijzen onder meer op de kruising van de fietsroute vanaf de brug met de Voorsterbeeklaan, het feit dat er meerdere in- en uitgangen van parkeergarages en brandgangen aan de Heycopstraat gesitueerd zijn en de ervaring dat er nu al regelmatig sprake is van gevaarlijke verkeerssituaties rond de K&R bij school in de spits. Ook noemt men dat de kruising Heycopstraat-Croeselaan niet berekend is op extra fietsverkeer.

Reactie:
De genoemde punten zijn zeker van belang bij de inpassing en verdere uitwerking van de vervolgroutes van de brug. De modelberekeningen die voor de variantenstudie zijn uitgevoerd, laten zien dat het fietsverkeer vanaf de brug zich vrij snel verspreid door de wijk, richting Rivierenwijk, de oostzijde van de stad en station Utrecht Vaartsche Rijn (via bijvoorbeeld de Jekerstraat en de Merwedekade), in de richting van het Centraal Station (via de Voorsterbeeklaan) en richting de Croeselaan (‘rechtdoor’ over de Heycopstraat).

In de Buurtagenda Dichterswijk is opgenomen dat er onderzoek zal worden gedaan naar de herinrichting van vervolgroutes door de wijk. Met name in de Heycopstraat moet goed bekeken worden of een eventuele (gedeeltelijke) herinrichting noodzakelijk is. Hierbij zal gekeken worden naar de situatie bij de school de Kleine Dichter, de kruising met de Croeselaan, naar zijstraten die uitkomen op de Heycopstraat en de uitritten van verschillende parkeergarages. Wellicht dat dit zelfs kansen kan bieden voor het verbeteren van de kwaliteit en de veiligheid rondom de school of voor het vergroenen van de straat om op die manier aan te kunnen sluiten bij het bewonersinitiatief Ringpark Dichterswijk.

Effect op de leefbaarheid/het wijkgevoel: veel bewoners geven aan dat ze nu in een rustige buurt wonen en dat zo graag willen houden. Ze geven er de voorkeur aan dat het drukke fietsverkeer op de Kanaalweg gebruik blijft maken van de bestaande bruggen, omdat dit niet past in de woonstraten van hun wijk. Zelf hebben ze geen behoefte aan nieuwe brug, want ze vinden het niet erg om een stukje om te fietsen Ze waarderen het gesloten karakter aan de kant van het kanaal, dat bescherming biedt, terwijl een verbinding voor overlast en drukte kan zorgen.

Reactie:
Het is de bedoeling dat de route over de brug een alternatieve route is gericht op lokaalverkeer en fietsers die de drukke routes willen vermijden zoals kinderen en ouderen. In het ontwerptraject van de brug wordt bekeken hoe de brug het beste kan worden ingericht voor dit gebruik. Hoewel alleen de praktijk kan uitwijzen welke aantallen en welk type fietser de nieuwe brug gaat gebruiken, hangt dit samen met de keuzes in het ontwerptraject van de brug en de vervolgroutes. Binnen de gemeente is hiermee kennis en ervaring opgedaan die we gaan combineren met de praktijkervaringen van de bewoners. Zo werken we gezamenlijk aan een goede uitwerking.
Meer informatie over dit vervolgtraject vindt u in paragraaf 2.15.

De bestaande bruggen blijven bedoeld voor de snelle doorgaande fietsers. Het is belangrijk om te zorgen dat deze snelle routes makkelijk te bereiken zijn aan beide zijden van het Merwedekanaal en dat we de routes zelf ook verbeteren waar nodig. Om deze reden is er een fietstunnel met nieuwe op- en afritten gebouwd bij de Nelson Mandelabrug en optimaliseren we op termijn de op- en afritten van de Balijebrug aan zodat fietsers en voetgangers veilig en gemakkelijk over de Balijebrug kunnen.

2.8.4 Rivierenwijk

Bewoners uit Rivierenwijk maken zich zorgen over het effect dat nieuwe wandel- en fietsbruggen heeft op hun wijk. Ze wijzen op het effect hiervan op het groen en de veiligheid in hun wijk.

Daarnaast geven aan dat ze de effecten van de fietsstromen (inclusief, brommers, elektrische fietsen, scooters en bakfietsen) op de Rivierenwijk (te) groot vinden. Ook vragen mensen zich af of de fietsers -ondanks de inzet op spreiding- niet vastlopen op de bestaande routes en kruispunten in de wijk zoals bij de Balijelaan en de Rijnlaan/rotonde Waalstraat. Bewoners zien eerder nieuwe knelpunten ontstaan en vragen zich af hoe de gemeente dit oplost en de veiligheid in de wijk blijft garanderen.

Reactie:
Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer staan op de uitvoeringsagenda om aangepakt te worden. Deze uitvoeringsagenda komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk (zie bijlage 4). De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en het Merwedeplantsoen rondom de bruggen zullen als eerste worden heringericht.
En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg en Balijeplein aangepakt.

Veel insprekers maken zich zorgen over het Merwedeplantsoen. Door de aanleg van de bruggen wordt het geringe groen dat Rivierenwijk heeft aangetast.

Reactie:
We realiseren ons dat de Rivierenwijk een ‘groenarme’ wijk is en dat we daarom ook inzetten op vergroening in de Rivierenwijk. Zie hiervoor de Buurtaanpak Rivierenwijk.
Bij de inpassing van de bruggen is het doel om het groen van het Merwedeplantsoen zoveel mogelijk intact te houden.

Bewoners en omwonenden van de Waalstraat vragen zich af hoe er zoveel fietsers door de Waalstraat kunnen in de toekomst en wijzen op aantasting van de rust. Ook de zorg voor de veiligheid bij de Gertrudisschool met overstekende kinderen wordt veel genoemd

Reactie:
De Waalstraat (tot de rotonde op de Rijnlaan) wordt heringericht, zodat deze straat geschikt is als nieuwe fietsroute bij de oplevering van de nieuwe brug. In de Buurtaanpak voor Rivierenwijk zijn eerste ideeën en referentiebeelden van een denkbare inrichting opgenomen, waarbij aandacht is voor de combinatie van fiets, voetganger, auto en invoering van betaald parkeren en extra aandacht voor de verkeersveiligheid bij de school en de kruising met de Merwedekade. Ook proberen we extra groen toe te voegen.

Ook bij de Zijldiepstraat vragen mensen zich af de extra fietsers in te passen zijn.

Reactie:
Ook de Zijldiepstraat krijgt op korte termijn een herinrichting (zie Buurtaanpak Rivierenwijk voor eerste ideeën). Extra aandachtspunten zijn de kruising met de Merwedekade en een goede aansluiting op de Rijnlaan.

En net als bij de Waalstraat is er aandacht voor de combinatie met de invoering van betaald parkeren en proberen we extra groen toe te voegen.

Sommige mensen vragen zich af waarom niet voor een brug bij de Hunzestraat is gekozen i.p.v. de Zijldiepstraat, omdat daar de aansluiting met de Rijnlaan beter is.

Reactie:
De ligging van de Zijldiepstraat is in lijn met zowel de vervolgroute in Merwede (deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone), de oversteek van de Europalaan en de vervolgroute door park Transwijk. Via de Hunzestraat zou er twee keer een knik in de route naar de Rijnlaan komen. Wel moet de aansluiting van de Zijldiepstraat op de Rijnlaan worden aangepast.

2.8.5 Hoograven
Bewoners uit Hoograven maken zich met name zorgen over de nieuwe wandel- en fietsbrug die deelgebied 6 verbindt via de Jutfasepunt richting het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Ze vragen aandacht voor de effecten op het plantsoen en voor het extra fietsverkeer door de straten erachter.

Het plantsoen is een geliefde plek in de wijk en men is bang dat de komst van een brug de rust, de veiligheid, de functie als speelplek en de groene uitstraling aantast. Ze wijzen erop dat het plantsoen begin deze eeuw een onveilige plek was met veel criminaliteit, die door de inzet van wijkbewoners (o.a. de Beheergroep Hamersplantsoen) en politie en gemeente is ontwikkeld tot de plek die het nu is, met een belangrijke functie voor de sociale cohesie in de wijk. De bewoners maken zich zorgen dat met de komst van het fietspad de sociale controle vermindert en het weer een minder veilige plek wordt.

Insprekers maken zich zorgen over de gevolgen voor de leefbaarheid van de extra fietsersstromen door de wijk. De wijk kent veelal smalle straten met aan twee zijden parkeren. Het is nu een wijk waar kinderen veilig kunnen spelen. De Verlengde Hoogravenseweg is in de spits al erg druk, wat ten koste gaat van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Ook vragen mensen zich af of voor de komst van de brug echt twee woonboten verplaatst moeten worden.

Bij de zienswijze van de Beheergroep Hamersplantsoen is een petitie bijgevoegd met bijna 600 handtekeningen, die bovenstaande zorgen onderschrijven.

Reactie:
Zoals te lezen is in paragraaf 2.6.5 heeft er aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke varianten van de bruggen richting Hoograven (zie de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone').

Het resultaat van deze nadere analyse is dat het deel van de fietsbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt over de Vaartsche Rijn richting het Hamersplantsoen en de Karperstraat niet noodzakelijk is voor de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Daarom is de gecombineerde wandel- en fietsbrug in de omgevingsvisie deel 2 vervangen door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. De insteek is dat bij een wandelbrug de ligging zo kan worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken en dat er niets verandert aan (de omgeving van) het Hamersplantsoen.

2.8.6 Jutfasepunt

Bewoners van de omgeving ‘Jutfasepunt’ zijn bezorgd dat de fietsdrukte op het zuidelijk deel van de Jutfaseweg als gevolg van de nieuwe brug vanaf de Zeehaenkade naar de omgeving van de punt in de praktijk groter zal zijn dan nu wordt voorspeld. Ze willen weten of dit deel van de Jutfaseweg met de komst van de brug ook wordt ingericht als fietsstraat met de auto te gast (net als het deel vanaf de kruising met de Socrateslaan naar station Utrecht Vaartsche Rijn). Daarbij vragen ze aandacht voor de veiligheid van de kruising Jutfaseweg/Socrateslaan/Zuiderbrug, die door de nieuwe brug (verder) onder druk komt te staan.

Ook willen ze weten hoe de gemeente de aanlanding van de brug in de omgeving van de punt voor zich ziet, of er rekening is gehouden met de bestaande bedrijven en een eventueel benodigde bodemsanering (i.v.m. vervuilde grond) en wat de nieuwe brug betekent voor het bestaande groen en het rustige karakter van de wijk, de privacy van bewoners en de bewegingsvrijheid voor kinderen. Tevens wordt gewezen op de aantasting van de landschappelijke uniciteit van het gebied met het open zicht op het water van zowel het Merwedekanaal als de Vaartsche Rijn en de aanwezigheid van vleermuizen, die beschermd zijn (flora en fauna wet). Een deel van de bewoners vraagt zicht af of de brug over de Jutfasepunt echt noodzakelijk is of dat een extra brug ter hoogte van de Overijssellaan mogelijk afdoende is.

Reactie:
In paragraaf 2.6 en 2.7 staan we stil bij de gemaakte afwegingen over de extra bruggen in de omgeving van de Jutfasepunt en Hoograven (tegenover deelgebied 6). De vragen over de landschappelijke inpassing van de brug naar de punt, sanering van de bodemvervuiling, en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn voor de leefbaarheid van de wijk en aan de vervolgroute, zoals het zuidelijk deel van de Jutfaseweg en de kruising met de Socrateslaan, komen aan de orde bij de verdere uitwerking. De komende jaren werken we al aan de herinrichting van de Socrateslaan. De plannen hiervoor zijn onlangs gepresenteerd. Hierbij maken we ter hoogte van de Jutfaseweg een oversteek voor fietsers om dit kruispunt veiliger, overzichtelijk en beter oversteekbaar voor voetgangers en fietsers. In overleg met de buurt bekijken we te zijner tijd hoe we om moeten gaan met aandachts- en zorgpunten die we uit deze inspraak hebben opgehaald en hoe we alle belangen zo goed mogelijk kunnen meenemen.

2.8.7 Transwijk

Vanuit Transwijk zijn er in het kader van de inspraak weinig reacties binnengekomen over de gevolgen van de bruggen voor Transwijk.
Wel weten we uit eerdere informatiebijeenkomsten dat bewoners van Transwijk de nieuwe bruggen als kans zien om beter verbonden te worden met het centrum en de oostkant van de stad. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van de Europalaan voor fietsers en voetgangers. En mensen vragen zich af hoe de fietsverbindingen door Transwijk eruit gaan zien, zeker in relatie tot de gewenste rust in en om Park Transwijk.

Reactie:
De toename van fiets- en voetgangersstromen door Transwijk zullen gering zijn. Wel vragen de routes Krikkelaan-Struykenlaan, Lanslaan - verbinding door Park Transwijk naar Beneluxlaan, Westerdijklaan en Koeriersterlaan om aandacht voor fietsvriendelijkheid, eventueel in combinatie met groen, zeker in Park Transwijk. Op de Europalaan ter hoogte van de Lanslaan, Westerdijklaan en Koeriersterlaan worden goede oversteekplekken voor fietsers en voetgangers gerealiseerd.

2.9 Parkeren

Onderstaande paragrafen gaan in op het onderwerp parkeren, zowel in de gebiedsontwikkeling zelf als in de aangrenzende wijken.

2.9.1 Lage parkeernorm

Veel reacties gaan over de lage parkeernorm in de Merwedekanaalzone. Dat is toch niet realistisch. Mensen hebben vaak een auto nodig. Niet iedereen kan z'n werk bereiken met het OV.

Reactie:
In Merwede (deelgebied 5) bouwen we circa 6.000 woningen. Iedereen die een huis gaat kopen of huren weet vooraf van de lage parkeernorm en ook het beschikbare mobiliteitsaanbod. Wij denken dat 60% van de huishoudens al zijn mobiliteit organiseert zonder een eigen auto. Doordat ze bijvoorbeeld uit het Centrum, Wittevrouwen of de Dichterswijk verhuizen of een andere stad met vergelijkbaar regime. De overige 40% maakt ofwel gebruik van een deelauto of huurt een parkeerplek op afstand of een parkeerplek in Merwede zelf. Daarom denken we dat 250 parkeerplaatsen voor deelauto's en ongeveer 1450 reguliere parkeerplaatsen voldoende is. Als dat nodig blijkt, geven we meer ruimte voor deelparkeerplaatsen ten koste van privéparkeerplaatsen.

Wij beperken het parkeren in het gebied Merwede (deelgebied 5), door een verbod op straatparkeren en een lage parkeernorm (0,3) voor bewoners, bezoekers en voorzieningen. We doen dit om een hoogwaardig autovrij gebied te creëren in Merwede en om te voorkomen dat het wegennet rondom de Merwedekanaalzone tijdens de spits vastloopt met als gevolg slechtere bereikbaarheid en slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Bewoners en bezoekers kunnen hun eigen auto desgewenst wel op afstand parkeren in P+R's (Westraven en Papendorp) aan de Ring, waarbij wordt gezorgd voor snel en comfortabel voor- en natransport (zoals een frequente busverbinding). Om (parkeer)overlast te voorkomen voeren we betaald parkeren in de omliggende wijken.

Er zijn veel zorgen over parkeergelegenheid. De vraag rijst of inwoners van de nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5) eigenlijk wel bereid zijn om hun eigen auto op te geven voor een deelauto of openbaar vervoer.

Reactie:
Mensen die geïnteresseerd zijn in een woning in de nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5) of een bedrijfspand worden geïnformeerd door de makelaar, gemeente en marktpartijen dat deelmobiliteit hier de norm is. Daarnaast zorgen we ervoor dat er vanaf de eerste woningoplevering een bijzonder goed aanbod van deelmobiliteit is. De aanbesteding van deelmobiliteit zijn we bijvoorbeeld al gestart met harde kwaliteitsgaranties. Daarnaast bouwen we twee mobiliteitswinkels, die bestaan uit een balie, een uitgebreid dienstenaanbod en een app waarmee bewoners en ondernemers zelf hun mobiliteit kunnen organiseren.

2.9.2 Parkeeroverlast

Veel bewoners van aangrenzende wijken zijn van mening dat de hantering van lage parkeernormen in de Merwedekanaalzone zal leiden tot uitwijkgedrag van parkeerders uit de Merwedekanaalzone, waardoor er in hun wijken parkeeroverlast zal ontstaan. Ook omdat zij verwachten dat veel mensen met de auto blijven reizen.

Reactie:
Wij zijn ons bewust van de zorg van veel mensen dat de nieuwe bewoners van Merwede (deelgebied 5) misschien gaan parkeren in omliggende wijken als Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk.

Met het voorliggende plan vindt de gemeente dat er een goede strategie ligt om dit te voorkomen en te zorgen dat iedereen prettig blijft wonen in Utrecht. Ten eerste zal de gemeente het beperkt aantal parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners van Merwede compenseren met een uitstekend aanbod van andere vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, fietsinfrastructuur en openbaar vervoer.

Als mensen een huis huren of kopen in Merwede weten ze van tevoren dat het aantal parkeerplaatsen beperkt is. Er zijn al veel mensen die niet of nauwelijks met de auto reizen en deze wijk speelt op die trend in en voorziet in dagelijkse benodigdheden/voorzieningen op loopafstand. De diensten in de mobiliteitswinkels in Merwede zijn ook beschikbaar voor mensen die bijvoorbeeld in Rivierenwijk of een andere omliggende wijk wonen.

Invoeren betaald parkeren
Daarnaast willen we betaald parkeren invoeren, zonder draagvlakmeting in de omliggende buurten. Dit zijn de Rivierenwijk, Transwijk Noord en Zuid, Dichterswijk, een deel van Kanaleneiland, de Meubelboulevard en deelgebied 6. Daarmee wordt voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in deze buurten. Bewoners komen in aanmerking voor een parkeer-vergunning. Nieuwe bewoners uit Merwede krijgen geen vergunning om hun auto te parkeren in de omliggende buurten. Betaald parkeren wordt ingevoerd voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd. In overleg met buurtbewoners en ondernemers wordt door middel van participatie, gekeken hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd op een manier die het beste past bij de wensen uit de buurt.

De overige buurten in Kanaleneiland en delen van Hoograven kunnen ook te maken krijgen met parkeeroverlast doordat in naastliggende gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd. Om proactief daarop in te spelen wordt in deze gebieden (per gebied) de vraag voorgelegd of en op welke wijze zij willen aansluiten bij het invoeren van betaald parkeren in het naast-gelegen gebied.

Diverse insprekers vragen zich af wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. En krijgen de huidige bewoners van de omliggende wijken van Merwedekanaalzone korting? Als tegemoetkoming voor de nieuwe ontwikkeling.

Reactie:
Zodra de nieuwe wijk in deelgebied 5 wordt opgeleverd (en de eerste bewoners er komen wonen) is het betaald parkeren ingevoerd in de omliggende gebieden. In de tijd daarvoor gaan we met de bewoners en ondernemers van deze betreffende gebieden in gesprek over de exacte invulling van het betaald parkeren. Niet alle onderwerpen rond betaald parkeren bieden echter evenveel ruimte voor participatie omdat die onderdeel zijn van bestaand beleid. De inzet is echter wel om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de wensen van de omgeving en betaald parkeren op een passende wijze in te voeren. Wij onderzoeken nog welke ruimte er is voor extra maatwerk zoals bijvoorbeeld gebruik maken van de mobiliteitsdiensten van de nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5), op gebied van parkeervergunningen en bezoekersvergunningen.

Meer info over het parkeerbeleid is hier te vinden of via
https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren

Specifieke info over parkeervergunningen vindt u hier en via:
https://pki.utrecht.nl/Loket/product/072c0c626eaa6749c2e66a169466bace

2.10 Stedenbouwkundig Plan Merwede

In de paragrafen hieronder wordt stilgestaan bij de inspraakreacties die specifiek over de plannen voor Merwede (deelgebied 5) gaan. De vragen gaan over het aantal woningen en de dichtheid, over de bouwhoogte en de aansluiting op de omgeving, over het behoud van bestaande gebouwen in het gebied en over de kwaliteit van de openbare ruimte.

2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid

Uit veel inspraakreacties komen zorgen naar voren over de bouwdichtheid in Merwede (deelgebied 5). Bewoners begrijpen dat er gebouwd moet worden, maar dit is te veel.

Reactie:
De dichtheid in Merwede is hoog. In Merwede wordt vaak hoger gebouwd dan in veel Utrechtse wijken gebruikelijk was, al zijn er de afgelopen zestig jaar toch best veel hogere gebouwen en wijken in Utrecht gerealiseerd (zoals in Kanaleneiland, Overvecht en delen van Leidsche Rijn).

Bijzonder aan Merwede is, dat het niet gaat om een aantal hele grote gebouwen waar alle woningen in opgenomen zijn, maar om een brede collectie aan gebouwen van allerlei afmetingen, smal en breed, hoog en laag, licht en wat donkerder, en allemaal door elkaar. En vanaf een zekere hoogte springt de gevel altijd terug, om vanaf de straat het hogere deel wat te laten verdwijnen, als een opbouw in plaats van alleen een hoge wand steil omhoog vanaf de straat tot aan het dak. Dit alles zorgt voor lucht en ruimte, voorkomt windhinder en steeds weer nieuwe diepte en doorkijken als je je in of langs het gebied begeeft.

Al deze ingrepen zorgen dat ondanks de hoge dichtheid het gevoel van dichtheid in praktijk veel minder intens zal zijn. Daarbij zorgt het ontbreken van auto's in het straatbeeld en de grote hoeveel groen voor een heel ander gevoel dan de aantallen woningen doen vermoeden. Alles bij elkaar ontstaat een wijk die weliswaar dicht bebouwd is, maar ondanks dat opmerkelijk leefbaar zal zijn.

2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving
Insprekers uitten hun zorgen over de bouwhoogte (verlies van skyview en zon, hierdoor ook minder opbrengst PV-panelen) en het verlies van woon- en leefcomfort van huidige en nieuwe bewoners. Daarnaast geven diverse insprekers aan dat de bouwhoogte niet aansluit op de bouwhoogte Rivierenwijk. Dit leek in eerste instantie wel maar de laatste plannen laten zien dat er ook aan het kanaal al hogere gebouwen komen. Ook maken diverse insprekers zich zorgen over windoverlast door hoge gebouwen.

Reactie:
Merwede is opgebouwd uit een groot aantal gebouwen die sterk wisselen van maat, breedte en architectonische uitstraling. Deze verschillende gebouwen zijn verdeeld over het hele gebied, maar niet overal even veel en even hoog.
Aan de kanaalzijde zijn de woongebouwen gemiddeld veel minder hoog dan richting de Europalaan. Ook is de hoeveelheid aan woningen en gebouwen aan de kanaalzijde wat minder groot en 'springen' de gevels gemiddeld op een lagere hoogte terug voor een ruimtelijk effect. Daarmee wordt er een soort overgang van de nieuwe bebouwing ten opzichte van de eerste woningen in Rivierenwijk (die al snel 100 meter of meer verwijderd liggen) gecreëerd. Hiermee kan de zon ook later op de middag schijnen in het Merwedepark en het Merwedeplantsoen.
De gebouwen blijven uiteraard wisselen in hoogte en breedte, zodat ze bij de rest van Merwede blijven horen. Wáár precies die paar hogere gebouwen nabij het kanaal komen, wordt mede afgestemd op de bewoners en gebruikers die al in het gebied aanwezig zijn en willen blijven. Wel heeft het stedenbouwkundige team voor 'Merwede' onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de bebouwing aan het kanaal iets lager te maken. Op twee plekken worden nu gebouwen wat meer verschoven richting het midden van het plan 'Merwede'. Hiermee blijft het aantal hogere gebouwen beperkt aan de zijde van het kanaal en liggen ze steeds net wat terug vanaf het Merwedepark.

Kortom: In Merwede is de optimale balans gezocht tussen voldoende woningen voor alle Utrechters en een aangenaam woonmilieu voor iedereen. Merwede is hoger en voller en dichter dan veel Utrechtse buurten, maar gaat met respect voor de omliggende buurten om.

2.10.3 Behoud gebouwen
Een aantal insprekers pleit voor het behoud van bestaande gebouwen. Dit geeft karakter aan de wijk.

Reactie:
Wij hebben MEI Architecten gevraagd om met een advies te komen over het behoud van de bestaande industriële gebouwen. Uit het onderzoek van MEI-architecten blijkt de meerwaarde van een aantal gebouwen voor de gebiedsontwikkeling. De gebouwen geven de nieuwe wijk identiteit en karakter en maken de verschillende tijdlagen in een gebied zichtbaar. Bijzondere gebouwen zorgen voor bijzondere functies, die een bijdrage leveren aan de levendigheid, gelaagdheid en verrassing in de wijk.
De stoere en creatieve uitstraling van de gebouwen past goed bij de gewenste identiteit van deze stedelijke woonomgeving.
Op basis van de studie van MEI Architecten wordt de inpassing van de meest kansrijke gebouwen verder uitgewerkt. Het gaat om de gebouwen waar nu de Vechtclub XL, De Alchemist en het fietsdepot zijn gevestigd en om de voormalige werkplaats aan de Kanaalweg. Deze vijf gebouwen zijn ruimtelijk inpasbaar in het stedenbouwkundig plan.

Het voormalig OPG-terrein en de busstalling zijn in eigendom van de gemeente, de gemeente kan derhalve zelf, binnen financiële kaders, sturen op behoud en inpassing van de genoemde panden.

2.10.4 Openbare ruimte
In sprekers vragen zich af hoe met de hoge dichtheid of er voldoende plaats is voor een (groene) openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden (zoals bewegen en sporten) voor de bewoners.

Reactie:
Door de groei van de stad wordt de openbare ruimte ook intensiever gebruikt. Niet alleen de wegen en fietspaden worden drukker.
Ook het gebruik van de parken neemt toe. Je ziet steeds meer stedelijke sportactiviteiten in de buitenlucht, zoals joggen, skeeleren, fietsen.
Kortom de behoefte aan groene verblijfsruimte stijgt.
Op diverse plekken werkt de stad aan de verbetering en vergroting van deze groene plekken. Zoals 'Rondje Stadseiland', waar je in de toekomst rond Kanaleneiland kunt wandelen, fietsen en joggen). In Leidsche Rijn is het Maximapark aangelegd met het veelgebruikte 'lint'. Bij de Merwede-kanaalzone zetten we in op een nieuw park langs het kanaal dat samen met het Merwedeplantsoen één groene recreatieve ruimte vormt. Ook park Transwijk zal een grotere rol krijgen als recreatief groengebied voor de hele omgeving.

Met nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan ook kleine wandelrondjes door het groen van zowel het Merwede-plantsoen en het Merwedepark. Daarnaast wordt de nieuwe wijk Merwede grotendeels autovrij ingericht zonder een klassiek straatbeeld waarbij de nadruk ligt op een hoogwaardige groene ingerichte openbare ruimte. De openbare ruimte is voor zowel de bewoners van Merwede en de omliggende wijken, als voor eenieder. Om enigszins een gevoel hierbij te krijgen, zijn het Vondelparc-complex in Utrecht (bij de Vondellaan en Jutfaseweg) en het Funenpark in Amsterdam (noordoost-zijde centrum) voorbeelden van een autovrije groen ingerichte openbare ruimte.
Maar niet alleen de parken rondom de Merwedekanaalzone krijgen betekenis als recreatieve buitenruimte. Door het bijna volledig terugdringen van de auto veranderen de straten binnen de nieuwe stadswijk Merwede ook tot groene gebieden die zich uitermate goed lenen voor gebruik buitenshuis, ter ontspanning, voor inspanning, spelen en ontmoeting.

Insprekers vragen hoe het zit met de grootte van het Merwedepark: wordt de 29 meter breedte gegarandeerd?

Reactie:
In het Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' is de breedte van het Merwedepark onderzocht. Deze ligt tussen 26 meter en 36 meter vanaf de oever van het Merwedekanaal. Gemiddeld is de breedte van het park rond de 29 meter.

De afwisseling van bredere en smallere delen past beter in de stedenbouwkundige opzet van het plan en sluit aan bij de ambities uit de omgevingsvisie. In deze visie is het Merwedepark geïnspireerd op het Singelpark rond de binnenstad van Utrecht. Dit park is soms wat breder (bijvoorbeeld park Lepelenburg en Sterrenburg) en dan juist weer wat smaller (zoals het deel tegenover de Tolsteegsingel).
In de Omgevingsvisie deel 2 wordt een rooilijn van 29 meter gehanteerd voor het Merwedepark, deze blijft het kader voor de deelgebieden 4 en 6.

En hoe zit het met de uitwerking van het 'groen-blauw raamwerk': word de ecologische verbinding gemaakt die is aangeven op de kaarten?

Reactie:
De ecologische verbinding is onderdeel van het stedenbouwkundig plan en wordt 'de diagonaal' genoemd. Bij de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' is ervoor gekozen om een van de twee oevers flauwer en breder te maken met een totale breedte tussen de 10 en 11 meter. De ecologische invulling van het groen is in het stedenbouwkundig plan zowel bij de ecologische verbindingszone als in het gehele plangebied van 'Merwede' een stap verder uitgewerkt.

Verschillende insprekers vragen zich af of Merwede echt autovrij wordt.

Reactie:
Het autovrij maken van 'Merwede' hangt niet alleen af van het 'sec' ontwerpen van een autovrije openbare ruimte. Er zijn een aantal randvoorwaarden bij nodig: dit gaat over de ontwikkeling van HOV op de Europalaan, extra wandel- en fietsroutes, dagelijkse voorzieningen op loopafstand, het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken, het optimaal beschikbaar hebben van deelmobiliteit en het bieden van mogelijkheden voor parkeren op afstand. Hiermee kunnen we een lage parkeernorm van 0,3 of lager hanteren waarmee we het (privé-) autogebruik beperken en de openbare ruimte zoveel mogelijk groen en autovrij kunnen inrichten (gericht op wandelen en fietsen).
Vanzelfsprekend moet het gebied toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten en kleinere voertuigen voor bijvoorbeeld verhuizingen en het afleveren van goederen.
Thema van de openbare ruimte is 'groen tenzij'. In Merwede (deelgebied 5) wordt geen enkele parkeerplek op maaiveld opgenomen en worden geen zaken in de openbare ruimte opgenomen die ook in bouwblokken passen (zoals nutsruimtes, fietsparkeren en afvalcontainers). Bovendien is er maar beperkt ruimte nodig voor verkeer. Tot slot is de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) zoveel mogelijk ontworpen als een lus om het gebied. De hoogstedelijke opzet van de wijk en ruimte voor bomen gaan op deze wijze goed samen.

Ook zijn er vragen over hoe de aansluiting van 'Merwede' op Park Transwijk gemaakt? Er ligt ook een drukke Europalaan tussen.

Reactie:
De aansluiting voor wandelaars en fietsers op Park Transwijk wordt op drie punten geregeld: bij de twee bushaltes aan de vrijliggende busbaan. Hier zijn zebrapaden en waarschuwingslichten die de wandelaar en fietser attenderen op de komst van een bus. En in het midden van de noordelijke Europalaan op de plek waar auto's kunnen keren naar de andere rijbaan/ rijrichting. Op deze plek komt een verkeerslichtinstallatie met een zebrapad.
Door de gemeente wordt (naast de inzet om het autogebruik te verminderen in de Merwedekanaalzone) ook onderzocht hoe de noordelijke Europalaan minder druk kan worden gemaakt door bijvoorbeeld het autoverkeer meer te leiden via andere routes. Daarnaast is de gemeente aan het onderzoeken of grotere delen van de stad (waaronder de noordelijke Europalaan) een 30 km zone kunnen worden.

2.11 Woningbouwprogramma

Er zijn diverse vragen over voor wie deze buurt gebouwd wordt. Is dit een toekomstige yuppenbuurt? Hoe zit het met betaalbare woningen?
Deze vragen worden relevanter bij de verder stijgende huizen prijzen. Voegt dit nu wel wat toe aan de stad en de behoeftes die er nu spelen zoals betaalbare woningen voor starters, gezinnen en ouderen?

Er zijn insprekers 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 Merwedekanaalzone (meer) ruimte voor te maken.

Ook vragen diverse insprekers om aandacht voor doorstroming in de stad Utrecht voor gezinnen, zodat deze doelgroep ook passende woningen kunnen krijgen in de Merwedekanaalzone. Daarbij willen ze liever geen gezinsappartementen.
Ook wordt er gepleit om een deel van de nieuwe huurwoningen vrij te houden voor urgentie gevallen omdat hierdoor nu de doorstroming stagneert.

Reactie:
Wij streven naar een inclusieve mix van bewoners. We gaan uit van tenminste 30% sociale huur en minimaal 25% middencategorie.

Deze percentages zijn onderdeel van de contractafspraken met de marktpartijen in deelgebied 5 waarmee samen met de gemeente het Stedenbouwkundig Plan Merwede is opgesteld. Omdat Merwede een uitgesproken hoogstedelijk woonmilieu wordt, met bijbehorende rijk voorzieningenniveau, maar niet in de binnenstad of het stationsgebied ligt, geldt hier een mix van het middenhuurbeleid dat van toepassing is voor de Binnenstad/Stationsgebied en de rest van Utrecht.

Algemeen
De vraag naar woningen in de steden blijft toenemen, door onder andere de grote groei van één- en tweepersoonshuishoudens, de tendens dat ook kwetsbare mensen steeds langer zelfstandig thuis blijven wonen, de grote aantrekkingskracht van stedelijke voorzieningen en de toenemende concentratie van werkgelegenheid in en rond de stad.

Steeds vaker worden nieuwe stadswijken binnen Nederland, maar ook ver daarbuiten, in hogere dichtheid gebouwd dan voorheen vaak gebruikelijk was. Niet alleen wordt zo kostbaar buitengebied gespaard voor natuurbeheer, ecologie en recreatie, ook de nieuwe wijken en de hele stad hebben hier voordeel bij. Heel belangrijk is dat door vooral in de bestaande stad te bouwen veel (auto)verkeer overbodig wordt. Veel woon-werkverkeer wordt zo vermeden en omdat de stad compact blijft, kunnen de meeste bewegingen op gezonde wijze worden gedaan met de fiets of lopend. En voor verdere bestemmingen is goed en hoogwaardig openbaar vervoer of andere vormen van deel-mobiliteit altijd nabij én rendabel.

De concentratie van veel potentiele gebruikers in de directe nabijheid is een voorwaarde voor de meeste voorzieningen om succesvol te kunnen opereren, of het nu maatschappelijke of commerciële voorzieningen betreft. Daarom zijn zoveel voorzieningen voorhanden in de steden die daarbuiten vaak niet goed kunnen overleven. Dit geldt voor voorzieningen die zichtbaar door mensen wordt gebruikt, maar ook voor al die meer verborgen techniek die onze steden draaiende houden, zoals innovatieve energievoorziening en logistiek.

Het beperken van autoverkeer heeft naast de vele milieu- en gezondheidsvoordelen nog een belangrijk effect: de enorme hoeveelheid ruimte die normaal gesproken in gewone straten wordt ingenomen door rijdende en geparkeerde auto's, komt nu bijna volledig ten goede aan de voetganger en aan volwaardig groen.

Daarom kan binnen Merwede worden uitgegaan van “groen, tenzij” voor de inrichting van de straten, die zo eigenlijk geen straten meer zijn. Steden in hoge dichtheid die intensief worden gebruikt, zijn de motor voor innovatie. De veel grotere kans op onverwachte ontmoetingen, tussen gewone mensen, kleine ondernemers, onderwijs- en cultuurinstellingen, overheid en bedrijfsleven ontlokt ongekende creativiteit waar iedereen profijt van heeft.
Dicht op elkaar wonen door mensen van allerlei pluimage betekent ook dat iedereen betrokken blijft bij de mensen om zich heen, wat interactie en inclusiviteit (erbij horen/deel van uitmaken) bevordert en eenzaamheid vermindert. Zo kan een eigen plek voor iedereen ook een plek worden voor iedereen samen.

De behoefte aan nieuwe woonlocaties in de Nederlandse steden neemt dus sterk toe, terwijl overal binnen de stadsgrenzen oude bedrijfs-terreinenwachten op een nieuwe bestemming. De potentie van dergelijke gebieden om door te groeien naar hoogwaardig onderdeel van stad is enorm. Bovendien liggen deze inmiddels vaak behoorlijk centraal in de stad.

In Utrecht zie je deze ontwikkeling, naast de Merwedekanaalzone, ook bijvoorbeeld bij de nieuwe wijk Zijdebalen, de herontwikkeling van de Cartesius Driehoek en de Tweede Daalsedijk.

2.11.1 Doelgroepen
Een aantal insprekers ziet kansen voor gezinnen, ouderen en aangepaste woningen. Hoe gaat de gemeente daarmee om? Wat voor mogelijkheden komen er voor particulier en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) waar bijvoorbeeld aangepaste woningen voor gezinnen (met leden met een beperking) mogelijk zijn?

Reactie:
Het streven is om in Merwede verschillende woonmogelijkheden woonmilieus aan te bieden.
Uitgangspunt is een gezonde mix aan woningcategorieën waarbij er aandacht is voor verschillen in behoefte van doelgroepen. Hierbij kan er bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van verschillen in locatiekwaliteit en dichtheid. Bij de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan ‘Merwede’ komt naar voren dat de meer stedelijke blokken langs de Europalaan in het algemeen meer geschikt zijn voor betaalbare, compacte appartementen bovenop collectieve en publieksvoorzieningen, met de nadruk op starters en kleinere huishoudens. De zone vanaf het groene dwaalspoor (een noord-zuid wandelroute in het midden van ‘Merwede’) richting Merwedekanaal heeft een wat lager dichtheid en minder hoge gebouwen en is over het algemeen meer geschikt voor grotere appartementen en stadshuizen, voor gezinnen en tweeverdieners. Dit is uiteraard geen harde grens en de verschillende werelden vloeien in ‘Merwede’ dan ook in elkaar over.

Belangrijk streven in Merwede is om de consument invloed te geven op de aan te bieden woningen, door ze flexibel in te delen of casco op te leveren. Daarnaast wordt nu door de gemeente en marktpartijen verder verkend hoe samen met de toekomstige bewoners een nieuw stuk stad maken door co-design en co-creatie van bouwblokken, binnentuinen en openbare ruimte in diverse gradaties. Dat geldt ook voor de invulling van onderwerpen als duurzaamheid en stadslandbouw en het hiervoor inrichten en overdragen van plekken aan bewonersorganisaties die exploitatie en beheer hiervan zelf gaan doen. Eigenaarschap is essentieel voor de ontwikkeling van Merwede.

Vormen van particulier en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) zijn lastiger toepasbaar in een wijk met een stedelijke dichtheid als Merwede. Ook de belangen van eigenaren in het gebied en de nood-zakelijke strakke planning maken dit niet eenvoudig. Tegelijk geeft dit soort ontwikkelingen de nodige kleur en identiteit aan de wijk en wil de gemeente hier op strategische plekken ruimte voor bieden.
In Merwede kan iedereen lopen: kinderen, volwassenen en ouderen. Kunnen lopen maakt ouderen zelfredzaam.

Je kan ook als je niet meer kan rijden of fietsen nog zelf de boodschappen doen of het openbaar vervoer gebruiken. Zo veel mogelijk woningen in Merwede zijn voor iedereen bereikbaar, ook als van een rolstoel gebruik wordt gemaakt. Toegankelijkheid betekent dat iedereen vanaf de openbare weg bij de voordeur kan komen, een brief in de bus kan doen, kan aanbellen, binnen kan gaan en in de woonkamer of het toilet kan komen. Vanwege het hoogstedelijke karakter van Merwede zal het woningprogramma voor een deel uit relatief kleine woningen bestaan. Ook voor deze kleinere woningen wordt gestreefd naar toegankelijkheid hoewel dit in de praktijk lastig kan zijn. Zie ook het Stedenbouwkundig Plan Merwede, paragraaf 4.3 'Wonen en doelgroepen'.

Het is niet mogelijk om alle woningen levensloopbestendig te maken, omdat dat (vergaande) eisen stelt aan de maatvoering van de verschillende ruimten. Omdat een deel van de woningen relatief klein is, is het onhaalbaar om bijvoorbeeld alle woningen te voorzien van een badkamer die rolstoeltoegankelijk is. In 'Merwede' kiest de gemeente samen met de marktpartijen ervoor om een aantal specifieke woningen, die voor zorgbehoevenden bedoeld zijn (zoals ouderen of minder validen), bewoonbaar te maken voor rolstoelgebruikers

Bijzondere doelgroepen
In overleg met woningcorporaties, maatschappelijke instellingen en marktpartijen wordt in Merwede minimaal 10 procent van de sociale woningen passend gemaakt voor bijvoorbeeld begeleid wonen en minder validen. Daarnaast wordt onderzocht welke private zorginitiatieven in het middenhuur- en vrijesectordeel van de blokken kunnen worden ondergebracht.

2.12 Huidige bedrijven en gebruikers

De ambities in de omgevingsvisie deel 2 en de vertaling in een plan voor een autovrije stadwijk in Merwede (deelgebied 5), roepen vragen op bij huidige bedrijven in het gebied. Kunnen zij blijven? En wat betekent dit verder voor hun onderneming?
Naast deze bedrijven zijn er in de afgelopen jaren verschillende (sociaal/maatschappelijke) initiatieven die zich in deelgebied 5 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.

2.12.1 Bestaande bedrijven in het gebied

Wat gebeurt er met de bestaande bedrijven?

Reactie:
Met de bestaande bedrijven in het gebied zijn wij in overleg. Er wordt gekeken of de bedrijven een plek kunnen houden in het gebied en op welke manier hun bedrijfsvoering kan worden gewaarborgd.

2.12.2 Creatieve bedrijvigheid en initiatieven

Diverse insprekers benoemen het belang van de creatieve bedrijvigheid en het behoud van de industriële gebouwen in deelgebied 5. Zo wordt er ook gevraagd of gebouw 'L' (waar nu de Boulderhal Sterk, Circus Diedom en de skatehal zijn gevestigd) behouden kan worden.

Reactie:
De gemeente vindt de aanwezigheid van creatieve bedrijvigheid en initiatieven heel belangrijk bij de verdere ontwikkeling van de Merwede-kanaalzone. Ze geven identiteit aan het gebied, zorgen voor levendigheid en werkgelegenheid. Dit geldt eveneens voor verschillende bestaande gebouwen waar deze creatieve bedrijvigheid en initiatieven zijn gehuisvest. De stoere en creatieve uitstraling van de gebouwen past goed bij de gewenste identiteit van deze stedelijke woonomgeving.

Op basis van studie blijkt dat een aantal gebouwen op het voormalige OPG-terrein geschikt zijn voor inpassing (zie ook paragraaf 2.10.3). Gebouw L is helaas niet geschikt voor inpassing omdat wenselijk extra bouwprogramma niet samen met dit gebouw op deze locatie te realiseren is.

De gemeente vindt wel dat de huurders van dit gebouw goed passen bij de Merwedekanaalzone. De gemeente heeft hierom maatregelen genomen om gebouw L langer in stand te houden. Hiermee heeft de gemeente meer tijd gecreëerd voor om met deze partijen te zoeken naar nieuwe locaties voor huisvesting bij de start van de bebouwing op deze locatie.

Met de creatieve bedrijven en de sociaal-maatschappelijk initiatieven (zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de Boulderhal en Wij3.0 en Circus Diedom") is de gemeente tevens in overleg. Samen met deze partijen wordt gekeken welke mogelijkheden er zijn om ze voor het gebied te behouden.

2.13 Impact op particulieren

De plannen in de Merwedekanaalzone (en op dit moment vooral in deelgebied 5 'Merwede') zijn ambitieus en nieuw voor de stad Utrecht. Inspraakreacties van omwonenden beamen dit en geven aan dat de ontwikkelingen zoals omschreven in de visie ook effect hebben op henzelf als particulier.

2.13.1 Langjarige bouwoverlast verzakkingen

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de bouwoverlast die zij vrezen van langdurige gebiedsontwikkeling. Zij vragen de gemeente Utrecht dan ook met gedegen maatregelen te komen om deze te minimaliseren. Daarnaast komt de zorg van bouwschade (en specifiek verzakking) naar voren. Hoe gaat de gemeente garanties geven om dit te beheersen?

Reactie:
Voor maatregelen rondom bouwoverlast gelden wettelijke kaders. De ontwikkelende partijen moeten aan deze kaders voldoen en de gemeente zal daarop toezien. Hieronder valt ook het informeren van de omgeving over planningen van de bouw en de aanpak. Er dient bijvoorbeeld een 'BLVC-plan' te worden ingediend bij de gemeente voorafgaand aan de bouw. In dit plan staat uitgewerkt hoe met de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie tijdens de (voorbereiding van) de bouw wordt omgegaan.

BLVC-plannen worden getoetst door de gemeente en er zal handhaving en toezicht plaatsvinden door de gemeente. Om de overlast te minimaliseren zal worden gekeken naar maatwerkoplossingen als deze overlast toch niet te voorkomen is.

2.13.2 Waardedaling woningen

Er zijn zorgen over waardedaling van woningen die aan de straten liggen waar het aantal fietsers zal toenemen als gevolg van de nieuwe bruggen. Hoe wordt waardedaling vastgesteld en hoe gaat dit gecompenseerd worden?

Reactie:
Waardedaling van woningen kan pas vastgesteld worden als het bestemmingsplan onherroepelijk is (verwachting voorjaar 2021 naar de raad). Dan kan er een planschadeonderzoek worden uitgevoerd waaruit blijkt of er sprake is van waardedaling van de woning en zo ja, hoeveel dan.

Planschade gaat alleen over onevenredige schade die redelijkerwijs niet voor rekening van de getroffenen hoeft te komen. Er bestaat ook een zogeheten 'normaal maatschappelijke risico'. Dit betekent dat mensen die in een stad wonen nu eenmaal kans hebben dat er op een bepaald moment veranderingen in hun woonomgeving plaatsvinden.

En dat het risico daarvan deels voor eigen rekening is. En dat kan dus alleen maar in een planschade-onderzoek worden aangetoond.

De ontwikkeling van Merwede kan ook positieve effecten hebben voor de waarde van de woningen. Bijvoorbeeld betere verbindingen, minder milieuhinder van bedrijven en de aanwezigheid van voorzieningen.

2.14 Stedelijke functies en ambities

Bij de realisatie van een nieuwe wijk wordt ook aandacht gevraagd voor de rol van de wijk ten opzichte van de bestaande stad. In onderstaande paragrafen wordt stilgestaan bij functies als horeca en detailhandel en sportvoorzieningen.

2.14.1 Detailhandel en horeca

Verschillende insprekers uitten hun zorgen over het winkelprogramma in de nieuwe wijk Merwede. Gaat dat niet ten koste van de winkels aan de Rijnlaan, de Balijelaan en winkelcentrum Kanaleneiland?

Reactie:
Wij hebben laten onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het toevoegen detailhandel/winkels. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande detailhandel/winkels in de omgeving (onderzoek Bureau Stedelijke Planning 2019). Uitgangspunt bij het onderzoek is een goede verdeling van voorzieningen en het voorkomen van leegstand.

Daarnaast zien wij ook kansen voor bijvoorbeeld winkels aan de Rijnlaan, de Balijelaan en de winkelcentra van Hoograven en Nova Kanaleneiland, waar toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone (op een makkelijke manier via de nieuwe wandel- en fietsbruggen) gebruik van kunnen maken. Ook staat de Rijnlaan op de agenda om in de toekomst aangepakt te worden en meer ruimte voor fietsers en voetgangers te maken. Hierbij onderzoeken wij hoe er meer ruimte gemaakt kan worden voor een goede, groenere openbare ruimte.

Dit zal de aantrekkelijkheid van de straat ten goede komen en zorgen voor een impuls voor de detailhandel en de horeca.

2.14.2 Recreatie en sport

Een aantal inspraakreacties benoemt de recreatie en sport-mogelijkheden? Hoe gaat de gemeente daarmee om? Komen er sportvelden in de Merwedekanaalzone?

Reactie:
In de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) komen geen sportvelden maar ligt de focus op urban-sport (zoals joggen, boulderen, fietsen, wandelen, skeeleren, e.d.). Er komen sportzalen bij de scholen en de inpassing van de Boulderhal in de nieuwe wijk ‘Merwede’ (deelgebied 5) is zeer kansrijk. De gemeente zet daarnaast in op een ‘rondje stadseiland’ waarbij de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en beide oevers van het Merwedekanaal (Merwedepark en Merwedeplantsoen) worden ingericht als een nieuwe recreatieve groene zone. Daarnaast zetten we in op een kwaliteitsslag van Park Transwijk en Sportpark Nieuw Welgelegen om de recreatiedruk in Zuidwest op te vangen.

Tot slot onderzoeken wij momenteel stadsbreed naar mogelijke locaties voor uitbreiding van sportvelden en accommodaties. Bijvoorbeeld in Maarschalkerweerd, Papendorp en Leidsche Rijn.

2.15 Participatie

Insprekers benoemen dat er onvoldoende gesproken is met de omliggende wijken over de effecten van Merwedekanaalzone op hun wijk en dat er niet (voldoende) geluisterd wordt.

Reactie:
Het terugkerende dilemma voor de gemeente is het moment waarop je de omgeving het best kan betrekken bij de plannen. Enerzijds wil de gemeente omwonenden en andere betrokkenen zo vroeg mogelijk meenemen in de ideeën die er zijn. Anderzijds hebben bewoners vaak behoefte aan duidelijkheid en zekerheden en willen daarom graag worden betrokken als plannen enigszins concreet zijn. Bovendien is dit soort grotere planvorming meestal een langdurig traject van meerdere jaren (van ambitie naar idee, naar onderbouwing, naar uitwerking, naar concrete inpassing). Aan de ene kant wil de gemeente hier zo veel mogelijk samen in optrekken, aan de andere kant verwachten veel betrokkenen dat de gemeente eerst haar 'huiswerk' op orde maakt: wat wil de gemeente en wat kan er?

Wat betreft de participatie bij de Merwedekanaalzone heeft de gemeente de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede kwalitatief te versterken. In bijlage 5 is een schema opgenomen dat de belangrijkste participatiemomenten laat zien, gekoppeld aan de mijlpalen in de besluitvorming. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vindt structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden. Ook zijn er aparte trajecten opgestart op verzoek van belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk, de Buurtagenda Dichterswijk en de monitoringsopzet voor de omliggende wijken (zie later in deze paragraaf).

Tijdens alle bijeenkomsten en gesprekken is gestreefd naar zoveel mogelijk transparantie en openheid over de stand van zaken van dat moment en het inzichtelijk maken van alle belangen die spelen.
Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. Helaas is het niet mogelijk aan ieders individuele belang tegemoet te komen. In deze reactienota laten we zien wat er met de opgehaalde inspraakreacties is gedaan, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een afgewogen besluit kan nemen.

Ook zijn er reacties dat de gemeente bewoners te laat heeft aangehaakt. Deze reactie ontvingen wij met name uit Dichterswijk en Hoograven.

Reactie:
Bij de totstandkoming van de huidige plannen lag de nadruk op de participatie van de bewoners van Rivierenwijk en Transwijk, omdat deze wijken grenzen aan deelgebied 5 Merwede. In dit deel van de Merwedekanaalzone vindt nu de concrete uitwerking plaats en Rivierenwijk en Transwijk zijn de directe buren. Inwoners van Dichterswijk en Transwijk Noord waren eerder betrokken bij de plannen voor de Wilhelminawerf en het Defensieterrein in deelgebied 4. De inwoners van Hoograven zijn bij de stadsgesprekken voor Omgevingsvisie deel 1 uitgenodigd. Bij de verdere uitwerking van Omgevingsvisie deel 2 was er eerst nog weinig nieuws voor mensen uit Hoograven, omdat er in deelgebied 6 nog geen concrete planuitwerking plaatsvindt.
Dit veranderde eind 2019 toen de onderbouwing van de nieuwe wandel- en fietsbruggen beschikbaar kwam.
Er zijn in november 2019 twee inloopavonden georganiseerd, waar zowel mensen uit Rivierenwijk en Transwijk als mensen uit Dichterswijk en Hoograven voor zijn uitgenodigd. Vooral inwoners uit Dichterswijk en Hoograven hadden het gevoel informatieachterstand te hebben. Hier zijn we mee verder gegaan in de vorm van aparte buurtgesprekken met de bewoners van Dichterswijk en Hoograven in februari 2020 (tijdens de inspraakperiode).

Het signaal dat ook de bewoners uit deze wijken betrokken willen blijven en op de hoogte gehouden willen worden, is duidelijk over gekomen en pakken wij op bij de verdere uitwerking van de plannen, bijvoorbeeld door ook voor Dichterswijk te werken aan een Buurtagenda (zie ook later in deze paragraaf).

De insprekers uit Dichterswijk geven aan dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor het Defensieterrein expliciet benoemd is dat bewoners betrokken zouden worden bij de verdere plannen voor de brug naar de Heycopstraat. Dit is naar hun mening niet (voldoende) gebeurd.

Reactie:
Een wandel- en fietsbrug vanaf deelgebied 4 richting de Heycopstraat is al onderdeel van verschillende plannen die voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone speelden (o.a. in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Defensieterrein (vastgesteld in de raad van juli 2016) en het mobiliteitsplan van de gemeente Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB uit 2016)). Tijdens de inspraak op het SPvE Defensieterrein blijkt de brug ter hoogte van het Heycopplantsoen een belangrijk thema en wordt afgesproken om deze brug niet meteen mee te nemen in het bestemmingsplan voor Defensieterrein, maar hier separate besluitvorming over te organiseren.

In het eerste deel van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone kwamen de nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal beperkter aan de orde en is hier weinig op gereageerd vanuit Dichterswijk (anders dan in Rivierenwijk). Tijdens de uitwerking van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 kwamen er nieuwe inzichten naar voren over onder meer de groei van het fietsverkeer (zie paragraaf 2.6) en bleek het moment daar om de brug ter hoogte van het Heycopplantsoen opnieuw te bekijken. Nadat deze nieuwe informatie beschikbaar kwam zijn er informatieavonden georganiseerd. Hier zijn nadrukkelijk ook de mensen uit Dichterswijk voor uitgenodigd.

We kunnen ons voorstellen dat de informatie over de bruggen voor de bewoners van Dichterswijk relatief onverwacht kwam en dat zij een algemene informatieavond geen geschikte plek vinden voor het gesprek over hun buurt. Daarom zijn er kort daarna buurtgesprekken in Dichterswijk (en Hoograven) georganiseerd. We proberen beter in contact te blijven, zodat de buurt minder voor verrassingen komt te staan. Na de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 kunnen we verder in gesprek over de inpassing, de vervolgroutes en eventuele bijkomende effecten op de omgeving. De ontvangen inspraakreacties vormen daarvoor een goede basis (zie ook hierna: Buurtagenda Dichterswijk).

Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk
Om de effecten van de Merwedekanaalzone op de omliggende wijken goed in beeld te brengen en een agenda te maken voor de gewenste maatregelen in de omliggende wijken is de Buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda voor Dichterswijk opgezet. Hierin zijn de projecten opgenomen die de komende jaren spelen in deze wijken, zoals het invoeren van betaald parkeren, verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en vergroeningsmaatregelen. De uitvoering van de projecten uit de Buurtaanpak en Buurtagenda lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van de Merwedekanaalzone.
De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk is samen met een begeleidingsgroep van inwoners uit Rivierenwijk en Transwijk tot stand gekomen. En er zijn straatgesprekken gehouden om breed input op te halen. Over de Buurtagenda voor Dichterswijk is met georganiseerde bewonersgroepen overlegd.
Wij blijven bewoners betrekken bij de vervolgstappen, zowel bij de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone als bij de projecten in de omliggende wijken. Per project wordt straks participatie opgezet. Maar er zal ook een aanspreekpunt zijn vanuit de gemeente die de samenhang bewaakt tussen alle projecten, om samen met de buurt-bewoners tijdig oog te hebben voor de kansen en mogelijkheden die deze met zich meebrengen.

Voor Hoograven is nog geen buurtaanpak gestart, omdat de grootschalige gebiedsontwikkeling van deelgebied 6, tegenover Hoograven nog niet is gestart.

Monitor voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk (en later voor Hoograven)
Met het opzetten van een Nulmeting voor leefbaarheidsaspecten voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk is de wens van bewoners beantwoord om data in handen te hebben om de leefbaarheid te meten in de omliggende wijken. Inmiddels is er een update van de Nulmeting voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk beschikbaar, waarin ook preciezere gegevens op buurtniveau beschikbaar zijn. De update van de Nulmeting is bijgevoegd als bijlage bij de stukken, die worden vastgesteld door het college van B&W. Er wordt gewerkt aan een opzet voor monitoring om de stand van zaken te blijven meten.
Voor Hoograven worden op dit moment nog geen aparte metingen op buurtniveau gedaan, omdat de grootschalige gebiedsontwikkeling van deelgebied 6, tegenover Hoograven, nog niet is gestart.

3. Vooroverlegpartners en Commissie m.e.r.

In dit hoofdstuk staan de inspraakreacties van de vooroverlegpartners. Dit zijn achtereenvolgens het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, Rijkswaterstaat Midden Nederland en de provincie Utrecht. Daarna volgt het advies van de Commissie m.e.r. Na elke volledige inspraakreactie volgt de beantwoording door de gemeente Utrecht.

3.1 Reactie Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), water advies

Proces voorafgaand
Wij zijn actief betrokken bij de totstandkoming van de omgevingsvisie deel 1. Op 31 augustus 2017 hebben wij ons wateradvies gegeven op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Onze opmerkingen uit ons wateradvies zijn verwerkt in de voorliggende omgevingsvisie deel 2.

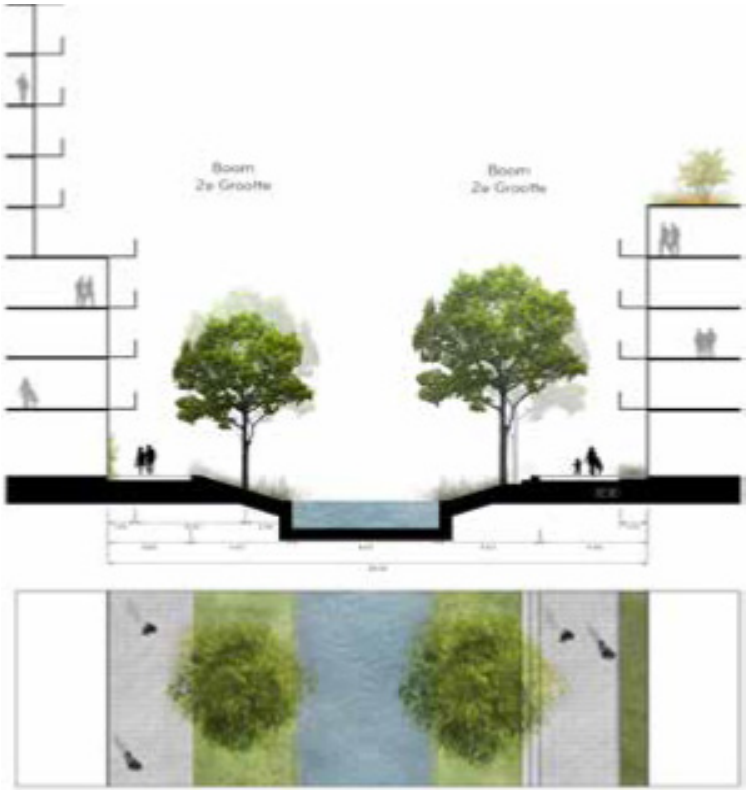
Onze conclusie
Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de omgevingsvisie een prominente plaats hebben gekregen.
Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

Opmerkingen op de visie
Om de omgevingsvisie deel 2 en het stedenbouwkundige plan verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken.

1. Nieuwe waterverbindingen naar Park Transwijk
De ambities rondom klimaatadaptatie zijn goed geformuleerd. Wel hebben wij een opmerking over de volgende tekstpassage (pagina 149): “Vanuit de Merwedekanaalzone maken we twee nieuwe watergangen naar Park Transwijk”. Wij vragen u om duidelijker aan te geven op welke wijze deze nieuwe watergangen worden ingericht.
Daarbij vragen wij u om bij de inrichting van deze waterverbindingen rekening te houden met waterkwaliteit en ecologie.

Reactie gemeente:
Zoals aangegeven in de visie betreft de noordelijke watergang een ondergrondse verbinding. Een dergelijke verbinding laat zich uit zijn aard niet ecologisch inrichten.
De zuidelijke verbinding betreft een verbinding in de vorm van open water. Deze verbinding zal ook een ecologische- en recreatieve functie krijgen. In het stedenbouwkundige plan voor dit gebied (Merwede) is het onderstaande dwarsprofiel voor deze verbinding opgenomen.

Afbeelding: Profiel ‘diagonaal’ (blz. 103 SP Merwede)



Met betrekking tot de inrichting van deze verbinding zegt het Stedenbouwkundig Plan Merwede het volgende:

Oost-westverbindingen
Drie oost-westverbindingen vormen herkenbare routes door de wijk. De noordelijke en zuidelijke verbinding zijn fietsstraten, de middelste is een ecologische verbindingszone langs het nieuwe diagonale kanaal. De twee fietsstraten zijn verbonden met de omgeving en het fietsnetwerk van Utrecht. Deze verbindingen kruisen zowel het Merwedekanaal als de Europalaan. Grote bomen langs de fietsstraten zorgen voor een herkenbare structuur en continuïteit in het profiel. Langs het diagonale kanaal wordt de oeverzone aan beide zijden van het water ingericht als een ecologische verbindingszone. De zone heeft een totale breedte van circa 10 meter, zodat hier meerdere leefgebieden naast elkaar passen. De beplanting bestaat uit een gevarieerde bomenlaan die bijdraagt aan biodiversiteit en een geleidende functie voor vleermuizen heeft. Er is struikvegetatie aanwezig die onder meer aantrekkelijk is als leefgebied voor vogels en een verbindingszone voor egels vormt. De grasvegetatie is ruig met bloemrijke kruiden voor vlinders en wilde bijen. Voor een optimaal leefklimaat voor de dieren is de uitstraling van straatverlichting op de groenzone zo laag mogelijk.

De uitgangspunten voor de oost-westverbindingen zijn:
- *Herkenbaar als doorgaande verbinding voor langzaam verkeer.*
- *Het diagonale kanaal met zijn oevers (‘de diagonaal’) als onderdeel van de voormalige kavelstructuur, vormgegeven als ecologische verbinding tussen het Merwedepark en Park Transwijk. Bij het vormgeven van de ecologische verbinding wordt uitgegaan van een zo groot mogelijke biodiversiteit. Verlichting op deze zone wordt zo veel mogelijk beperkt.*

2. Bodemenergie en thermische energie uit oppervlaktewater
Op pag. 148 is opgenomen: “Een bodemenergiesysteem is collectief op tenminste bouwblokniveau”

Wij adviseren u om te sturen op de aanleg van een collectieve voorziening op wijkniveau (i.p.v. bouwblokniveau). Daarnaast adviseren wij u om het opwekken van Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO) in de overzichtstabel op pag. 148 van de omgevingsvisie toe te voegen.

Reactie gemeente:
Er wordt gestuurd op de aanleg van een collectief WKO-systeem, waarbij voorzien wordt in regeneratie WKO-bronnen middels TEO. De tabel op pagina 148 wordt aangepast zoals gevraagd.

3. Meervoudig ruimtegebruik Merwedekanaal
Wij hebben een opmerking ten aanzien van de volgende tekstpassage (pag. 42): “zwemmen toe te staan, maar alleen buiten de vaarzones in de luwere delen van het kanaal, zoals bij de Muntsluis of de Veilinghaven”. Wij benadrukken dat het Merwedekanaal op dit moment geen officiële zwemwaterlocatie is. Wij adviseren u om zwemmen niet toe te staan. Mocht u desondanks toch willen inzetten op het realiseren van een zwemwaterlocatie, dan gaan wij hierover graag met u in overleg.

Reactie gemeente:
Vooralsnog voorzien de plannen niet in het realiseren van een zwemwaterlocatie. Mocht daar in latere instantie toch op worden ingezet zullen we hierover met het waterschap in contact treden.

Tot slot
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 nieuwe waterverbindingen en het ontwerp van infiltratievoorzieningen.

Reactie gemeente:
Het waterschap zal actief betrokken worden bij de verdere procedure en de invulling van de ambities.

3.2 Reactie Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS-MN)

In het najaar van 2017 heeft Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS-MN) de gemeente Utrecht een vooroverlegreactie gestuurd op het voorontwerp van de Ontwikkelingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 met bijbehorende MER. De hoofdpunten van deze reactie betroffen:

1. Onvoldoende bovenplanse regie op o.a. noodzakelijke voorwaarden om het mobiliteitsconcept succesvol te kunnen effectueren, beheersing van gebied overstijgende problemen die kunnen optreden en concurrentie en synergie in verstedelijking.
2. Onvoldoende verkeerskundige betrokkenheid bij onderzoeken, afstemming met studies die op andere schaalniveaus werden en worden uitgevoerd en aandacht voor evidente relaties van ontwikkelingen met het functioneren van de nationale draaischijf.
3. Onvoldoende vertrouwen in een uitkomst die bouwen van 6.000 woningen al verantwoord achtte vanwege de realiteit buiten, vulling en werking van het verkeersmodel, hoe aan knoppen is gedraaid en het niveau waarop uitkomsten werden geïnterpreteerd. Onvoldoende koppeling in de tijd naar oplossingen die op andere niveaus worden voorbereid en in de ruimte naar de relatie met een potentiële ontwikkeling als de A12-zone waar de MWKZ naar toe groeit en grote samenhang mee vertoont.

Sindsdien is het overleg vanuit de gemeente Utrecht met RWS-MN (maar ook met de provincie) in ieder geval op het verkeers- en vervoerdossier flink geïntensiveerd, wat ik zeer heb gewaardeerd.
Dit betrof o.a. de volgende onderwerpen:

- Er is door de gemeente gelegenheid geboden om mee te kijken met de aanvullende verkeersberekeningen die tussen de Omgevingsvisie deel 1 en 2 zijn uitgevoerd en daarbij ook de in de vooroverlegreactie genoemde problemen en voorwaarden van RWS-MN naar voren te brengen.
- Er zijn in het kader van een gezamenlijk uitgevoerde verkeersstudie voor heel Utrecht Zuidwest dynamische vooruitberekeningen gedaan waaruit naar voren kwam dat de problematiek voor de auto ernstiger zal worden dan aanvankelijk verondersteld.
- Er is mede vanuit Mobiliteitsplan 2040 geïnitieerd dat in het programma UNed onderzoek wordt gedaan naar een concept van Parkeren op Afstand dat niet alleen naar de rand van de stad, maar ook naar afvangen van automobilisten vóór de Ring kijkt.
- Bij UNed is besloten om no-regret maatregelen uit te werken en een verkenning naar OV te starten die ook verbeteringen in de noord-zuid relatie tussen Utrecht en Nieuwegein omvatten waar het onderhavige gebied van kan meeprofiteren. Dit alles neemt echter niet weg dat RWS-MN nog steeds vragen, opmerkingen en verbetersuggesties heeft bij hetgeen nu wordt voorgelegd. De focus ligt hierbij vanuit mijn rol als netwerk-beheerder wederom op bereikbaarheid en mobiliteit met nog een kleine aanvulling m.b.t. het Merwedekanaal.

In de bijlage vindt u mijn opmerkingen op de thema's plancontext, verkeersmodel, parkeerbeleid, monitoring en Merwedekanaalzone in detail. Hier beperk ik me tot een aantal overkoepelende, maar voor mij wel zeer wezenlijke conclusies:

1) Compact bouwen in de stad in de nabijheid van activiteitenplekken en bestaande verder uit te bouwen vervoersvoorzieningen ondersteund door een vernieuwend mobiliteitsconcept levert in potentie een goede bijdrage aan de beheersing van het bereikbaarheidsvraagstuk. Het biedt gebruikers daarbij meer keuzes aan alternatieve modaliteiten dan op andere meer perifere verstedelijkingslocaties het geval zou zijn. Daarbij komen nog andere voordelen zoals efficiënt ruimtegebruik, vrijwaren waardevolle landschappen, beperking energie-footprint en gezond stedelijk leven. Tegelijkertijd vindt deze ontwikkeling niet in isolatie plaats, noch ruimtelijk, noch verkeerskundig.

2) Het plangebied ligt op een vanuit nationale bereikbaarheid zeer gevoelige plek, nabij de draaischijf van Nederland waar stromen tussen grote stedelijke agglomeraties, mainports en achterland passeren van belang voor de economische motor van ons land. Dit netwerk is al overbelast, wat er door allerlei bouwactiviteiten de komende tien jaar niet beter op wordt, met niet alleen een verkeersinfarct voor de auto tot gevolg, maar mede ten gevolge daarvan ook voor OV en fiets. De Omgevingsvisie heeft nog te weinig aandacht voor deze bovenplanse effecten en risico's en te weinig verbinding met de programma's die erop zijn gericht om dat te verbeteren. Ik roep op om de problematiek niet alleen vanuit het binnenstedelijke te benaderen, maar meer integraal. Dit om afwenteling op andere partijen en schaalniveaus te voorkomen. En omgekeerd zal er ook voor het vinden van oplossingen meer moeten worden gekoppeld naar programma's zoals UNed, niet alleen naar de OV-Verkenning, maar ook naar het MIRT-onderzoek en andere programmalijnen.

3) Beide bovengenoemde punten samengenomen, gevoegd bij het feit dat veel nieuw en onontgonnen is, leidt tot de oproep om gezamenlijk en voor een groter gebied dan de Merwedekanaalzone, tot een weloverwogen monitoring en fasering te komen. En daarbij aansluiting te zoeken bij regionale bereikbaarheidsopgaven (zoals de verbouwing van Ring Utrecht) en in beeld zijnde regionale oplossingen (zoals een integrale parkeerstrategie ter plekke en op afstand). Het straks in een bestemmingsplan al formeel vastleggen van de bouw van 4.000 woningen is, bij zo veel onzekerheid over de invulling van randvoorwaarden, het daadwerkelijk gedrag van mobilisten vanuit en naar het gebied en zonder tussentijdse interventie-mogelijkheden door en voor RWS-MN, ongewenst.

Bijlage bij zienswijze/inspraakreactie RWS-MN op Omgevingsvisie
Merwedekanaalzone deel 2 en gerelateerde documenten

Ter nadere onderbouwing van de conclusies in de brief en onlosmakelijk daarmee verbonden merk ik het volgende op:

a) Plancontext: De Merwedekanaalzone heeft op verkeers- en vervoergebied belangrijke relaties met andere onderzoeken, plannen en projecten.
   i. De gezamenlijke verkeerskundige studie Utrecht-Zuidwest van juli 2019 (toevoeging gemeente: deze studie is uitgevoerd door RHDHV, niet te verwarren met de actuele mobiliteits-studie Utrecht Zuidwest uit 2020) bevestigt dat het wegen-netwerk (waaronder A12 en Europalaan) momenteel vol belast is en geen extra verkeer kan verwerken. Vergroting van de capaciteit van de aansluiting is momenteel niet voorzien en kan vanuit ruimtelijke optiek, los van of dit met het oog op de verdere toekomst wenselijk is, ook niet zo maar worden gerealiseerd.
   ii. Wanneer er een nieuw Tracébeluit voor Ring Utrecht wordt genomen brengt dat met zich mee dat er met inbegrip van de Galecopperbug in de periode tot 2030 intensief aan de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten zal worden gewerkt. Deze werkzaamheden gaan gepaard met ernstig capaciteitsverlies van de infrastructuur.
   iii. Als no-regret van UNed wordt uitbreiding van de bestaande vrij liggende busbaan in twee richtingen langs de Europalaan en onder de A12 door voorzien, terwijl tegelijkertijd vanuit voorliggend plan wordt gesproken over een fietspad via dezelfde bundel. Los van twijfel of hier voldoende ruimte voor beschikbaar is zijn wij van mening dat dit negatieve effecten kan hebben op verkeersveiligheid en -afwikkeling.

b) Verkeersmodel: In de PlanMER is geen eenduidig, consistent en compleet overzicht te vinden van de verschillende (bouw) scenario's en effecten zijn niet breed genoeg beschreven.
   i. Centraal staat de vraag wat effecten zijn van resp. een toevoeging van 4.000, 6.000 of 10.000 woningen, maar wat de scenario's zijn qua arbeidsplaatsen (volgens "vullingen" verkeersonderzoek nog aanzienlijke toename i.t.t. het verhaal dat door het verdwijnen van werkgelegenheid juist verkeersruimte zou vrijkomen), maar ook wat het beleid m.b.t. deze doelgroep is, blijft onduidelijk. Voor RWS-MN is dit t.g.v. de onevenwichtige woon-werkbalans met consequenties voor de spitsen minstens net zo belangrijk.
   ii. Gepresenteerde uitkomsten beperken zich grotendeels tot de Merwedekanaalzone en directe omgeving waaronder de Europalaan (noord en zuid). Onduidelijk is wat veronderstellingen en uitkomsten zijn m.b.t. de huidige functie van de Europalaan voor verkeer van en naar het Beurskwartier, een gebied dat in de toekomst eveneens nog sterk zal groeien, welke "rerouting" van verkeer wordt veroorzaakt en wat dit gaat betekenen voor de (zeer kritisch tussen knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel gelegen) aansluiting bij Hooggelegen op de A2.
   iii. Van veel maatregelen die worden genoemd (zoals parkeertarieven in aangrenzende gebieden, parkeerabonnementen, dynamisch verkeersmanagement) is nog onduidelijk of, hoe, waar en in elke mate ze gaan worden ingezet omdat dit veelal om een afweging op een hoger niveau dan op dat van de Merwedekanaalzone vraagt. Dat gebrek aan inzicht zet zich door naar wat het model daar dan nu al van meeneemt en welke waarde veronderstellingen dienaangaande gelet op deze onzekerheden hebben.

c) Parkeerbeleid: Er wordt te weinig aandacht besteed aan andere doelgroepen dan bewoners, andere gebieden dan het plangebied zelf en andere alternatieven dan parkeren op de Ring.
   i. Het Mobiliteitsconcept Merwede gaat er vanuit dat ongeveer een derde deel van de parkeerbehoefte via Parkeren op Afstand moet worden opgevangen. Op p. 67 van de Omgevingsvisie deel 2 suggereert een plaatje met begeleidende tekst dat alleen naar locaties als Hooggelegen en Westraven aan de rand van de stad wordt gekeken. Voor bewoners snapt RWS-MN dat als strategie vanuit het oogpunt van leefbaarheid en ter geleiding van de mobiliteit, maar voor werknemers en bezoekers zou dat in onze optiek op grotere afstand buiten de Ring Utrecht georganiseerd moeten worden omdat anders nog steeds alle groei via de Ring, die dat niet aan kan, moet worden gefaciliteerd. In zijn algemeenheid is veel meer afstemming nodig tussen parkeerbeleid in de hele regio Utrecht wat betreft doelgroepen, volumes, tarieven, "lastmile" oplossingen e.d.
   ii. Onduidelijk is hoe voorkomen gaat worden dat automobilisten eerst hun passagiers en/of bagage gaan afzetten in het gebied of eerst gaan kijken of er ergens in (de omgeving van) het gebied nog een vrije (betaalde) parkeerplaats is om pas later, wanneer dat niet het geval blijkt, hun auto in een P+R te plaatsen. Parkeerplaatsen in en rondom het gebied zijn namelijk openbaar toegankelijk en grotendeels niet gekoppeld aan individuele woningen. Dit (zoek)gedrag kan leiden tot een groot aantal onnodige extra kilometers met alle gevolgen voor de doorstroming ook van en naar het hoofdwegennet van dien.
   iii. In de Merwedekanaalzone gaat een lage parkeernorm gelden, maar in de gebieden daaromheen blijft de bestaande veel hogere norm van kracht waarbij slechts via tarieven gaat worden gestuurd. De vraag is hoe dit gaat uitpakken in de situatie dat er meer dan voldoende parkeerruimte blijft en de beroepsbevolking van die gebieden elders actief is en

het gebruikelijk blijft dat werkgevers de parkeerkosten van hun werknemers vergoeden Een lagere norm c.q. volumesturing in een ruim gebied rondom de Merwedekanaalzone is naar de mening van RWS-MN in combinatie met een gerichte werkgeversaanpak een belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van het mobiliteitsconcept. Meer ten algemene is in grotere delen van de stad meer aandacht nodig voor het beperken van het (economische) bezoekers en werk-gerelateerde verkeer ook waar dat verbonden is met in het verleden verworven rechten op eigen terrein.

d) Monitoring: Dit is echt een cruciaal onderdeel van een adaptieve strategie voor “bijsturing” en “bewijslast” mits de volgende aspecten daarbij in acht worden genomen.
   i. De reikwijdte van de monitoring zou moeten worden verbreed van “werking nieuwe parkeerstrategie” naar “effecten in het grotere netwerk” (voor ons de aansluitingen en het zuidelijk en westelijk deel van de Ring i.c. A12 en A2), dus niet alleen op gebiedsdoelen, maar ook op bredere maatschappelijke doelen. De monitoring zou zich ook niet moeten beperken tot de uitvoering in de Merwedekanaalzone zelf, maar ook over de uitvoering van stedelijke en regionale randvoorwaarden die nodig zijn om betere alternatieven te kunnen aanbieden om effecten van de groei te kunnen beperken.
   ii. Onduidelijk is op basis van welke kaders en indicatoren er besloten wordt of er “voldoende” aan de bedoelingen van en veronderstellingen in het plan is voldaan. En om te bepalen of de problemen in het bredere netwerk niet verergeren lijkt het nodig dat er een nulmeting wordt gedaan, maar daarvan lijkt nog geen sprake te zijn. Bij het opzetten van een dergelijke monitoring is bovendien van belang dat een relatie wordt gelegd met andere ontwikkelingen die van invloed zijn op hetgeen je meet. Dat leidt tot de vraag hoe de gemeente het causale verband tussen gebiedsontwikkeling en effecten gaat aantonen.
   iii. Op p. 16 wordt gesteld dat op basis van de monitor wordt vastgesteld of bijsturing nodig en mogelijk is. Dan is allereerst van belang duidelijkheid te verschaffen over het antwoord op de vraag wanneer dat nodig wordt geacht. Wanneer is er sprake van dat het vernieuwende mobiliteitsconcept onvoldoende aanslaat, wanneer zijn de externe effecten te groot? En vervolgens zou meer zicht moeten worden geboden op de aard van de maatregelen die u daarbij voorstelbaar acht. Is dat bijvoorbeeld de mogelijkheid om toch meer parkeerplaatsen in het gebied toe te staan of kan dat zelfs betekenen dat er minder woningen gebouwd gaan worden totdat er een bereikbaarheidsoplossing is. Omdat dit soort vragen zich op voorhand niet altijd makkelijk laten beantwoorden, maar ik heb aangegeven daar wel een groot belang bij te hebben vraag ik u aan te geven op welke wijze RWS-MN bij de monitoring en de besluitvorming over de resultaten daarvan gaat worden betrokken.

e) Overige opmerkingen:
   i. M.b.t. het Merwedekanaal vallen mij een aantal zaken op die nopen tot een snelle overdracht omdat u daar als eigenaar/beheerder vanuit het perspectief van het gebied waarschijnlijk andere afwegingen in zult maken dan RWS-MN. Het gaat dan bijv. over bruggen (hoogtes, relaties met afmeerplaatsen, cultuurhistorie e.d.), oeverconstructies (natuurvriendelijkheid, ingrepen vanuit thermische energie uit oppervlaktewater e.d.), gebruiksfuncties zoals roeien en zwemmen. Om niet verder in details te hoeven treden verwijs ik hiervoor naar het District Zuid van RWS-MN en het lopende proces gericht op overdracht.

Reactie college:

Parkeren op Afstand
De gemeente is een nieuwe parkeernota (de parkeervisie) aan het voorbereiden. Een onderdeel van deze parkeernota is de deelmodule parkeren op afstand. Daarin wordende huidige P+R's ook ingezet voor bewoners van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Forensen en bezoekers blijven in deze P+R's welkom waarbij de wens is om hen op de middel en lange termijn zoveel mogelijk op te vangen in de regio. Echter hiervoor is wel goede afstemming met de regiopartners vereist. Daarom wordt onder Uned de regionale parkeerstrategie ontwikkeld. Een onderdeel van die regionale parkeerstrategie is een goede verkeersanalyse maken van de pendel. Aanhaking bij het programma GoedopWeg kan hierbij meehelpen. GoedopWeg is van plan –als de verkeerstromen weer reëel zijn c.q. minder beïnvloed worden door het Coronavirus- dit jaar nog een kentekenonderzoek uit te voeren op een aantal belangrijke corridors in Utrecht (waaronder ook deze inprikker (A12 - Europalaan) om inzicht te krijgen waar het forenzenverkeer vandaan komt.
RWS is reeds betrokken geweest bij de informatiewinning voor de lokale deelmodule parkeren op afstand. Deze is nu in afronding ter voorbereiding besluitvorming. Bij de regionale parkeerstrategie is RWS een belangrijke stakeholder zijn.

Inzet van Dynamisch Verkeers Management (DVM)
De gemeente is voor de gehele stad een multimodale netwerk- en sturingsaanpak aan het ontwikkelen. Die aanpak is een tactisch kader voor het inzetten van (dynamisch) verkeersmanagement. We maken daar goede stappen in. Na een inkooptraject is vlak voor de zomervakantie een bureau geselecteerd wat ons gaat begeleiden in de dit traject.
Het bureau levert 3 producten op.

1) *het opstellen van de multimodale sturings- en netwerkaanpak voor de stad Utrecht.*
2) *het bepalen van de DVM-middelen die benodigd zijn om het verkeer volgens de afspraken uit de multimodale netwerk- en sturingsaanpak te regelen/sturen.*
3) *Begeleiding van de implementatie van DVM op een 3-tal projecten/ trajecten.*

De exacte projecten voor het laatste product zijn nog nader te bepalen, maar het is zeker waarschijnlijk dat het zuidwestelijke deel van Utrecht rondom de Merwedekanaalzone er één zal zijn. We gaan dit proces niet solitair doen. Onze collega wegbeheerders, waaronder RWS-MN, worden betrokken bij het proces om tot de producten te komen. Het is dus nu nog te vroeg om te zeggen welke concrete DVM-maatregelen we gaan nemen en wat die opleveren.

Aanpak Utrecht Zuidwest
RWS-MN wijst erop dat het plangebied op een gevoelige plek ligt en de Omgevingsvisie nog te weinig aandacht heeft voor de bovenplanse effecten en risico's en te weinig verbinding met de programma's die erop gericht zijn te verbeteren. Deze programma's zijn o.a. gericht om de bereikbaarheid van Utrecht en daarmee ook de doorstroming van het autoverkeer op het HWN in stand te houden. RWS-MN doet een oproep om dit meer integraal te benaderen. Wij delen de bevinding van RWS-MN dat het plangebied op een gevoelige plek ligt en een integrale aanpak nodig is. De gemeente heeft daarom een studie gedaan welke mobiliteitsmaatregelen er nodig zijn voor alle ruimtelijke plannen in Utrecht Zuidwest tot 2030. RWS-MN is betrokken in de verschillende stappen die binnen deze studie zijn gezet en we blijven met elkaar in gesprek over de maatregelen die nodig zijn in Utrecht Zuidwest.
Naast de gemeentelijke studie speelt het programma UNed hierin een belangrijke rol. Bij het aanbieden van de Omgevingsvisie aan de gemeenteraad zullen wij wijzen op de benodigde verbinding met het programma UNed met daarin bijvoorbeeld de deelprogramma's knooppuntenstrategie, Aanpak 2030 en no regret maatregelen.

Monitoring
RWS-MN doet de oproep om tot een weloverwogen monitoring en fasering te komen. En daarbij aansluiting te zoeken bij de regionale bereikbaarheidsopgave en in beeld zijnde regionale oplossingen.
De uitvoering van de Merwedekanaalzone zal gefaseerd worden opgepakt. Een deel van de woningen is al gerealiseerd (zoals Max, Pax et Lux). Een deel is nu in aanbouw (zoals Wilhelminawerf en de 1e fase van De Nieuwe Defensie) en eind 2022 zal de 1e fase van Merwede starten. Tot 6500 woningen wordt juridisch-planologisch geborgd.
Deze ontwikkeling zal de komende jaren worden gemonitord en op basis van de uitkomsten zal worden bekeken hoe we de overige 3500 woningen (waaronder de 2e fase van Merwede) juridisch-planologisch mogelijk kunnen maken.
De gemeente werkt aan 2 monitoringstools:

- Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone (breder dan alleen mobiliteit, en gericht op de kerndoelen uit de omgevingsvisie). Deze aanpak is onderdeel van de Omgevingsvisie deel 2 en Merwede die nu worden voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming.
- Monitoring aanpak Utrecht Zuidwest we waarin beschrijven wat we hoe monitoren en hoe dit samenhangt met de fasering van de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest. Deze laatste aanpak werken wij graag verder uit met RWS-MN en de Provincie Utrecht. Streven is om eind dit jaar 2020, begin 2021 hiervoor een voorstel op te leveren.

De vraag van RWS is ook op basis van welke indicatoren we gaan bepalen of de mobiliteitsstrategie werkt en wat er gebeurt als de mobiliteitsstrategie niet blijkt te werken. Wat zijn dan de knoppen zijn waaraan gedraaid kan worden. Een van de knoppen waaraan gedraaid kan worden is het al dan niet vaststellen van het bestemmingsplan voor de 2e fase van Merwede. Vooralsnog wordt in het te maken bestemmingsplan voor Merwede alleen de eerste fase mogelijk gemaakt. Die bestaat uit de toevoeging van maximaal 4.250 woningen inclusief daarbij behorende voorzieningen. Voordat het bestemmingsplan voor de volgende fase (tot 6.000 woningen) kan worden vastgesteld, zal er inzicht moeten zijn in een afdoende werking van de mobiliteitsstrategie en de effecten op het grotere netwerk. Indien aanvullende maatregelen nodig blijken te zijn zou daar in het bestemmingsplan voor de 2e fase in kunnen worden voorzien. De mobiliteitsstrategie voor deelgebied 5 krijgt vorm en inhoud in een mobiliteitsbedrijf en er wordt een mobiliteitsregisseur aangesteld die de werking van de mobiliteitsstrategie actief gaat monitoren en bijsturen. Dit bijsturen moet vorm en inhoud krijgen in de concrete uitwerking de komende jaren. Voor bestemmingsplan fase 1 is in verkeersmodellen aangetoond dat 4.250 woningen met bijbehorende voorzieningen prima geaccommodeerd kunnen worden.

RWS-MN vindt het vaststellen van een bestemmingsplan dat zonder interventiemogelijkheden de bouw van circa 4.000 woningen mogelijk maakt ongewenst. Er is bewust gekozen voor het mogelijk maken van circa 4.000 woningen op basis van de effecten van het plan op het mobiliteitsnetwerk in Utrecht Zuidwest (inclusief hoofdwegennet). Analyses uit het verkeersmodel VRU 3.4 (welke met RWS het afgelopen jaar met regelmaat zijn afgestemd). Deze analyses laten zien dat een transformatie van het gebied met een vernieuwende mobiliteitsstrategie tot 4.000 woningen beperkte effecten heeft op het mobiliteitsnetwerk in Zuidwest. Dit is geconstateerd door een vergelijking te maken met een toekomstige situatie zonder de transformatie van het gebied. De knip in fase 1 (ca. 4000 woningen en Fase 2 (ca. 2000 woningen) in Merwede zorgt voor dat deze ontwikkeling modelmatig past. De werking ervan in termen van het beperken van het autoverkeer tijdens de spits moet zichzelf bewijzen om fase 2 mogelijk te maken.

De systematiek van het bestemmingsplan is er enerzijds op gericht te waarborgen dat de ambities uit de visie documenten gehaald zullen worden, maar anderzijds de ontwikkelende partijen waarborgen te geven voor wat betreft hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Bij het mobiliteitsconcept is de maximale generatie van 1.200 motorvoertuigen/spits voor fase 1 en 2 Merwede een belangrijk uitgangspunt. Dit is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en is ook als uitgangspunt vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan.
Ook de private partijen hebben er groot belang bij dat het mobiliteits-concept gaat werken in verband met hun belang bij een succesvolle gebiedsontwikkeling, verkoopbaarheid van woningen etc. Door in te zetten op voorrang voor langzaam verkeer, goede aanvullende voorzieningen en een extreem lage parkeernorm, resulterend in een hoge bebouwingsdichtheid, wordt autobezit ontmoedigd en wordt daar actief over gecommuniceerd. Zowel de gemeente als de private partijen geloven in een goede Stadswijk voor de toekomst met deze binnenstedelijke transformatie.

In het bestemmingsplan zullen mogelijkheden worden ingebouwd om zicht en grip op de ontwikkeling van fase 1 te houden, door te werken met voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning (o.a. een bouwverbod), en de voortgang van het project expliciet te monitoren. De omgevingsvergunningen zullen telkens voor een deel van het woningaantal worden aangevraagd. Op die manier houden we als overheid grip op de ontwikkelingen.
Monitoring en beheersing van de verkeersgeneratie voor fase 1 wordt een taak van de mobiliteitsregisseur die wordt aangesteld door het mobiliteits-bedrijf. De exacte invulling van de monitoring moet de komende jaren vorm en inhoud krijgen. Het begint bij een goed beeld van de benodigde informatie en van daaruit kunnen (bij)sturen op basis van die informatie. Dat zal een wisselwerking zijn tussen wat er in het plangebied gebeurt en omliggende vervoersnetwerken. De context die nodig is om de mobiliteits-strategie te laten slagen ligt deels breder en dus buiten het gebied.
Het noodzakelijke flankerende beleid krijgt ook met de start van Merwede vorm en inhoud (betaald parkeren in de omgeving, goede faciliteiten voor parkeren op afstand, maximale inzet en ruimte voor deelmobiliteit, mobiliteitshubs inclusief mobiliteitswinkels in het gebied, aanleg van goede langzaam verkeersverbindingen (bruggen en fietsroutes).

Het monitoren is niet 1 moment maar een continue proces dat dynamisch is. In de Aanpak Monitoring is aangegeven hoe de gemeente Utrecht dat de komende jaren wil gaan invullen.

Ter aanvulling: we bouwen 1.200 pp in fase 1, en we mogen 1.200 mvt/ drukste spitsuur laten bewegen. Dat blijft altijd binnen de bandbreedtes, want lang niet iedereen beweegt in de spits. Het mobiliteitsconcept is dan ook veel meer gericht op toegang tot mobiliteit voor wie geen eigen auto heeft. De belangrijkste beperkende knop zijn echt de lage aantallen parkeerplaatsen, en met een traditionele modelbenadering kunnen wij voldoende aannemelijk maken dat die niet tot te hoge aantallen verkeersbewegingen leiden.

3.3 Reactie Provincie Utrecht

Wij hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (Deel 2 Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede, en maken graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren. Deze reactie bouwt voort op onze brief van 12 september 2017 (nummer 81BE4F85), waarin onze reactie op de Omgevingsvisie (deel 1 Ruimtelijke Agenda) en bijbehorende planMER Merwedekanaalzone is weergegeven.

Zoals wij in onze Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie aangeven, is de stad de groeimotor van de economie. Utrecht doet het goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht is dan ook één van de meest competitieve stedelijke regio's. Deze aantrekkings-kracht uit zich in de groei van Utrecht naar circa 455.000 inwoners in 2040. Niet alleen komen er meer mensen in Utrecht wonen, maar ook werken, verblijven en recreëren. Niet voor niets is de Merwedekanaalzone door het rijk binnen de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als respectievelijk toplocatie (dynamisch stedelijk transformatiegebied) en grootschalige ontwikkellocatie benoemd. Het faciliteren van deze groei én tegelijkertijd

de stad gezonder, groener en duurzamer maken en beter in- en extern te verbinden, vraagt om durf, creativiteit en innovatiekracht. Met uw visie op de ontwikkeling Merwedekanaalzone geeft u hier blijk van.

In uw Omgevingsvisie en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede besteedt u naar ons oordeel terecht veel aandacht aan aspecten zoals levendigheid, gezondheid, groen, biodiversiteit, energie en klimaatadaptatie. Dit zijn essentiële zaken voor het realiseren van een hoogwaardig woon- en leefmilieu met toekomstwaarde. Wij hopen dat de maatregelen en oplossingen voor de Merwedekanaalzone aan-knopingspunten bieden voor toepassingen elders in de stad en de regio. Graag werken wij met u samen om aan deze aspecten concreet invulling te geven.

Bij de transformatie van oude gebouwen naar nieuwe (renovatie of sloop en nieuwbouw) zijn mogelijke wettelijk beschermde soorten in het geding. Daarbij valt te denken aan ‘gebouw bewonende’ vleermuizen of vogels. De wet Natuurbescherming is hierbij van toepassing. Volledigheidshalve wijzen wij u erop dat u initiatiefnemers er actief op dient te wijzen dat zij aan deze nieuwe wet moeten voldoen bij hun ruimtelijke plannen en initiatieven.

Met uw coalitieakkoord heeft u de ambitie uitgesproken om de ontwikkeling van 10.000 woningen in deelgebied 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. In de Omgevingsvisie kiest u voor een flexibele en robuuste ontwikkelstrategie. Uw prioriteit ligt daarbij bij het afronden van de lopende projecten in deelgebied 4 en 6 en het gefaseerd ontwikkelen van deelgebied 5. Uit de monitoring van de gefaseerde gebiedsontwikkeling en de daarmee samenhangende effecten van bereikbaarheidsmaatregelen zal blijken in welke mate verdere groei naar de geambieerde 10.000 woningen mogelijk is.
Wij vinden dit een verstandige strategie en wij onderschrijven het belang om in de monitoring alle effecten van de gebiedsontwikkeling, waaronder leefbaarheid, groen, en klimaat, mee te nemen en daarbij ook te kijken naar de effecten op omliggende buurten. Indien uit deze monitoring blijkt dat hier ruimte voor is, of wanneer toekomstige bereikbaarheidsmaatregelen het mogelijk maakt, zou de ambitie van 10.000 woningen ook naar boven toe kunnen worden bijgesteld om zo beter te kunnen voorzien in de groeiende woningbehoefte in de regio en de noodzaak van nieuwe uitleglocaties te voorkomen.
In het licht van het voorgaande zien wij ook een relatie met de A12 Zone. In onze Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie hebben wij dit gebied aangeduid als zoekgebied voor grootschalige integrale ontwikkeling wonen-werken. Met u en andere regiopartners werken wij gezamenlijk aan een integraal ontwikkelperspectief voor dit gebied. Zowel functioneel als programmatisch is er een duidelijke relatie tussen de Merwede-kanaalzone en de A12 Zone.
De ontwikkeling van Merwedekanaalzone is te beschouwen als de opmaat voor de ontwikkeling van de A12 Zone. Om investeringen in de bereikbaarheid van Merwedekanaalzone optimaal te laten renderen is de ontwikkeling van de A12 Zone voor ons de logische vervolgstap.
Wij werken constructief met u samen aan het vorm geven van deze vervolgstap. Daarbij verwachten wij dat de verdere planuitwerking voor de Merwedekanaalzone anticipeert op de toekomstige integrale ontwikkeling van wonen en werken in de A12 Zone.

Rijk, regio en provincie werken momenteel intensief samen in het programma U Ned. Dit programma heeft als ambitie groei bereikbaar te maken. Gezamenlijk werken wij aan maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van 20 november 2019 zijn afspraken gemaakt over het starten van een MIRT-verkenning waarbij een kansrijk maatregelpakket van € 500 miljoen voor OV en wonen in de regio Utrecht wordt uitgewerkt. In dat kader vindt onderzoek plaats naar een samenhangend pakket bereikbaarheids-maatregelen voor Utrecht Zuidwest.
Het tempo van dit onderzoek is mogelijk niet gelijk met de voortvarende ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Voor de besluitvorming door de provincie ten aanzien van mobiliteits-maatregelen voor Merwedekanaalzone zijn de nog lopende studies in principe leidend.

Tijdens hetzelfde BO MIRT heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat bekend gemaakt hoe zij verder wil gaan met het project Ring Utrecht. De minister is voornemens om in de loop van 2020 een nieuw Tracébesluit te nemen gebaseerd op het Ontwerp Tracébesluit uit 2016. Voor de A12 betekent dit in beide richtingen een extra rijstrook en de realisatie van maatregelen om de geluidsbelasting in de Merwede-kanaalzone te verlagen. Om de provincie bereikbaar te houden nemen wij maatregelen om het hoofdwegennet en het provinciale wegennet beter te benutten. Voor de provincie zijn de leefbaarheidseffecten en het verminderen van de barrièrewerking van de A12 belangrijke aandachtspunten, ook bij de realisatie het project Ring Utrecht.
Wij vragen u deze aspecten ook mee te nemen bij de verdere uitwerking van de plannen voor Merwedekanaalzone.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft u aan in te zetten op duurzame mobiliteit. Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan hierin centraal. Door een fijnmazig netwerk te bieden stimuleert u het gebruik van fiets en lopen en door het verhogen van de kwaliteit stimuleert u het gebruik van OV. De provincie ziet ook het belang van lopen, fietsen en openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van stad. Deze modaliteiten kunnen elkaar versterken, maar daar waar deze elkaar kruisen kan de kwaliteit en veiligheid onder druk komen te staan. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Merwedekanaalzone is een zorg-vuldige afweging nodig tussen de prioriteit van fiets, voetganger en OV op met name de kruisingen, zeker waar dit extra investeringen vraagt voor doorstroming van het OV. Wij vragen u rekening te houden met mogelijk extra investeringen in kruispunten van belangrijke OV-assen met fiets- en/of looproutes om de doorstroming van het OV te garanderen.

De ontwikkeling van Merwedekanaalzone is een uitdagende opgave en vraagt om innovatieve, nieuwe concepten en creatieve oplossingen.
U geeft in uw Omgevingsvisie aan dat er wat dat betreft ook nog vragen te beantwoorden zijn. Bij het vinden van antwoorden op deze vragen trekken wij graag samen met u op. Wij zien de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als interessante en veelbelovende ontwikkeling waaruit we ook lessen hopen te trekken voor andere nieuwe grote woningbouwontwikkelingen in onze provincie.

Een succesvolle ontwikkeling van Merwedekanaalzone kan niet los gezien worden van de toekomstige ontwikkeling van de A12 Zone. Wij zijn ervan overtuigd dat in goede samenwerking de Merwedekanaalzone kan transformeren tot hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam stedelijk gebied. Wij zijn graag bereid ons hiervoor richting rijk en regio in te zetten.

Reactie college:
De provincie is positief over de gemeentelijke ambities voor de Merwedekanaalzone en denkt daarover graag mee.
Aandacht wordt gevraagd voor de volgende punten:

1 Flora en Fauna
Bij de sloop en of hergebruik van bestaande gebouwen in de MWKZ kunnen verblijfsplaatsen voor beschermde soorten in geding komen.
De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van dergelijke soorten in deelgebied 5 / Merwede. Omdat door de sloop en de herinrichting mogelijk aantasting of verstoring optreedt van in de Wet natuurbescherming beschermde flora en fauna, is in 2018 het hele plangebied onderzocht op aanwezigheid van deze beschermde soorten (Arcadis 2018). Uit het resultaat van dit onderzoek blijkt dat op diverse plekken beschermde soorten voorkomen, aangetroffen zijn de vleermuissoorten gewone dwergvleermuis, laatvlieger en de vogelsoort huismus.

Dit betekent dat door sloop en herinrichting sprake zal zijn van aantasting van de leefomgeving en/of verblijfplaatsen van deze beschermde soorten en dat maatregelen getroffen dienen te worden om de effecten te voorkomen of anderzijds op te vangen en ons te bekommeren om beschermde diersoorten. Hier willen we ons als gemeente ook voor inzetten. Juist binnen de Merwedekanaalzone, en in het bijzonder in Merwede (deelgebied 5) zetten we ons juist erg in om ecologie een plek te geven bij de verdichtingsopgave (in de vorm van de Merwedebiotoop, groen tenzij principe en de ecologische verbinding met Park Transwijk).

Daarnaast is een ontheffing op de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming nodig. Om te voorkomen dat de herontwikkeling procedureel vertraagd wordt, wanneer voor elke ontwikkeling een aparte aanvraag ingediend wordt en om de kwaliteit van Merwede te vergroten, is door de samenwerkende initiatiefnemers besloten om gezamenlijk een ontheffingsprocedure in te zetten. Hiermee wordt in één keer voor het hele gebied de waarde van dit gebied voor flora en fauna beschouwd en welke effecten optreden door de gehele ontwikkeling. Het idee hierbij is dat eenvoudiger ingespeeld kan worden op de (minimaal) te nemen verplichte maatregelen, waarbij de effecten efficiënt en kwalitatief hoogwaardig in het plangebied opgelost kunnen worden.

2. verkeersveiligheid
De provincie ziet ook het belang van lopen, fietsen en openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van stad. Deze modaliteiten kunnen elkaar versterken, maar daar waar deze elkaar kruisen kan de kwaliteit en veiligheid onder druk komen te staan. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Merwedekanaalzone is een zorgvuldige afweging nodig tussen de prioriteit van fiets, voetganger en OV op met name de kruisingen, zeker waar dit extra investeringen vraagt voor doorstroming van het OV. Er zal rekening gehouden worden met extra investeringen in kruispunten van belangrijke OV-assen met fiets- en/of looproutes voor de doorstroming van het OV.

A12 zone
Tenslotte ziet de provincie een samenhang met de ontwikkeling van de A12 zone en dat de Merwedekanaalzone daarvan niet los gezien kan worden. Wij onderschrijven dit en trekken voor invulling van deze samenhang graag verder op met de provincie en andere rijks- en regiopartners in het MIRT gebiedsonderzoek voor de brede A12-zone.

3.4 Advies werkgroep Commissie m.e.r.

Advies over de milieueffectrapportage (planMER) en de aanvulling in het kort
De gemeente Utrecht wil, gezien de sterke groei van de stad, de wijk Merwedekanaalzone omvormen tot een stedelijk woongebied.
De gemeente heeft de ambitie om een gezond, aantrekkelijk en goed bereikbaar woon- en werkgebied te realiseren, met veel publieke ruimte die mogelijkheden biedt voor verblijven en ontmoeten.
De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 is een verdere uitwerking van Omgevingsvisie deel 1, de ruimtelijke agenda. Ten opzichte van Omgevingsvisie deel 1 is in een aanvulling op het MER onderzocht of meer woningen (tot 10.000) in de Merwedekanaalzone kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt in de aanvulling op het MER ingegaan op het eerdere advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage[1].
In dit advies heeft de Commissie gevraagd in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.
De gemeente Utrecht heeft de Commissie gevraagd de aanvulling op het MER te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Afbeelding: plangebied Merwedekanaalzone (Bron: MER)



Wat blijkt uit het aangevulde MER?
De aanvulling op MER laat zien, door nieuwere en preciezere verkeersberekeningen, dat de bestaande kantoren veel verkeer aantrekken. Hierdoor kunnen er in deelgebied 5 maximaal 4.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd[2]. Bouwen van meer woningen is mogelijk indien aanvullende maatregelen worden genomen en/of uit monitoring blijkt dat het mobiliteitsconcept blijkt te werken.
In de aanvulling op het MER is tevens onderzocht hoe voor mobiliteit, gezondheid, klimaat en energie ambities kunnen worden geborgd en/of er maatregelen achter de hand zijn, mochten de negen kerndoelen[3] niet worden gehaald. Door de aanvulling wordt duidelijk dat er forse stappen worden gemaakt in de ambitie duurzame energie, maar dat klimaat-neutraliteit en energieneutraliteit (nog) niet haalbaar is gegeven de woningbouwopgave/-ambitie.
Ten slotte wordt uit de aanvulling duidelijk dat borging niet op alle onderdelen op voorhand mogelijk is, waardoor fasering in het bouwen van het aantal woningen en dynamische monitoring noodzakelijk worden geacht.

Wat is het advies van de Commissie?
Het plan voor Merwedekanaalzone kent hoge ambities, vervat in 9 kerndoelen. De Commissie constateert dat in de aanvulling op het MER, Omgevingsvisie deel 2 en het beeldkwaliteitsplan duidelijk wordt ingegaan op deze ambities en wat de gevolgen zijn voor het milieu en leefomgeving. De aanvulling op het MER en de onderliggende onderzoeken geven voor de onderdelen klimaatadaptatie, klimaatmitigatie, mobiliteit en gezondheid voldoende aanvullende informatie.
In de aanvulling op het MER is opvolging gegeven aan het eerdere advies van de Commissie om inzichtelijk te maken hoe maatregelen (om de ambities te bereiken) kunnen worden geborgd, wat mogelijke risico's zijn en welke maatregelen achter-de-hand er zijn mochten de kerndoelen niet worden gehaald. De Commissie ziet nog aantal verbetermogelijkheden om op een adequate manier te kunnen monitoren en doet in paragraaf 2.1 voorstellen voor het nog op te stellen dynamische monitoringsplan.

De Commissie is daarmee van oordeel dat de aanvulling op het MER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De Commissie benadrukt echter dat, net als in het eerdere advies, dynamische monitoring van belang is gezien de onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen en gegeven de mate van sturingsmogelijkheden. Zij acht het daarom noodzakelijk dat het definitieve monitoringsplan gereed is voor de vervolgbesluitvorming (het nog vast te stellen omgevingsplan/bestemmingsplan).

De Commissie licht haar beoordeling van de aanvulling in het volgende hoofdstuk verder toe.

Achtergrond
Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (ruimtelijke agenda) vastgesteld.
Het MER voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 is de uitwerking van de ruimtelijke agenda. De gemeente Utrecht heeft voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 een aanvulling op het MER gemaakt. In deze aanvulling wordt ingegaan op het eerdere advies van de Commissie uit 2017. De Commissie heeft in dit advies aandacht gevraagd voor energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Daarnaast heeft de Commissie geadviseerd een monitorings- en evaluatieprogramma op te stellen, gegeven de sturingsfilosofie en de onzekerheid in de ontwikkelingen.
Het coalitieakkoord van de gemeente Utrecht (2018) heeft vastgelegd dat in de Merwedekanaalzone ruimte wordt geboden voor maximaal 10.000 woningen. Deze verandering van ambitie is meegenomen in het aangevulde MER.

Waarom een advies?
Om de milieugevolgen van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 te kunnen beoordelen is een MER opgesteld.
Het plan is kaderstellend voor activiteiten zoals bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r, namelijk de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject.
De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer.
Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Utrecht - besluit over de Omgevingsvisie deel 2. Nadat de Omgevingsvisie is vastgesteld zal/zullen er, als vervolgbesluit, bestemmingsplan(nen)/omgevingsplan(nen) worden vastgesteld.
De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3444 15 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

Toelichting op het advies

Dynamische monitoring
In het eerdere advies van de Commissie is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor monitoring, zodat sprake is van een ‘dynamisch MER’, wat kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone. In de aanvulling geeft de gemeente aan dat voor het daadwerkelijk realiseren van de hoge ambities, evenals goed inzicht in de effecten van de transformatie, consequent én integraal gemonitord dient te worden.
In de aanvulling wordt globaal inzicht gegeven op welke wijze gemonitord gaat worden, waarbij de negen kerndoelen centraal staan. Voor de onderwerpen mobiliteit, klimaatadaptatie en -mitigatie en gezondheid zijn per kader (een concrete uitwerking van kerndoel) aangegeven hoe er borging is van het kader, welke risico’s er zijn en wat mogelijke maatregelen achter-de-hand zijn waarmee bijgestuurd kan worden. Hiermee wordt voor de besluitvorming en de omgeving inzichtelijk op welke wijze gestuurd zal worden op het behalen van de kerndoelen.

Hiermee is invulling gegeven aan het eerdere advies van de Commissie om maatregelen achter-de-hand te beschrijven.
In de Omgevingsvisie deel twee wordt in paragraaf 9.6 wordt aangegeven dat monitoring zal plaatsvinden in zowel de planfase, de ontwerpfase, de realisatiefase en de gebruiks- en beheerfase. De Commissie ziet daarnaast dat in samenspraak met bewoners uit Rivierenwijk 35 en Transwijk een Leefbaarheidseffectrapportage is opgezet, en ziet deze nulmeting als een goede basis voor de dynamische monitoring.
De Commissie constateert wel dat nog niet duidelijk is op welke indicatoren zal worden gemonitord. Enkel en alleen voor mobiliteit worden enkele indicatoren genoemd waarop zal worden gemeten, maar deze zullen ook nog verder dienen te worden geconcretiseerd.

De Commissie stelt dat er hiermee momenteel nog geen compleet monitoringsplan ligt. Zij kan daarom geen uitspraken doen over de kwaliteit van het monitoringsplan. De Commissie beveelt aan om een dynamisch monitoringsplan op te stellen vóórdat het Omgevingsplan/ bestemmingsplan wordt vastgesteld waarbij aandacht wordt besteed aan de volgende elementen:

- De indicatoren waarop wordt gemeten, volgend uit de negen kerndoelen en kaders;
- De wijze hoe deze indicatoren gemeten worden, bijvoorbeeld kwantitatief of kwalitatief (al dan niet door middel van belevingsonderzoeken met omringende bewoners);
- Wie verantwoordelijk is voor de monitoring en de frequentie. Besteed bij de uitwerking van de frequentie nadrukkelijk aandacht aan de bouwfase en de daarbij behorende fasering;
- De wijze waarop bijsturing zo nodig kan plaatsvinden als blijkt dat doelen mogelijk niet behaald gaan worden. Neem de al reeds onderzochte maatregelen ‘achter-de-hand’ uit de aanvulling op het MER hierin mee.

Klimaatverandering

Klimaatmitigatie
Uit de aanvulling op het MER wordt duidelijk dat in deelgebied 5 klimaatneutraliteit (‘nul-op-15 de-meter’) vooralsnog niet haalbaar is. Dat geldt ook voor energieneutraliteit. Een deel van de energiebehoefte zal daarom elders moeten worden opgewekt in Utrecht. Er zijn condities onderzocht waarmee energieneutraliteit (in de toekomst) binnen ‘handbereik’ kan komen. Door het verrichten van het aanvullend onderzoek is naar het oordeel van de Commissie voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen.
De Commissie stelt dat er mogelijk positieve effecten zijn door (gedeeltelijk) te bouwen met hout, in plaats van beton en steen. Gezien de ambities voor klimaat en circulariteit, beveelt zij aan om in het vervolgproces met de betrokken partners te onderzoeken of het (gedeeltelijk) bouwen met hout (Houtskeletbouw of Kruislaaghout) mogelijk is, en aan te geven welke positieve effecten dit heeft.

Klimaatadaptatie
In het aangepaste MER, de Omgevingsvisie deel 2 en het stedenbouwkundig plan zijn alle maatregelen c.q. tools goed beschreven en uitgezocht, om zo het gebied klimaatbestendig te maken. De Commissie constateert wel dat er spanningen zitten in de ambities, waardoor waarschijnlijk in de concrete uitwerking niet alle maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Een voorbeeld is de spanning tussen klimaatvriendelijk bouwen en het beeldkwaliteitsplan. Uit de onderzoeken blijkt dat tegengaan van hittestress en benutten van daken/gevels voor zonne-energie een stevige effect heeft op de bebouwing en openbare ruimte, wat (nog) niet voldoende zichtbaar is in het beeldkwaliteitsplan. Een ander voorbeeld is de spanning tussen voldoende bezonning en het voorkomen van hittestress, bijvoorbeeld door plaatsen van bomen. Bij het uiteindelijke ontwerpproces is het daarom nodig om te onderzoeken in hoeverre deze ambities met elkaar te verenigen zijn, of dat er (al dan niet per clusterbebouwing) een prioritering dient te worden gemaakt.

Mobiliteit en parkeren

Naar aanleiding van het eerdere advies van de Commissie en naar aanleiding van de ambities vanuit het coalitieakkoord (te onderzoeken of er 10.000 woningen kunnen worden gerealiseerd), is er onderzoek gedaan welk mobiliteitspakket nodig is om meer woningen te realiseren in de Merwedekanaalzone. Uit de berekeningen met het nieuwe verkeers-model (versie 3.4) blijkt dat het verkeersysteem in het gebied zwaarbelast en kwetsbaar is. De bestaande kantoren zorgen daarbij voor veel verkeersbelasting op de omringende wegen, en er zijn veel onzeker-heden. De aanvulling op het MER stelt dat -als gevolg van de gemaakte keuzes in mobiliteit- 4.000 woningen kunnen worden gerealiseerd ten opzichte van de huidige referentiesituatie (1.500 bestaande woningen en 1.000 nog te realiseren woningen op basis van eerder vastgestelde plannen), in totaal 6.500 woningen.
Het aangepaste MER benoemt niet concreet welke mobiliteits-knelpunten belemmerend zijn voor het realiseren van meer dan 4.000 woningen, maar constateert (opnieuw) dat het verkeerssysteem in Utrecht zwaarbelast en kwetsbaar is. Het is ook de autobereikbaarheid die grenzen stelt aan de bouw van meer woningen.
De aanvulling stelt daarbij dat de bijdrage van de planontwikkeling in de Merwedekanaalzone aan het zwaarbelaste verkeerssysteem relatief beperkt is. In autobewegingen is dat het geval, maar de Commissie merkt op dat de beoogde transitie naar openbaar vervoer en fiets ook grote effecten op de verkeersafwikkeling zal hebben buiten het plangebied (m.n. op de kruispunten). Ook nieuwe drukke fietsroutes, met steeds meer e-bikes en speed pedelecs – kunnen effect hebben om de leefbaarheid en veiligheid in het plangebied en omliggende wijken. De Commissie beveelt aan om in het dynamisch monitoringsplan te monitoren op de te verwachten mobiliteits- en veiligheidsknelpunten voor alle vervoersmodaliteiten.

Leefbaarheid en gezondheid

Uit de aanvulling op het MER blijkt dat de invloed van de A12 zorgt voor een hoge geluidsbelasting en luchtverontreiniging in deelgebied zes.
In de zuidelijk deel van dit gebied zal het lastig worden om hogere woonbebouwing te realiseren. De wettelijke maximale geluidsbelasting wordt in de eerste 300 meter van de A12 overschreden.
Voor leefbaarheid en gezondheidsbevordering zijn inrichtingsmaatregelen onderzocht op welke wijze gezond gedrag gestimuleerd kan worden en hoe een groene omgeving wordt gewaarborgd. De aanvulling op het MER geeft aan dat vanwege gezondheid het de voorkeur heeft om clustergewijs bebouwing te realiseren met een hoge dichtheid op een beperkt deel van deelgebied 5, zodat er voldoende ruimte is voor ‘groen’. Door de hoge dichtheid wordt niet overal voldaan aan de in de omgevingsvisie opgestelde spelregels ten aanzien van bezonning. In de uitgevoerde onderzoeken[4] wordt voorgesteld om de spelregels enigszins aan te passen. Daarmee wordt aangetoond dat het aspect bezonning een aandachtspunt is bij het (gefaseerd) ontwerpen van bouwblokken. Dit geldt ook voor het leefbaarheidsaspect windhinder.
De Commissie constateert dat voldoende informatie beschikbaar is gekomen voor de besluitvorming. De Commissie beveelt wel aan, gezien de daadwerkelijke clustering van bebouwing nog niet definitief is, bij de definitieve ontwerpfase en latere faseringen (nader) onderzoek te doen naar windhinder en bezonning.
Tevens beveelt zij aan om in het ontwerpproces aandacht te schenken aan mogelijke effecten op de leefbaarheid en gezondheid in de bouwfase. Tijdens het locatiebezoek is aangegeven dat dit zal worden gedaan, met name voor gevoelige bestemmingen (zoals scholen en kinderdagverblijven).

Overige onderwerpen

Stikstof
Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Daaruit blijkt dat de Passende beoordeling bij het PAS niet als toestemmingsbasis kan dienen voor plannen en projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden met instandhoudingsdoelstellingen voor stikstofgevoelige soorten en habitattypen. Uit het eerdere PlanMER voor de Omgevingsvisie deel 1 is gebleken dat er in de planfase een afname is van stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. In het aangevulde MER is aangegeven dat in het voorjaar de AERIUS-berekening wordt geactualiseerd, op basis van de nieuwste verkeersgegevens, aanpassing bouwprogramma en de meest recente AERIUS-tool[5]. De Commissie adviseert in deze berekening ook de tijdelijke emissies van de bouwfase mee te nemen, bijvoorbeeld door het bouwverkeer en bouwmaterieel zoals graafmachines[6].

Noten
1 Advies Commissie m.e.r. Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1, 12 oktober 2017 https://commissiemer.nl/adviezen/3221
2 Met deze 4.000 nieuw toe te voegen woningen zou het totaal op 6.500 woningen komen in de Merwedekanaalzone.
3 Voor de Omgevingsvisie deel 2 zijn negen kerndoelen geformuleerd. De kerndoelen hebben betrekking op ruimtelijke kwaliteit, duurzame mobiliteit/laag autogebruik, gezonde mix van bewoners, levendige wijk, gezond gedrag en groene omgeving, gezonde en veilige omgeving, klimaatbestendige wijk, energieneutrale wijk en kwaliteit van de leefomgeving.
4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda: bijlage 6.6. Bezonning & wind in Merwede, Arup, 6 september 2019
5 AERIUS Calculator, Scenario en Connect: 2019A – update 14 januari 2020 https://www.aerius.nl/nl/nieuws/nieuwe-versie-aerius-calculator-beschikbaar
6 Indien er in deze nieuwe berekening een toename laat zien van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, onderzoek dan welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn om de extra stikstofdepositie te voorkomen of te reduceren. Mocht er na dit onderzoek naar mitigerende maatregelen alsnog sprake zijn van toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, geef aan op welke wijze hiermee wordt omgegaan in het licht van de vastgestelde provinciale beleidsregels en/of nieuwe landelijke regelgeving.

Reactie college:

Monitoring
De gemeente heeft een 'Aanpak dynamische monitoring' opgesteld. Deze aanpak is gericht op het bewaken van de kerndoelen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Deze kerndoelen zijn de basis voor gezonde verstedelijking in de Merwedekanaalzone. En met het monitoren van de veranderingen in de omgeving hebben we een instrument in handen dat helpt om effecten van de Merwedekanaalzone op de omgeving te duiden.

Uitgangspunt bij de monitoring is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaand (gemeentelijk) instrumentarium (zoals de stadsbrede mobiliteitsmonitor en nieuwe monitor leefbaarheid) en periodiek te rapporteren via de cycli van de MPR en Voorjaarsnota. Hierbij richten we de rapportages en de monitoring op de noodzakelijke informatie: wat is echt nodig aan gegevens om de ontwikkeling in Utrecht Zuidwest/ Merwedekanaalzone goed te volgen en eventueel bij te sturen?
De informatie/data verzameling voor de monitoring in en rond de Merwedekanaalzone loopt via verschillende sporen waarvan dit de belangrijkste zijn:

1) de gemeentebrede mobiliteitsmonitor (met extra aandacht voor Utrecht Zuidwest);
2) de gebiedsorganisatie Merwede;
3) de gemeentebrede Monitor Leefbaarheid (met extra aandacht voor de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone).

Daarnaast leggen we de kerndoelen (met onderliggende indicatoren) in diverse (beleids)stukken vast zoals de omgevingsvisie deel 2, SP en Beeldkwaliteitsplan Merwede. Bij de contractstukken, zoals de SOK Merwede zijn de sturingsmogelijkheden aandachtspunt (bv bij een toekomstig mobiliteits- of WKO-bedrijf). Tijdens de verdere (voorbereiding van de) ontwerp- en uitvoeringsfase worden de afspraken/ kerndoelen over mobiliteit en andere aspecten zoals duurzaamheid en energie voor Merwede oa gecheckt en gemonitord in een Kwaliteitsteam onder leiding van een supervisor en Checkteam. Met de ontwikkelende partijen worden duidelijke afspraken gemaakt over de indicatoren die daarbij gehanteerd worden.
Ook de buurtaanpak en leefbaarheidsmonitor voor de omliggende wijken zal verder worden uitgewerkt (met oa input van de omgeving) waarbij gezocht wordt naar een koppeling met de Utrecht monitor. Het college maakt jaarlijks een rapportage over de voortgang van de ontwikkelingen. Hierin worden de resultaten van de monitoring betrokken.

Op stedelijk niveau wordt nu nagedacht over een aantal indicatoren waarop we op termijn kunnen gaan monitoren. Dit is onderdeel van de mobiliteitsstudie/aanpak Utrecht Zuidwest en de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB. De monitoringsfase is 2-ledig: Bij de 1e fase (waarvoor nu een Bestemmingsplan wordt opgesteld met circa 4000 woningen) zullen we monitoren of de doelen en ambities worden waar gemaakt en de gewenste effecten optreden zoals een succesvolle adaptie van het MaaS-concept door de nieuwe bewoners. Bijsturing zit hier bijvoorbeeld op het vlak of het MaaS-concept voldoende wordt geadopteerd en of er extra maatregelen nodig zijn.

In de 2e fase kunnen we ook concreet bekijken of en hoe we verder kunnen gaan met de laatste circa 2000 woningen in Merwede.

Reactie college op overige punten advies Cie MER:

Klimaatadaptatie
De commissie MER suggereert de ontwikkelende partijen onderzoek te doen naar de mogelijkheden van Houtskeletbouw of het gebruik van kruislaaghoutbouw. De commissie constateert ook dat er een spanning bestaat tussen de verschillende ambities waardoor waarschijnlijk in de concrete uitwerking niet alle maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Een voorbeeld is de spanning tussen klimaatvriendelijk bouwen en het beeldkwaliteitsplan. Uit de onderzoeken blijkt dat tegengaan van hittestress en benutten van daken/gevels voor zonne-energie een stevige effecten heeft op de bebouwing en openbare ruimte, wat (nog) niet voldoende zichtbaar is in het beeldkwaliteitsplan.

De gezamenlijke partijen in deelgebied 5 van de MWKZ hebben zich gecommitteerd aan een zo duurzaam mogelijk plan. De partijen onderkennen ook dat het een zoektocht is om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. De uitvoeringsstrategie voorziet daarom ook in de nodige flexibiliteit. Het plan wordt per blok ontwikkeld en dat geeft de mogelijkheid om bij iedere ontwikkeling te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van circulariteit. We starten vanuit de huidige kennis en technieken, en zorgen voor flexibiliteit om gedurende de ontwikkeling van Merwede gebruik te maken van de nieuwste inzichten en technieken. We richten ons hierbij zowel op 'de stenen' en installaties als op de ambitie om het leven van de toekomstige bewoners samen met hen en op een positieve manier vorm te geven en slim in te regelen.

Om dit waar te maken richten we het Merwede lab op dat de innovaties en trends in de samenleving op het vlak van gezond stedelijk leven, social design, energieopwekking en circulariteit en klimaatadaptatie bijhoudt en inbrengt in het planproces.

Het Merwede lab wordt een onderdeel van de gebiedsorganisatie Merwede. Het doel van het lab is de ontwikkeling van toepasbare kennis om een positieve invloed van de gebouwde omgeving op de gezondheid van mensen te bewerkstelligen. Het lab produceert direct toepasbare werkwijzen, tools en input voor de gebiedsontwikkeling van Merwede. De transitie naar een duurzame en circulaire economie en lifestyle is hier expliciet een onderdeel van.
De aanpak bestaat uit het verbinden van kennis over gezond stedelijk leven, energietransitie en circulaire economie, met bottom-up initiatieven uit Merwede en omgeving. Deze verbinding levert concreet toepasbare bevindingen op voor Merwede. Het Merwede lab levert input voor de planvorming voor de openbare ruimte en de gebouwen, doet voorstellen voor het verleggen van de meetlat voor circulariteit en energie en regelt subsidieaanvragen. De opgebouwde kennis van het Lab zal worden gedeeld met de stad.

Leefbaarheid en gezondheid
Door de hoge dichtheid wordt niet overal voldaan aan de in de omgevingsvisie opgestelde spelregels ten aanzien van bezonning. In de uitgevoerde onderzoeken wordt voorgesteld om de spelregels enigszins aan te passen. Daarmee wordt aangetoond dat het aspect bezonning een aandachtspunt is bij het (gefaseerd) ontwerpen van bouwblokken. Dit geldt ook voor het leefbaarheidsaspect windhinder. De Commissie constateert dat voldoende informatie beschikbaar is gekomen voor de besluitvorming. De Commissie beveelt wel aan, gezien de daadwerkelijke clustering van bebouwing nog niet definitief is, bij de definitieve ontwerpfase en latere faseringen (nader) onderzoek te doen naar windhinder en bezonning. De aanbeveling van de commissie om in de uitwerking van de verschillende clusters aandacht te besteden aan windhinder en bezonning, wordt ter harte genomen. In het bestemmingsplan dat voor de uitwerking van deelgebied 5 gemaakt gaat worden zullen hieromtrent regels opgenomen worden.

Ook zal in het ontwerpproces aandacht gegeven worden aan mogelijke effecten op de leefbaarheid en gezondheid in de bouwfase. Dit zal worden gedaan, met name voor gevoelige bestemmingen (zoals scholen en kinderdagverblijven).

Overige onderwerpen (stikstof)
De geactualiseerde Aerius berekening laat zien dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in de gebruiksfase niet leidt tot stikstofdepositie en dat de geringe toename van stikstofdepositie in de aanlegfase waarschijnlijk intern gesaldeerd kan worden met nu nog aanwezige stikstof emitterende functies zoals bijvoorbeeld de busstalling.
Voor de zekerheid is er is namens de gezamenlijke grondeigenaren van Merwedekanaalzone deelgebied 5 een aanvraag gedaan bij de provincie Utrecht voor een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming (WNB) in verband met de stikstofdepositie van de ontwikkeling.
De provincie heeft deze WNB-vergunning verleend voor de aanlegfase. Hiermee wordt depositieruimte gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling.

4. Samenvatting wijzigingen en vervolgproces per deelgebied

In dit hoofdstuk staat een samenvatting van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties, de reacties van de vooroverlegpartners of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in de omgevingsvisie deel 2, de aanvulling PlanMER en het (Voorlopig Ontwerp) stedenbouwkundige plan Merwede.

4.1 Wijzigingen in de Omgevingsvisie deel 2

4.1.1 Naar aanleiding van de inspraakreacties en de vooroverlegpartners en Cie m.e.r.

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de vooroverlegpartners. De belangrijkste wijzigingen:

Pagina	Was	Wordt
18, 19, 20	Paragraaf 1.6: Uitleg participatie.	Tekst geactualiseerd naar aanleiding van de inspraakreacties.
30, 34, 35, 50, 51, 70, 72, 73, 75, 95, 98, 99, 102, 106, 118, 121, 169	Afbeeldingen met daarin de groenstructuur: Alleen Merwedeplantsoen ingetekend als groengebied.	Groene kwaliteit in de omliggende wijken beter benoemd: Naast het Merwedeplantsoen ook Heycopplantsoen, Hamersplantsoen en de Liesbosch opgenomen als groengebied.
30, 34, 35, 70, 72, 73, 75, 95, 98, 99, 102, 106, 118, 121, 122, 169	Afbeeldingen met daarop het routenetwerk: Route vanaf deelgebied 4 over het Merwedekanaal naar de Voorsterbeeklaan - Veilingstraat - Jeremias de Deckerstraat.	Ter verduidelijking is de route om het Heycopplantsoen gelegd. Vervolgroute meerdere opties opgenomen.
30, 70, 72, 73, 75, 95, 98, 99, 102, 106, 118, 120, 169	Afbeeldingen met routenetwerk: Route vanaf deelgebied 5 over het Merwedekanaal naar de Zijldiepstraat - Hunzestraat - Berkelstraat - Reitdiepstraat en vervolgens over de Vaartsche Rijn naar de Burgemeester Smitsstraat.	Route in overeenstemming gebracht met verdeling fietsers zoals is weergegeven in “Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” en Studie Zuidwest. Brug valt niet in de scope van dit project. Is bovendien nog niet met de omliggende bewoners besproken. Aanpassing: Route vanaf deelgebied 5 over het Merwedekanaal naar de Zijldiepstraat - Rijnlaan - Rietstaat en vervolgens tot de Jutfaseweg.

Pagina	Was	Wordt
30, 34, 35, 70, 72, 73, 75, 95, 98, 99, 102, 106, 118, 121, 122, 169	Afbeeldingen met routenetwerk: Route vanaf deelgebied 6 over het Merwedekanaal naar Jutfasepunt en vervolgens over de Vaartsche Rijn naar Heycopplantsoen - Karperstraat.	Route vanaf deelgebied 6 over het Merwedekanaal naar Jutfasepunt. Wanneer deelgebied 6 herontwikkeld wordt, kan samen met omwonenden gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven.
34, 121, 122	Afbeeldingen met buurtaanpak	Ook deel Dichterswijk is nu opgenomen.
41	3e alinea: Langs vrijwel de gehele lengte van de oostoever van het Merwedekanaal ligt het Merwedeplantsoen. Het plantsoen heeft op dit moment vooral een belangrijke groenfunctie voor de Rivieren- en Dichterswijk. Met de realisatie van het Merwedepark langs de westoever van het kanaal en het Merwedeplantsoen op de oostoever, ontstaat een groene ruimte die belangrijk is voor de stad, de Rivieren- en Dichterswijk én de Merwedekanaalzone. Merwedepark, Merwedekanaal en het Merwedeplantsoen vormen over een lengte van circa 2,5 km straks de groenblauwe en recreatieve “ruggengraat” van dit gebied.	Heycopplantsoen en Hamersplantsoen explicieter opgenomen in tekst en beeld. Tekst wordt: Langs de oostoever van het Merwedekanaal ligt het Merwedeplantsoen, het Heycopplantsoen en het Hamersplantsoen. De plantsoenen hebben op dit moment een belangrijke groenfunctie voor de Rivieren- en Dichterswijk en Hoograven. De plantsoenen hebben een belangrijke functie voor de leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk. De plantsoenen worden nu gebruikt voor allerlei vormen van recreatie: wandelaars, spelende kinderen, picknickers, roeiers, sporters, werknemers van omliggende bedrijven en mensen die hun hond uitlaten. Met de realisatie van het Merwedepark langs de westoever van het kanaal en het Merwedeplantsoen op de oostoever, ontstaat een groene ruimte die belangrijk is voor de stad, de Rivieren- en Dichterswijk, Hoograven én de Merwedekanaalzone. Merwedepark, Merwedekanaal en de plantsoenen vormen over een lengte van circa 2,5 km straks de groenblauwe en recreatieve “ruggengraat” van dit gebied.
42	1e alinea: Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van watergebruik. Bestaand zijn onder andere roeien, vissen, woonboten en de historische schepen in de Veilinghaven en het gebruik van het kanaal door de zeeverkenners.	Kwaliteit van het water voor transport toegevoegd. Tekst wordt: Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van watergebruik. Bestaand zijn onder andere transport, roeien, vissen, woonboten en de historische schepen in de Veilinghaven en het gebruik van het kanaal door de zeeverkenners. Nieuwe zijn zwemmen, stand up paddling (suppen), sloepen en de (toenemende) pleziervaart.
43	n.v.t.	Aanvulling maatgeving vanuit roeiers, scoutinggroepen en beroep- en recreatievaart (in overeenstemming met “Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone”. Toegevoegde tekst: De scoutinggroepen wensen een doorvaarthoogte van 1.85 meter voor optimaal gebruik voor de bruggen bij deelgebied 6. Het Merwedekanaal fungeert ook als vaarroute voor grotere varende schepen, o.a. uit de Veilinghaven. De Vaartsche Rijn dient als doorgaande noord-zuidrecreatievaartroute (via de binnenstad). Met nieuwe bruggen over het Merwedekanaal krijgt scheepvaart te maken met extra onderbrekingen. Randvoorwaarden zijn in dat geval: nieuwe bruggen die beweegbaar zijn (op afroep bedienbaar), een breedte kennen van minimaal 13 meter, onderlinge afstemming van bedieningstijden en openingsmomenten (‘blauwe golf’). Daarnaast vergt elke brug remmingswerken en wachtruimte.

Pagina	Was	Wordt
70	2e alinea: Nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over het Merwedekanaal zijn een belangrijke schakel in dit netwerk.	Optie wandelbrug toegevoegd. Tekst wordt: Nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over het Merwedekanaal zijn een belangrijke schakel in dit netwerk. Wanneer deelgebied 6 herontwikkeld wordt, kan samen met omwonenden gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven.
74	4e alinea: In deelgebied 4 draagt een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat bij aan de gewenste spreiding van het fietsverkeer, versterkt deze maaswijdte van het stedelijk fietsnetwerk en versterkt het recreatieve netwerk voor voetgangers. Ook zorgt deze brug voor minder fietsverkeer in de omgeving van de Van Zijstweg. De nieuwe brug is onderdeel van een hoofdfietsroute die is opgenomen in het door de Raad vastgestelde Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ en vormt een belangrijke schakel in deze veilige en autoluwe route. Deze route kan op termijn mogelijk richting binnenstad worden doorgezet met een passage van het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat, zoals nu wordt onderzocht.	Tekst aangescherpt o.b.v. nieuwe inzichten: In deelgebied 4 draagt een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat bij aan de gewenste spreiding van het fietsverkeer, versterkt deze de maaswijdte van het stedelijk fietsnetwerk en versterkt het recreatieve netwerk voor voetgangers. De nieuwe brug naar de Heycopstraat helpt om de druk op de Nelson Mandelabrug en het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan te verminderen. Een beperkt deel van de fietsers zal deze route omzeilen door gebruik te maken van de brug naar de Heycopstraat. Hoewel dit een beperkt deel is, is het op deze drukke plek in de stad, dicht bij het centrum en Utrecht Centraal, belangrijk om fietsers te spreiden. Met nieuwe routes voegen we kwaliteit aan het fietsnetwerk toe. De brug ligt ook op een plek in het netwerk waarmee er logische vervolgroutes te kiezen zijn van het westen van de stad van en naar Rivierenwijk en het oosten van de stad. De brug naar de Heycopstraat vormt een wijk-wijkverbinding. Met de brug zijn de voorzieningen in Dichterswijk vanuit deelgebied 4 makkelijker bereikbaar en vice versa. De brug biedt fietsers en voetgangers een rustigere alternatieve route. Het aanbieden van alternatieve routes is ook belangrijk om doelgroepen die drukke routes willen vermijden, zoals ouderen en kinderen, beter te faciliteren. De route zal dan ook zo worden ingepast dat er niet hard gefietst kan worden en brommers en scooters worden ontmoedigd deze route te nemen.
74	5e alinea: In deelgebied 5 zijn de twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers op te vangen. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, en voorkomt dat het fietsverkeer zich te sterk op één plek focust. Met slechts één fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat wordt de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog en worden de bestaande routes te weinig ontlast om de verwachte groei te verwerken. Toevoeging van slechts één nieuwe brug kan in de toekomst leiden tot extra overbelasting van de nieuwe brug door verdere verdichting in de omliggende buurten op Kanaleneiland. Ook blijft bij een nieuwe brug de omrijdafstand groot, omdat de maaswijdte (veel) groter blijft dan de landelijke CROW-richtlijn van 300 - 500 meter. De fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat is onderdeel van een hoofdfietsroute zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Twee nieuwe bruggen in deelgebied 5 zorgen voor een optimale spreiding van fietsers en daarnaast voor een goede maaswijdte in het stedelijke hoofdfietsnetwerk.	Tekst aangescherpt o.b.v. nieuw inzichten: In deelgebied 5 zijn de twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers op te vangen. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, en voorkomt dat het fietsverkeer zich te sterk op één plek focust. Met slechts één fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat wordt de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog en komt de leefkwaliteit in de woonstraten in het geding. Daarnaast is het vanuit gedragsbeïnvloeding wenselijk om vroegtijdig beide bruggen te realiseren. Vanuit het concept van de planontwikkeling Merwedekanaalzone is een belangrijke rol voor fietsers randvoorwaardelijk. In de fasering van deelgebied 5 wordt ingezet op een tweepolige ruimtelijke ontwikkeling. In het mobiliteitsconcept vraagt dit ook twee HOV-haltes, twee mobiliteitshubs, twee oost-westfietsroutes en twee wandel- en fietsbruggen. Tot slot biedt het bouwtechnische voordelen om twee bruggen tegelijkertijd te bouwen (bouwhinder voor gebruikers kanaal, kosten).

Pagina	Was	Wordt
74	6e alinea: In deelgebied 6 dragen met name de (dubbele) fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt en de Karperstraat en een brug bij de Overijssellaan bij aan het stedelijke fietsnetwerk. De dubbelbrug ter hoogte van de Karperstraat is nodig om de drukte op de Socratesbrug en Socrateslaan te verminderen. Deze verbinding sluit ook aan bij de ideeën voor het opwaarderen van station Lunetten (mogelijk in combinatie met de Koningsweg), die nu worden onderzocht.	Tekst aangescherpt o.b.v. nieuw inzichten: In deelgebied 6 draagt het fietsvriendelijk maken van de Jutfaseweg in combinatie met het westelijk deel van de brug naar de Jutfasepunt op stedelijk niveau sterk bij aan het temperen van de drukte op de noord-zuid-fietsverbinding Kanaalweg en rondom de Socratesbrug. Deze verbinding vormt dan ook een aantrekkelijk alternatief voor fietsers naar de binnenstad en Station Vaartsche Rijn (ontlasten Utrecht Centraal). Het oostelijk deel van een brug ter hoogte van de Jutfasepunt (van Karperstraat naar Jutfasepunt) heeft vooral toegevoegde waarde vanuit wijk-wijkverkeer en het realiseren van een passende maaswijdte voor het fietsnetwerk. Dit deel van de brug heeft beperkte meerwaarde voor het stedelijk fietsnetwerk. Spreiding van fietsers is op deze plek in de stad minder aan de orde dan dicht bij het centrum en Utrecht Centraal. Daarnaast blijkt dat er met een wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan al wordt voldaan aan het bieden van een rustiger alternatief. Ook is de vervolgroute door Oud Hoograven geen veelgebruikte logische route voor fietsers. Met de brug naar de Overijssellaan is er al een wijk-wijkverbinding. Daarom is hier gekozen voor de mogelijkheid van een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. Wanneer deelgebied 6 herontwikkeld wordt, kan samen met omwonenden gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven.
75	Laatste alinea: Dubbelbrug Karperstraat en brug Overijssellaan: Vooral de ‘dubbelbrug’ ontlast de Socratesbrug en vermindert de groei op bestaande brug. Uitwerking wordt meegenomen bij de verdere herontwikkeling van deelgebied 6.	Tekst aangescherpt o.b.v. nieuw inzichten: Bruggen Jutfasepunt en Overijssellaan: Westelijk deel van brug naar Jutfasepunt draagt op stedelijk niveau bij in combinatie met het fietsvriendelijk inrichten van de Jutfaseweg. Uitwerking brug Overijssellaan worden meegenomen bij verdere herontwikkeling deelgebied 6.

4.1.2 Ambtshalve wijzigingen

In de omgevingsvisie deel 2 ‘De Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ zijn ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvisie deel 2 ‘De Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen hebben tot doel om de omgevingsvisie te verduidelijken, aan te scherpen, te actualiseren (o.b.v. nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

Daarnaast zijn er een beperkt aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in de aanvulling PlanMER:

- In de rapportage zijn twee voetnoten opgenomen met verwijzingen naar de inspraakreacties van respectievelijk RWS en provincie;
- Een nieuwe Aeriusberekening behorende bij het abstractieniveau van Omgevingsvisie en (aanvulling) planMER is opgenomen in de aanvulling planMER. Zie paragraaf 3.4 derde alinea en vierde alinea;
- Er is een passage rond de WKO toegevoegd. Zie paragraaf 6.3.3 laatste alinea;
- Bijlage 2 is toegevoegd met de wijze van berekening plus Aerius uitdraai.

De ambtshalve wijzigingen van de omgevingsvisie deel 2 zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
2. Visie		
26/44	Laatste alinea: Bij voorkeur zijn deze routes autovrij. Anders is de auto hier te gast.	Zin is realistischer gemaakt. Tekst wordt: Bij voorkeur zijn deze routes autoluw en/of is de auto hier te gast.
3. Ruimtelijke kwaliteit		
40	Wensprofiel: voet- en fietspad naast elkaar.	Actualisatie op basis van nieuwste inzichten: voet- en fietspad gescheiden.
4. Mobiliteit		
59	2e alinea: Lopen, fietsen en gebruik van het OV krijgen voorrang op de auto.	In overeenstemming gebracht met Studie Zuidwest. Tekst wordt: Inzet is dat het auto-gebruik en -bezit niet groeit.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
59	n.v.t.	Extra zinnen na 2e alinea toegevoegd over mobiliteitsknelpunten: In Zuidwest vindt deze mobiliteitstransitie plaats in een omgeving waar meerdere mobiliteitsknelpunten spelen. Bijvoorbeeld op de zuidelijke Europalaan, de bereikbaarheid van de binnenstad, het Utrecht Science Park en op de snelweg door de verbouwing van de ring en de overbelaste A12.
59	5e alinea: Voor de eerste 4.000 woningen die op korte termijn worden gebouwd zijn benodigde mobiliteitsmaatregelen in beeld gebracht. Die staan verderop in dit hoofdstuk toegelicht. Om de resterende woningen in Merwedekanaalzone en de andere woningbouwprojecten mogelijk te maken studeren we op mobiliteitsoplossingen op het niveau van Zuidwest.	Aanscherping van de tekst omdat mobiliteitsmaatregelen gelden voor alle woningen, niet alleen voor de eerste 4.000 woningen. Tekst wordt: Om 10.000 woningen in de MWKZ mogelijk te maken zijn maatregelen binnen het plangebied niet voldoende. Voor het groeiend aantal verplaatsingen van de MWKZ en andere projecten in Zuidwest zijn er maatregelen nodig in het hele gebied. De update van het mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen zal ingaan op de maatregelen voor de langere termijn. Voor Zuidwest hebben we ingezoomd op verkeersmaatregelen die in dit gebied nodig zijn voor de gebiedsontwikkelingen tot 2030, waaronder de Merwedekanaalzone (zie Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest). Deze maatregelen gaan over voetganger, fiets, auto, OV en parkeren op afstand.
70/72/73/ 75/93/96/ 97/100/104/ 116/119	Afbeeldingen met daarin het routenetwerk.	Toevoeging route langs Veilinghaven, zodat deze in overeenstemming is met de routevorming doorgaande fietsers zoals is weergegeven in “Actualisatie cijfers en reactie op inspraak bruggenstudie” (p. 3).
65/66	3e alinea: In het plangebied geldt voor de nieuwe ontwikkelingen een parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaats per woning.	Tekst geactualiseerd: In het plangebied geldt voor de nieuwe ontwikkelingen een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaats per woning.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
68	Grijs kader: Nieuwe Parkeervisie In de Nota Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht zijn enkele locaties benoemd waar het college gemotiveerd kan afwijken van de geldende parkeernormen. De Merwedekanaalzone is een van deze zogenoemde maatwerkgebieden. Het addendum op deze nota, in maart 2019 door de gemeenteraad vastgesteld, biedt het college de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen in gebieden rondom een maatwerkgebied te beperken of betaald parkeren in te voeren, indien dit nodig is om uitwijkbewegingen te voorkomen. Dit voorstel aan de raad moet door het college worden gemotiveerd, maar kan gedaan worden zonder draagvlakmeting vooraf. Het addendum stelt de voorwaarde dat bewoners moeten worden geïnformeerd over de mogelijke mobiliteitsoplossingen en kunnen meebeslissen over de verdere uitvoering van dit besluit. Het addendum wordt overgenomen in de module Parkeernormen die onderdeel is van de nieuwe Parkeervisie. De nieuwe Parkeervisie moet nog door de gemeenteraad worden vastgesteld.	Tekst geactualiseerd: Maatwerk parkeernormen en Nieuwe Parkeervisie De Merwedekanaalzone is in de nota Stallen en Parkeren, 2013 opgenomen als een zogenoemd maatwerkgebied. Dat betekent dat dit gebied gemotiveerd kan worden afgeweken van de standaard parkeernormen. De (toekomstige)capaciteit van het omliggende wegennet is rand voorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van de Merwedekanaalzone. Om dit te realiseren wordt gekozen om het aantal parkeerplaatsen in de Merwede-kanaalzone te beperken in combinatie met regulerende en flankerende maatregelen. Zoals het aanbieden van een mobiliteitsconcept aan de bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone. Daarnaast wordt in de Merwedekanaalzone betaald parkeren ingevoerd als onderdeel van de ontwikkeling en legt het college de gemeen-teraad tevens een voorstel voor waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt zonder draagvlakmeting in de gebieden omliggend rondom de Merwedekanaalzone. Dit is nood-zakelijk om uitwijkbewegingen van autoverkeer naar de omliggende buurten te voor-komen en daarmee (parkeer)overlast en een te hoge verkeersdruk te voorkomen. Deze werkwijze en mogelijkheden worden ook opgenomen in de nieuwe Parkeervisie die naar verwachting in de loop van 2021 wordt vastgesteld.
71	1e alinea: […] neemt het aantal fietsers (per etmaal) op de Kanaalweg toe van circa 4.000-5.000 nu, tot circa 10.000-20.000 in 2030.	In overeenstemming gebracht met Studie Zuidwest. Tekst wordt: neemt het aantal fietsers (per etmaal) op de Kanaalweg toe van circa 4.000-5.000 nu, tot circa 18.000-19.000 in 2030.
71	1e alinea: Om deze reden willen we de fietsroute langs de Europalaan verbeteren, zodat we een alternatief bieden voor de route langs het kanaal.	Aanscherping o.b.v. nieuwe inzichten. Tekst wordt: Om deze reden willen we de fiets-routes langs de Europalaan en Jutfaseweg verbeteren, zodat we alternatieven bieden voor de route langs het kanaal.
71	Opsomming: Fietsen past in een woonstraat, deze kunnen met relatief simpele aanpassingen ingericht worden als fietsvriendelijke straat.	Deze zin is niet in lijn met rijtje voordelen zoals daarboven en daarom vervallen. De vervallen zin gaat over inpasbaarheid en niet over voordelen van een verbeterd netwerk voor fietsers.
75	Afbeelding ‘bestaande bruggen en nieuwe bruggen’: Verbeteren bestaande brug bij ‘t Goylaan en oranjebrug (meest rechtse donkerblauwe symbolen)	Symbolen bij Oranjebrug en brug bij ‘t Goylaan vervallen, omdat dit geen onderdeel is van project Merwedekanaalzone. Schept onjuiste verwachtingen.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
76	Opsomming: De volgende maatregelen worden overwogen: • Kruising Vondellaan/Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan: Hier is soms nu al sprake van lange wachttijden voor de verkeerslichten en ruimtegebrek voor fietsers. Herinrichting tot een verkeersluw plein (met meer menging van verkeer) biedt mogelijk uitkomst. • Croeselaan: De toenemende drukte vraagt hier om verbreding van de huidige fietspaden of een andere inrichting van de straat. • Jutfaseweg: Deze weg krijgt als noord-zuid fietsroute tussen binnenstad, stations en Rivierenwijk/Hoograven meer fietsers te verwerken. De huidige fietskwaliteit is hier beperkt. Een transformatie tot fietsstraat (met de auto 'te gast') is hier gepland, liefst in samenhang met de versterking van de groenstructuur langs de Vaartsche Rijn (Actualisatie Groenstructuur 2030). • Kruispunt Jutfaseweg/Vondellaan: De capaciteit voor fietsers is hier nu al beperkt, met lange wachttijden voor fietsers bij de verkeerslichten. De toenemende drukte op de Jutfaseweg vraagt ook hier om verbetering en het weren van sluipverkeer. • Rijnlaan: De huidige inrichting is op veel punten niet verkeersveilig en moedigt te hard rijden aan. Het aantal fietsers zal ook hier naar verwachting toenemen. De capaciteit van de huidige fietsinfrastructuur is daarop niet berekend. Een aanpassing van het profiel en transformatie naar een 30km/u-inrichting, conform het mobiliteitsplan SRSRSB, wordt overwogen.	Aanscherping o.b.v. nieuwe inzichten. Tekst wordt: De volgende maatregelen worden overwogen/zijn in planvorming: • Kruising Vondellaan/Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan: Hier is soms nu al sprake van lange wachttijden voor de verkeerslichten en ruimtegebrek voor fietsers. Herinrichting tot een verkeersluwer plein, bijvoorbeeld door de verkeersruimte te verminderen en het verkeer meer te mengen kan uitkomst bieden. • Croeselaan: De toenemende drukte vraagt hier mogelijk in de nabije toekomst om verbreding van de huidige fietspaden of een andere inrichting van de straat, zoals een fietsstraat. • Jutfaseweg: Deze weg krijgt als noord-zuid fietsroute tussen binnenstad, station Vaartsche Rijn, Rivierenwijk en Hoograven meer fietsers te verwerken. Ook is de weg onderdeel van de snelfietsroute naar Nieuwegein en IJsselstein. De huidige fietskwaliteit is hier beperkt. Een transformatie tot fietsstraat (met de auto 'te gast') is hier gepland, liefst in samenhang met de versterking van de groenstructuur langs de Vaartsche Rijn (Actualisatie Groenstructuur 2030). • Kruispunt Jutfaseweg/Vondellaan: De capaciteit voor fietsers is hier nu al beperkt, met lange wachttijden voor fietsers bij de verkeerslichten. De toenemende drukte op de Jutfaseweg vraagt ook hier om verbetering en het weren van sluipverkeer. Het kruispunt wordt meegenomen bij toekomstige verbeteringen op het traject Vondellaan-Baden Powellweg. • Rijnlaan: De huidige inrichting is op veel punten niet verkeersveilig en moedigt te hard rijden aan. Het aantal fietsers zal ook hier naar verwachting toenemen. De capaciteit van de huidige fietsinfrastructuur is daarop niet berekend. Een aanpassing van het profiel en transformatie naar een 30km/u-inrichting.
77	1e alinea: De toename van reizigers kan met grotere bussen, langere sneltrams (vanaf 2020) en hogere frequenties worden opgevangen.	Aanscherping o.b.v. nieuwe inzichten. Tekst wordt: De toename van reizigers kan de aankomende jaren met grotere bussen, langere sneltrams (vanaf 2020) en hogere frequenties worden opgevangen. Bij extra woningbouw (bovenop de bestaande plannen) en het doorzetten van de mobiliteitstransitie wordt een fors versnelde tram vanaf Nieuwegein via de MWKZ richting Utrecht CS de betere optie.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
77	Afbeelding ‘kwaliteitsslag openbaar vervoer’: Mogelijke versnelling SUNIJ-lijn via Overste Den Oudenlaan en via Van Zijstweg.	Afbeelding geactualiseerd: Mogelijke versnelling SUNIJ-lijn alleen via de Van Zijstweg.
78	Grijs kader, 1e alinea: Het Rijk, de provincie en gemeente Utrecht werken met partners aan duurzame mobiliteit voor de regio Utrecht. Die samenwerking vindt plaats onder de noemer UNed. Dit programma werkt aan maatregelen voor de periode tot 2025, 2030 en 2040. De maatregelen gaan over bijvoorbeeld fiets en openbaar vervoer. Alle maatregelen worden getoetst op de mate waarin ze Utrecht Centraal ontlasten, de nieuwe woonwerkgebieden ontsluiten en Utrecht Science Park beter bereikbaar maken.	Tekst geactualiseerd: Samen met de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse zaken en Economische zaken en klimaat, Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en omliggende gemeente ontwikkelen we onder de noemer U Ned maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. We onderzoeken daar hoe Utrecht zich tot 2040 het best kan ontwikkelen. MIRT verkenning “OV en Wonen in Utrecht” In het najaar van 2019 is met het Rijk en de Provincie afgesproken hiervoor via het programma U Ned een MIRT verkenning “OV en wonen in Utrecht” te starten. Daarin worden ov-maatregelen verkend tussen Utrecht Centraal, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein die de bereikbaarheid van de regio verbeteren en gebiedsontwikkeling mogelijk maken. Hierin zal onder andere onderzocht worden welke varianten er zijn voor het openbaar vervoer via de Europalaan. Het doel van de MIRT verkenning is om voor 2030 het eerste deel van een ov-ring te realiseren en woningbouw mogelijk te maken. Deze verkenning richt zich op de periode tot ongeveer 2030.
78	5e alinea: Voor de periode na 2025 studeert de gemeente op herstructureren van de SUNIJ-lijn. Dit is nodig om de groei van reizigers in Zuidwest maar ook Nieuwegein te accommoderen. Dit onderzoek vindt plaats in UNed verband (zie grijs kader). Er wordt daarin breder en verder gekeken dan alleen bus- en tramoplossingen. Dit kan ook kansen bieden voor verbetering van het zuidelijk deel van de Europalaan en voor de A12-aansluiting Westraven (kwaliteit openbare ruimte, meer ruimte voor voetgangers, fietsers, OV).	Tekst geactualiseerd: De doorontwikkeling naar andere modaliteiten wordt nog onderzocht. Voor de periode na 2025 studeerde de gemeente op herstructureren van de verbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone. Dit is nodig om de groei van reizigers in Zuidwest maar ook Nieuwegein te accommoderen. Hiervoor vindt een MIRT verkenning “OV en Wonen in Utrecht” plaats die onderdeel uitmaakt van het UNed programma van Rijk en regio (zie grijs kader).
80	Laatste alinea: In de lopende Actualisatie van het Mobiliteitsplan worden verschillende ingrepen in het netwerk, onder andere in Zuidwest en rekening houdend met het mogelijk effect van de ontwikkeling van de verschillende deelgebied van de Merwedekanaalzone, doorgerekend op het verkeerskundig effect. De uitkomsten van deze berekeningen worden voorjaar 2020 verwacht.	Tekst geactualiseerd: De aanvullende maatregelen om het autoverkeer in goede banen te leiden (die zijn verkend in het kader van de Merwedekanaalzone), zijn in samenhang bekeken met de actualisatie van het Mobiliteitsplan en de mobiliteitsstudie Zuidwest.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
83/65	Kader ‘autoparkeren’: Voor nieuwe voorzieningen en kantoren worden geen eigen parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd.	Tekst geactualiseerd: Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeren op afstand.
5. Programma		
103	4e alinea: Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes en huren is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen). De metrages variëren van 20 m2 voor ZZP’ers en start-ups tot enkele (geschakelde) bedrijfsruimtes van 500-1000 m2. De kleinschalige bedrijfsfuncties zijn gevestigd in flexibele ruimtes in een bedrijvenverzamelgebouw, in geschakelde units of in de plint. De grote bedrijfs- en kantoorfuncties zitten in grotere gebouwen met name langs de Europalaan.	Tekst geactualiseerd: Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes en huren is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. We streven naar een goede mix van wonen en werken door de focus te leggen op kleine(re) werkruimtes en daar waar mogelijk deze te verspreiden over de wijk. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen). De bedrijfsruimtes variëren van ruimtes vanaf 20 m2 voor ZZP-ers en start ups in plinten en bedrijfsverzamelgebouwen tot grotere solitaire of geschakelde bedrijfsunits verspreid over de wijk. Mede vanwege de verkeersaantrekkende werking en de mix met wonen ligt het accent op kleine tot middelgrote werkruimtes (<2500 m2). Dit kan solitair, in bedrijfsverzamelgebouwen of in andere multifunctionele panden waar werken is gecombineerd met wonen, maatschappelijke functies etc. De kleinschalige bedrijfsfuncties zijn gevestigd in flexibele ruimtes in een bedrijfsverzamelgebouw, in geschakelde units of in de plint. De grote bedrijfs- en kantoorfuncties zitten in grotere gebouwen met name langs de Europalaan. Onder voorwaarden (stedenbouwkundig, geen grote verkeersaantrekkende werking, te combineren met naastgelegen functie en passend bij de sfeer van de Merwedekanaalzone) zijn hier grotere werkruimtes (>2500 m2) mogelijk.
103	Grijs kader: Bij volledige transformatie van de drie deelgebieden berekenen we op basis van het huidige programma in de periode 2020-2040 voor dit gebied circa 9.200 fte. Daarmee blijft het aantal arbeidsplaatsen in de Merwedekanaalzone vrijwel stabiel. De transformatie van dit gebied draagt echter niet bij aan de gewenste groei van het aantal arbeidsplaatsen tot 2040. Uitgangspunt voor de Merwedekanaalzone is om minimaal het aantal arbeidsplaatsen stabiel te houden.	Tekst geactualiseerd: Bij volledige transformatie van de drie deelgebieden berekenen we op basis van het huidige programma in de periode 2020-2040 voor dit gebied dat de werkgelegenheid minimaal gelijk blijft. Uitgaande van de cijfers voor het niet-wonen programma (zie p. 107) zou de werkgelegenheid ten opzichte van 2018 zelfs kunnen toenemen. Daarmee blijft het aantal arbeidsplaatsen in de Merwedekanaalzone minimaal gelijk maar streven we naar extra werkgelegenheid passend bij de werkgelegenheidsopgave voor de stad van 70.000 extra arbeidsplaatsen tot 2040.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
104	2e alinea en tabel cultuur en werken: • Aanvullend realiseren van tijdelijke of structurele huisvesting voor maatschappelijke en creatieve functies. Circa 4.450 - 6.500 m2 BVO. • Realiseren van een Cultuurhuis als verzamelplek voor podiumkunsten en beeldende kunst. Circa 1.500 m2 BVO. • Inpassen van kleinere bedrijfs- en kantoorunits, bij voorkeur in bedrijvenverzamelgebouw (units van 20 – 500 m2) en/of bedrijfsunits in de plinten (20-200 m2). Circa 9.750 – 13.250 m2 BVO. • Inpassen van grotere bedrijfs- en kantoorunits (500-1.500 m2) langs de Europalaan. Deze ruimte is bedoeld voor reeds in dit deelgebied gevestigde bedrijven, en voor bedrijven van elders die binnen het karakter van dit deelgebied passen en aansluiten bij gezond stedelijk leven. Circa 10.200 – 11.750 m2 BVO.	Extra zinnen toegevoegd ter verduidelijking en extra metrages deelgebied 5 aangepast, omdat dit beter aansluit bij het uitgangspunt van een gemengde en levendige wijk met voorzieningen in de directe nabijheid en de werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben. Tekst wordt: • Behoud van de huidige creatieve bedrijven (VechtclubXL, Alchemist, Stadstuin). Circa 7.000 m2 BVO. • Aanvullend realiseren van tijdelijke of structurele huisvesting voor creatieve functies en bedrijven uit de categorie A/B1 (dit zijn de bedrijven die goed te mengen zijn met wonen). Het totaal van bestaand en nieuw komt daarmee uit op 26.000 - 40.000 m² voor deelgebied 5. Dit sluit aan bij het uitgangspunt van een gemengde wijk en de werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben. • Realiseren van een Cultuurhuis als verzamelplek voor podiumkunsten en beeldende kunst maakt ook deel uit van bovengenoemd metrage circa 1.500 m2 BVO. • Inpassen van 9.000-13.000 kantoren in deelgebied 5 in een mix van kleine kantoorunits (>20 m2) in plinten of bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast kunnen verspreid over de wijk (solitaire) kantoorruimtes gerealiseerd worden waarbij de focus ligt op kleinere en middelgrote ruimtes (<2500 m2). In de zone langs de Europalaan zijn onder voorwaarden (stedenbouwkundig inpasbaar, geen verkeersaantrekkende werking, combinatie met naastgelegen functies, passend bij de Merwedekanaalzone) grotere kantoorruimtes mogelijk (>2500 m2). • De werkruimtes zijn bedoeld voor reeds in dit deelgebied gevestigde bedrijven/ kantoren, en voor bedrijven van elders die binnen het karakter van dit deelgebied passen en aansluiten bij ‘gezond stedelijk’. • Naast ruimte voor creatieve bedrijvigheid (VechtclubXl en Stadstuin) is de Merwedekanaalzone ook een interessante plek voor startups en scale ups. Dotslash (Europalaan 200-500) en ook in Smart Business Park. Dotslash zit inmiddels aan de maximale capaciteit. Deze functies bieden levendigheid, passen bij het karakter van de Merwedekanaalzone en dragen bij aan de werkgelegenheid in het gebied. Het voordeel van toevoeging van dit type bedrijvigheid aan de Merwedekanaalzone is dat deze ondernemers zeer fietsminded zijn. Uit eigen onderzoek blijkt dat 44% met de fiets reist en 47% met het openbaar vervoer. Cijfers die uitstekend passen bij de ambities van de Merwedekanaalzone. Daarbij is het realistisch te veronderstellen dat het personeel van dit type bedrijvigheid (creatieve bedrijvigheid, startups, scale ups) tot de doelgroep behoort van de Merwedekanaalzone. Vanuit economisch perspectief is het raadzaam om het reeds aanwezige cluster de mogelijkheid te geven om in dit gebied te groeien. Deze ondernemers brengen immers veel innovatie en werkgelegenheid met zich mee. Hoofdzakelijk aansluitend bij gezond stedelijk leven.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
105	Tabel ‘Programma Retail, Horeca en Commerciële dienstverlening.	Aantal vierkante meters en horeca categorieën geactualiseerd.
110	Kader en voorbeeld uitwerking kaders ‘bedrijvigheid’: • Er wordt minimaal 10.450 m² BVO aan structurele huisvesting gerealiseerd voor creatieve functies. Bestaande creatieve bedrijven worden waar mogelijk gehandhaafd. • Er wordt minimaal 30.000 m² BVO aan structurele huisvesting voor commerciële werkruimtes, niet zijnde kantoren, gerealiseerd. Reeds bestaande bedrijven worden, voor zover dit past binnen het mobiliteitsconcept, zo goed mogelijk gefaciliteerd. • Het gaat om een mix van kleine ruimtes in bedrijvenverzamelgebouwen en plinten (accent op circa 20-500 m2) en (grotere) kantoor en bedrijfsunits (500-1.500 m²) langs de Europalaan.	Waardes geactualiseerd en in overkomst gebracht met tabel op p.107: • Er wordt minimaal 20.000 m² aan bedrijfsruimte (creatieve en overige bedrijven) toegevoegd. Daarnaast zetten we in op behoud van 7.000m² bestaande creatieve bedrijvigheid (zie tabel p. 107). • Er wordt ingezet op minimaal behoud, en daar waar mogelijk opplussen, van het huidig metrage aan kantoorruimtes. Daar waar dit ruimtelijk niet kan worden ingepast mogen metrages kantoor worden verplaatst tussen de deelgebieden (inclusief Westraven en de woonboulevard). Dit schuiven met kantoormetrages betreft de 21.000 m² aan huidige kantoormeters in deelgebied 4 en de 40.600 m² aan kantoormeters in deelgebied 5. Het metrage dat niet terugkeert in het deelgebied mag naar één van de andere deelgebieden (inclusief deelgebied 7 en woonboulevard) worden verplaatst. • Het gaat om een mix van kleine ruimtes in bedrijvenverzamelgebouwen en plinten en grotere kantoor en bedrijfsunits langs de Europalaan.
6. Leefomgeving		
130	x	Alinea toegevoegd n.a.v. aanvullende berekening: Er is een Aeriusberekening gedaan waarin het effect op Natura 2000 gebieden is berekend (de beoordeling is opgenomen in de Aanvulling PlanMER). Hieruit blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Daarmee is voor de Omgevingsvisie aangetoond dat er geen sprake is van enig significant negatief effect (stikstofdepositie) op een Natura 2000-gebied.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
135	3e alinea: De beoogde functiemenging in de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fietsnetwerk betekent dat in sommige delen van de Merwede-kanaalzone kan worden gesproken van een gemengd gebied. We creëren hiermee de beleidsruimte voor de realisatie van een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving met enige geluidbelasting. We accepteren dat er in dit gebied straks gevels zijn met een overdag wat hogere geluidbelasting. Ter compensatie hebben de woningen dan ook een geluidsluwe zijde waar je een karakter van een rustige woonwijk vindt. Dit geldt niet alleen voor de hinder door wegverkeer, maar ook voor de hinder door bedrijfs-matig geluid. Een manier om dit te bereiken is het bouwen van (min of meer) gesloten bouwblokken, waarmee de woningen aan de binnenzijde een geluidsluwe zijde hebben. Gebouwen met enkelzijdig georiënteerde woningen worden bij voorkeur in de rustige gebieden gebouwd. Voor de geluidbelasting door bedrijven in of nabij een gemengd gebied wordt als richt-waarde meestal 50 dB(A) gehanteerd. Voor een rustige woongebied is dit 45 dB(A). Bedrijven in een gemengde zone moeten de gevel van de woningen in een nabij gelegen woongebied echter met niet meer dan 45 dB(A) belasten. Een maatregelonderzoek zal soms noodzakelijk zijn om uit te wijzen of dit haalbaar is. We staan bedrijven toe in de categorie A-B en C.	Tekst geactualiseerd. Tekst wordt: De beoogde functiemenging in Merwede en met name de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fiets-netwerk betekent dat in sommige delen van de Merwedekanaalzone kan worden gesproken van een drukke gemengde woonwijk. We creëren hiermee de beleidsruimte voor de realisatie van een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving met hier en daar enige milieubelasting. Voor het woongebied Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gebied zal grotendeels autovrij worden wat leidt tot een akoestisch rustig karakter. Het geluid van bedrijven (bijvoorbeeld een koelinstallatie of luchtbehandeling) kan dan extra opvallen. We staan bedrijven toe in de categorie A-B en C die qua milieubelasting goed inpasbaar zijn in een woon-omgeving. Voor wat betreft de geluidbelasting gaan we daarom uit van de ambitie van een geluidniveau dat hoort bij een rustige woonwijk. Wel accepteren we dat er in dit gebied straks gevels zijn met incidenteel een overdag wat hogere geluidbelasting vanwege bedrijfsmatig geluid. Daarom stellen we een grenswaarde vast van 45 dB(A) etmaalwaarde (dat is 45 dB(A) overdag, 40 dB(A) 's avonds en 35 dB(A) in de nachtperiode) zoals ook als richtwaarde is aangegeven in de Geluidnota Utrecht en na de invoering van de Omgevingswet gebiedsgericht voor Utrecht wordt toegepast. In Merwede wordt wel enige geluid-belasting geaccepteerd indien de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde om technische of financiële redenen niet kan worden gehaald. In ieder geval dient het geluid ter plaatse van slaapkamers in de nachtperiode wel aan de grenswaarde van 35 dB(A) te voldoen om slaapverstoring te voorkomen.
137	2e alinea: We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek met maatwerk toe door afhankelijk van de plek (rustig of druk) geluid te beoordelen op basis van een rustige woonwijk resp. een gemengd gebied.	Tekst geactualiseerd. Tekst wordt: We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek van functiemenging toe waardoor er alleen nieuwe bedrijfsmatige functies toelaatbaar zijn die goed zijn in te passen in een woonwijk.
139	Kader 'bedrijven en milieuzonering': In het plangebied wordt voor het toelaten van stedelijke functies met milieubelasting onderscheid gemaakt naar rustige en levendige gebiedsdelen met passende geluidwaarden tussen 07.00-19.00 uur van respectievelijk 45 dB(A) (rustig) en 50 dB(A) (levendig).	Tekst geactualiseerd: Bij het verlenen van de omgevingsvergunning moet zijn aan-getoond dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voor-zieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50 dB(A) is toegestaan als een grenswaarde van 45 dB(A) om technische en/of financiële redenen aantoonbaar niet haalbaar is. De grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) blijft in alle gevallen maximaal 35 dB(A).

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
7. Duurzaamheid		
144	3e alinea: In de Merwedekanaalzone streven we naar energieneutrale, of nul-op-de-meter (NOM) woningen.	Een energieneutrale woning wekt de gebouwgebonden energie zelf op. Daar hoort een EPC bij van 0, wat energieneutraal betekent. Een Nul-op-de-meter woning wekt zowel de gebouwgebonden energie als de gebruikersgebonden energie zelf op. Tekst is daarom aangepast naar: In de Merwedekanaalzone streven we naar nul-op-de-meter (NOM) woningen.
151	5e alinea: Vanuit de Merwedekanaalzone maken we twee nieuwe watergangen naar Park Transwijk. Deze hebben naast een waterhuishoudkundige ook een ecologische en recreatieve betekenis. Ze dragen bij aan het groenblauwe netwerk van de wijk Zuidwest. Ze zorgen er voor dat de bestaande en nieuwe watergangen in de Merwedekanaalzone kunnen doorstromen, dat is belangrijk voor de waterkwaliteit. De noordelijke watergang sluit met een ondergrondse verbinding aan op het watersysteem van Park Transwijk, de zuidelijke is een open verbinding, die met een duiker de Europalaan kruist. Deze watergang heeft ecologische én recreatieve waarde. Voor de ruimtelijke inpassing van de open waterverbinding zijn verschillende mogelijkheden, die om nadere uitwerking vragen.	Waterverbinding t.h.v. deelgebied 4 is komen te vervallen. Tekst wordt: Vanuit de Merwedekanaalzone maken we een nieuwe watergang naar Park Transwijk. Deze heeft naast een waterhuishoudkundige ook een ecologische en recreatieve betekenis. Hij draagt bij aan het groenblauwe netwerk van de wijk Zuidwest. En zorgt er voor dat de nieuwe watergang in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone kan doorstromen, dat is belangrijk om de waterkwaliteit te kunnen waarborgen. De watergang is een open verbinding met uitzondering van de kruising met de Europalaan. Die vindt plaats met een duiker (gesloten buis of koker). Deze watergang heeft ecologische én recreatieve waarde. Voor de ruimtelijke inpassing van de open waterverbinding in park Transwijk zijn verschillende mogelijkheden, die nog nader worden uitgewerkt.
153	1e alinea: Het streven is dat op een hete zomerdag de situatie beter is dan de situatie in 2019 en dat het er maximaal 5 graden warmer is dan het referentiegebied (hittestress-kaart 2018) op een hete zomerse dag. Onderzoek toont aan dat dit kan en meetbaar is. Als verkoelende maatregelen kan worden ingezet op bewegend water (fonteinen), wind en groene gevels en daken. Met belangstelling zien wij in hoeverre de architectuur (kleur en materialen) van de gebouwen in de Merwedekanaalzone kan bij dragen aan het koel houden van woningen zonder de inzet van airco, met name bij meerdere aaneengesloten hete zomerse dagen. Een andere maatregel om hittestress tegen te gaan is het waar mogelijk ‘ontharden’ en ‘vergroenen’ van straten, pleinen en parken.	Aanvulling hittestress: Het streven is dat op een hete zomerdag de situatie beter is dan de situatie in 2019 en dat het er maximaal 5 graden warmer is dan in het buitengebied (referentie KNMI De Bilt) op een hete zomerse dag. Onderzoek toont aan dat dit kan en meetbaar is. Maatregelen tegen hittestress hebben 2 doelen: De gemiddelde lucht-temperatuur van de stad verlagen, zowel overdag als ’s nachts en het creëren van lokale koele plekken met een lage gevoelstemperatuur. Als verkoelende maatregelen kan worden ingezet op het creëren van koele plekken en looproutes met schaduw, bij voor-keur door bomen, zo min mogelijk verharden (groen tenzij), het aanleggen van groene gevels en daken, bewegend water (fonteinen) en wind. Het uitgangspunt is dat je in elke straat op een hete dag in de schaduw kan lopen, bij voorkeur in schaduw door bomen. Op de belangrijkste looproutes is er op het heetst van de dag 40% schaduw. In overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw. Daarnaast beschikt iedere woning binnen 200 meter loopafstand over een koele groene plek in de openbare ruimte van minimaal 200 m2.

Hoofdstuk Pagina	Was	Wordt
8. Kwaliteit woonomgeving		
165	3e alinea: Ook vergroot dit de mogelijkheden om de kwaliteit van woningen en leef-omgeving te optimaliseren, draagt het bij aan de gewenste functionele mix en biedt het kansen voor verschillende vormen van opdrachtgeverschap.	Eigenaarschap toegevoegd. Tekst wordt: Ook vergroot dit de mogelijkheden om de kwaliteit van woningen en leefomgeving te optimaliseren, draagt het bij aan de gewenste functionele mix en biedt het kansen voor verschillende vormen van opdrachtgeverschap en divers eigenaarschap.
166	2e alinea: Het hoogteverschil tussen een binnenterrein en de direct aangrenzende openbare ruimte is beperkt en moet het uitnodigende karakter van het binnenterrein (zicht, toegankelijkheid, herkenbaarheid en sociale veiligheid) zo min mogelijk belemmeren. Er ontstaat zo een netwerk van (semi-) openbare of publiek toegankelijke ruimte door de bouwblokken heen. Vanaf dit netwerk kunnen desgewenst ook woningen ontsloten worden.	Hoogte beperken van alle binnenterreinen is niet realistisch i.r.t. de ambities op het gebied van fietsparkeren. De binnenterreinen aan het kanaal zijn wel in de volle grond. Tekst wordt: Het hoogteverschil tussen een binnenterrein en de direct aan-grenzende openbare ruimte is zoveel mogelijk beperkt en moet het uitnodigende karakter van het binnenterrein (zicht, toegankelijkheid, herkenbaarheid en sociale veiligheid) zo min mogelijk belemmeren. Er ontstaat zo een netwerk van (semi-) open-bare of publiek toegankelijke ruimte door de bouwblokken heen. Vanaf dit netwerk kunnen desgewenst ook woningen ontsloten worden. Echter, gezien de grote fiets-parkeeropgave in de bouwblokken langs de Europalaan/Overste Den Oudenlaan, is het onvermijdelijk dat deze binnenterreinen op niveau zijn.
9. Ontwikkelstrategie		
176	1e alinea: Om knelpunten in het verkeersnetwerk te voorkomen zijn maatregelen nodig in het auto- en (H)OV-netwerk. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld het aanpassen van het zuidelijk deel van de Europalaan, de aansluiting op de A12 en een schaalsprong in het OV.	Tekst in overeenstemming gebracht met Studie Zuidwest: Om knelpunten in het verkeer-snetwerk te voorkomen zijn maatregelen nodig in het auto- en (H)OV-netwerk. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld het aanpassen van het zuidelijk deel van de Europalaan, het verbeteren van de route naar de snelweg via Papendorp en een uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk.
176	Opsomming: Gefaseerd invoeren van betaald parkeren in Rivierenwijk, Transwijk Noord en Zuid en Dichterswijk Zuid. Op termijn is ook in Kanaleneiland een regime van betaald parkeren nodig.	Tekst geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten: Invoeren van betaald parkeren in Rivierenwijk, Transwijk Noord en Zuid, Dichterswijk, een deel van Kanaleneiland, de Meubelboulevard en deelgebied 6. Daarnaast wordt in een deel van Hoograven Zuid en in delen van Kanaleneiland in een participatietraject de vraag voorgelegd of, in aansluiting op de naastgelegen gebieden, ook betaald parkeren ingevoerd wordt en op welke wijze.

4.2 Wijzigingen Stedenbouwkundig Plan Merwede

Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan is parallel aan de inspraakperiode verder uitgewerkt in het (definitieve) Stedenbouwkundig Plan. Dit is de gebruikelijke wijze van werken bij het planproces om te komen tot een definitief stedenbouwkundig plan. Voor thema's als inrichting van de openbare ruimte, het Mobiliteitsconcept waaronder logistiek, parkeren, fietsparkeren en afval, inpassing maatschappelijk en commercieel programma en kwaliteitsborging heeft een verdiepingsslag plaatsgevonden. De uitgangspunten van het VOSP zijn echter niet gewijzigd; in de plankaart hebben kleine wijzigingen plaatsgevonden waaronder een andere positie voor de middelbare school. Naar aanleiding van de inspraak zijn de hoogteaccenten verder van het kanaal komen te liggen.

Anders dan bij de omgevingsvisie deel 2 (die inhoudelijk grotendeels hetzelfde is gebleven) is het bij deze uitwerkingsslag niet mogelijk exact aan te geven welke wijzigingen hebben plaatsgevonden. De belangrijkste wijzigingen worden daarom in onderstaande tabel geduid en gemotiveerd.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
1.	Opgave en samenvatting	Hoofdstuk 1 is meer vanuit het perspectief van de stad geduid	Het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede komt voort uit de ambitie van de gemeente Utrecht in de Ruimtelijke Strategie Utrecht om de groei van de stad grotendeels in de bestaande stad plaatsvinden. Daarbij is de gehele Merwedekanaalzone aangemerkt als een van de belangrijkste woning bouwlocaties. Daarnaast wordt Merwede in de toekomst nadrukkelijk onderdeel van het stedelijk weefsel van Utrecht en draagt zij bij aan de verwezenlijking van enkele hogere ruimtelijke ambities (Rondje Stadseiland, versterking fietsnetwerk). Bij de opmaak van het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede is nadrukkelijk gewerkt aan het samenbrengen van opgaven op een hoger schaalniveau en deze in te passen in het projectgebied.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
2.	Mobiel Merwede	• De zuidelijke inprikker Beneluxlaan is eruit • De noordelijke inprikker met parkeren in het blok aan de Wilhelminalaan is optioneel voor fase 2 Merwede • De (van uit het zuiden gezien) 2e inprikker is een blok zuidelijker gesitueerd • De rol van de mobiliteitsregisseur en de mogelijkheid voor bewoners en werknemers om op afstand te parkeren als onderdeel van het mobiliteitsconcept zijn toegevoegd • Voor bezoekers van bewoners en voorzieningen worden openbare fietsparkeergarages gebouwd • Het logistieke concept is nader uitgewerkt • Het afvalinzamelingsconcept is nader uitgewerkt	In overleg met de mobiliteitsadviseurs zijn mogelijkheden en noodzaak voor inprikkers aan de Beneluxlaan en Wilhelminalaan onderzocht. Het resultaat van dit onderzoek is dat het niet mogelijk is om Merwede met een inprikker aan de Beneluxlaan te koppelen. Dit bleek ruimtelijk en vanuit het perspectief van de doorstroming van het verkeer op de Beneluxlaan niet mogelijk. De noordelijke inprikker aan Wilhelminalaan is in principe wel mogelijk en is vanuit Merwede naar de toekomst mogelijk nodig om de parkeeropgave voor Merwede op te kunnen lossen. Er zijn drie redenen voor de verplaatsing van de tweede zuidelijke inprikker: 1. Als gevolg van het verder doordenken van de ontsluiting van Merwede en de parkeeropgave en parkeeroplossing (parkeren onder de blokken aan de Europalaan) en de fasering van Merwede. 2. Enkele veranderingen in het programma van eisen van zowel de middelbare school en de sporthal (beide zijn verplaatst naar blok 3) is de positie van de tweede zuidelijke inprikker verandert. 3. Door de zuidelijke inprikker tussen de twee bouwblokken aan de Europalaan te positioneren kunnen parkeergarages onder beide bouwblokken via deze inprikker ontsloten worden. Dit vereenvoudigt de parkeeroplossing en voorkomt het doorlopen van parkeergarages onder de openbare ruimte. In de stap van VOSP naar SP is het mobiliteitsconcept voor Merwede verder geconcretiseerd. Er zijn duidelijke keuzes gemaakt met betrekking tot de parkeerstrategie (met parkeren op afstand), logistiek en toegankelijkheid van Merwede. Deze stap was nodig om concrete afspraken te komen met de eigenaren in het gebied en de ambities op het vlak van mobiliteit in het VOSP ruimtelijk te vertalen. Er is nu een heldere, uitvoerbare en financieel onderbouwde mobiliteitstrategie voor Merwede. Daardoor is de rol en het takenpakket van mobiliteitsregisseur ook geconcretiseerd. zie vervolg volgende pag.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
			In de stap van VOSP naar SP is de fietsparkeerstrategie en opgave voor Merwede geconcretiseerd. Daarbij zijn kwalitatieve keuzes gemaakt op het vlak van dubbelgebruik (het fietsparkeren voor bewoners kent geen dubbelgebruik), het stallen van fietsen voor bezoekers en gebruikers van Merwede en de capaciteit voor fietsparkeren in de openbare ruimte. Deze verdiepingsslag heeft geleid tot een systeem met fietsparkeer-plekken in de openbare ruimte en gebouwd fietsparkeren. Een deel van dit gebouwd fietsparkeren is publiek toegankelijk. Dit is een kwalitatieve oplossing voor het fietsparkeren voor bezoekers en gebruikers van het gebied en beperkt het aantal fietsparkeerplekken in de openbare ruimte waardoor de verblijfskwaliteit en het groene karakter van de openbare ruimte versterkt wordt. In het VOSP was een ambitie opgesteld voor de afvalinzameling voor Merwede met verschillende opties. In de stap naar SP zijn deze verschillende opties verder onderzocht en is in samenwerking met gemeente Utrecht en eigenaren in Merwede een duidelijke (financieel) onderbouwde en breed gedragen (gemeente en eigenaren) concept uitgewerkt voor afval. Hiermee is er duidelijkheid gekomen in de ruimte-vraag van het afvalsysteem en de inzamelingswijze (type container en vervoersmiddel).
3.	Gezond en duurzaam	• Afspraken circulair en materialenpaspoort zijn uitgebreid en gelden hierdoor ook voor de openbare ruimte en binnenterreinen	Om de onderliggende ambities voor Merwede en de duurzaamheids-ambities van de gemeente Utrecht beter te borgen zijn de teksten en afspraken voor circulair en materialenpaspoort verder uitgewerkt. Een van de redenen daarvoor was dat de ambities voor de binnen-terreinen en openbare ruimte onderbelicht waren in het VOSP.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
4.	Gemengde stadswijk	• De middelbare school en sporthal komen in blok 3 in plaats van in blok 2b • De maatschappelijke voorzieningen zijn nader beschreven en ingepast in het plan. • De categorie passende bestaande en/of creatieve flexibele functies is onderverdeeld in creatieve bedrijvigheid categorie A en B1, horeca, activiteitencentrum, vrije tijd en sport • De voorzieningentabel is bijgewerkt. De indicatieve oppervlaktes passen binnen de marges van de omgevingsvisie welke zijn bijgewerkt op basis van ladderonderbouwing bestemmingsplan: - meer ruimte voor werken waarbij ruimte voor bedrijven en kantoorruimte is gesplitst - Iets meer ruimte voor dienstverlening - minder ruimte voor detailhandel waarbij supermarkt en dagelijkse detailhandel overig zijn gesplitst. • De tekst over ouderen en levensloopbestendig is uitgewerkt	De middelbare school en sporthal zijn daarmee gepositioneerd aan de Europalaan met een oversteek naar Park Transwijk. Er zijn drie redenen voor de verplaatsing van de tweede middelbare school en sporthal van blok 2b naar blok 3: 1. Het programma van eisen van zowel de sporthal als de middelbare school is veranderd waardoor beiden niet langer in blok 2B pasten. De school moet op tenminste 50 meter van de rijbaan van de Europalaan liggen. De lengte en breedte van de sporthal bleken groter dan de breedte van bouwblok 2B 2. Om het parkeren van Merwede goed te spreiden onder de blokken aan de Europalaan is het nodig om ook onder blok 2B parkeren te realiseren. In het VOSP was ook de parkeergarage van blok 2A ontsloten via een garage onder blok 2B. Dit levert een zeer complexe eigendomssituatie op en bemoeilijkt de realisatie van beide blokken 3. In de fasering van Merwede is het noodzakelijk om ook in fase 2 een parkeergarage ten zuiden van de diagonaal te realiseren. In het VOSP zaten alle drie de bouwblokken aan de Europalaan in fase 1 Een bijkomend voordeel van de verplaatsing van de middelbare school naar de Diagonaal is dat zij nu aan de oversteek naar Park Transwijk ligt. In nauw overleg met de eigenaren en gemeente Utrecht zijn de posities bepaald voor het maatschappelijk vastgoed. Daarbij is voor elke functie de juiste plek bepaald op basis van kenmerken als bereikbaarheid, karakter van de plek en clustering van verwante programma's. Voor de inpassing van de scholen onderzoeken verricht naar geluid(s-overlast), bereikbaarheid en bouwvolume.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
5.	Groen domein	• De tekst over Merwedebiotoop en ecologie is uitgebreid met doelsoorten • Het profiel voor Rondje Stadseiland is uitgewerkt met -als daar de ruimte voor is- een los van elkaar liggend fietspad en voetpad • De tekst spelen is uitgewerkt • Ambities verharding betreffende intensief gebruik, uitstraling, beheer en duurzaamheid zijn benoemd als onderdeel van de later te maken materiaalkeuze • Langs de diagonaal is een fietsverbinding toegevoegd; dit is geen hoofdfietsroute	In gesprek met de ecologen van de gemeente Utrecht zijn keuzes gemaakt op het vlak van de doelsoorten die in Merwede hun plek krijgen. Daarbij zijn de ambities geconcretiseerd en is daardoor de tekst van het VOSP gewijzigd. In nauw overleg met het project Rondje Stadseiland is uitvoerig gesproken over het profiel van fiets- en wandelroutes langs het Merwedekanaal. Daarbij is geconcludeerd dat vanwege het hoge aantal fietsers dat van deze route gebruik gaat maken een losliggend voetpad gewenst is om de veiligheid voor fietsers en voetgangers op deze route te borgen. Daarnaast is de keuze gemaakt om in Merwede het standaardprofiel van het rondje stadseiland zo veel mogelijk te volgen. Waar in het verleden de diagonaal op stedelijk niveau als belangrijke fietsroute werd gezien, is zij bij de verdere uitwerking (en het verdwijnen van de derde brug over het kanaal) van de plannen deze functie verloren. De diagonaal blijft als fietsroute een belangrijke verbinding tussen Park Transwijk en het Merwedepark. De tekst spelen is aangepast om de positie en het type speelplek beter te definieren. Zo zijn er extra collectieve speelplekken bijgekomen op de binnenterreinen van de bouwblokken en wordt in de tekst beter aangegeven dat in de groene autovrije openbare ruimte naast formele speelplekken volop ruimte is voor spelen, sporten en ontmoeten. De materiaalkeuze voor de openbare ruimte van Merwede is onderdeel van een verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte. Wel is het belangrijk om in het SP al aan te geven dat het hier geen doorsnee openbare ruimte betreft, maar dat de openbare ruimte in Merwede, vanwege de hoge dichtheid, zeer intensief gebruikt gaat worden, sterk bepalend is voor de kwaliteit van Merwede en een belangrijke rol speelt bij de verwezenlijking van de duurzaamheidsambties voor Merwede.

SP Hoofdstuk	Onderwerp	Belangrijkste wijzigingen	Motivatie voor afwijzng
6.	Coulissestad	• De tekst en verbeelding over doorwaadbaarheid binnenterreinen Europalaan is aangepast • Naar aanleiding van de inspraak zijn de hoogteaccenten in blok 5 en 7 verplaatst zodat deze meer afstand tot het kanaal hebben	Om de doorwaadbaarheid van de binnenterreinen beter te borgen zijn in het SP enkele aanvullende spelregels en richtlijnen opgesteld voor de Binnenterreinen. Met deze spelregels en richtlijnen wordt een betere sturing gegeven aan de uitwerking van de bouwblokken door de eigenaren. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van omwonenden met betrekking tot de bouwhoogte aan de kanaalzijde is onderzocht welke aanpassingen ruimtelijk mogelijk zijn, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het stedenbouwkundig plan en de creatie van een kwalitatieve levendige en stedelijke rand aan het Merwedepark. Daarbij is gekozen om de hogere gebouwen wat verder terug te leggen van het kanaal. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan zorgen omtrent schaduwwerking van de hogere gebouwen.
7.	Adaptief plan	• De rol van Kwaliteitsteam en supervisor zijn beschreven	Het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede is erg ambitieus en legt de lat hoog voor de eigenaren in het gebied. Om de ambities en kwaliteiten in het stedenbouwkundig plan te borgen bij de uitwerking van de bouwplannen door de eigenaren in Merwede is een sterke regie op de ontwikkeling vereist. Dit wordt geborgd met onder meer het opzetten van het kwaliteitsteam en het aanstellen van een supervisor.

5. Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht inspraakreacties en beantwoording, separaat document

In deze bijlage zijn alle 467 inspraakreacties verwerkt in tabellen. In de linker kolom van deze tabellen staat geanonimiseerd de inhoud van elke inspraakreactie. Alle insprekers hebben bericht ontvangen onder welk nummer hun reactie is verwerkt. In de rechter kolom staat de beantwoording. Voor een groot deel van de beantwoording zal naar hoofdstuk 3 worden verwezen als het gaat om thema's die veel terugkomen. Bij specifieke vragen is de beantwoording bij de desbetreffende inspraakreactie aangegeven.

Bijlage 2 Memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone', separaat document

Bijlage 3 Nulmeting Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk 2020, separaat document

Bijlage 4 Buurtaanpak Rivierenwijk &Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk, separaat document

Bijlage 5 Overzicht van de participatie, separaat document



Gemeente Utrecht

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