Bundel van de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 mei 2021

0 LET OP VERPLAATST NAAR 1 JUNI Actieplan zelfbeheer openbaar groen

Tijd:volgt
Beleidsveld: Openbare Ruimte/ wethouder Diepeveen
Digitale raadsinformatiebijeenkomst gesprek raadsleden met ambtenaren, ervaringsdeskundigen, initiatiefnemers en andere betrokkenen.
Agendeerders: Zwinkels (CDA), Virginia (GroenLinks), Van der Graaf (CU), Schilderman (D66), Van der Marel (VVD), Sturkenboom (Student&Starter), Snippe (PvdD),
Bülent Isik (PvdA).

De agenderende fracties zouden graag van ervaringsdeskundigen, initiatiefnemers en andere betrokken inwoners uit Utrecht willen horen wat zij vinden van dit actieplan. Ondersteunt dit actieplan hen in de praktijk, is het toereikend, missen er belangrijke onderdelen, wat moet er eventueel anders of beter? Ook horen we graag hoe zij zijn betrokken in de totstandkoming en hoe zij ook in de komende periode in overleg willen (blijven) met de gemeente om zelfbeheer een succes te maken. Heeft het college deze partijen om input gevraagd voor dit actieplan?

We zijn ook benieuwd naar de consequenties van zelfbeheer voor de eigen organisatie van de gemeente: moet er ook op een andere manier gewerkt worden, of zijn er aanvullende investeringen nodig om dit in goede banen te leiden? Hoe is de rolverdeling tussen ontwerp, beheer en Stadsbedrijven? Hoe is die interne afstemming en samenwerking met zelfbeheerders tot nu toe verlopen? Denk daarbij ook aan de rol van de wijkbureaus en het Initiatievenfonds. In dat kader willen we weten of het zelfbeheerbeleid uit 2007 geëvalueerd is en wat de behaalde resultaten zijn. De fracties willen daarbij ook leren van goede voorbeelden uit andere gemeenten (bijvoorbeeld de 'groenmakelaar' uit Rotterdam).
Daarop voortbouwend lezen we nog weinig concrete doelstellingen in dit actieplan. We horen graag welke doelen het college precies nastreeft en hoe zij zelfbeheer wil gaan stimuleren en faciliteren op een laagdrempelige manier. Dat vraagt o.a. om korte, directe communicatielijntjes. En de gemeente moet ook het zelfbeheer in de nieuwe wijken onder de aandacht brengen en (helpen) organiseren.

Tot slot horen wij ook graag de dilemma's en afwegingen die gemaakt worden vanuit het college in dit actieplan: zijn er nog knelpunten of conflicterende belangen waar we rekening mee moeten houden? Welke verwachtingen hebben initiatiefnemers van de gemeente en hoe kan gemeente deze verwachtingen waarmaken?
Op die manier kunnen we ook een inschatting maken of een commissiebehandeling wenselijk is.

1 Merwedekanaalzone

Tijd: 19.30 - 21.30 uur
Beleidsveld Merwedekanaalzone, wethouder Diepeveen
Digitale raadsinformatiebijeenkomst gesprek raadsleden met ambtenaren en betrokkenen
Agendeerders: woordvoerders Merwedekanaalzone
Motivatie:
Binnenkort zal de Raad besluiten over het stedenbouwkundig plan voor de nieuwe stadswijk Merwede, ook wel deelgebied 5 genoemd. Dit gebied ligt in het midden van de Merwedekanaalzone, tussen Transwijk en Rivierenwijk. Hier komt op de plek van een bedrijventerrein een buurt met woningen en veel verschillende voorzieningen. De Raad wil graag de visie van omwonenden, huidige en toekomstige bewoners en experts horen. De informatiebijeenkomst is de laatste in een reeks van bijeenkomsten over de Merwedekanaalzone. Tijdens deze avond zijn insprekers gericht gevraagd om hun visie op de thema's:

1. Wonen,
2. Openbare ruimte & groen
3. Maatschappelijke voorzieningen & werk
4. Mobiliteit"

MWKZ-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

bijdrage-deelnemer-RIB-MWKZ-SportUtrecht-Roeien.pdf

Bijdrage-deelnemer-RIB-MWKZ-Roeiverenigingen-info-in-7-slides.pdf

Bijdrage- SportUtrecht Roeien in Utrecht-RIB MWKZ- 18 mei 2021.pdf

RIB MWKZ- Bijdrage St speelruimte kenniscentrum buitenspelen.pdf

1.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

22/3 Toevoeging de per abuis vergeten zin 'of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren' toegevoegd aan de alinea geheimhouding op pagina 2.

Dossier 1535 voorblad

Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, aanvulling PlanMER en nieuwe wandel- en fietsbruggen..docx

Raadsbrief Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone.docx

Bijlage raadsbrief - Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021.pptx

Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone.docx

1. Omgevingsvisie MWKZ deel 2 uitwerking van de ruimtelijke agenda.pdf

Bijlage 1.1 Overzicht van de participatie (Gemeente Utrecht, december 2020).pdf

Bijlage 1.2 Nulmeting 2020 - leefbaarheid Rivierenwijk Transwijk Dichterswijk.pdf

Bijlage 1.3 Mobiliteit Merwedekanaalzone - Goudappel Coffeng, april 2020.pdf

Bijlage 1.4 Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwede - Goudappel Coffeng, december 2019.pdf

Bijlage 1.5 Actualisatie cijfers en reactie op inspraak bruggenstudie - september 2020.pdf

Bijlage 1.6 locatieonderzoek woonboten MWKZ - februari 2021.pdf

Bijlage 1.7 Rapport_Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone (oktober 2019).pdf

2. Aanvulling PlanMER MWKZ.pdf

3. Reactienota MWKZ Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede.pdf

Bijlage 3.1 Overzicht inspraakreacties en beantwoording.pdf

5. Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone - 15 januari 2021.docx

6. Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk - oktober 2020.pdf

7. Buurtagenda Dichterswijk 11 januari 2021.pdf

1.2 Raadsvoorstel Invoering betaald parkeren omgeving Merwedekanaalzone

Dossier 1435 voorblad

Raadsvoorstel Parkeerregime Merwede en omgeving.docx

Raadsbrief Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone.docx

Bijlage raadsbrief - Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021.pptx

1. Onderzoek Goudappel Coffeng: Parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone.pdf

2. Figuur Loop isochronen Merwede deelgebied 5 incusief nieuwe bruggen.pdf

3. Figuur Gebieden invoeren betaald parkeren Merwede en omgeving.pdf

4. Figuur Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving.pdf

1.3 Stedenbouwkundig Plan Merwede

22/3 Toevoeging van de per abuis vergeten gemeentewetartikelen 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet en de zin 'of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren' toegevoegd aan de alinea geheimhouding.

Dossier 1572 voorblad

Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Merwede.docx

Raadsbrief Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone.docx

Bijlage raadsbrief - Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021.pptx

Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone.docx

1. Stedenbouwkundig Plan Merwede.pdf

2. Beeldkwaliteitsplan Merwede.pdf

6.1 Afwegingskader verbonden partijen WKO BV.pdf

7.1 Afwegingskader verbonden partijen Mobiliteitsbedrijf Merwede.pdf

8. Inrichtingsplan Openbare ruimte Merwede.pdf

10. CV's Kwaliteitsteam.pdf

1.4 Raadsbrief Samenvatting Samenwerkingsovereenkomst Merwede

Dossier 1856 voorblad

Raadsbrief Samenvatting Samenwerkingsovereenkomst Merwede.pdf

Samenvatting SOK Merwedekanaalzone.pdf

2 Utrecht schuldenvrij

Tijd: 19.30 - 21.00 uur
Beleidsterrein: Werk en Inkomen, wethouder Voortman
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, ambtenaren en aangemelde betrokkenen uit de stad.
Agenderenden: Rick van der Zweth (PvdA),, Anne-Marijke Podt (D66), Janneke Admiraal (CU), Julia van Ophem (S&S), Ruurt Wiegant (SP), Julia Kleinrensink (GroenLinks)
Motivering RIB:
Toelichting ambtelijk op de voortgang van de schuldenagenda, specifiek aandacht voor:

** Ontwikkelingen afgelopen jaar en verwachting boeggolf;*
** Stand van zaken 'innovaties' zoals het voorkomen-van-erger potje, coronasanering en overgenomen motie (2018/200) Pilot Overvecht / proef kwijtschelden schulden;*
** Inzage en ontwikkeling wachtrijen;*
** Voorlopige uitputting gereserveerd budget pakket 2 van de begroting;*
** Toelichting getrokken lessen rapport over bewindvoering en vervolg inclusief tijdslijnen (graag specifiek toelichting over wijze borgen kwaliteit, vaststellen vast protocol en hoe om te gaan met partijen die hierbuiten vallen).*
Graag daarna ruimte voor meepraters uit de stad, denk o.a. aan Stadsgeldbeheer, Armoedecoalitie, U-Centraal en mogelijk anderen. Vanuit de gemeente mooi als ook vertegenwoordiging van buurtteammedewerkers en ervaringsdeskundige aanwezig zijn

Utrecht Schuldenvrij-Info-en-Bijdragen-deelnemers WEB.docx

2.1 Raadsbrief Tweede voortgangsrapportage actieagenda Utrechters Schuldenvrij

Dossier 1844 voorblad

Raadsbrief Tweede voortgangsrapportage actieagenda Utrechters Schuldenvrij.pdf

Voortgangsrapportage actieagenda Utrechters schuldenvrij.pdf

2.2 Raadsbrief Coronasanering schulden

Dossier 1843 voorblad

Raadsbrief Coronasanering schulden.pdf

2.3 Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen vierde kwartaal 2020

Dossier 1845 voorblad

Betere samenwerking op bewindvoering Utrecht 2020.pdf

Dashboard vierde kwartaal 2020 Werk en Inkomen.pdf

Monitor Participatiewet 2020 vierde kwartaal.pdf

Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen vierde kwartaal 2020.pdf

3 Utrechtse Sportagenda

Tijd: 19.30 - 21.00 uur
Beleidsveld: Sport/ wethouder Van Ooijen
Digitale raadsinformatiebijeenkomst gesprek raadsleden met ambtenaren, genodigde experts en andere betrokkenen.
Agendeerders: Has Bakker (D66), Tessa Sturkenboom (Student & Starter), Martijn van Dalen (VVD), Lau Bosse (PVDA),Julia Kleinrensink (GroenLinks), Bert van Steeg (CDA), Tim Schipper (SP).

Verzoek om een Rib
Op 1 april 2021 verscheen de Utrechtse Sportagenda. Dit is een agenda die de prioriteiten op het gebied van sport vanuit de gemeente zet voor de komende jaren. Het is ook de 'kop' op de (verlengde) sportnota en de verbinding met het sportakkoord.
In een RIB gaan de fracties graag het gesprek aan over welke keuzes zijn gemaakt in de agenda en hoe de sportnota wordt ontvangen door 'sportend' Utrecht en door experts. Ook is het relevant te kijken hoe zich dit verhoudt tot de effecten van de coronapandemie op de sportwereld.
Als globaal programma stellen de fracties voor:
• Korte toelichting te horen vanuit de ambtenaren op de keuzes die gemaakt zijn en wat gaat er veranderen door de (vaststelling van) de sportagenda?
• Reflectie vanuit bijv. kennisinstituut sport & bewegen: hoe plaats je Utrecht nu t.o.v. andere sportnota's en -agenda's?
• Reactie uit het Utrechtse sportveld: Sport Utrecht, sportclubs, sportaanbieders, overige belanghebbenden, etc.
Interessant punt hierbij is dat ook de Provincie Utrecht zich weer met de sport wil gaan bezighouden en recent een beleidsnota heeft gemaakt. Goed om in de RIB te kijken waar de koppeling gemaakt wordt.
Idealiter is dit een RIB van 90 minuten gezien de aard en omvang van de sportagenda en het feit dat de fracties echt het gesprek willen aangaan.

Bijdrage RIB Utrechtse Sportagenda- Inbreng Zwemlust-den Hommel.docx

Utrechtse Sportagenda-Info-en-Bijdragen-deelnemers WEB.docx

Bijdrage COSBO-RIB Utrechtse Sportagenda.doc

3.1 Utrechtse sportagenda

Dossier 1590 voorblad

Raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda.docx

Utrechtse sportagenda.pdf

Advies SportUtrecht over sportagenda.pdf

4 Wervengebied

Tijd: 21.30 - 23.00 uur
Beleidsveld: Openbare Ruimte/ wethouder Kees Diepeveen
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: raadsleden gaan in gesprek met ambtenaren en met belangstellen en belanghebbenden uit de stad.
Agenderenden: Jan Wijmenga (CU), Tessa Sturkenboom (S&S), PVV-fractie, Erwin Virginia (GL), Bulent Isik (PvdA), Susanne Schilderman (D66), Erik van der Marel (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), PvdD, Lisanne Snippe, Ruurt Wiegant (SP)
Motivatie:
De verwachting is dat het college het Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied eind april 2021 zal aanbieden aan de raad. Wethouder Diepeveen biedt aan om de raad via een RIB te informeren over de inhoud en context van het Programmaplan Wervengebied.
De fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PVV, GL, Pvda, D66, VVD, CDA en PvdD willen naast de toelichting door het college ook ruimte geven aan insprekers vanuit de stad om hun visie te geven op het Programmaplan en het gewenste herstel van vertrouwen tussen gemeente en woningeigenaren. Naast woningeigenaren en overige inwoners van de Binnenstad zouden we ook graag de commissie van wijzen uitnodigen. Deze recent een advies aan B&W en de raad heeft uitgebracht over het Wervengebied.

Wervengebied-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Presentatie-RIB- wervengebied-GU.pptx

Bijdrage-RIB Wervengebied-collectief-woning-en-winkeleigenaren-Choorstraat.docx

Bijdrage-deelnemer-RIB-Werven-Standpunten-Grachtencomite's.pdf

4.1 Programmaplan Wervengebied

Raadsvoorstel programmaplan wervengebied.docx

Programmaplan wervengebied.pdf

Advies commissie van wijzen De vergeten Burenplicht.pdf

Voorlopige expertbeoordeling belaastbaarheid middeleeuwse kelders.pdf

Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht.pdf

Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren.pdf

Participatieverslag.pdf

5 Zoekgebieden voor opwekking duurzame energie

Tijd: 21.30 - 22.30 uur
Beleidsterrein: Energie en Ruimtelijke Ontwikkeling/wethouders van Hooijdonk en Verschuure

***Technische bijeenkomst:** de raadsleden worden geïnformeerd door ambtenaren over dit onderwerp.*
Agenderenden: Jelmer Schreuder (D66), Tessa Sturkenboom (S&S), Rachel Heijne (GroenLinks), Gertjan te Hoonte (VVD), Maarten van Heuven (PvdD)
Op 22 januari ontving de raad de brief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU. In deze brief worden de in de RSU opgenomen zoeklocaties voor de opwek van wind- en zonne-energie aangestipt. Besluitvorming hierover vindt plaats bij de RSU. De agenderende fractie wensen voorafgaand aan de bespreking van de RSU een nadere toelichting op deze zoekgebieden en de afwegingen die hierbij gemaakt zijn. Daarnaast heeft het college de raad met de raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0 laten weten dat de oplevering van de RES 1.0 van de U16 verschuift naar vaststelling vóór 1 oktober 2021. Dit is na de landelijke deadline van 1 juli 2021. De agenderende fractie horen graag welke gevolgen dit uitstel heeft en wat de aanleiding is.
De VVD fractie wil graag een toelichting op de voortgang van de RES en de regionale samenwerking. Ook wil zij graag weten wat de effecten van lopende discussies binnen andere gemeenten zijn op de samenwerking en de beoogde resultaten van de RES. Tevens wil zij een nadere toelichting op de zoekgebieden in de RSU en hoe deze samenhangen met andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Zoekgebieden-duurzame-energie-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers.docx

Presentatie GU- RIB zoekgebieden energie- 18 mei 2021.pdf

5.1 Raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU

Dossier 1834 voorblad

Raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU.pdf

5.2 Raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0

Dossier 1836 voorblad

Raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0.pdf

Merwedekanaalzone

Overige thema's

Basisinformatie

Datum	18 mei 2021
Gespreksleider	Hester Assen
Tijd	19.30 – 21.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken drie raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	4 á 5 ambtenaren
Vervolg	2 of 9 sept: commissie S&R: debat (over deel 1) 23 september: Optie Commissie S&R (deel 2) 30 september of 14 oktober raadsbehandeling.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, Eilandsteede, Utrechtnatuurlijk deelnemer, Toekomst Balijelaan/Balijeplein deelnemer, Utrecht Natuurlijk, Food for Good deelnemer, Houd rivierenwijk leefbaar deelnemer, SportUtrecht deelnemer, Roeiverenigingen Orca, Triton, Viking 2 deelnemers, Mobach Keramiek deelnemer, Ondernemerscollectief Merwede 7 deelnemers op eigen initiatief deelnemer, "Houd Rivierenwijk Leefbaar" deelnemer, URV Viking deelnemer, Nuovo/X11 deelnemer, NUOVO Scholengroep deelnemer, KSU Utrecht deelnemer, PCOU Willibrord

Programma

Opening en Welkom
Gesprek tussen raadsleden en deelnemers rondom de volgende 4 thema's

1. Wonen,
2. Openbare ruimte & groen
3. Maatschappelijke voorzieningen & werk
4. Mobiliteit

Reflectieronde raadsleden
Afsluiting

Motivatie

Agendeerders: woordvoerders Merwedekanaalzone
Binnenkort zal de Raad besluiten over het stedenbouwkundig plan voor de nieuwe stadswijk Merwede, ook wel deelgebied 5 genoemd. Dit gebied ligt in het midden van de Merwedekanaalzone, tussen Transwijk en Rivierenwijk. Hier komt op de plek van een bedrijventerrein een buurt met woningen en veel verschillende voorzieningen. De Raad wil graag de visie van omwonenden, huidige en toekomstige bewoners en experts horen. De informatiebijeenkomst is de laatste in een reeks van bijeenkomsten over de Merwedekanaalzone. Tijdens deze avond zijn insprekers gericht gevraagd om hun visie op de thema's: Wonen, Openbare ruimte & groen, Maatschappelijke voorzieningen & werk en Mobiliteit".

Bijdrage

Deelnemers, bedrijf Mobach Keramiek
Beste leden van de raad,
Op 18 mei 2021 vindt er een raadsinformatiebijeenkomst plaats over de plannen voor de Merwedekanaalzone. Tijdens deze vergadering is er ruimte voor betrokkenen om mee te praten over de plannen. Wij hebben eerdere raadsinformatiebijeenkomsten bijgewoond, maar wij zien ons op dit moment genoodzaakt om niet alleen aanwezig te zijn bij de raadsinformatiebijeenkomst maar ook om vooraf schriftelijk onze zorgen kenbaar te maken. Wij hebben namelijk moeten constateren dat de plannen voor de Merwedekanaalzone steeds concreter worden, terwijl bij de uitwerking van de plannen op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met onze fabriek aan de Kanaalweg 24. Hoewel wij onze bezwaren tegen de huidige plannen reeds meerdere malen aan de gemeente kenbaar hebben gemaakt, lijkt de gemeente vooralsnog de belangen en de bezwaren van Mobach niet althans onvoldoende te erkennen. Wij doen via deze brief daarom een beroep op uw raad om kennis te nemen van onze bezwaren en deze mee te nemen bij de behandeling van de plannen voor de Merwedekanaalzone.

Korte achtergrond van het bedrijf Mobach
De pottenbakkerij is door onze betovergrootvader gebouwd. Sinds 1913 is de pottenbakkerij aan het kanaal in bedrijf. Het is een rijksmonument en één van de mooiste maakbedrijven in Nederland. De ligging aan het kanaal is uniek en heeft een grote monumentale waarde.

Wij zijn een fabriek / groothandel en onze klanten zijn afnemers (onder andere bloemenwinkels) uit binnen- en buitenland (Europa en ook daarbuiten). Deze klanten komen naar onze showroom keramiek uitzoeken om direct mee te nemen. Dit doen zij veelal in combinatie met een bezoek aan de bloemveiling in Aalsmeer. Voor ons is deze bereikbaarheid van levensbelang. De klanten kopen, naast hun geplande aankopen, veelal extra keramiek, gebaseerd op de aanwezige voorraad en de uitstraling van de showroom, het aanwezige museum en de charme van de fabriek. Deze extra verkoop en de wijze waarop Mobach wordt bezocht vormt een wezenlijk en onmisbaar onderdeel van het bedrijfsconcept en de totale omzet van Mobach.

De aanlevering van grondstoffen vindt plaats per (vracht)auto. Het bedrijf is volledig afhankelijk van de aanvoer van tonnen klei en andere grondstoffen per vrachtwagen en de afvoer van producten via nationale en internationale expeditiebedrijven. Mobach dient daarom te allen tijde bereikbaar te zijn.

Mobach in Merwedekanaalzone

In 2017 is Mobach voor het eerst bekend geworden met de plannen voor de Merwedekanaalzone. Sindsdien zijn wij met de gemeente in gesprek over de plannen om dit gebied te herontwikkelen. Van begin af aan hebben wij aangegeven dat in de toekomstige plannen het bedrijf deugdelijk moet worden ingepast. Mobach is immers een goed functionerend bedrijf dat – mede gelet op haar bedrijfsactiviteiten – niet zonder meer passend is in een (autovrije) woonomgeving. Mobach heeft daarom benadrukt dat bij het opstellen van de plannen hier rekening mee moet worden gehouden.

Al snel bleek echter dat Mobach werd weggedacht in de plannen en de opgestelde verbeeldingen. Op 30 mei 2018 hebben wij daarom een brief gestuurd naar de toenmalig wethouder de heer P. Jansen waarin wij onze ongerustheid hebben uitgesproken over de manier waarop er wordt omgegaan met onze belangen.

We hebben sindsdien veel gesprekken gehad met de gemeente, maar helaas heeft dit nog niet geresulteerd in een plan om Mobach deugdelijk in te passen waarbij huidige rechten worden gerespecteerd en waar geen afbreuk wordt gedaan aan de huidige bedrijfsactiviteiten/het bedrijfsconcept. Er is tot op heden nog geen samenhangend perspectief op een oplossing geboden. Sterker nog, de gemeente lijkt onze bezwaren niet althans onvoldoende te onderkennen. Dit terwijl wij dit keer op keer onder de aandacht van de gemeente hebben gebracht.

Bezwaren Mobach
In hoofdlijnen zijn onze bezwaren op de volgende aspecten:
- Bereikbaarheid: De plannen gaan ervan uit dat ons bedrijf voor klanten en de afwikkeling van producten alleen mogelijk is door gebruik te maken van venstertijden of van een hub elders in het gebied. Gelet op onze bedrijfsactiviteiten is dit echter onwerkbaar. Dit is door ons niet te organiseren zonder dat het grote impact heeft op de bedrijfsvoering en omzet. Ons hele bedrijfsconcept wordt hierdoor teniet gedaan en de vraag is in hoeverre ons bedrijf nog levensvatbaar is indien wij niet te allen tijde bereikbaar zijn.
- Aanvoer van grondstoffen: De gemeente stelt voor om dit binnen venstertijden over de fietsroute van de Kanaalweg toe te laten maar dit is tot op heden niet uitgewerkt en het is dan ook zeer de vraag of dit een passende oplossing is.
- Fietsroute: De plannen gaan uit van een fietsroute die direct langs de expeditie-uitgang loopt waardoor wij producten niet meer op transport kunnen zetten via internationale expediteurs.
- Aanleg van een openbaar park: In de plannen is een openbaar park voorzien die loopt tot aan de gevel van ons pand waardoor de toegankelijkheid van onze fabriek ernstig en ontoelaatbaar belemmerd wordt. Aan de noordzijde wordt zelfs ons hele perceel toegeëigend.
- Bestaande rechten worden niet gerespecteerd: In de plannen zijn milieucontouren aangehouden die niet juist zijn en die niet zijn vastgesteld aan de hand van onze huidige rechten op basis van onze milieuvergunning. Hierdoor lopen de bedrijfs- c.q. fabrieksactiviteiten in de toekomst gevaar. Feitelijk zou dit betekenen dat wij onze bedrijfsactiviteiten moeten inperken, hetgeen naar ons oordeel niet is toegestaan.

De genoemde aspecten hangen met elkaar samen en moeten in samenhang worden bezien. Indien tegemoet wordt gekomen aan één aspect, dan laat dit de overige bezwaren onverlet. Er moet een pakket aan oplossingen worden geboden om Mobach goed in te passen in de nieuwe plannen. Daarvoor is maatwerk nodig.

Eerder hebben wij voornoemde punten al onder de aandacht van de gemeente gebracht door een zienswijze in te dienen op het stedenbouwkundige plan en de omgevingsvisie. De reactie van de gemeente op deze zienswijze laat te wensen over. Er wordt slechts gesteld dat partijen in gesprek zijn

om tot een oplossing te komen. Mobach is zeer teleurgesteld in deze reactie en heeft het sterke vermoeden dat haar zorgen en haar bedrijf niet serieus worden genomen.

Tot nu toe is er geen samenhangend perspectief geboden. Er zijn hoogstens op details suggesties van oplossingen geboden, maar een oplossing is nog niet in zicht. Wij hebben ons altijd coöperatief opgesteld en hebben er tot op heden voor gekozen om in overleg te bekijken of wij eruit kunnen komen. Helaas hebben wij moeten constateren dat deze houding geen vruchten afwerpt en wij er mogelijk niet aan ontkomen om het een en ander juridisch op te laten pakken.

Aangezien het college de besluitvorming richting raad doorzet, zonder dat er een oplossing is geboden voor ons bedrijf, voelen wij ons genoodzaakt om via deze brief te reageren en een beroep te doen op uw raad. Wij zijn graag bereid ons standpunt nader toe te lichten en nodigen u van harte uit voor een bezoek aan onze fabriek en showroom.
Met vriendelijke groeten

Margriet Wassing
Ik hoop dat jullie ditmaal weinig tijd geven aan de inleiders uitgenodigd door de gemeente zoals Goudappel Coffeng, onderzoekers van de Universiteit of andere inleiders. Tijdens de RIB van 20april ging bijna alle tijd op aan presentaties met info die allang bekend was bij aanwezigen van de vergadering. Daardoor bleef er nauwelijks tijd over de burgers om vragen te stellen, laat staan antwoorden op deze vragen te krijgen.

Birgit, Werkgroep "Houd Rivierenwijk Leefbaar"
Geachte raadsleden,
I. Parkeren
Een fantastisch streven is het, volgens de gemeente, om Utrecht autoluw en fiets rijker te maken.
De praktijk leert echter, wanneer je de ene wijk autoluw maakt, het elders drukker wordt; het bekende waterbedeffect

Aannames.
In de nieuwe wijk Merwede wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats op 3 huizen. Voornamelijk ondergronds.
De gemeente stelt dat bewoners van Merwede minder behoefte zullen hebben aan (eigen) auto's en gebruik zullen gaan maken van deelauto's en openbaar vervoer of fietsen.
In de corona tijd van ruim een jaar is juist gebleken dat de aanschaf van auto's is toegenomen.

Waar moeten de autobezitters van de Merwede dan wel parkeren?
De Rivierenwijkers vrezen dat de parkeerdruk in hun wijk enorm gaat toenemen. Immers, na invoering van betaald parkeren in de omliggende wijken, zijn op dit moment vele straten al overvol gevuld met parkeerders van elders. Gratis parkeren is hier nog mogelijk. Je auto geparkeerd en met een fiets aan het hek kom je bij je werk elders in Utrecht.
De parkeerdruk leidt tot levensgevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld in de Waalstraat: een in- en uitgangsweg voor de wijk. Een toevoer straat naar een school.
Parkeren op de stoepen, waardoor niemand er meer langs kan.
Manoeuvreren om vanuit twee richtingen veilig langs elkaar te komen.
Het verkeer komend uit de Schiestraat naar de Waalstraat of andersom staat met grote regelmaat gevaarlijk tegenover elkaar.
De rotonde op de Rijnlaan, waar al die auto's en fietsers omheen moeten. Je bent als fietser blij wanneer je er weer levend doorheen gekomen bent.

Bij de ontsluiting van de nieuwe wijk Merwede gaat de omgevingsvisie uit van een tweetal extra bruggen ter hoogte van de Zijldiepstraat en de Waalstraat.
De wijk Merwede is niet van voldoende parkeerruimte voorzien. Die is wel te vinden in de Rivierenwijk: namelijk via de overloop door middel van twee extra bruggen komt men gemakkelijk van de Rivierenwijk naar de andere kant van het Merwedekanaal.
Klusjesmensen, bezoekers door de week en in het weekend, de werkende mensen; iedereen moet hun auto kwijt.

Betaald parkeren gaat dit oplossen aldus de gemeente.
De Merwede bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de Rivierenwijk is ons verzekerd.
Vervolgens is het onbekend hoe het betaald parkeren in de Rivierenwijk eruit gaat zien.
--- Op welke kosten worden de Rivierenwijkers gejaagd voor de aanschaf van een parkeervergunning?
--- Wat is het tarief voor bezoekers cq niet vergunninghouders?
--- Welke uren op een doordeweekse dag behelst het betaald parkeren?
--- Welke uren behelst het betaald parkeren in het weekend?
--- Zijn er ontheffingen voor parkeren in de Rivierenwijk te krijgen voor bepaalde groepen zoals werkmensen?

Van bovenstaande antwoorden is veel afhankelijk om de door de Rivierenwijk voorziene toename van de parkeerdruk tegen te gaan.
Tevens vormen de geplande extra bruggen een te makkelijke weg om het parkeren van de andere kant hier mogelijk te maken.

Wij verzoeken de gemeenteraadsleden opnieuw dringend met een kritische blik te kijken naar de consequenties voor de Rivierenwijk van het geplande parkeerbeleid.
Dit ook in combinatie met de geplande extra bruggen over het Merwedekanaal.
Een opeenhoping van fietsers, wandelaars en te parkeren auto's door straten, die daar niet op gebouwd zijn.

II. Participatie van wijkbewoners bij de ontwikkeling van de plannen in de Merwedekanaalzone.
Het einde van de beslissingsronde in de plannen van de Merwedekanaalzone nadert. 1 juni sluit de Voorhangprocedure, waarin onze vertegenwoordigers in de gemeenteraad hun wensen tot aanpassing in de planning van de Merwedekanaalzone kunnen inbrengen. September/oktober 2020 wordt er een definitief besluit genomen.

Viereneenhalf jaar:
... Bezochten Rivierenwijkers door de gemeente georganiseerde avonden. Ze werden aangekondigd als inspraakavonden. In de praktijk waren het echter vooral informatieavonden;
... We plakten ons geel aan argumentatie en vragen;
... We benaderden zelf een bureau voor een onafhankelijk onderzoek naar de gevolgen van de extra bruggen voor Rivierenwijk. Dit bureau werd afgewezen door de gemeente en vervangen door een door hen uitgekozen bureau met een onderzoeksopdracht, waarin de extra bruggen als vaststaand gegeven vermeld stonden;
... Lieten, als we de kans kregen, op die avonden met gegronde motivatie onze afkeuring van de extra bruggen horen;
... Stelden ons kritisch op bij de aangeboden onderzoeksresultaten van Goudappel Coffeng, die de aanleg van de extra bruggen moesten waarborgen;
... Dienden WOB verzoeken in, die gehonoreerd werden (in veelal zwart gelakte vorm wel te verstaan);

... Organiseerden in 2018 een actiemiddag, waarin een petitie werd aangeboden met uiteindelijk 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen;
... Bezochten RaadsInformatiebijeenkomsten;
... Telden zelf de fietsbewegingen op de Kanaalweg en de bestaande bruggen met een opmerkelijk ander resultaat.
... Schreven in 2020 Zienswijzen met vele vragen;
... Schreven stukken naar het College en /of de gemeenteraadsleden;
... Voerden meerdere malen gesprekken met Wethouder Diepeveen en zijn ambtenaren;
... Voerden meerdere malen gesprekken met gemeenteraadsleden;
... Organiseerden in maart 2021 een Politiek Forum;
... Organiseren een actiemiddag op 29 mei aanstaande als laatste mogelijkheid.

Wat is het resultaat?
Een in 2021 door de gemeente gepresenteerde Omgevingsvisie 2, waarin (nagenoeg) niets is terug te vinden van onze inbreng tegen de extra bruggen.

De gemeente heeft qua vorm voldaan aan de door hen geformuleerde burgerparticipatie voorwaarden. Qua inhoud is de participatie een wassen neus gebleken.

Het natuurlijk gegeven in het hele proces is dat de gemeente als directe gesprekspartner over veel meer kennis beschikt dan bewoners.
Het onthouden van kennis cq informatie aan bewoners heeft de positie van de gemeente ten opzicht van de bewoners extra versterkt.

Op de al jaren geleden door bewoners gestelde vraag of de extra bruggen vergeven waren aan projectontwikkelaars of andere betrokken, kwam er nooit een concreet antwoord.
Er was sprake van vaagheid: eerder een ontkenning dan een bevestiging.
Wie schetst onze verbazing?
Op pag 12: Art. 26 in de net vrijgegeven openbare versie van de SOK staat dat de Gemeente als onderdeel van de bovenwijkse voorzieningen binnen Merwede onder meer twee voetgangers- en fietsbruggen zal realiseren en maatregelen zal treffen ter verbetering van de bereikbaarheid van Merwede met het OV etc. Partijen dragen naar rato bij aan de realisatie van bovenwijkse voorzieningen.

Het betreft een allang bestaande, afgesproken kwestie tussen partijen.
... Waarom is onze vraag over de extra bruggen niet vanaf het begin met dit artikel beantwoord? Met andere woorden: "mensen, het is vanaf het begin een hopeloze zaak tegen de extra bruggen te ageren".
... De vorm is niet de hoofdzaak bij participatie. Hoe konden wij ooit betrokken zijn bij de inhoud als alles al was vastgelegd?
... Er is een opvallende overeenkomst met de discussie, die speelt op landelijk niveau: Macht van de overheid (in ons geval de Gemeente) versus de burger (in ons geval de bewoners van de diverse wijken)?
Informatie bij de overheid versus informatievoorziening aan de burger.
... Hoe kunt u, gemeenteraadsleden, als vertegenwoordigers van ons burgers, een zelfstandig besluit nemen over de geplande extra bruggen, als ze al een vaststaand gegeven zijn?
... Hoe kunt u, gemeenteraadsleden, als vertegenwoordigers van ons burgers, een zelfstandig besluit nemen over de geplande extra bruggen, als de informatievoorziening mondjesmaat wordt vrijgegeven?
III. Een onafhankelijk onderzoek.

Tijdens het politiek forum op 3 maart vond de stelling over een onafhankelijk onderzoek naar de bestaande bruggen (Socratesbrug en Balijebrug) en een mogelijke uitbreiding hiervan positieve weerklank bij aanwezige gemeenteraadsleden.
De onderzoeksresultaten van Goudappel Coffeng blijven veel vragen oproepen. Naar ons idee zijn ze in de gewenste richting gemanoeuvreerd. Door het gebrek aan openheid is er geen direct onderzoek mogelijk van die resultaten.
Een eigen telling van fietsend verkeer leidt tot totaal andere conclusies.
Is er door Goudappel Coffeng meegenomen dat aan beide kanten van de beide bruggen dubbel fietsverkeer is mogelijk gemaakt?

Om tot een wijs besluit te komen, geachte gemeenteraadsleden, pleiten wij opnieuw voor een onafhankelijk onderzoek -uitgevoerd door gemeenteraadsleden en wijkbewoners- naar de bestaande Socratesbrug en Balijebrug en een mogelijke uitbreiding daarvan.
Offer onze prachtwijk niet op voor extra bruggen, die geen aangetoonde meerwaarde hebben, waanzinnig veel kosten in aanleg en onderhoud en leiden tot een verkeersdrukte in de Rivierenwijk, die er met zijn nauwe straten niet op gebouwd is.

Houd Rivierenwijk Leefbaar, zoals wij al viereneenhalf jaar inbrengen.

Deelnemer
Hierbij mijn bijdragen en vragen voor de: RIB van 18 mei 2021.

Onderwerp I: Bijsturen ontwikkelingen Merwede door gemeente.
Zie Nota Uitgebreide context van de plannen MWKZ (blz. 7)
"Na monitoring, waar gemeente voor verantwoordelijk is, start 2e fase" en "Door uitruil van grondposities met marktpartijen (deels in Merwede-midden en Merwede-Nrd) is het mogelijk dat de gemeente (indien gewenst) op twee locaties in het plan kan bijsturen in fase 2 van de ontwikkeling."
en Rapport Aanpak Monitoring en bijsturing (blz. 3 en 4, + 19) over bijsturing van plannen na monitoring:
“Eerst zal worden gezocht naar maatregelen om de situatie te verbeteren, voordat bijsturing van plannen of ambities worden voorgesteld.” en
“Wanneer bijsturen leidt tot afwijkingen van de afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst Merwede (deelgebied 5) (SOK) treden partijen hierover in overleg.”
En op blz. 19 “Als (een voornemen tot) bijsturing consequenties heeft voor de in de SOK (samenwerkingsovereenkomst) vastgelegde afspraken tussen gemeente en marktpartijen dan moeten deze consequenties op voorhand goed in beeld zijn en ook zijn afgestemd tussen gemeente en marktpartijen.”

Vraag 1: Wanneer vindt besluit tot inzetten van fase 2 plaats?

Vraag 2: Hoeveel invloed heeft de afwijzing van Rijksbijdrage uit het Nationaal Groeifonds voor HOV uitbreiding, waaronder de nieuwe lighttrail verbinding Merwedelijn over Europlaan-nrd. op de bijsturing van de plannen voor de MWKZ zoals het aantal woningen in de MWKZ en het aantal woningen in deelgebied 5 Merwede?

Vraag 3: In hoeverre kan fase 2 van het restant van 1750 woningen in Merwede NIET doorgaan/afgeblazen worden? Voorziet de SOK daarin of treedt dan een boetebeding voor de gemeente in werking?

Onderwerp II: Aanvraag Omgevingsvergunning:

(blz 7 Openbaardeel SOK)
"Na het Definitieve Ontwerp (DO) wordt een aanvraag Omgevingsvergunning ingediend. De Gemeente zal haar medewerking verlenen ter spoedige verkrijging van besluiten en vergunningen op basis van het advies van het Q-team."
Zie ook: Beeldkwaliteitsplan blz. 7
"Het Kwaliteitsteam heeft bevoegdheid een positieve beoordeling (na integrale afweging) te geven die afwijkt van het SP."
Vraag 4: Het beeldkwaliteitsplan en SP Merwede geeft aan dat binnen 29 mtr. GEEN hoge gebouwen zijn toegestaan. In hoeverre kan bij een bouwaanvraag/Omgevingsvergunning binnen 29 mtr. langs het Merwedekanaal toch gebouwd worden met gebouwen met speciale richtlijnen?

Onderwerp III: Kostenverhogingen voor de hele stad
In de diverse stukken valt te lezen dat het belang van de particuliere partijen op het gebied van "business case en het commerciële beleggingsrendement" groot is.
Openbaar deel SOK: blz.2 art. 4: Ontwikkelprogramma
"Er is geen verplichting om het (toegewezen) ontwikkelprogramma te bouwen."
blz 7: art. 16 Bestemmingsplan:
"Voor zover de gewenste wijzigingen van de beleidsregels bij de uitvoering van de SOK voor Fase 1 leiden tot een (financieel) nadeel voor de Private Partijen, zal dit nadeel worden gesignaleerd en zal het College meenemen in de besluitvorming over de aanpassing van de beleidsregels..... Voor zover de nadelige gevolgen onvermijdelijk zijn, zal de Gemeente de financiële schade van de Private Partijen compenseren, zodat de SOK toch kan worden uitgevoerd."
blz. 15 art. 7: Vergunningen
"Partijen zijn vanwege de complexiteit, verwevenheid en duurzaamheidsdoelstellingen een korting op de totaal wet-
telijk verschuldigde leges overeengekomen."
blz. 25 art. 66: Publiekrechtelijke Bevoegdheden
"Voor zover de publiekrechtelijke besluitvorming van de Gemeente niet in overeenstemming is met de aard of strekking van de SOK, is geen sprake van een toerekenbare tekortkoming van de Gemeente in de nakoming van de SOK. Behoudens in geval van een wijziging van de Beleidsregels zoals omschreven in Artikel 15 (Bestemmingsplan) is de Gemeente geen kosten- of schadevergoeding verschuldigd tenzij daar bij wet in is voorzien.
zie ook: Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Merwede blz. 12 Kanttekeningen: 1.10) Automatisch hogere Afvalstoffenheffing voor de gehele stad, door de Systematiek ophalen Afvalstoffen in Merwede.
"Ophalen afval voor 6.000 woningen in Merwede kost € 250.000 tot 450.000 meer per jaar.
Vanuit de huidige systematiek (kostenneutraal) van de gemeente leidt de keuze van een duurder afvalsysteem automatisch tot hogere afvalstoffenheffing voor gehele stad."
Vraag 5: Hoe moet ik de artikelen 16 en 66 uit het openbaar deel van de SOK interpreteren?
Vraag 6: Hoe wordt voorkomen dat alle burgers van de stad opdraaien voor het negatief resultaat om de particuliere partijen hun beleggings-rendement te laten halen?

Beantwoording vragen RIB 20 april 2021
Ook wil ik nog graag antwoord op de vraag gesteld in de RIB van 20 april jl. over het doen van een onafhankelijk onderzoek naar gebruik van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug ventueel met uitbreiding van de bestaande bruggen.
Mede ivm het aantal fietstellingen door Goudappel Coffeng, die in geen verhouding staan tot de door onszelf gedane tellingen eind augustus 2019 (nog voor de coronacrisis). Ook als we dat extrapoleren naar de verwachting van groei van fietsgebruik en bouw van de wijk Merwede komen wij nog niet aan

de verwachte tellingen van Goudappel Gouffeng, waardoor de noodzaak van bouw extra bruggen te niet wordt gedaan.
Met vriendelijke groet,

deelnemer, bewoner
Als bewoner van deelgebied 4 en mogelijk toekomstig bewoner van deelgebied 5 ben ik benieuwd naar de ideeën voor de Merwedekanaalzone. Ik hoop dat er een mooie balans gevonden kan worden tussen toegankelijke mobiliteit, voorzieningen/levendigheid en mogelijkheden tot ontspanning/rust.

deelnemer, NUOVO Scholengroep
Ik wil graag ingaan op de opbouw en samenstelling van de wijk in relatie tot het kavel voor de nieuwbouw van X11, school voor grafimedia.

Gemeente Utrecht

tav gemeenteraad

Utrecht, 19 april 2021

Betreft: Standpunt SportUtrecht Roeien in Utrecht

Geachte gemeenteraad,

Al ruim een eeuw verbindt het Utrechtse roeien meerdere generaties op het water. Niet alleen van ouder op kind wordt de roeisport doorgegeven, ook via de studentenroeiers blijft de traditie van de roeisport in Utrecht behouden.

De Utrechtse roeiverenigingen staan bekend als vitale en sterke sportorganisaties met een belangrijke sportieve en sociale rol voor de stad. Op het Merwedekanaal gaat de roeisport over van generatie op generatie en daarnaast zijn ook jeugdroeiers en studentroeiers met elkaar via het water verbonden. Daarbij voorzien ze in aanbod van recreatie tot aan topsport en zijn ze met hun Olympische rolmodellen een bron van inspiratie voor de stad.

De Utrechtse roei situatie is uniek. Nergens in Nederland roeien er zo veel mensen op zo weinig water. Nergens gaan breedtesport en wedstrijdsport zo hand in hand. Én nergens werken verenigingen zo intensief samen met elkaar, de omgeving en de stad. Het Merwedekanaal in Utrecht is daarmee één van de grootste sportgebieden van Utrecht en daarmee van direct belang voor de ambities van gezonde verstedelijking van de stad. Daarbij, roeien is een groeisport. Alle drie de roeiverenigingen hebben stevige wachtlijsten en zouden in potentie dus nog meer Utrechters kunnen laten genieten van hun sport.

Tegelijkertijd brengt dit intensieve gebruik door de roeisport zowel op het water als in relatie tot de binnenstedelijke groeiambities van de stad spanningsvelden met zich mee. Onlangs presenteerde Utrecht met haar nieuwe ruimtelijke visie, beschreven in het koersdocument RSU 2040, het geprognotiseerde toekomstbeeld voor de stad. Utrecht als ’10 minuten stad’, waar alles wat mensen nodig hebben binnen handbereik is. Een krachtige en ambitieuze toekomstvisie, die SportUtrecht onderschrijft, met “Gezond stedelijk leven voor iedereen” en een duurzaam gezonde stad als belangrijke uitgangspunten. Ambities en plannen die ook raken aan de toekomst van de roeisport in Utrecht.

Naar aanleiding van de RSU 2040, de inhoudelijke reactie hierop van de Utrechtse roeiverenigingen en de startnotitie visie Stadswater, zien wij als SportUtrecht aanleiding voor het formuleren van een eigen standpunt betreft de toekomstige positie van het roeien voor de stad. De toekomst van roeien in Utrecht is al lang en breed onderwerp van gesprek en het is tijd om nu écht een keuze te maken en die ook daadwerkelijk te realiseren. Met dit standpunt kijken we vanuit een toekomstbril naar het belang van de roeisport voor Utrecht, en ook naar de bredere betekenis van sport en bewegen voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone als modern nieuw woongebied en de stad als geheel. Daarbij houden we rekening met de bredere context van watergebruikers en een veilig scenario voor alle watergebruikers.

Een oplossing voor top- en wedstrijdsport
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal lijkt ons de combinatie van topsport en breedtesport roeien niet haalbaar. Verplaatsen van de topsport is daarmee in onze ogen een noodzakelijke keuze. Vianen zou op zeer korte termijn een oplossing moeten zijn voor de topsporters. Ook voor de middellange termijn is het wenselijk dat in fase 1 wordt gestart met het mogelijk maken van de roeibaan Rijnenburg, door strategische grondaankoop door de gemeente. Op deze manier kan al snel een begin gemaakt kan worden met de uitvoering van de roeibaan, goed en veilig ingepast met overige waterrecreatie.

Sportvriendelijke Merwedekanaal: focus op breedtesport
Voor de breedtesport staan wij sympathiek tegenover het idee een deel van het Merwedekanaal (zo veel mogelijk) te bestemmen voor breedtesport. Verschillende sporters en achterliggende organisaties moeten dan een gezamenlijk plan opstellen voor veilig en plezierig gebruik van het water. Dit vraagt dat rondvaart – ook op de lange termijn - geweerd wordt. Om alles passend te maken, lijkt het verstandig/noodzakelijk met tijdslots te gaan werken. Over de handhaving van deze tijdslots moet nagedacht worden.

Veiligheid op en langs het water
Het veiligheidsvraagstuk van ‘van de brug springende kinderen’ speelt alleen op echt warme zomerdagen. Die zullen er meer komen, maar blijven desondanks beperkt tot een aantal dagen en tijdstippen per seizoen. Hier kan rekening mee worden gehouden door bij hoge temperaturen in bepaalde tijdslots geen ander verkeer zoals roeiers en suppers toe te laten dan alleen ‘van de Driewerf de stad uit’. Een andere oplossingsrichting is het aanwijzen van bepaalde vaste zwemplekken in het kanaal tijdens warme dagen.

Ten behoeve van de veiligheid is het belangrijk dat in het ontwerp van de oevers en eventueel nieuwe bruggen over het water, maximaal rekening wordt gehouden met het vrije uitzicht. Het is essentieel dat de coach vanaf de kant onbelemmerd zicht heeft op het water. Juist ook bij minder ervaren roeiers en voor jeugd. Hier is extra begeleiding vanaf de kant cruciaal voor veiligheid op het water. Wij adviseren de plannen voor ontwikkeling van de oevers en bruggen dan ook in afstemming met de gebruikers van het water te doen, zodat zij vanuit de verschillende criteria die gelden kunnen meedenken over de meest veilige, reële opties. Zo kan door middel van handig gebruik van kleuren het fietspad buiten spitsuur mogelijk zo ingericht worden dat de coaches van de roeiers veilig kunnen fietsen en op afstand kunnen coachen. Daarnaast lijkt het ons verstandig aandacht te hebben voor de zichtbaarheid van de coaches zelf, o.a. door het gebruik van gekleurde hesjes of andere zichtbare hulpmiddelen.

Samen naar een definitieve oplossing
We sluiten af met de oproep aan de gemeente om de roeiverenigingen uit te nodigen aan de tekentafels. Voor het slagen van inpasbaar scenario voor het Merwedekanaal en een definitieve oplossing voor de roeisport is het belangrijk dat zowel de roeiverenigingen als andere watergebruikers meedenken in de planvorming. Niet alleen omdat op die manier op tijd rekening kan worden gehouden met verschillende belangen, maar ook omdat belanghebbenden hierdoor al aan de voorkant zicht krijgen op belangen van andere gebruikers (en daarmee zelf ook gevoel hebben bij de totale opgave). Daarbij moet (en zal) helder zijn dat 'niet alles kan'. Maar samen, binnen de mogelijkheden, kan tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen, waar zowel de roeisport, overige gebruikers en de stad behoefte aan heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Daarbij doen we ook een oproep naar de roeiclubs; kijk naar het brede belang en denk mee hoe de verschillende functies naast en met elkaar kunnen bestaan. Waarbij het definitieve scenario uiteindelijk ook op de steun en invulling van de roeiclubs moet kunnen rekenen.

Met deze aanpak kunnen we van het water een veilige beweegzone maken voor alle gebruikers, mét voldoende toekomstperspectief voor de roeiers. En behouden we de roeisport voor Utrecht.

Met vriendelijke groet,

Joscha de Vries,

directeur bestuurder
SportUtrecht
joscha.devries@sportutrecht.nl

Roeien op het Merwedekanaal behouden in de groeiende stad

Overzicht en oplossingen in 7 slides + 1 schema
Utrecht, april 2021

Algemene Utrechtse Studenten Roeivereniging Orca

Utrechtse Studenten Roeivereniging Triton

Utrechtse Roeivereniging Viking

Utrechtse roeiers & het Merwedekanaal - facts

- Utrechtse roeiers trainen 7 dagen per week, zomer en winter, jaar in jaar uit op het Merwedekanaal
- De Utrechtse roeiers zitten hier al 140 jaar
- Drie verenigingen, bijna 3000 roeiers, van 10 tot 85, samen op het water
- Het Utrechtse roeien draagt zo bij aan een gezonde en leefbare stad
- Recreatief roeien, competitie, topsport, met bijbehorende prestaties (EK, WK, Olympisch)
- Utrechts roeien is immaterieel erfgoed

Wij willen blijven roeien op het Merwedekanaal

- Meer en diverser gebruik maken het kanaal als roeiwater ongeschikt
- Wij willen blijven roeien, recreatief én trainend voor wedstrijden (competitie en topsport)
- We kunnen nergens anders naartoe!
- We hebben heel vaak laten weten wat er nodig is om te kunnen blijven roeien, maar zien dit onvoldoende terug
- Wij zien bij kleine aanpassing van de plannen al veel ‘roeipotentieel’
- We willen samen met de gemeente afspraken maken over hoe we de roeisport in Utrecht kunnen behouden

Knelpunten in het plan Merwedekanaalzone om Utrechtse roeien te behouden:

- 5 nieuwe bruggen: beperken het zicht van coaches, roeiers en overige gebruikers → gevaarlijke situaties op het water
- Kanaalweg als multifunctionele ruimte: doorfietsen en coachen op hetzelfde pad als wandelen en recreatie → gevaarlijke situaties op de oever
- Oever wordt natuurvriendelijk en met recreatieve functies als aanlegplaatsen, steigers etc. → zicht en vaarruimte worden beperkt
- Merwedekanaal wordt drukker: suppen, pleziervaart, rondvaartboten → gevaarlijke situaties, roeien wordt onmogelijk

Wat is nodig om het Utrechtse roeien te behouden?

I. **Aanpassen van een deel van de plannen in/rond het MWK** zodat recreatief roeien, jeugdroeien én trainen voor roeicompetitie mogelijk blijft:

- Oevers/openbare ruimte roeivriendelijk inrichten: beplanting die het zicht van coaches op het water niet belemmert, rechte oever, geen beplanting die vaarbreedte beperkt, geen aanlegplaatsen en steigers
- Toets plannen op veiligheid watergebruikers: is de positie van de bruggen veilig voor watergebruikers, is er voldoende zicht op het overige waterverkeer, is veilig passeren mogelijk, is veilig wachten voor de bruggen mogelijk?
- Functiemenging beperken op de oever: fietsverkeer (waaronder roeicoaches) scheiden van wandelaars en andere gebruikers
- Functiemenging beperken op het water: zwemmen elders faciliteren, zwemverbod handhaven, geen rondvaart tijdens trainingsuren, gemotoriseerde vaart stimuleren om elders in de stad te varen in plaats van op het MWK

Vervolg -
Wat is nodig om het Utrechtse roeien te behouden?

II. Nieuwe trainingslocatie voor competitie en/of topsport:

- Financiële bijdrage van de gemeente Utrecht: omdat trainen op topniveau op het MWK straks niet meer mogelijk is, is een financiële bijdrage van de gemeente nodig om deze trainingen elders te faciliteren. Zonder een dergelijke nieuwe faciliteit en financiële ondersteuning verliezen de roeiverenigingen zoveel leden dat de exploitatie van de verenigingen een probleem wordt.

Vervolg -
Wat is nodig om het Utrechtse roeien te behouden?

III. Overeenkomst met de gemeente om de hiervoor genoemde aanpassingen en financiële bijdrage te bekrachtigen:

- Nu afspraken maken om de potentie voor het roeien van het Merwedekanaal optimaal te benutten
- Per thema vastleggen wat wordt aangepast in de MWKZ-plannen
- Voor de competitie- en topsportroeiactiviteiten die niet meer in Utrecht passen, afspraken vastleggen over financiële bijdrage en alternatieve trainingslocaties

Contactpersoon

Esther van Bostelen: mwk@urvviking.nl

Deel van het jaar dat...

Het MWK niet voldoet

Het MWK deels/soms voldoet

Het MWK voldoet

Plannen Merwedekanaalzone

Roeien blijft behouden

	1. Bruggen mét pijlers	2. Pijlerloze bruggen, oevers met beplanting, veel functiemenging op en naast het water, rondvaart/ gemotoriseerde pleziervaart	3. Pijlerloze bruggen, rechte kades zonder beplanting, beperkte functiemenging, incidenteel rondvaartboten	4. De huidige situatie: beperkt gebruik Merwedekanaal, weg/hoofdfietsroute naast kanaal
ALGEMENE BETEKENIS VOOR HET ROEIEN	• Geen inhaalruimte • Geen vrij zicht • Meer wachten dan varen • Onveilige situaties op het water	• Geen rechte koers/snelheid • Zorgen om veiligheid • Recreatief roeien mogelijk (behalve bij zomers weer) • Fanatiek- en jeugdroeien in Utrecht niet mogelijk	• Recreatief en competitieroeien groot deel van het jaar mogelijk • Trainingslocatie voor topsport noodzakelijk	• Bij zomers weer beperken wij noodgedwongen het gebied waar we roeien • Dit raakt vooral de topsport: wedstrijden juist 's zomers
ONZE ROEIERS:				
ALLE ROEIERS: VEILIGHEID				
JEUGD				
RECREATIEF				
COMPETITIE				
TOPSPORT				

Gemeente Utrecht

tav gemeenteraad

Utrecht, 19 april 2021

Betreft: Standpunt SportUtrecht Roeien in Utrecht

Geachte gemeenteraad,

Al ruim een eeuw verbindt het Utrechtse roeien meerdere generaties op het water. Niet alleen van ouder op kind wordt de roeisport doorgegeven, ook via de studentenroeiers blijft de traditie van de roeisport in Utrecht behouden.

De Utrechtse roeiverenigingen staan bekend als vitale en sterke sportorganisaties met een belangrijke sportieve en sociale rol voor de stad. Op het Merwedekanaal gaat de roeisport over van generatie op generatie en daarnaast zijn ook jeugdroeiers en studentroeiers met elkaar via het water verbonden. Daarbij voorzien ze in aanbod van recreatie tot aan topsport en zijn ze met hun Olympische rolmodellen een bron van inspiratie voor de stad.

De Utrechtse roei situatie is uniek. Nergens in Nederland roeien er zo veel mensen op zo weinig water. Nergens gaan breedtesport en wedstrijdsport zo hand in hand. Én nergens werken verenigingen zo intensief samen met elkaar, de omgeving en de stad. Het Merwedekanaal in Utrecht is daarmee één van de grootste sportgebieden van Utrecht en daarmee van direct belang voor de ambities van gezonde verstedelijking van de stad. Daarbij, roeien is een groeisport. Alle drie de roeiverenigingen hebben stevige wachtlijsten en zouden in potentie dus nog meer Utrechters kunnen laten genieten van hun sport.

Tegelijkertijd brengt dit intensieve gebruik door de roeisport zowel op het water als in relatie tot de binnenstedelijke groeiambities van de stad spanningsvelden met zich mee. Onlangs presenteerde Utrecht met haar nieuwe ruimtelijke visie, beschreven in het koersdocument RSU 2040, het geprognotiseerde toekomstbeeld voor de stad. Utrecht als ’10 minuten stad’, waar alles wat mensen nodig hebben binnen handbereik is. Een krachtige en ambitieuze toekomstvisie, die SportUtrecht onderschrijft, met “Gezond stedelijk leven voor iedereen” en een duurzaam gezonde stad als belangrijke uitgangspunten. Ambities en plannen die ook raken aan de toekomst van de roeisport in Utrecht.

Naar aanleiding van de RSU 2040, de inhoudelijke reactie hierop van de Utrechtse roeiverenigingen en de startnotitie visie Stadswater, zien wij als SportUtrecht aanleiding voor het formuleren van een eigen standpunt betreft de toekomstige positie van het roeien voor de stad. De toekomst van roeien in Utrecht is al lang en breed onderwerp van gesprek en het is tijd om nu écht een keuze te maken en die ook daadwerkelijk te realiseren. Met dit standpunt kijken we vanuit een toekomstbril naar het belang van de roeisport voor Utrecht, en ook naar de bredere betekenis van sport en bewegen voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone als modern nieuw woongebied en de stad als geheel. Daarbij houden we rekening met de bredere context van watergebruikers en een veilig scenario voor alle watergebruikers.

Een oplossing voor top- en wedstrijdsport
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal lijkt ons de combinatie van topsport en breedtesport roeien niet haalbaar. Verplaatsen van de topsport is daarmee in onze ogen een noodzakelijke keuze. Vianen zou op zeer korte termijn een oplossing moeten zijn voor de topsporters. Ook voor de middellange termijn is het wenselijk dat in fase 1 wordt gestart met het mogelijk maken van de roeibaan Rijnenburg, door strategische grondaankoop door de gemeente. Op deze manier kan al snel een begin gemaakt kan worden met de uitvoering van de roeibaan, goed en veilig ingepast met overige waterrecreatie.

Sportvriendelijke Merwedekanaal: focus op breedtesport
Voor de breedtesport staan wij sympathiek tegenover het idee een deel van het Merwedekanaal (zo veel mogelijk) te bestemmen voor breedtesport. Verschillende sporters en achterliggende organisaties moeten dan een gezamenlijk plan opstellen voor veilig en plezierig gebruik van het water. Dit vraagt dat rondvaart – ook op de lange termijn - geweerd wordt. Om alles passend te maken, lijkt het verstandig/noodzakelijk met tijdslots te gaan werken. Over de handhaving van deze tijdslots moet nagedacht worden.

Veiligheid op en langs het water
Het veiligheidsvraagstuk van ‘van de brug springende kinderen’ speelt alleen op echt warme zomerdagen. Die zullen er meer komen, maar blijven desondanks beperkt tot een aantal dagen en tijdstippen per seizoen. Hier kan rekening mee worden gehouden door bij hoge temperaturen in bepaalde tijdslots geen ander verkeer zoals roeiers en suppers toe te laten dan alleen ‘van de Driewerf de stad uit’. Een andere oplossingsrichting is het aanwijzen van bepaalde vaste zwemplekken in het kanaal tijdens warme dagen.

Ten behoeve van de veiligheid is het belangrijk dat in het ontwerp van de oevers en eventueel nieuwe bruggen over het water, maximaal rekening wordt gehouden met het vrije uitzicht. Het is essentieel dat de coach vanaf de kant onbelemmerd zicht heeft op het water. Juist ook bij minder ervaren roeiers en voor jeugd. Hier is extra begeleiding vanaf de kant cruciaal voor veiligheid op het water. Wij adviseren de plannen voor ontwikkeling van de oevers en bruggen dan ook in afstemming met de gebruikers van het water te doen, zodat zij vanuit de verschillende criteria die gelden kunnen meedenken over de meest veilige, reële opties. Zo kan door middel van handig gebruik van kleuren het fietspad buiten spitsuur mogelijk zo ingericht worden dat de coaches van de roeiers veilig kunnen fietsen en op afstand kunnen coachen. Daarnaast lijkt het ons verstandig aandacht te hebben voor de zichtbaarheid van de coaches zelf, o.a. door het gebruik van gekleurde hesjes of andere zichtbare hulpmiddelen.

Samen naar een definitieve oplossing
We sluiten af met de oproep aan de gemeente om de roeiverenigingen uit te nodigen aan de tekentafels. Voor het slagen van inpasbaar scenario voor het Merwedekanaal en een definitieve oplossing voor de roeisport is het belangrijk dat zowel de roeiverenigingen als andere watergebruikers meedenken in de planvorming. Niet alleen omdat op die manier op tijd rekening kan worden gehouden met verschillende belangen, maar ook omdat belanghebbenden hierdoor al aan de voorkant zicht krijgen op belangen van andere gebruikers (en daarmee zelf ook gevoel hebben bij de totale opgave). Daarbij moet (en zal) helder zijn dat 'niet alles kan'. Maar samen, binnen de mogelijkheden, kan tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen, waar zowel de roeisport, overige gebruikers en de stad behoefte aan heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Daarbij doen we ook een oproep naar de roeiclubs; kijk naar het brede belang en denk mee hoe de verschillende functies naast en met elkaar kunnen bestaan. Waarbij het definitieve scenario uiteindelijk ook op de steun en invulling van de roeiclubs moet kunnen rekenen.

Met deze aanpak kunnen we van het water een veilige beweegzone maken voor alle gebruikers, mét voldoende toekomstperspectief voor de roeiers. En behouden we de roeisport voor Utrecht.

Met vriendelijke groet,

Joscha de Vries,

directeur bestuurder
SportUtrecht
joscha.devries@sportutrecht.nl

doc.nr: d1/982/003

STICHTING

SPEELRUIMTE
kenniscentrum
buitenspelen

MEMO: naar aanleiding van raadsinformatiebijeenkomst Merwedekanaalzone d.d. 18 mei 2021
Aan: Gemeenteraad Utrecht
Van: [redacted]

Als eerste dank voor de uitnodiging naar aanleiding van onze brief aan u d.d. 23-04-2021 (b0/981/001 - Gemeentelijk Beleid, Bewegen Ontmoeten, Spelen en Sport).

Ik ken het plan niet en het doornemen van de Agendabundel (2239 pagina's) bij deze bijeenkomst kan op deze korte termijn slechts aan de hand van het zoeken op steekwoorden en het hier en daar doornemen van teksten en tekeningen. In dit memo vindt u een weergave van mijn bijdrage in de discussie, alsmede nog wat punten die bij het opnieuw bekijken van het materiaal zijn opgekomen.

Mobiliteit
Mijn eerste opmerking gaat over het thema "Mobiliteit" (kernwaarde: kwaliteit van Leven | kerndoel: Duurzame mobiliteit, laag autogebruik). Om te beginnen ik sta achter deze kernwaarde en -doel. In de visie wordt dit uitgewerkt de paragraaf **Netwerken voetgangers en fietsers** onder meer met de zin:

> *"... We willen een veiliger en gezonder alternatief bieden om daarmee het fietsen en wandelen in de stad te stimuleren. Door de groei van de stad neemt het aantal fietsers flink toe. Daarom willen we de komende jaren investeren in een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest om het verkeer meer te spreiden. ..."*

In de "Omgevingsvisie Merwedekanaalzone-Deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda" wordt dit in woorden op pagina 44 ([2]) verder omschreven in §3.1.6 Stedelijk netwerk langzaam verkeer:

> *"... Nieuwe routes lopen juist niet met de hoofdinfrastructuur mee, maar zijn (bij voorkeur autoluwe) verbindingen door en tussen de wijken. Daarmee bieden we voetgangers en fietsers een gezonder alternatief. Zij staan daar minder bloot aan lawaai en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties..."*

Bijgaand kaartje geeft daar een weergave van. Op zich een heel goed principe en ook herken-baar als één van de "Almere principles". Dit principe uit de jaren '70 gaat uit van een scheiding van al het verkeer in drie soorten:

1. Openbaar vervoer,
2. auto's en
3. langzaam verkeer zijnde fietsers en voetgangers.

Dat het fietspad ook gebruikt werd door licht motorisch verkeer (brommers) werd in die jaren op de koop toegenomen, immers die maken lawaai en kun je van verre horen aankomen.
Een jaar of tien geleden heb ik met enkele onderbrekingen een week of 4-5 door een 7-tal

Uit: Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau (§3.1)

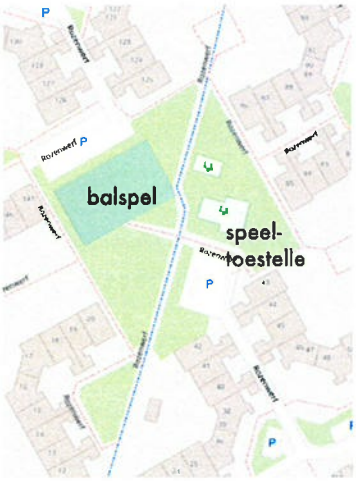
Stichting SPEELRUIMTE
KvK 411 85198
www.speelruimte.nl

Kapp.v.d.Coppellolaan 23
3818 KV AMERSFOORT
info@speelruimte.nl

referentiewijken van Almere gefietst en gelopen. Samen met mijn dochter deed ik veldwerk naar de inrichting van de informele en de formele speelruimte. Daarbij maakten wij ook veel gebruik van de langzaam verkeersroutes door de wijken van Almere. Er vielen een aantal zaken op:

1. deze routes worden met heel verschillende voertuigen gebruikt:
   a. van ouderwetse fiets met terugtraprem tot moderne snelle ligfietsen rijdt over deze wegen;
   b. gewone fietsen, elektrisch ondersteunde fietsen en volledig (stille) e-scooters);
   c. met een variatie in kruissnelheden van 12,5km/u tot 35km/u;
2. Tijdens de ochtend- en avondspits was er veel verkeer op deze routes. En op routes langs en naar scholen zie je ook veel verkeer rond lunchtijd en het moment dat de school sluit (meestal 15:30u).
3. Er wordt dan min of meer in scholen (zoals vissen) gereden: de voorste is bepalend voor richting en snelheid; deelnemers in de scholen rijden dicht op elkaar, hebben als groep hun eigen dynamiek en houden weinig rekening met onverwachte gebeurtenissen.
4. **Je ziet bijna geen buiten spelende kinderen op of rond deze routes**.

Langzaamverkeersroute Almere

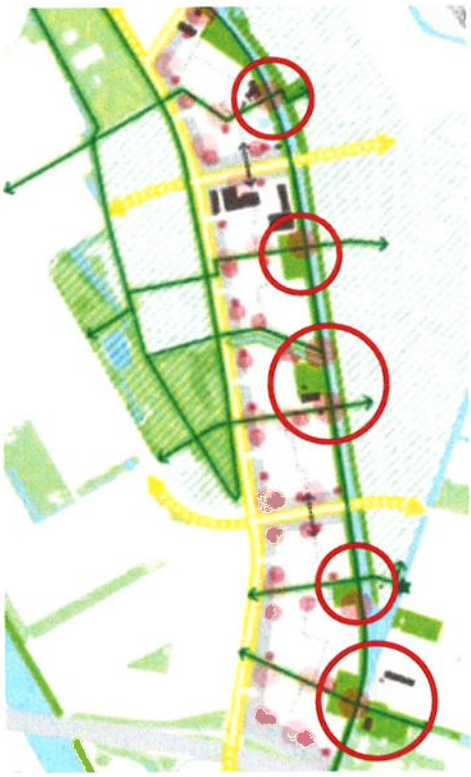


Almerehaven: fietsroute dwars door recreatieve groenruimte

Onafhankelijk van elkaar hebben we regelmatig **bijna-ongelukken** zien gebeuren en ook zelf meegemaakt. Bijna-ongelukken lopen altijd goed af, maar als ze ook op langzaam verkeersroutes vaak voor komen leidt dat tot gevoelens van onveiligheid. Op en langs deze routes hebben we dan ook weinig spelende kinderen gezien. De conclusie in dit onderzoek was dan ook dat deze routes vaak als onoverkomelijke barrières in de openbare ruimte de speelruimte van (jonge)kinderen belemmeren en de ontwikkeling van hun zelfstandige mobiliteit remmen.

scooters op langzaamverkeersroute Almere

Op een aantal plaatsen in Almere lopen deze routes dwars door recreatieve groene ruimtes (zie kaartje hier linksboven). Ook daar leiden bijna-ongelukken **tot gevoelens van verkeersonveiligheid,** en zo wordt de recreatieve speelwaarde negatief beïnvloedt.



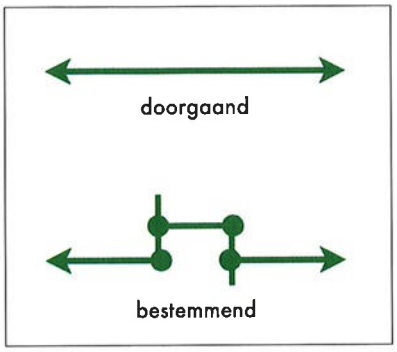
In rood: vergelijkbare risico's

Als ik naar het principe-kaartje uit de "Omgevingsvisie Merwedekanaalzone" kijk zie ik een aantal vergelijkbare risico's. Hiernaast rood omcirkeld.

In deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone staat in §6.1.2 ([3]) de zin: "... Omdat vrijwel de gehele wijk autoluw is, is vrijwel de gehele openbare ruimte overigens als (informele) speelruimte te gebruiken. ...". Die uitspraak staat op gespannen voet met de segmentering van het hele gebied door de langzaam verkeer routes. De auto, weliswaar verbannen, wordt, als er geen aandacht voor is, vervangen

door de e-bike, e-scooter en allerlei nog te ontwikkelen 'smart' stedelijk transportspul van de toekomst.

Bij de volgende stappen voor de Merwedekanaalzone en de verdere uitwerking en detaillering is daarom aandacht nodig voor:
- voorkomen bijna-ongelukken op kruispunten
- voorkomen doorsnijden recreatieve groene ruimtes
- daar waar de nadruk ligt op (speel-/) verblijfskwaliteit grote verschillen in snelheid temperen
- en indien mogelijk vooraf per route aangeven welk karakter prioriteert : doorgaand OF bestemmend (zie schetsje =>).
- zie ook: https://speelruimte.nl/buitenspelen/index.php?id=3893698183485086511



Zelfstandige mobiliteit
Waar mijn vorige opmerking gaat over de 'andere' verkeersdeelnemers, gaat dit kopje over de mobiliteit van kinderen. Zelfstandige mobiliteit gaat over de leer- en ervaringsweg die kinderen vanaf hun vroege jeugd doormaken bij het leren oriënteren en verplaatsen in de publieke ruimte van stad en platteland. Mijn vakgenoten stedebouwkundigen denken veelal dat de moderne mens voldoende heeft aan een smartphone voor zijn richtingsgevoel bij mobiliteit. Maar de huidige beweging naar natuurspeelplaatsen en meer contact met de natuur in de stad stelt dat we met de smartphone juist alle contact met de natuur om ons heen kwijtraken. Het antwoord op dit kwijtraken van het contact met de natuur in de stad is in de woorden van stadsvogelaar David Lindo (https://theurbanbirder.com/) heel simpel: "**Look up**!" oftewel: **Kijk omhoog**! En als het gaat om groene natuur: **Kijk om je heen**! Ook architectuur, afwisseling en vormgeving van de stad leer je zo veel beter te zien, te herkennen en te waarderen. En juist in de stad is het omgaan met verkeer een leertraject dat kinderen vanaf vroeg moeten kunnen leren door het ervaren daarvan.

In de agendabundel is dit begrip nergens gemunt of uitgewerkt. Terwijl Utrecht best wat ervaring heeft met dit onderwerp. Zelf gebruik ik vaak de wijk Lunetten[4] als een voorbeeld waar kinderen al op relatief jonge leeftijd zelfstandig zonder begeleiding naar de bouwspeeltuin kunnen komen. Als je ergens bij de Chathams woont is het oversteken van de Simplonbaan een dingetje, maar daarna kun je de 1,3 km naar de speeltuin zelf lopen of fietsen zonder gevaarlijke oversteekpunten. Woon je op de Etna dan is het een tochtje van ruim 0,9km zonder gevaarlijke oversteek.

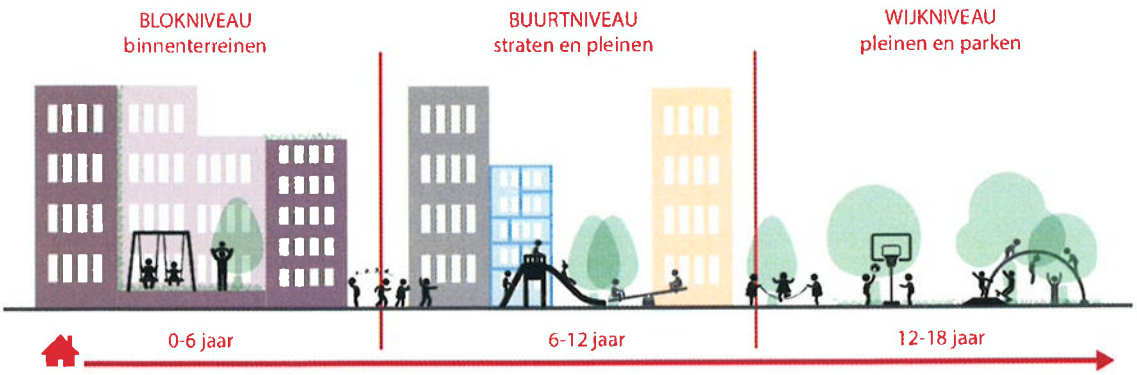
We weten van onderzoek uit de jaren 60-70 van de vorige eeuw dat het stapelen van woningen invloed heeft op de mate van buitenspelen van kinderen. Tot 4 bouwlagen was dat effect beperkt. Met dien verstande de een galerij-ontsluiting al gauw tot minder buitenspelen leidde. Vanaf de vijfde woonlaag zagen we een aanmerkelijke afname van buitenspelen. Soms gingen kinderen pas vanaf 9à10 jaar zelf naar buiten. Wat ondermeer een rol speelde was:
- enge winderige galerij met zware toegangsdeur naar de hal met trappen en/of lift;
- de knopjes voor de lift en de bediening in de lift op onbereikbare hoogte;
- zware deuren beneden, die enkel door een volwassene kan worden geopend;
- voor meisjes: te weinig sociale controle onderweg in het gebouw;
- eenmaal buiten is ook de hoeveelheid ruimte dichtbij de deur van belang (ff kijken, ff proberen, ff wat hier spelen voordat we verder durven gaan);
- de weg terug naar huis lastig te vinden (alle verdiepingen lijken op elkaar).

Zo bekeken gaat zelfstandige mobiliteit niet alleen over verkeer in het publieke domein, maar over de hele weg vanaf de voordeur van je appartement op de 12e verdieping naar de speelruimte hemelsbreed slechts 180 meter verderop. Dat kinderen in hun drang naar exploratie van hun omgeving/de stad zo weinig mogelijk in de weg gelegd wordt en dat gewoon omhoog kijken bij het buitengaan gewoon mogelijk is. Daarvoor hanteren we bij Speelruimte sinds jaar en dag het criterium dat de maaswijdte van barrières voor kinderen niet kleiner mag zijn dan 400x400m'. Voor de goede orde 400m' is iets van 4 tot 8à10 minuten lopen. Deze referentiemaat staat op gespannen voet met de vorige paragraaf. Met een zorgvuldige uitwerking kunnen beide wel bij elkaar gebracht worden.

Het toevoegen van zelfstandige mobiliteit is niet zo moeilijk of tegengesteld aan de geformuleerde uitgangspunten. Het past bij het kerndoel "Gezond gedrag in een groene omgeving" (zie: §6.1.1. Omgevingsvisie deel2) ([5]) en kan daar eenvoudig worden toegevoegd.

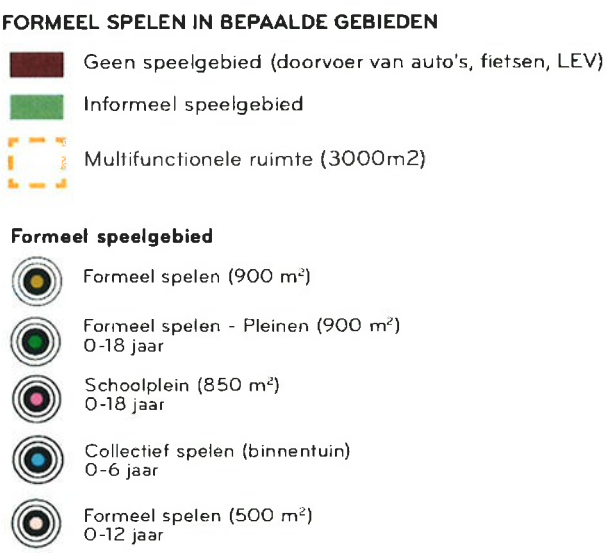
Grootte speelplekken

Dit onderdeel heb ik niet in het gesprek ingebracht. Het komt naar boven na verdere bestudering van de agendabundel. In deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone ([6]) wordt in §6.1.2 Spelen (zie blz 115 Omgevingsvisie deel2) ([7]) een schema gegeven van de planniveau's per leeftijdsgroep. Dit schema heeft de Raad van Utrecht in 1989 vastgesteld (zie: voetnoot 1):



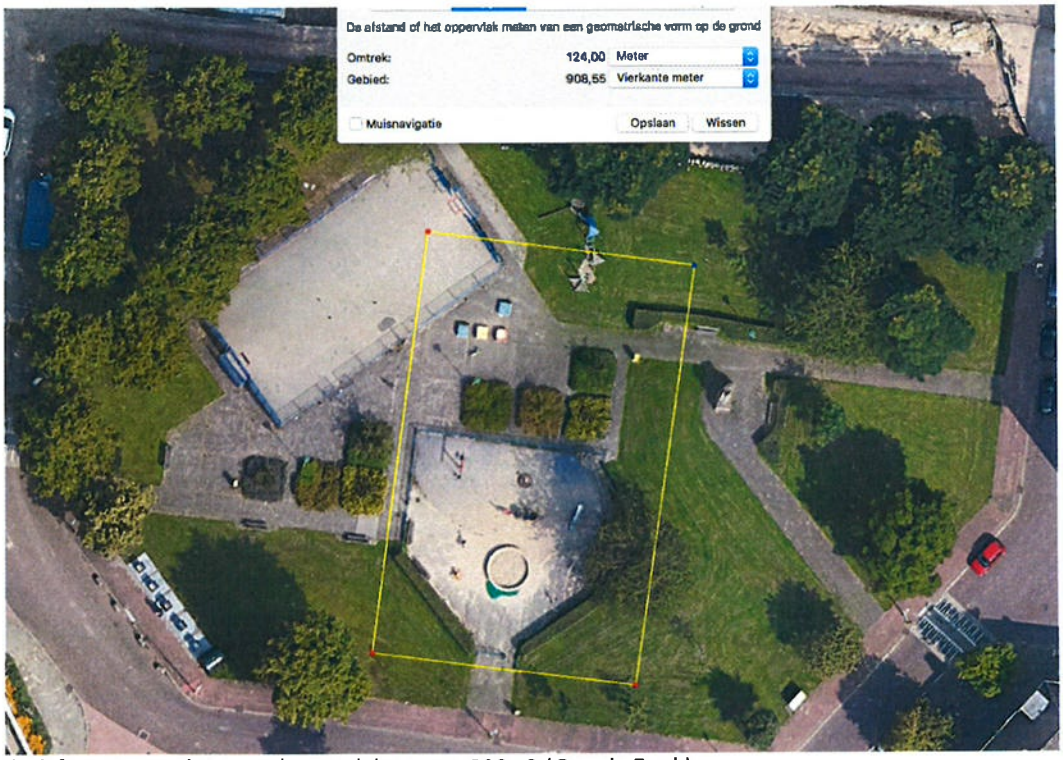
Typ hier om tekst in te voeren

Het schema geeft niet alleen aan dat met het ouder worden van spelende kinderen het bereik toeneemt, maar ook dat het speelgedrag met de leeftijd kan verschuiven naar recreatief sport-gedrag (basket, voetbal, skate, urban sports) en dus ook naar een groter wordend ruimtegebruik. Het schema zelf doet echter geen uitspraak over benodigd oppervlak en ik kan zoiets niet vinden in deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.
Op bladzijde 19 van het FO-IP Merwede ([8]) vindt u de paragraaf "Spelen Sporten En Bewegen" met daarin het volgende schema met wel de benodigde oppervlakten:



Het schema geeft aan dat een grootte van 900m2 zou volstaan voor een locatie op wijkniveau. In onze ervaring is dit veel te klein. Een locatie op wijkniveau functioneert goed als hier een combi wordt gevonden tussen bewegen, ontmoeten, spelen en sport. In dat laatste geval gaat het om breedtesport. Uitgaand van maten voor pleintjesvoetbal en basket en rekening houdend met vrije uitloop adviseren wij sinds jaar en dag een basismaat van 26x30 m'. Deze basismaat is ook heel geschikt voor streetstyle-skate, bmx en ook iets als een groepsworkout. Vaste doeltjes en/of baskets zijn niet echt nodig die kun je ook mobiel plaatsen voor een buurtsportevenement. Deze basismaat beslaat op zich al 26 x 30 = 780m2 en bestaat in principe uit multifunctionele "open ruimte". Dan blijft er bij 900m2 nog maar 120m2 over voor overig "ingerichte ruimte".

Ter vergelijking: bij onze cursus speelruimtebeleid gaan wij met de cursisten regelmatig door de naast het hotel gelegen wijk Lombok (Utrecht). Een mooi voorbeeld van een voorziening op wijkniveau met sport naast spelen en ontmoeten hier is het Cremerplein. Op de volgende afbeelding ziet u dit plein (brutto ca. 3600 tot 4000m2) met daarop aangegeven een vlak 900m2:



luchtfoto Cremerplein Utrecht met vlak van ca. 900m2 (Google Earth)

Met dit plaatje kunt u zien dat een vergelijkbaar programma voor een grote buurt-wijkspeelplaats in het plan voor de Merwedekanaalzone lastig is te realiseren binnen de huidige randvoorwaarden en eisen. Ook kunt u op deze luchtfoto zien dat de locatie Cremerplein vrij is van doorgaande routes.

Een tweede punt van zorg bij de overige uitwerkingen in het FO-IP Merwede, naast de beperkte grootte van buurt- en wijkvoorzieningen, is het bijna geheel ontbreken van ideeën over het optreden en beperken/voorkomen van geluidsoverlast door het beweeg-, ontmoet, speel- en sportgeluid. Je zou enige afstand verwachten of eisen aan de gevelbekleding tegen rondkaatsen en versterken van geluid of het asymmetrisch plaatsen van de omringende gevels of vertanden hiervan (tegen rondzingen), naast de wel aanwezige ideeën over dempende bodemmaterialen. Voor je het weet krijg je een situatie als bij het speelveldje in Nijmegen (zie: https://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/nijmegen-zit-klem-om-trapveld.11352980.lynkx).

Grootte schoolspeelplaats

Ook dit onderdeel komt pas na bestudering van de bundel naar boven. In het FO-IP Merwede zijn de schoolpleinen ca. 600 tot 850m2. Er wordt van uit gegaan dat er 3m2/leerling verharding nodig is. Dat op zich is overigens minder dan vrije uitloopkippen hebben https://speelruimte.nl/buitenspelen/index.php?id=4967246743930293917/vrijeuitloopkippen-krijgen-meer-ruimte).

Bij een leerlingaantal van meer 200 tot 300 leerlingen (afhankelijk van de pleingrootte) is spelen in shifts een voorwaarde om ongelukken op het plein te voorkomen. Dat moet ook iets betekenen voor de schoolgebouwen. Immers bij 300 leerlingen moeten er tijdens de shift 150 leerlingen naar binnen en tegelijkertijd 150 naar buiten:

- zijn de deuren en gangen breed genoeg?
- zijn er meerdere deuren? Zodat de stromen naar buiten en binnen gescheiden kunnen worden?
- en is er gedacht aan gedeeld gebruik na schooltijd?
- en kan tijdens lesgeven het openbaar gebruik van het plein door de school worden beperkt? (ivm met afleiden van de les). De school moet er wat over te zeggen hebben tijdens lesgeven.
- en wat betekent een te klein plein voor de naschoolse opvang? Blijven dan niet teveel kinderen binnen uit vrees voor de drukte op het plein?

Sociale veiligheid binnenterreinen
Zowel bij de presentatie op 18 mei als op diverse plaatsen in de agendabundel is sprake van een gedeeltelijke openbare functie van de binnenterreinen. Hoe de gedeeltelijke toegang wordt gerealiseerd (overdag toegang - avond en nacht gesloten) is mij niet duidelijk. Utrecht heeft ervaringen met al dan niet toegankelijk maken van binnenterreinen (Lunetten, Witte Vrouwen etc.) en zou die ervaringen in dit geval moeten evalueren en hier toepassen. In Lunetten zijn in de loop van de jaren 90 achteraf na de oplevering nog behoorlijk wat (kostbare) beheersmaatregelen genomen met betrekking tot de scheidingen voor en achter. Ook zijn er uiteindelijk schuttingen toegestaan, op plekken waar ze eerst waren verboden, om inbraken via achterkanten verder te voorkomen[9].

Procedure belangenbehartiging van BOSS tijdens het proces.
Tot slot een pleidooi om gedurende het gehele ontwikkelingsproces een persoon of instantie de rol van master/regisseur/ te geven op het gebied van Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sport. Deze regie-rol zou niet alleen beperkt moeten zijn tot enkel het openbaar domein, maar juist ook daar waar het private over gaat in gemeenschappelijke ruimtes en het semi-openbare. Denk bijvoorbeeld aan de routing van buiten terug naar binnen, terug naar huis. Hoe maak je dat herkenbaar voor kinderen? En kun je ook zonder hulp van je ouders naar buiten en straks weer baar binnen? Krijg je de deur van de galerij open? En kun je bij het knopje van de lift. En waar kun je straks een hut bouwen? En waar kun je voetballen of waar ga je met vriendinnen zitten kletsen? Daar moet je voortdurend aandacht voor vragen op alle niveaus van de uitvoering gedurende de hele rit van het ontwikkelproces. Want uiteindelijk bepalen de kinderen zelf waar en wat ze spelen.

Namens Stichting Speelruimte
en OBB-Ingenieurs,

juli 2021
[redacted]

Eindnoten:

1 [redacted] werkte in 1986 als stedebouwkundige voor Stichting Ruimte (Bouwcentrum Rotterdam) mee aan: Naar een speelruimteplan Utrecht ; Beleidsrapportage van het onderzoek naar de speelruimte in de buurten en wijken / [redacted] ; in opdracht DOW, Afd. Openluchtrecreatie & Groenvoorzieningen, Stichting Ruimte ; Rotterdam, juni 1987

2 in de agendabundel is dit blz 87

3 in de agendabundel is dit blz 158

4 door mij rondgeleide leden van https://ipaworld.org/ vonden deze wijk een Child-friendly neighbourhood. Een Unesco-prijs-waardig.

5 in de agendabundel is dit blz 155

6 in de agendabundel begint dit op blz. 44

7 in de agendabundel is dit blz. 158

8 in de agendabundel is dit blz. 1582

9 Creating Defensible Space / Oscar Newman, New York, 1966 - zie ook: https://en.wikipedia.org/wiki/Defensible_space_theory

Stichting SPEELRUIMTE
KvK 411 85198
www.speelruimte.nl

Kapp.v.d.Coppellolaan 23
3818 KV AMERSFOORT
info@speelruimte.nl

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1535
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	1.1
Omschrijving	Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda
ID	1583
Behandelend ambtenaar	Sandra van Asperdt
Telefoon	0302864988
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	20 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	**18 mei 2021**
Commissie Stad en Ruimte	2 september 2021
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2; Aanvulling PlanMER; Nieuwe wandel- en fietsbruggen

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie
Ruimte Opsteller	Marcel Haak
Kenmerk	7103312/raadsvoorstel
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' inclusief bijlagen vast te stellen als kader voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied, met als belangrijkste uitgangspunten:
   - een innovatief mobiliteitssysteem;
   - een fijnmazig fietsnetwerk;
   - bouwen in hoge dichtheid met aandacht voor de omliggende wijken;
   - betaalbaar wonen in de Merwedekanaalzone en een mix van voorzieningen;
   - gefaseerde ontwikkeling, gekoppeld aan mobiliteitsmaatregelen.

2. De aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage vast te stellen, waarin positief wordt geadviseerd over de planontwikkeling in de Merwedekanaalzone en specifiek Merwede (deelgebied 5).

3. Voor de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone en in de omgeving (zoals project Heycopstraat in de Dichterswijk), als onderdeel van een fijnmazig fietsnetwerk, 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen:
   - wandel- en fietsbrug bij de Heycopstraat in Dichterswijk;
   - wandel- en fietsbrug bij de Waalstraat in de Rivierenwijk;
   - wandel- en fietsbrug bij de Zijldiepstraat in de Rivierenwijk.

4. De resterende middelen voor woonboten en bruggen en de opwaardering van de wandelbrug over het Merwedekanaal langs de A12 uit de Voorjaarsnota 2018 te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Geheimhouding
Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet op het Financieel kader MWKZ 2021 tot het moment van sluiting van de grondexploitatie OPG + Busstalling Merwede of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren om de redenen genoemd in de artikelen 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Ter uitvoering van de ontwikkelplannen moet de gemeente in onderhandeling treden met andere partijen om nadere (uitvoerings- en grond)overeenkomsten te sluiten en aanbestedingen te doen. De gemeente heeft er financieel belang bij en kan bij onderhandelingen benadeeld worden als onderhandelaars van marktpartijen beschikken over deze geheime bedrijfsinformatie. Deze informatie over het businessconcept en gemeentelijke financiële kaders kunnen marktpartijen gebruiken bij onderhandelingen, het opstellen van offertes, prijsbepaling en het uitwerken van plannen en strategieën.

Samenvatting
Dit voorstel gaat over de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 met de aanvulling PlanMER en het besluit om 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen als noodzakelijk onderdeel van de planontwikkeling Merwedekanaalzone.
De omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ (verder genoemd: Omgevingsvisie deel 2) inclusief bijlagen en de bijbehorende aanvulling op het Plan-milieueffectrapportage (verder genoemd: aanvulling PlanMER) zijn een verdere uitwerking van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ‘Ruimtelijke Agenda’ en de bijbehorende PlanMER. Deze plannen geven richting aan de verdere transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6 naar een gemixte stadswijk en zorgen voor een goede aansluiting op/verbinding met de omgeving.
Onderdeel van de Omgevingsvisie deel 2 is de vaststelling van het benodigde aantal wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Deze vormen een schakel in de verfijning van het fietsnetwerk, wat nodig is voor een betere spreiding van het toenemende fietsverkeer door de groei van de stad.

Context
Aanleiding
De Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) zal de komende 15 a 25 jaar transformeren van een gesloten gebied met overwegend bedrijven en kantoren naar een levendige stadswijk om te wonen, werken en recreëren. Inzet is een gebied met in totaal zo’n 10.000 woningen, gecombineerd met diverse andere stedelijke functies, zoals scholen, (kleine) bedrijven en kantoren, winkels en een hoogwaardige openbare ruimte. Hiermee kiest Utrecht voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten en onderzoeken daarbij hoe we de werkgelegenheid naar rato mee kunnen laten groeien.

In de notitie ‘Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone leest u de uitgebreide algemene context van de planontwikkeling (waaronder de aanleiding, eerdere besluitvorming, financiën en participatie) in de Merwedekanaalzone.

Besluitvorming college
Tijdens de inspraakperiode van 30 januari tot 11 maart 2020 hebben de verschillende plannen voor de Merwedekanaalzone ter inzage gelegen. Men kon reageren op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en aanvullende plandocumenten. Het college heeft de reactienota vastgesteld, waarin alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied) en belanghebbenden bij elkaar zijn gebracht en beantwoord.
Het college heeft tevens een Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk vastgesteld, onder voorbehoud van vaststelling door de raad van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2. In deze buurtaanpak en buurtagenda zijn bewonerswensen, beleid en noodzakelijke maatregelen vanuit de Merwedekanaalzone zo goed mogelijk aan elkaar verbonden.
Daarnaast gaat het college de ruimtelijke procedures op starten voor de locaties Bilitonkade en Noordersluis (noordzijde) indien de gemeenteraad besluit om de brug bij de Waalstraat en de brug bij de Zijldiepstraat aan te leggen en daarvoor woonboten moeten wijken. Ook zal het college aanpassingen doorvoeren in de Havenatlas door te voeren omdat voor de nieuwe plekken moet

worden afgeweken van de algemene maten uit de Havenatlas. Tot slot heeft het college de Aanpak monitoring vastgesteld. Dit gaat over de monitoring van de verkeersontwikkeling rond de Merwedekanaalzone en de leefbaarheid van de omliggende wijken.
De reactienota, de Buurtaanpak en -agenda en Aanpak monitoring zijn ter informatie bijgevoegd.

Beoogd effect
Met het nu voorliggende besluit om de Omgevingsvisie deel 2 met de aanvulling PlanMER vast te stellen, krijgt de gemeente officiële kaderdocumenten die sturing geven aan de verdere realisatie van de nieuwe gemixte stadwijk(en) in de Merwedekanaalzone. Een besluit over de nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal zorgt ervoor dat het groeiende wandel- en fietsverkeer zich meer verspreid en we als stad optimaal gebruik maken van de openbare ruimte/infrastructuur.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan ‘Merwede’ met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per brief van 9 januari 2020 geïnformeerd.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen

Beslispunt	
1	De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’ inclusief bijlagen vast te stellen als kader voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied, met als belangrijkste uitgangspunten: - een innovatief mobiliteitssysteem; - een fijnmazig fietsnetwerk; - bouwen in hoge dichtheid met aandacht voor de omliggende wijken; - betaalbaar wonen in de Merwedekanaalzone en een mix van voorzieningen; - gefaseerde ontwikkeling, gekoppeld aan mobiliteitsmaatregelen.
Argumenten	
1.1	Het innovatieve mobiliteitssysteem is randvoorwaardelijk voor de verdichtingsopgave.

	We zetten stevig in op het realiseren van woningen en werkgelegenheid in de Merwedekanaalzone. Dat kan alleen met een innovatieve mobiliteitsstrategie, waarmee we de druk op het omliggende wegennet hanteerbaar houden. Deze strategie bestaat uit een pakket aan maatregelen zoals een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (inclusief de wandel- en fietsbruggen), hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit, betaald parkeren in de omgeving en een lagere parkeernorm. Deze maatregelen moeten zoveel mogelijk vanaf de ingebruikname van de eerste woningen en voorzieningen gerealiseerd of beschikbaar zijn. Belangrijk onderdeel van de strategie is namelijk de gedragsbeïnvloeding waarbij de nieuwe bewoners direct alternatieven voor privé autogebruik wordt geboden en het gebruik van fiets wordt gestimuleerd. De bredere groei van de stad maakt deze maatregelen, zoals invoering van betaald parkeren in de omgeving, onvermijdelijk. De Merwedekanaalzone is (slechts) de katalysator. Voor de ontwikkeling van deelgebied 5 worden (dus) per fase de maatregelen getroffen die nodig zijn om dit gebied te laten functioneren. Een voorstel over de wijze van invoering van betaald parkeren in (delen van) de omliggende wijken wordt parallel aan het vaststellen van deze visie ter besluitvorming aan u voorgelegd. Het innovatieve mobiliteitssysteem voor de Merwedekanaalzone is op deze schaal vooruitstrevend in Nederland en zal een praktijkvoorbeeld worden. Dit gaan we monitoren de komende jaren om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te sturen waar het nodig is.
1.2	Een fijnmazig fietsnetwerk is essentieel om het gebruik van de fiets te stimuleren en verkeer te spreiden.
	Utrecht zet in op het stimuleren van het gebruik van de fiets. Een fijnmazig fietsnetwerk is daarbij essentieel om het verkeer te spreiden en alternatieven te kunnen beiden voor verschillende gebruikersgroepen, waarmee overlast en opstoppingen op kruisingen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. In de omgevingsvisie deel 2 staan daarom vijf nieuwe wandel- en fietsbruggen, die zorgen voor een fijnmazig fietsnetwerk in en rond de Merwedekanaalzone en breder in Zuid/Zuidwest.
1.3	Aandacht voor de leefomgeving in het gebied en de omliggende wijken, bij bouwen in hoge dichtheid, draagt bij aan het borgen van menselijke maat (een omgeving waar mensen zich thuis voelen), vergroot de diversiteit in vorm en architectuur en versterkt de ruimtelijke samenhang
	Vanaf het Merwedekanaal heeft de bebouwing een oplopende hoogte in de richting van de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. De bouwhoogte van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone volgt daarmee grotendeels de schaalsprong van de vooroorlogse wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar de naoorlogse stad (Kanaleneiland), met uitzondering van de laagbouwwoningen in Transwijk Noord en -Zuid. De bouwblokken van de Merwedekanaalzone zijn samengesteld uit verschillende, kleinere en zelfstandig herkenbare gebouwen. Verder wordt ingezet op een veilige en gezonde leefomgeving door voorwaarden te stellen aan bezonning en windhinder. In de Merwedekanaalzone zijn hoge ambities voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte uitgewerkt. De keuze voor een autoluwe wijk zorgt voor mogelijkheden om de openbare ruimte en de binnentuinen maximaal groen in te richten (‘groen, tenzij-principe’). Een gezonde, groene woonomgeving nodigt uit tot ontmoeten, verblijven, bewegen, spelen en sporten en draagt bij aan sociale cohesie, gevoel van eigenwaarde en houdt ons gezond. Daarnaast speelt de hoogwaardige openbare ruimte in op het veranderende klimaat (koeling en water vasthouden). Met de nieuwe nota Volksgezondheid “Gezondheid voor iedereen” (Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 - 2022) werkt de gemeente aan verschillende kanten van gezondheid gericht op alle inwoners (met extra aandacht voor kwetsbare groepen) van Utrecht. De omgevingsvisie deel 2 heeft meerdere aspecten die goed

	aansluiten bij de nota Volksgezondheid. Zo is er aandacht voor de leefomgeving, ruimtelijke kwaliteit en wordt er gekozen voor gezonde mobiliteit. Hierbij is niet alleen gekeken wat nodig is voor de nieuwe wijk maar ook wat dit voor kansen biedt in de omliggende wijken (zoals verbeteringen in de openbare ruimte en extra voorzieningen, die zowel door nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone als de bewoners uit de omliggende wijken gebruikt kunnen worden).
1.4	Inzet op betaalbaar wonen is in lijn met het coalitieakkoord en de Woonvisie en de ambitie 'inclusieve stad'.
	De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt ruimte aan een brede doelgroep van bewoners. In lijn met de Woonvisie 'Utrecht beter in Balans' (vastgesteld 18 juli 2019) wordt dit onder andere geregeld door keuze voor verschillende financieringscategorieën: tenminste 30% sociale huur, 25% middencategorie (huur en koop) en 45% niet gereguleerd. Aan de ambitie 'inclusieve stad' wordt invulling gegeven door de mix te organiseren tot op niveau van het bouwblok. Dit betekent dat een grote verscheidenheid aan bewoners hier een thuis kan vinden: starters, ouderen, gezinnen en studenten
1.5	De versterking van het stedelijke netwerk zorgt voor verbinding met de omliggende wijken.
	De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone doorbreekt de barrièrewerking van het nu gesloten bedrijventerrein en zorgt voor een levendige wijk die (bestaande) omliggende buurten verbindt. Het toekomstige fijnmazige netwerk voor voetgangers en fietsers in en om de Merwedekanaalzone sluit aan op de bestaande ruimtelijke structuur van Utrecht Zuidwest en zorgt voor optimalisatie van het gebruik van de openbare ruimte. Met de aanleg van het Merwedepark ontstaat, met de bestaande plantsoenen, aan beide zijden een groene oever (die met de wandel- en fietsbruggen verbonden worden). Zo worden verschillende wijken (zoals Transwijk en Rivierenwijk) meer met elkaar verbonden. Ook het opwaarderen van bestaande voorzieningen en infrastructuur in de omgeving, zoals de Europalaan en Park Transwijk dragen hieraan bij. Onderdeel van de omgevingsvisie deel 2 is een hoogwaardige openbare ruimte en een park op de westoever van het Merwedekanaal, dat onderdeel vormt van het 'Rondje Stadseiland' en aansluit bij onder meer de bestaande groenstrook bij Parkhaven, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen aan de andere zijde van het kanaal. Hiermee ontstaat langs het Merwedekanaal aan beide zijden groene oevers, geschikt voor recreatie en als verbinding naar verder gelegen groenstructuren.
1.6	De inzet op een mix van voorzieningen bevordert de samenhang in het gebied en het gebruik van deze voorzieningen door zowel de nieuwe bewoners, als bewoners van de omliggende wijken.
	Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt naast een mix van woningen ingezet op een mix van voorzieningen (zoals scholen, winkels horeca en een gezondheidscentrum). Zowel nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone als bewoners de uit omliggende wijken kunnen gebruik maken van en een impuls geven aan deze voorzieningen. Evenals nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld de winkels aan de Rijnlaan en andere winkelcentra zoals Winkelcentrum Kanaleneiland.
1.7	Door gefaseerde ontwikkeling kan worden aangesloten op de mobiliteitsaanpak en de totale woningbouwopgave in Utrecht Zuidwest.
	De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is al een tijdje gaande. In het gebied staan al rond de 1.500 woningen (MAX, Lux et Pax en Citypads). De komende jaren ligt onze prioriteit bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 (Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10) en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Voor deelgebied 5 ligt er een uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de toevoeging van 4.000 woningen en op termijn 6.000 woningen. (Zie de separate besluitvorming over 'plan Merwede'.)

	De automobiliteit is de beperkende factor voor de realisatie van het maximale programma voor de MWKZ. In de (aanvulling van de) PlanMER van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is rekening gehouden met lopende projecten zoals het Beurskwartier. Voor heel Zuidwest Utrecht (2e fase Merwede, Beurskwartier, plannen Jaarbeurs en initiatieven in Kanaleneiland) is een mobiliteitsaanpak uitgewerkt. Deze mobiliteitsaanpak is gericht op een gefaseerde groei met 28.000 woningen in dit deel van de stad (inclusief de 10.000 woningen voor de MWKZ) en doorloopt een separaat besluitvormingsproces, als onderdeel van de actualisatie van het stadsbrede mobiliteitsplan. In de Zuidwest- aanpak is per fase van de groei het noodzakelijke bijbehorende pakket aan mobiliteitsmaatregelen inzichtelijk gemaakt. Afhankelijk van de snelheid waarmee deze maatregelen worden doorgevoerd, krijgt de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone verder vorm
1.8	<u>De omgevingsvisie deel 2 is inhoudelijk en tekstueel verduidelijkt naar aanleiding van de inspraakreacties en ambtshalve verbeteringen.</u>
	Om te weten wat bewoners en belanghebbenden uit de omgeving van de
	Merwedekanaalzone belangrijk vinden, is een consultatietraject georganiseerd. Eind 2019 en begin 2020 zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd in het kader van (de voorbereiding op) de formele inspraakperiode. In totaal zijn er 467 reacties ontvangen, variërend van ‘goed plan, meteen starten’ tot hele lijsten van kritische aandachtspunten. Naar aanleiding van de inspraak zijn inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd, zoals het vervangen van de wandel- en fietsbrug van de Jutfasepunt naar de Karperstraat door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug. Ook worden in het aangepaste stedenbouwkundig plan op twee plekken gebouwen wat meer verschoven richting het midden van het plan ‘Merwede’ om de bebouwing aan het kanaal iets lager te maken. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord en gebundeld in bijgevoegd consultatiedocument (reactienota), dat mede richting geeft aan de verdere uitwerking
1.9	<u>De monitoring van de effecten op de mobiliteit en leefbaarheid in de omliggende wijken is geborgd.</u>
	Vanwege de complexiteit van de plannen en de zorgen die daarmee gepaard gaan, is gekozen voor een actieve monitoring, die de ontwikkelingen van begin af aan volgt en de mogelijkheid biedt om tijdig te kunnen bijsturen mocht dat nodig blijken. Basis voor de monitoring is de bestaande stadsbrede Mobiliteitsmonitor en Monitor Leefbaarheid. Dit instrumentarium laat op stads- en wij niveau zien hoe de stad er voorstaat op het gebied van o.a. verkeer en leefbaarheid. Voor de Merwedekanaalzone willen we de effecten van de verdichten scherper in beeld krijgen. Dit doen we door de Mobiliteitsmonitor en Monitor leefbaarheid op onderdelen ‘aan te vullen’ om meer zicht te krijgen op de effecten van de verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone, zoals ontwikkeling van de deelmobiliteit en het verkeer op de wegen rond de Merwedekanaalzone en de leefbaarheid in de omliggende wijken en buurten waar de nieuwe fietsroutes zijn gepland. Hierover wordt periodiek gerapporteerd via de cyclus van de MPR en Voorjaarsnota.
Kanttekeningen	
1.1	<u>Compact bouwen in hoge dichtheid vraagt scherpe keuzes in de doelstellingen op gebied van energie.</u>
	Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Dit betekent op jaarbasis per saldo geen belasting van CO2 en andere broeikasgassen door alle functies in het plangebied. Dit is ook de ambitie in de Merwedekanaalzone. De analyses laten echter zien dat met de huidige stand van de techniek het niet haalbaar is om een wijk met hoge bouwdichtheid volledig klimaatneutraal te maken binnen de grenzen van de wijk. Wel bereiken we met de inzet van het innovatieve mobiliteitssysteem een flinke CO2-reductie bij het autoverkeer. In de Merwedekanaalzone gaan we uit van energieneutrale gebouwen in een zoveel

	mogelijk energieneutraal gebied. Dit betekent dat er in de Merwedekanaalzone genoeg hernieuwbare energie wordt opgewekt om (minimaal) te voorzien in de gebouwgebonden jaarlijkse energievraag. Hierbij is uitgegaan van bewezen oplossingen op het gebied van energie. Er zal dus nog wel duurzame opwek gerealiseerd moeten worden buiten de Merwedekanaalzone om de resterende elektriciteitsvraag (voor apparaten, etc.) te dekken. Hiervoor zal in eerste instantie gezocht worden op gemeentelijk grondgebied. Wij volgen hierbij de stappen van het Utrechts Energieprotocol. Daarbij maken wij afspraken met de ontwikkelende partijen (zoals in de samenwerkingsovereenkomst Merwede) om samen te werken en hiertoe duidelijke en langdurige afspraken te maken. In alle afspraken vragen wij bovendien ruimte te houden voor toekomstige, succesvolle duurzame innovaties die de klimaatneutrale ambitie dichterbij brengen.
1.2	<u>Compact bouwen in hoge dichtheid vraagt scherpe keuzes in de doelstellingen op gebied van groen, spelen en veldsport.</u>
	Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone transformeert een (grotendeels) ontoegankelijk en stenig bedrijventerrein naar een gebied met hoogwaardig groene openbare ruimte. We realiseren een autoluwe, zeer groene openbare ruimte met zo min mogelijk klassieke straten (groen tenzij), waarbij de verharding in de Merwedekanaalzone ten opzichte van de huidige situatie flink gaat afnemen. Ook ruimte voor kinderen om te spelen wordt in de plannen meegenomen, zowel in de openbare ruimte als in de bouwblokken. De keuze om compact stedelijk te bouwen leidt ertoe dat ingezet kan worden op een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en groen; de kwantitatieve beleidsdoelstelling om per huishouden 113 m2 groen te realiseren, wordt echter bij deze dichtheid niet gehaald. Vanwege de keuze voor verdichting in de Merwedekanaalzone zijn sportvelden niet inpasbaar. In de Merwedekanaalzone ligt de focus op urban-sport (zoals joggen, fietsen, wandelen, skeeleren) en komen er sportzalen bij de scholen (voor multifunctioneel gebruik). De gemeente onderzoekt momenteel stadsbreed (in het kader van de RSU 2040) naar mogelijke locaties voor uitbreiding van sportvelden en accommodaties. Bijvoorbeeld in Maarschalkerweerd en Leidsche Rijn. Daarnaast zet de gemeente in op een ‘rondje stadseiland’ waarbij de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en de westelijke oever van het Merwedekanaal worden ingericht als een nieuwe recreatieve groene zone (waaronder het Merwedepark). Ook wordt ingezet op een kwaliteitsslag van Park Transwijk (Park Transwijk en Sportpark Nieuw Welgelegen) om de recreatiedruk in Zuidwest op te vangen.
1.3	<u>We onderzoeken nog hoe de beoogde groei van werkgelegenheid binnen Merwedekanaalzone gelijk op kan gaan met de groei van de beroepsbevolking</u>
	Het Coalitieakkoord zet in op 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. Stadsbreed is de inzet vanuit het Coalitieakkoord gericht op het creëren van 70.000 banen tot 2040 om daarmee de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat we ook in Merwede inzetten op mengen van wonen en werken om extra werkgelegenheid te faciliteren. Daarnaast onderzoeken we hoe de beoogde groei van werkgelegenheid binnen Merwedekanaalzone verdere invulling kan krijgen. De insteek is om hier met name in de ontwikkelstrook van deelgebied 4 (kantorenstrook aan de Wilhelminalaan) en in deelgebied 6 invulling aan te geven. Het onderzoek voor deelgebied 6 wordt afgestemd met de verkenningen die worden uitgevoerd over de A12-zone. Om in ieder geval de bestaande werkgelegenheid van de Merwedekanaalzone in het gebied te behouden zijn we met de provincie in overleg over het ‘slepen’ met kantoormetrage tussen de verschillende deelgebieden. Als ‘slepen’ wordt toegestaan, dan biedt dat extra kansen voor de werkgelegenheid in Merwedekanaalzone. Binnen deelgebied 5 is gestuurd op behoud van werkgelegenheid door bestaande creatieve bedrijvigheid te behouden en te versterken en ruim aanbod aan voorzieningen toe te voegen.

1.4	<u>Voor deelgebied 5 zal moeten worden aangetoond dat in de bouwfase en gebruiksfase geen significante verslechtering plaatsvindt in stikstofdepositie.</u>
	Het ontwikkelgebied Merwedekanaalzone bestaat uit meerdere deelgebieden die in verschillende fases ontwikkeld worden. De Merwedekanaalzone is een bestaand bedrijventerrein in transitie en heeft nu al stikstofuitstoot en stikstofdepositie tot gevolg. We gaan dit gebied transformeren naar een stedelijke wijk, waarbij door de keuze van duurzame maatregelen (aardgasvrij, beperking van autogebruik en/of inzet van elektrische auto's, wijze van bouwen) de stikstofemissie zo veel mogelijk wordt beperkt. Voor het gehele ontwikkelgebied Merwedekanaalzone is een plan Milieu Effect Rapportage (MER) gemaakt (vastgesteld in de gemeenteraad februari 2018). Hieruit komt onder andere naar voren dat het toekomstig gebruik van de MWKZ leidt tot een daling van de stikstofdepositie. Deze beoordeling is gebaseerd op de 'oude' reken- en beleidsregels. Voor de omgevingsvergunningen wordt gebruik gemaakt van de nieuwe rekenregels (zoals opgenomen in AERIUS-2019) voor stikstofdepositie. Voor deelgebied 4 blijkt uit de berekeningen dat de stikstofemissies in het gebied niet beperkend werken, sterker nog, het zal zorgen voor een forse daling in de stikstofdepositie. Voor deelgebied 5 zal bij het Bestemmingsplan Deelgebied 5 (verwachte vaststelling in 2021) moeten worden aangetoond dat er zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase geen significante verslechtering plaatsvindt van de stikstofdepositie. Door gebruik te maken van schone mobiele werktuigen in de bouw-/aanlegfase zullen de stikstofemissies zo veel mogelijk worden beperkt en dientengevolge ook de eventuele depositie. Interne saldering met de nog aanwezige bedrijfsmatige activiteiten zal plaatsvinden. In deelgebied 6 zijn inmiddels twee ontwikkelingen (Holland Casino en Hotel Van der Valk) (vrijwel) gerealiseerd. Voor de rest van het gebied zal op termijn moeten worden aangetoond dat er geen significante verslechtering plaatsvindt van de stikstofdepositie.
Beslispunt	
2	De aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage vast te stellen, waarin positief wordt geadviseerd over de planontwikkeling in de Merwedekanaalzone en specifiek Merwede (deelgebied 5).
Argumenten	
2.1	<u>De aanvulling van de PlanMER scherpt de conclusies aan over het aantal toe te voegen woningen</u>
	In de PlanMER bij de omgevingsvisie deel 1 werd (mede op basis van het verkeersmodel VRU 3.3) de conclusie getrokken dat een toevoeging van 6000 woningen in de deelgebieden 4, 5 en 6 mogelijk is, uitgaande van de huidige verkeersinfrastructuur. Hierbij werd ervanuit gegaan dat de kantoren in de deelgebieden 4 en 6 ook zouden transformeren naar hoofdzakelijk wonen waardoor de verkeerssituatie zou verbeteren (omdraaien spitsrichting). Bij het opstellen van de omgevingsvisie deel 2 en de bijbehorende aanvulling van de PlanMER is de uitgangsituatie gewijzigd. De omstandigheden op de kantorenmarkt zijn verbeterd waardoor de verwachting is dat deze niet op korte termijn zullen transformeren en de behoefte aan het behoud van werkgelegenheid binnen de Merwedekanaalzone is groot. Deze aanname is meegenomen bij de actualisatie van het verkeersmodel (VRU 3.4). Op basis van dit meest recente verkeersmodel, hebben we de effecten van de verkeersgeneratie bij het toevoegen van 6000 extra woningen in kaart gebracht. We zien dat de kwetsbaarheid op de verkeersinfrastructuur flink toeneemt (ondanks het innovatieve mobiliteitsconcept), waardoor op dit moment een toevoeging van ca. 5000 woningen (waarvan ca. 4000 in dg 5 en ca.1000 voor de lopende initiatieven in dg 4 en 6) haalbaar is.

2.2	De Commissie m.e.r. heeft positief geadviseerd over de aanvulling op het PlanMER
	De Commissie m.e.r. is door de gemeente om advies gevraagd over de aanvulling op de PlanMER. De commissie is van oordeel dat de aanvulling op de PlanMER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Gezien de complexe en vernieuwende gebiedsontwikkeling adviseert de commissie (opnieuw) om de ontwikkeling te monitoren en hiervoor een monitoringsplan op te stellen voorafgaand aan het nog vast te stellen omgevingsplan/bestemmingsplan).
Kanttekening	
2.1	De voorstellen in de omgevingsvisie zijn vernieuwend. De PlanMER laat ruimte voor flexibiteit die nodig is voor de realisatie van de vernieuwende voorstellen en vraagt om monitoring.
	De keuze voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting (RSU 2016 en coalitieakkoord 2018) betekent vernieuwende ambities voor de stad. Het realiseren van de opgave voor de Merwedekanaalzone is een langjarige en ingewikkelde opgave met innovatieve oplossingen, zoals het mobiliteitsconcept. Er is grip nodig op de uitwerking ervan. De komende jaren zullen we de plannen gaan monitoren met als doel de ontwikkelingen te volgen en waar nodig bij te sturen.
2.2	De Corona-effecten op langere termijn op de verkeersontwikkeling rond de Merwedekanaalzone / Utrecht Zuidwest zitten niet in de berekeningen van het verkeersmodel (VRU 3.4).
	Het is het nog te prematuur om verkeersmodellen aan te passen aan effecten van corona omdat het nu niet mogelijk is om al iets met enige zekerheid te zeggen over het corona-effect op de lange termijn. Op diverse fronten wordt gewerkt om hier meer grip op te krijgen en waar mogelijk wordt aangesloten bij bredere initiatieven, er gebeurt al veel, dit biedt meer mogelijkheden dan als gemeente dit eenzijdig op te pakken. Verder wordt het verkeer i.r.t. corona intensief gemonitord om ook zicht te houden op de effecten als gevolg van (het versoepelen van) maatregelen. Pas als een blijvend effect ook uit de monitoring blijkt (trendbreuk) zal dit ook z'n weg gaan vinden naar een actualisatie van het basismodel (van de VRU 3.4). Hier gaat altijd tijd (enkele jaren) overheen. Het verkeersmodel is geschikt om scenario's door te rekenen of gevoeligheidsanalyses uit te voeren waarin we de impact van mogelijke effecten op het mobiliteitssysteem in beeld brengen. Vergelijkbaar met 'what if-scenario's', waarbij aan diverse knoppen kan worden gedraaid, zoals thuiswerken en spitsmijden of mijden van (druk) OV. Dit nog verkennend.
Beslispunt	
3	Voor de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone en in de omgeving (zoals project Heycopstraat in de Dichterswijk), als onderdeel van een fijnmazig fietsnetwerk, 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen: - Wandel- en fietsbrug bij de Heycopstraat in Dichterswijk; - Wandel- en fietsbrug bij de Waalstraat in de Rivierenwijk; - Wandel- en fietsbrug bij de Zijldiepstraat in de Rivierenwijk.
Argumenten	
3.1	De aanleg van nieuwe wandel- en fietsbruggen zorgt voor een verfijning van het fietsnetwerk, waarmee een te grote druk wordt voorkomen op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.

	Het fietsverkeer in en om de stad en ook in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren verder door. 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. En bieden we alternatieve mogelijkheden voor verschillende gebruikersgroepen, denk aan het scheiden van speedpedellacs en ouders met kleine kinderen, waardoor fietsen voor iedereen prettig blijft (inclusieve stad). Bij de vaststelling van de omgevingsvisie deel 1 (waarin 7 wandel- en fietsbruggen werden geadviseerd) heeft de gemeenteraad gevraagd om de nut- en noodzaak van wandel- en fietsbruggen nader te onderzoeken en de aanleg van bruggen tot een minimum te beperken. Dit vanwege de effecten van de 'doorsnijdingen' van het Merwedeplantsoen, fietsdrukte in de straten van de omliggende wijken en de impact op woonboten. Uit het onderzoek (Variantenstudie 'Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' en Memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenanalyse wandel- en fietsbruggen') blijkt de noodzaak van vijf wandel- en fietsbruggen, naast investeringen in de bestaande routes en bruggen. Drie bruggen zijn op korte termijn relevant. De twee bruggen bij deelgebied 6 komen pas later in beeld. In deelgebied 4 is dat een wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat vanwege de ligging binnen het netwerk. Op deze plek, dichtbij het centrum en Utrecht centraal is het van belang fietsers zoveel mogelijk te spreiden. Voor deelgebied 5 zijn twee wandel- en fietsbruggen naar de Waalstraat en de Zijldiepstraat randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van deelgebied 5 en noodzakelijk voor een goede spreiding van het fietsverkeer. (De bruggen in deelgebied 6 liggen in de omgeving van de Jutfasepunt en de Overijssellaan). Ook om het privé autogebruik van de nieuwe inwoners van de Merwedekanaalzone te beperken is het van belang om het gebruik van de fiets te stimuleren en dus belangrijk om het fietsnetwerk aan deze kant van de stad versneld uit te breiden. Het fietsnetwerk en de wandel- en fietsbruggen moeten zoveel mogelijk vanaf de ingebruikname van de eerste woningen en voorzieningen in deelgebied 5 gerealiseerd of beschikbaar zijn. Belangrijk onderdeel is namelijk de gedragsbeïnvloeding waarbij de nieuwe bewoners direct alternatieven voor privé autogebruik wordt geboden en het gebruik van fiets wordt gestimuleerd
3.2	<u>De routes van en naar de nieuwe wandel- en fietsbruggen zijn geschikt voor de verwachte aantallen fietsers of worden daarvoor geschikt gemaakt.</u>
	Bij de bruggen in de Rivierenwijk moeten de Waalstraat en de Zijldiepstraat worden aangepast tot fietsstraten met vernieuwde aansluitingen op de Rijnlaan. Hierbij kijken we ook naar kansen voor vergroening bij de herinrichting van de straten. Vanaf de brug naar de Heycopstraat kunnen de wandelaars en fietsers kiezen voor verschillende routes door Dichterswijk. Modelberekeningen tonen aan dat fietsers vanaf deze brug zich vrij snel verspreiden door Dichterswijk. Uit de modelberekeningen blijkt verder dat de bestaande straten qua profiel grotendeels voldoen om het extra fietsverkeer op te vangen 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.
Kanttekeningen	
3.1	<u>Er zijn zorgen in de omliggende wijken over het effect van de nieuwe wandel- en fietsbruggen.</u>

	Uit de inspraakreacties en participatie blijkt dat er veel zorgen zijn bij bewoners uit de omgeving (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) over de nieuwe fietsroutes door hun wijk gekoppeld aan de nieuwe wandel- en fietsbruggen. Bewoners vrezen voor te veel (fiets)drukte en hebben zorgen over de verkeersveiligheid, de leefbaarheid in de wijk en de doorsnijdingen van de plantsoenen (Heycopplantsoen, Merwedeplantsoen en Hamersplantsoen). Uit het (aanvullend) onderzoek blijkt dat de nieuwe fietsroutes door de wijk ruimtelijk inpasbaar zijn. Bijvoorbeeld in de vorm van fietsstraten. Bij de verdere uitwerking van de plannen worden de omwonenden betrokken, om zo veel mogelijk oog te hebben voor hun zorgen en de keuzes die er zijn om de verwachte hinder te verzachten. In de Buurtagenda Dichterswijk en Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk staan maatregelen die hieraan bijdragen. Zo biedt de herinrichting van een straat vaak ook kansen bijvoorbeeld voor vergroening. Over de wandel- en fietsbruggen zijn ook zorgen bij de woonbootbewoners, zowel degenen die verplaatst moeten worden als de buren die in de toekomstige situatie direct naast een wandel- en fietsbrug komen te wonen. Met de betreffende bewoners wordt overleg gevoerd over deze effecten en eventueel benodigde extra maatregelen.
3.2	De nieuwe wandel- en fietsbruggen hebben effect op huidig en toekomstig gebruik van vaartuigen op het kanaal
	Verschillende gebruikers van het Merwedekanaal hebben hun zorgen geuit over de komst van de nieuwe bruggen. Voor de roeiers is het van belang dat de bruggen geen middenpijlers krijgen om inhaalbewegingen niet onmogelijk te maken en voldoende doorvaarthoogte en - breedte te hebben. Een brug die aan deze vereisten voldoet is technisch mogelijk, maar kost meer dan een variant met een middenpijler en heeft ook een grotere impact op de omgeving. Om de roeisport op het Merwedekanaal niet onmogelijk te maken, worden alleen varianten van bruggen zonder middenpijler en met de gevraagde doorvaarthoogte verder uitgewerkt. Daarnaast is een coachpad van belang voor de roeiers. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het fietspad dat langs het kanaal loopt. Wel dienen ook de coaches rekening te houden met het overig (kruisend) verkeer. Voor de waterscouts zijn de bruggen bij deelgebied 4 en 5 van minder belang, maar zij geven aan dat de bruggen bij deelgebied 6 (waar nu nog geen concrete besluitvorming over de aanleg plaatsvindt), hun zeilactiviteiten onmogelijk maken. Op termijn moet hier een oplossing voor worden gezocht. De historische schepen van Parkhaven maken ook gebruik van het Merwedekanaal. Bij de doorvaart moet rekening worden gehouden met de beperkte manoeuvreermogelijkheden van deze schepen. Dit kan door het tegelijkertijd openen van een aantal bruggen om zo in één keer door te kunnen varen zonder tussenstops. Ook de rondvaartbedrijven (die kansen zien voor rondvaarten zodra de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken) vragen aandacht voor een goede doorvaart met zo min mogelijk beperkingen.
Beslispunt	
4	De resterende middelen voor woonboten en bruggen en de opwaardering van de wandelbrug over het Merwedekanaal langs de A12 uit de Voorjaarsnota 2018 te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone.
Argumenten	
4.1	Uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone blijkt dat het belang van deze opwaardering niet de voorkeur heeft ten opzichte van de andere bruggen.

	Enkele jaren geleden leek het een ‘quickwin’ om mee te liften met de verbreding van de A12 door RWS en daarbij de bestaande looproute parallel aan de snelweg over het Merwedekanaal te optimaliseren tot een fietsroute. U heeft hier als raad destijds ook middelen voor beschikbaar gesteld (VJN 2018). Inmiddels loopt de verbreding al enkele jaren achter op schema en is er meer onderzoek gedaan naar de benodigde bruggen voor de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone blijkt dat de verbinding niet ideaal ligt ten opzichte van het fietsnetwerk en de optimalisatie geen aantrekkelijke verbinding wordt in verband met het hoogteverschil tussen de A12 en het kanaal en 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.
4.2	Het beschikbare budget voor de opwaardering van de huidige voetgangersbrug langs de A12 is niet voldoende.
	In de Voorjaarsnota 2018 zijn middelen beschikbaar gesteld voor de optimalisatie van de brug parallel aan de A12. De kans om mee te liften met de werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de A12 gaf de mogelijkheid om deelgebied 6 voor langzaam verkeer te verbinden met de overkant (Hoograven en verder naar Lunetten, USP en de Laagravense Plas). Uit de voorlopige ramingen bleek echter dat het beschikbare budget niet voldoende zou zijn. Daarom is de optimalisatie niet verder uitgewerkt en houden we de oorspronkelijke variant uit het Tracébesluit van Rijkswaterstaat aan.
4.3	De verplaatsing van woonboten en de aanleg en aanpassing van bruggen maken onderdeel uit van het benodigde pakket aan bovenwijkse investeringen.
	Bij de Voorjaarsnota 2018 zijn middelen toegekend voor de aankoop van woonboten en het opstellen van een woonbotenstrategie ter voorbereiding op de besluitvorming over de benodigde nieuwe bruggen en de aanpassing van de op- en afritten van de bestaande bruggen. In het Financieel Kader Merwedekanaalzone zijn de hiermee samenhangende kosten in kaart gebracht en zijn de resterende middelen uit de Voorjaarsnota 2018 meegenomen in de dekking.
4.4	De resterende middelen zijn nodig voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.
	Bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone hoort een pakket aan bovenwijkse investeringen. Deze investeringen worden deels door de ontwikkelende partijen bekostigd en deels door de gemeente vanuit haar publieke rol. Met deze herprogrammering blijven de middelen beschikbaar als publieke bijdrage aan de bovenwijkse investeringen. De resterende bedragen zijn terug te vinden in de geheime bijlage bij het (jaarlijkse) MPR over de Investeringsimpuls en het geheime Financieel Kader Merwedekanaalzone.

Financiën
Zie Notitie ‘Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’.

Vervolg
Na vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2, de aanvulling op de PlanMER en het Stedenbouwkundige Plan ‘Merwede’ wordt het ontwerp bestemmingsplan voor de 1e fase van ‘Merwede’ (met circa 4250 woningen) in procedure gebracht. Na verwachting kan de bouw starten in de 2e helft van 2022. De realisatie van fase 1 zal ongeveer 5 jaar in beslag nemen.

Participatie
Zie Notitie ’Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’.

Communicatie
Na het collegebesluit zijn de insprekers schriftelijk (via de mail of per brief), de vooroverlegpartners, de Commissie m.e.r. geïnformeerd over de reactienota en de beantwoording door de gemeente op de reacties en adviezen.

Aanvullend hierop zijn er voor insprekers, belanghebbenden en bewoners van de omliggende wijken gedurende 2 dagen telefonische spreekuren georganiseerd. Tijdens telefonische spreekuren is een terugkoppeling gegeven van de inspraakreacties en welke wijzigingen na aanleiding van de reacties door de gemeente worden doorgevoerd in de plannen. Daarnaast is er informatie verstrekt over de verdere besluitvorming richting de gemeenteraad en het verdere planproces zoals de uitwerking van een bestemmingsplan voor de 1e fase van Merwede en de besluitvorming en inspraak hierover. Deze informatie is ook geplaatst op de website: www.Utrecht.nl/merwedekanaalzone en verspreid via de digitale nieuwsbrief.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda'
- Bijlage 1.1 bij de Omgevingsvisie deel 2: overzicht van de participatie
- Bijlage 1.2 bij de Omgevingsvisie deel 2: Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk
- Bijlage 1.3 bij de Omgevingsvisie deel 2: Mobiliteit Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.4 bij de Omgevingsvisie deel 2: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.5 bij de Omgevingsvisie deel 2: Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.6 bij de Omgevingsvisie deel 2: Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone – locatieonderzoek
- Bijlage 1.7 bij de Omgevingsvisie deel 2: Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone – Analyses verkeersmodel
- Aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage
- Financieel kader (geheim)

Bijlagen informatief

- Notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone'
- Reactienota Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan MWKZ
- Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk
- Buurtagenda Dichterswijk
- Aanpak monitoring Merwedekanaalzone
- Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Margo Meijer, Marcel Haak, Jurjen van Keulen	**Datum**	10 maart 2021
Doorkiesnummer	06-22422661, 06-24862584, 06-51406475	**Kenmerk**	7103312/raadsbrief
E-mail	margo.meijer@utrecht.nl, m.haak@utrecht.nl j.van.keulen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone
Bijlage(n)	Schematisch overzicht besluitvormingstraject MWKZ	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

De Merwedekanaalzone transformeert de komende jaren naar een gezonde, levendige stadswijk en is de belangrijkste plek om binnenstedelijk de groei van de stad op te vangen. We zijn dan ook verheugd u te kunnen melden dat we een belangrijke mijlpaal bereikt hebben in de planvorming met een akkoord met de marktpartijen op de Samenwerkingsovereenkomst (kort: SOK) en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Nu is het moment gekomen om het samenhangende pakket aan stukken ter besluitvorming aan u aan te bieden. In deze brief informeren we u over het totaal aan stukken en het voorziene besluitvormingsproces.

Hoge kwaliteit
Om de gewenste woningbouw in Merwede te kunnen realiseren, gaan we anders om met mobiliteit, ruimtegebruik en openbare ruimte. Om deze verdichting nu, maar ook over enkele decennia, goed te borgen en te zorgen voor een prettige woonomgeving is het essentieel om de kwaliteit van de wijk hoogwaardig in te vullen. We zetten we in op een diversiteit in de gebouwen; in grootte en hoogte en in architectonische vormgeving. De openbare ruimte is autovrij en van hoge kwaliteit met als uitgangspunt: ‘groen tenzij’. Voorzieningen, zoals pakketdiensten, fietsparkeren en afvalcontainers worden zo veel mogelijk inpandig opgelost.

Opgave
In 2016 heeft u de Ruimtelijke Strategie Utrecht (kort: RSU) 2030 vastgesteld met als opdracht om te onderzoeken of de Merwedekanaalzone (de deelgebieden 4, 5 en 6) ruimte kan bieden aan totaal 6.000 – 10.000 woningen en ander programma. In het Coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht voor iedereen’ is verdere richting gegeven aan de Merwedekanaalzone met de volgende zinsnede: ‘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.

Recent hebben we de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 in de inspraak gebracht. De RSU 2040 beschrijft hoe we de groei van onze stad in goede banen willen leiden en hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen. In de RSU 2040 wordt in eerste instantie ingezet op verdichting binnen de stad. De transformatie van de Merwedekanaalzone van een extensief bedrijventerrein naar een nieuwe stadswijk met wonen, werken en alle voorzingen zoals groen; gezondheidszorg, onderwijs en cultuur is een stap in deze strategie.

Voor u ligt de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (deelgebied 5). In deze plannen wordt uitgelegd op welke wijze we invulling geven aan de gestelde opgave en binnenstedelijke groei.

Woningbouwbehoefte
Utrecht is een aantrekkelijke stad, de druk op de Utrechtse woningmarkt is hoog. Hierdoor lopen vraag en aanbod van woningen uiteen, en is het voor een aantal groepen lastig om in onze stad een (betaalbare)woning te vinden die past bij hun woonbehoefte. Met de realisatie van de Merwedekanaalzone wordt een grote bijdrage geleverd aan het verminderen van de woningnood:

- Deelgebied 4 is met de Wilhelminawerf en De Nieuwe Defensie reeds in uitvoering en is gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 'de Ruimtelijke agenda'. Op dit moment wordt onderzocht of door verdichting, aan de 600 geplande woningen in De Nieuwe Defensie, 350 betaalbare woningen kunnen worden toegevoegd (200 sociale en middeldure huur + ca. 150 betaalbare koopwoningen aanvullend op het vastgesteld programma van 600). Via het MPR wordt u hierover geïnformeerd.
- Voor deelgebied 5 (tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan) 'Merwede', is samen met de marktpartijen het Stedenbouwkundig Plan Merwede uitgewerkt. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Er is gekozen om te bouwen in hoge dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Van de 6000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middeldure huur en -koop gerealiseerd. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen.

Investeren in Utrecht Zuid-West
De transformatie van de Merwedekanaalzone naar een nieuwe stadswijk heeft vanzelfsprekend ook invloed op de omgeving. Zo wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de omliggende buurten met nieuwe langzaam verkeersroutes en wandel- en fietsbruggen en stellen we u voor betaald parkeren in de omliggende buurten in te voeren. Hierbij kijken we direct naar kansen in vergroening en verbeteringen van de kwaliteit van de openbare ruimte in deze omliggende buurten zoals de Rivierenwijk en Transwijk.
Met de aanleg met de nieuwe langzaam verkeersroutes worden wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar verbonden en zijn maatschappelijke voorzieningen en commerciële voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkelcentrum NOVA en de winkels aan de Rijnlaan makkelijker bereikbaar. Ook worden recreatieve verbindingen gelegd waarmee bijvoorbeeld het Merwedeplantsoen en Merwedepark met elkaar worden verbonden. De investeringen in de Merwedekanaalzone beperken zich dus niet alleen tot het gebied zelf, maar betekenen flinke investeringen in bovenwijkse maatregelen, zoals dus betere

verbindingen, vergroening, kwaliteitsslag Park Transwijk en herinrichting van het noordelijke deel van de Europlaan.

Plan in Balans
Om te komen tot een zo goed mogelijk plan is een zorgvuldig proces doorlopen. De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie deel 2 zijn in het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor deelgebied 5 geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) die aansluiten op een hoog stedelijke stadswijk. De inzet van Utrecht op het gebied van betaalbare woningen en duurzaamheid in Merwede en de investeringen in bovenwijkse maatregelen, is met de 21 miljoen subsidie Woningbouwimpuls van het Rijk verder haalbaar gemaakt.

Inspraak
De Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en bijbehorende plandocumenten hebben ter inzage gelegen van 30 januari tot en met 11 maart 2020. De 467 ontvangen reacties op de plannen hebben wij verwerkt. In de reactienota kunt u lezen hoe wij zijn omgegaan met de reacties. Tot slot maakt het voorstel voor het Parkeerregime Merwede en omgeving (invoeren betaald parkeren) onderdeel uit van de plannen.

We hebben de tijd hiervoor nodig gehad om dit goed uit te werken. We begrijpen dat u ook de tijd nodig heeft om de plannen tot u te nemen. Op 23 maart aanstaande organiseren we een technische sessie waarin we het besluitvormingstraject aan u willen toelichten en hoe de plannen met elkaar samenhangen.
In bijgevoegd document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone’ doen we tevens een voorstel van een mogelijke planning van de besluitvormingsprocedure.

Toelichting wettelijk rol van de raad in deze besluitvorming
Naast de reguliere behandeling en het inhoudelijke debat door de raad over de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede en alle bijbehorende bijlagen zijn er een aantal bijzondere (wettelijke) procedures waarin de raad een bijzondere rol heeft. Deze worden hieronder verder toegelicht.

Voorhangprocedure Samenwerkingsovereenkomst.
Voor Merwede (deelgebied 5) is het afgelopen jaar samen met de betrokken marktpartijen een SOK uitgewerkt. Hierin staan de privaatrechtelijke afspraken (met randvoorwaarden en procesafspraken) die horen bij de realisatie van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Basis hiervoor is de Termsheet met daarin de afspraken met de marktpartijen op hoofdlijnen. De Termsheet heeft u ontvangen bij onze brief van 9 januari 2020. Wij zijn voornemens om de SOK te bekrachtigen.

Gezien de impact van deze randvoorwaarden en afspraken voor de beoogde transformatie van Merwede leggen wij, vooruitlopend op het bekrachtigen van de overeenkomst, de SOK voor wensen en bedenkingen aan u voor (voorhangprocedure), zoals ook wordt beschreven in artikel 169 lid 4 van de Gemeentewet.

Voorhangprocedure mobiliteit en WKO

Onderdeel van de SOK vormt de principe bereidheid van partijen (zowel gemeente als private partijen) om deel te nemen in een op te richten en nader te structureren BV voor het mobiliteitsbedrijf alsmede een BV voor WKO (Warmte Koude Opslag). Overeenkomstig artikel 160, tweede lid Gemeentewet, willen wij u in de gelegenheid stellen wensen en bedenkingen kenbaar te maken op de oprichting van beide entiteiten.

Instemmingsbesluit Nota Verbonden Partijen
Zoals bij de vaststelling van de Nota Verbonden Partijen op 17 september 2015 is besloten, is het uitgangspunt dat verbinding dat strekt tot deelneming in een verbonden partij (in dit geval het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf als verbonden partijen), altijd een (instemmings)besluit van uw raad vraagt. Daarom zijn in het raadsvoorstel hiervoor 2 beslispunten opgenomen over een op te richten Mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf. Deze zijn hieronder aangeven. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de memo's over de Business Case mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf.

Op te richten mobiliteitsbedrijf
Voor Merwede is een innovatief en integraal mobiliteitsconcept ontwikkeld. Met de realisatie van 6.000 woningen in een voor Utrecht nieuwe en zeer hoge dichtheid op deze plek in de stad wordt ingezet op een andere mobiliteitsoplossing gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, gebruik OV en deelmobiliteit. Hiermee blijft de verkeersdruk op het omliggend wegennet beheersbaar. Het mobiliteitsbedrijf zorgt voor voldoende aanbod voor deelmobiliteit (zoals deelauto's als deelfietsen) en servicediensten (zoals pakketdiensten, klantenservice deelmobiliteit).

Op te richten WKO-bedrijf
Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het noodzakelijk dat er een collectief warmtekoude-net wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren.

Toezichtsarrangement en statuten voor mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf
Bij de besluitvorming wordt normaliter ook de toezichtsarrangementen voor het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf voorgelegd. Op dit moment zijn de toezichtarrangementen nog niet beschikbaar. De reden hiervoor is dat de feitelijk uitwerking van de governance en aansturing voor beide entiteiten de volgende stap in de planuitwerking betreft. We hebben wel aangegeven hoe het op hoofdlijnen gaat werken en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen, nog niet hoe we het exact gaan organiseren binnen de beoogde organisatie. Hiermee wordt afgeweken van de reguliere gang van zaken, waarbij conform de Nota Verbonden Partijen u gelijktijdig met het afwegingskader het toezichtsarrangement ter goedkeuring krijgt voorgelegd. Uiterlijk voor vaststelling van het onherroepelijke bestemmingsplan dienen de oprichtingsstatuten en andere bijbehorende aspecten m.b.t. het toezicht en de organisatie te zijn uitgewerkt, zodat u er kennis van kan nemen en wij deze kunnen vaststellen.

Raadsinformatie bijeenkomst: toelichting samenhang plandocumenten en besluitvormingsproces (inclusief de voorhangprocedure).

Op 23 maart 2021 willen we u graag de (samenhang van de) plannen en het besluitvormingsproces toelichten in een Raadsinformatiebijeenkomst. De SOK lichten wij graag aan u toe in het besloten deel van de commissievergadering op 1 april 2021. In het openbare deel komen de entiteiten voor WKO en Mobiliteit aan de orde. Daarna zal op 2 april de termijn van de voorhangprocedure starten waarin u uw wensen en bedenkingen kenbaar kunt maken (p/a stafbureau gemeentesecretaris). Deze termijn eindigt op 1 juni 2021.
We hanteren een langere termijn voor de wensen en bedenkingen om u voldoende ruimte te geven om bijvoorbeeld met inwoners en (zelfgekozen) deskundigen een beeld te vormen over de plannen voor de Merwedekanaalzone, die samenhangen met de SOK en de WKO- en mobiliteitsbedrijven.

Aangezien het Stedenbouwkundig Plan Merwede en de SOK samen met de marktpartijen is opgesteld en afgewogen, zullen wij uw wensen en bedenkingen zowel intern als met de betrokken marktpartijen bespreken. Vervolgens zullen we u met een brief informeren hoe we omgaan willen gaan met uw wensen en bedenkingen. Deze brief is onderdeel van het inhoudelijke debat over alle plandocumenten in de raadscommissie Stad van Ruimte.

Hierna volgt de raadsbehandeling. In het document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject’ doen we een voorstel voor de planning van dit besluitvormingstraject.

Over eventuele inhoudelijke planaanpassingen (en daarmee ook aanpassingen in de SOK) na de besluitvorming in de raad zal het college met de marktpartijen het gesprek voeren. Er zal dan worden bekeken wat de aanpassingen voor consequenties hebben voor de SOK. Pas na consensus hierover zal het college de SOK aangaan.

Overzicht plandocumenten en bijlagen per raadsvoorstel
Hieronder leest u een overzicht van de plandocumenten per raadsvoorstel.

<u>Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2:</u>

- Omgevingsvisie, deel 2, met bijlagen:
    - Overzicht van de participatie
    - Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk (Gemeente Utrecht, mei 2020)
    - Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, april 2020)
    - Rapport Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone (Gemeente Utrecht, 11 oktober 2019)
    - Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, december 2019)
    - Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng september 2020)
    - Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone – Locatieonderzoek (Gemeente Utrecht, oktober 2020)
- Aanvulling planMER (ter vaststelling)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)

<u>Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Merwede</u>

- Stedenbouwkundig Plan Merwede
- Beeldkwaliteitsplan Merwede

- Samenwerkingsovereenkomst (voorhangprocedure ogv 169 lid 4 Gemeentewet) (geheim)
    - bijlagen bij de SOK (geheim)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)
- Toelichting Grondexploitatie OPG + Busstalling terrein (Geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen WKO (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader WKO (geheim)
    - memo businesscase Merwede WKO (geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen mobiliteitsbedrijf (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader mobiliteitsbedrijf (geheim)
    - memo businesscase mobiliteitsbedrijf Merwede (geheim)

Ter informatie voor de raad wordt tevens bijgevoegd:
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plantoelichting (ook bijlage voor de raad)
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plankaart (ook bijlage voor de raad)
- Reactienota
- Aanpak monitoring
- Buurtaanpak Rivierenwijk Transwijk
- Buurtagenda Dichterswijk
- Notitie Rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)
- Collegereactie rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)

Raadsvoorstel Parkeerregime Merwede en omgeving, met bijlagen:
- Parkeerregulering in de omgeving Merwedekanaalzone
- Figuur 1: Loop isochronen Merwede dg incl. nieuwe bruggen
- Figuur 2: Gebieden invoeren betaald parkeren Merwede en omgeving
- Figuur 3: Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving

Context plannen Merwedekanaalzone
In de notitie ‘Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’ schetsen we de planvorming van de Merwedekanaalzone. We gaan in op de opgave voor het gebied, de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast leest u in deze bijlage hoe het bestuurlijk traject tot nu toe is verlopen en hoe we u op een aantal momenten in de afgelopen periode hebben meegenomen.

Parallelle besluitvorming Parkeerregime Merwede en omgeving (invoering betaald parkeren Merwede en omliggende buurten)
Tegelijkertijd met de besluitvorming van de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede zal het voorstel voor het parkeerregime Merwede en omgeving ter besluitvorming worden voorgelegd. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor het ambitieuze mobiliteitsconcept en daarmee de mogelijkheid om Merwede met het voorgestelde bouwprogramma te ontwikkelen.

Concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede
In het concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede zijn afspraken met de marktpartijen verwerkt die publiekrechtelijk vastgelegd kunnen worden. Deze afspraken zijn onderdeel van het integrale pakket aan afspraken met de marktpartijen. Vanwege de sterke relatie met de SOK en het

Stedenbouwkundig Plan Merwede is het concept ontwerpbestemmingsplan fase1 Merwede als bijlage bij de SOK gevoegd.
Dit bestemmingsplan vormt straks na bestuurlijke vaststelling de juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied juridisch en planologisch mogelijk te maken.

De eerste stap in de vaststelling van het bestemmingsplan is het vooroverleg met partijen zoals Rijkswaterstaat en Provincie, waarna de zienswijzenperiode volgt. Het bestemmingsplan zal u op een later moment, volgtijdelijk na de behandeling van de kaderdocumenten (Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan), ter besluitvorming worden aangeboden. Mochten naar aanleiding van zienswijzen of de besluitvorming in de raad over het bestemmingsplan zaken worden gewijzigd, die consequenties hebben voor de SOK, dan zal het college hierover met de marktpartijen in overleg treden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021

(Uiteraard door de raad nader in te vullen)

	Jan-feb	mrt-juni	Juli	september	oktober	oktober
	College		College	Cie S&R	Raad	College
Omgevingsvisie dl 2	reactienota vaststellen				Omgevingsvisie deel 2	
	buurtaanpak (principebesluit)				Aanvulling PlanMER	def besluit buurtaanpak
	buurtagenda (principebesluit)				3 wandel- fietsbruggen	def besluit buurtagenda
	monitoring MWKZ				middelen bovenwijkse investeringen	def besluit havenatlas aanpassen
SP Merwede & SOK	inrichtingsplan OR (ovb raadsbesluit)				Stedenbouwkundig Plan	def besluit inrichtingsplan
	instellen kwaliteitsteam				Beeldkwaliteitsplan	
	gebiedsmanagement verkennen				Alternatief inzamelen	
	principebesluit SOK				verwerven 5 garages	aangaan SOK
	principebesluit WKO entiteit				grex openen	
	principebesluit Mobiliteit entiteit				instemmingsbesluit WKO	
	concept ontwerp BP vooroverleg				instemmingsbesluit mobiliteit	
Parkeerregime Merwede en omgeving	College behandeling				Raadsbesluit	

RIB's op verzoek college voor toelichting plannen (deels besloten)

beeldvorming raad

Indienen wensen en bedenkingen door raad

raadsbrief: collegereactie ingediende wensen en bedenkingen

Inhoudelijke debat op alle onderdelen: College reactie op wensen en bedenkingen en alle plandocumenten

Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone

Bijlage bij bestuursadviezen Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede

Leeswijzer
In deze bijlage wordt de algemene context geschetst van de planvorming in de Merwedekanaalzone. We gaan in op de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast schetsen we het bestuurlijk traject tot nu toe, de afstemming met de raad, de participatie en de financiële kaders.

Inhoudsopgave:

1. Aanleiding/context
2. Inspraak en reactienota
3. Plandocumenten (zoals de Omgevingsvisie deel 2, Stedenbouwkundig Plan Merwede en SOK)
4. Financieel kader en borging plannen
5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda
6. Locatieonderzoek woonboten
7. Aanpak monitoring
8. Parkeerregime Merwede en omgeving
9. Beoogd effect besluitvorming
10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

1. Aanleiding

De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) aangewezen om een deel van de groei van de stad Utrecht binnenstedelijk op te vangen. Vooruitlopend op de Ruimtelijke Strategie is (in lijn met de visie Merwedekanaalzone uit 2005 en de lopende initiatieven in deelgebied 4) in deelgebied 5 in 2012 het initiatief Meer Merwede gestart. Dit particuliere initiatief heeft samen met toen zittende eigenaren gezocht naar mogelijkheden om dit deelgebied van de Merwedekanaalzone tot een aantrekkelijk verblijfsgebied te transformeren. Vanaf het moment dat de gemeenteraad met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht de uitspraak heeft gedaan dat de Merwedekanaalzone moet worden getransformeerd naar een gemengd woon- en werkgebied zijn posities in het gebied steeds meer ingenomen door professionele marktpartijen. De gemeente Utrecht heeft zelf met het voormalig OPG-terrein en de busstalling ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom.

De Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) zal de komende 15 a 25 jaar transformeren van een gesloten gebied met overwegend bedrijven en kantoren naar een levendige stadswijk om te wonen, werken en recreëren. Inzet is een gebied met in totaal zo'n 10.000 woningen, gecombineerd met diverse andere stedelijke functies, zoals scholen, (kleine) bedrijven en kantoren, winkels en een hoogwaardige openbare ruimte. Hiermee kiest Utrecht voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten en onderzoeken daarbij hoe we de werkgelegenheid naar rato mee kunnen laten groeien.

1.1. Merwedekanaalzone al volop in ontwikkeling

De transformatie van Merwedekanaalzone naar een gemengd stedelijk gebied is al gaande. In de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone zijn al diverse projecten opgeleverd. Dit zijn onder anderen City Campus Max (2009), Pax et Lux (2016) en het Van der Valk-hotel (2016). De Wilhelminawerf is in aanbouw en de eerste woningen worden eind 2020 opgeleverd. Het voormalige Defensieterrein is bouwrijp gemaakt en de bouw start deze winter met de planning dat hier eind 2022 de eerste bewoners kunnen intrekken. Aan de zuidzijde van het gebied verrijst het nieuwe Holland Casino, dat medio 2021 opgeleverd wordt en de planontwikkeling van het appartementencomplex aan de Eendrachtlaan 10 is volop gaande.

1.2. Relatie Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan 'Merwede'

Er is sprake van een onlosmakelijke samenhang tussen de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2), het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan, het concept Bestemmingsplan Merwede en de tussen gemeente en private partijen te sluiten Samenwerkingsovereenkomst voor deelgebied 5. Deze samenhang vraagt om een integrale benadering en daarom schetsen we de context van de Merwedekanaalzone en Merwede in het bijzonder in deze bijlage als hulpmiddel bij de besluitvorming.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De gemeenteraad geeft hiermee aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil.

De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn in het SP ‘Merwede’ integraal afgewogen en geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) waarmee de transformatie naar een hoogstedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt. Samen vertellen de plannen het verhaal hoe dit deel van Utrecht zich de komende jaren zal ontwikkelen.

2. Inspraak en reactienota

Vanwege de parallelle uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2 en het SP Merwede en de sterke inhoudelijke samenhang tussen beide producten is ervoor gekozen beide in hetzelfde inspraaktraject ter inzage te leggen en de reacties in één reactienota te bundelen.
Van 30 januari tot en met 11 maart 2020 liep de formele inspraakperiode, waarin we reacties hebben opgehaald op beide documenten en bijbehorende stukken, zoals de aanvulling op de milieueffectrapportage, het beeldkwaliteitsplan ‘Merwede’ en de variantenstudie loop- en fietsbruggen.

Tijdens de inspraakperiode zijn er twee grote en drie kleinere informatiemomenten georganiseerd, waar gelegenheid was voor een breed publiek om informatie over de plannen te horen en vragen te stellen aan inhoudelijke adviseurs. Daarnaast zijn er buurtbijeenkomsten georganiseerd, was er elke vrijdag telefonisch spreekuur en kon men via de mail vragen stellen en inspraakreacties achterlaten bij het projectteam Merwedekanaalzone.

In totaal zijn er 467 inspraakreacties (waarvan veel gelijksoortige en soms ondersteund met een petitie of handtekeningenlijst), 3 vooroverleg-reacties en een aanvullend advies van de Cie MER ingediend. Het gaat om reacties van bewoners, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit het plangebied en aangrenzende wijken. De reacties en de beantwoording zijn opgenomen in de reactienota. In deze nota is tevens een overzicht opgenomen van de wijzigingen n.a.v. de inspraak en een overzicht van ambtshalve verbeteringen. Dit betreft bijvoorbeeld aanpassingen op het kaartmateriaal (waar het Heycopplantsoen en het Hamersplantsoen nu duidelijk zijn benoemd). Ook is aanvullende informatie uit het memo bij de variantenstudie wandel- en fietsbruggen opgenomen. (wijziging dubbele brug over Jutfasepunt).

3. Plandocumenten

3.1. Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Hierbij zijn de onderzoeksvragen op het gebied van o.a. mobiliteit, duurzaamheid en openbare ruimte uit de Omgevingsvisie deel 1, ‘De Ruimtelijke Agenda’ en de amendementen en moties van de raad (bij de vaststelling van de omgevingsvisie op 8 februari 2018) meegenomen. Ook het coalitieakkoord 2018 heeft sturing gegeven aan de uitwerking van de visie, zoals bijvoorbeeld de doorgroei tot 10.000 woningen.

De gemeente Utrecht laat met de Omgevingsvisie deel 2 zien welke kant ze met dit deel van de stad op wil en onder welke condities dit mogelijk gemaakt kan worden. De kaders en beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie deel 2 geven richting bij de verdere groei en verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone en zijn voor deelgebied 5 verder geconcretiseerd in het Stedenbouwkundige Plan Merwede.

3.1.1. Innovatieve mobiliteitsaanpak: verfijning fietsnetwerk (met nieuwe bruggen)

Randvoorwaardelijk onderdeel van de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is de innovatieve mobiliteitsstrategie. Hierbij leggen we de focus op wandelen, fietsen, gebruik van het OV en deelmobiliteit en voorzieningen op loopafstand. De auto doet een stapje terug. Om de groei van het wandel- en fietsverkeer goed op te vangen, is verfijning van het huidige netwerk noodzakelijk. Naast het verbeteren van de hoofdfietsroutes (zoals de op- en afritten van bestaande bruggen) zijn nieuwe fietsroutes met bijbehorende wandel- en fietsbruggen nodig om het verkeer meer te spreiden en te stimuleren.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn 5 nieuwe wandel- en fietsbruggen gepland. Het voorstel van het college aan de raad is om er nu de 3 van de 5 wandel- en fietsbruggen aan te leggen die onderdeel zijn van de concrete bouwplannen in de Merwedekanaalzone. Dit is de brug tussen de Heycopstraat in Dichterswijk en deelgebied 4, waar de Wilhelminawerf al flink is gevorderd en de bouw van de nieuwe wijk op het voormalige Defensieterrein start deze winter. Daarnaast worden er in Dichterswijk en omgeving ook nieuwe woningen gerealiseerd (zoals bij de Heycopstraat en langs de Kruisvaart). Het volgende omvangrijke bouwproject zal plaatsvinden in deelgebied 5 met de 1e fase van Merwede. Hierbij zijn de bruggen richting de Waalstraat en Zijldiepstraat randvoorwaardelijk.
Voor de andere twee wandel- en fietsbruggen (bij de omgeving Jutfasepunt en Overijssellaan) geldt dat deze pas over een aantal jaren noodzakelijk zijn bij de transformatie van deelgebied 6 en in het bredere perspectief van de ontwikkelingen in Utrecht Zuid West.

3.1.2. Kantorenstrook deelgebied 4 en deelgebied 6

Voor deelgebied 6 en de kantorenstrook aan de Wilhelminalaan in deelgebied 4 wordt nader onderzocht wat de meest wenselijke ontwikkelstrategie is binnen de kaders en ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.
Voor deze nog te ontwikkelen locaties in de deelgebieden 4 en 6 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de stedelijke maatregelen voor het mobiliteitsnetwerk van belang, waarvan nu de eerste koers is bepaald in integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, onderdeel van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.
Gekoppeld aan het verder onderzoek naar de mobiliteitsmaatregelen kijken we naar de gewenste groei van de werkgelegenheid, rekening houdend met de groei van de (beroeps)bevolking in de stad Utrecht en de regio. Om te voorzien in de enorme werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben (+70.000 banen erbij tot 2040) zetten we in op het mengen van functies in wijken, zoals in de Merwedekanaalzone.
Daarnaast willen we leren van de ervaringen die we nu opdoen in de deelgebieden 4 en 5 (zie ook paragraaf 7 ‘monitoring’). Uit deze analyses moet blijken op welke wijze en op welke termijn een geleidelijke transformatie van deze gebieden mogelijk is binnen de kaders en ambities van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.

3.2. Aanvulling milieueffectrapportage

Parallel aan de uitwerking van Omgevingsvisie deel 2 is de milieueffectrapportage (PlanMER) aangevuld op basis van de nieuwe uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel ‘VRU 3.4’. De PlanMER is een hulpmiddel/instrument bij het maken van de juiste afwegingen. In deze aanvulling PlanMER zijn onderzoeken die ten grondslag liggen aan de kaders en beleidsuitgangspunten van de Omgevingsvisie deel 2 getoetst. De rapportage is een aanvulling op de (op 8 februari 2018 vastgestelde) PlanMER. De aanvulling is zelfstandig leesbaar, en bouwt voort op de al gepresenteerde informatie in het oude PlanMER. Daar waar nodig voor de leesbaarheid zijn enkele onderdelen uit het PlanMER herhaald.
In deze aanvulling ligt de focus op de thema’s energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Daarbij wordt aangegeven in hoeverre en onder welke condities en voorwaarden, de groei richting 10.000 woningen en bijbehorend voorzieningenprogramma mogelijk is.

3.3. Stedenbouwkundig Plan Merwede

De gemeente heeft als eigenaar van het voormalig OPG-terrein en de busstalling samen met tien andere grondeigenaren (op zes grondposities) in het gebied, adviseurs en de inbreng van vele belanghebbenden en belangstellenden het voorliggende SP gemaakt. Uitgangspunt hierbij is: we maken het beste plan, ongeacht eigendomsgrenzen. Alleen door samen te werken aan het beste plan kunnen de ambities van de stad met optimale dichtheid gerealiseerd worden. Het plan is samen met de ontwikkelende marktpartijen AM, Synchroon, BPD, Janssen-De Jong, Lingotto, 3T, Greystar, Boelens-De Gruyter, G&S en Round Hill Capital tot stand gekomen. In het SP zijn de kaders en ambities uit de omgevingsvisie verder aangescherpt en afgewogen op basis van de inspraakreacties, nadere onderzoeksresultaten en afspraken tussen de marktpartijen en de gemeente.

3.3.1. Specifieke kenmerken Merwede

De keuze voor een hoge(re) dichtheid met een toevoeging van 6.000 woningen in Merwede, een rijk aanbod aan stedelijke voorzieningen, de intrinsieke duurzaamheid, een autovrije en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (met als uitgangspunt ‘groen tenzij’) en een innovatieve mobiliteitsstrategie maakt het plan Merwede uniek. In het SP wordt Merwede een wijk waar de buitenruimtes voor spelende kinderen zijn in plaats van voor geparkeerde auto’s en waar dichtheid synoniem is met levendigheid.
Merwede staat internationaal op de kaart als voorbeeldproject voor innovatieve mobiliteit, autoloze en groene openbare ruimte, binnenstedelijke herontwikkeling en samenwerking tussen gemeente en marktpartijen. SP
Belangrijk onderdeel van de innovatieve mobiliteitsstrategie is de lage parkeernorm (0,3 parkeerplaats per woning), inzet op langzaam verkeer en alle dagelijkse voorzieningen op loopafstand, hoogwaardig openbaar vervoer, flankerend parkeerbeleid (betaald parkeren -zie het raadsvoorstel parkeerregime Merwede en omgeving- en faciliteiten voor parkeren op afstand) en deelmobiliteit.

3.4. Inrichtingsplan Openbare Ruimte Merwede

Voor de openbare ruimte is als onderdeel van het SP een Inrichtingsplan uitgewerkt. Het Inrichtingsplan zet in op een hoog kwaliteitsniveau voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dat aansluit bij het hoogstedelijk karakter van Merwede. Het thema van de openbare ruimte is “groen tenzij” wat goed mogelijk is door de autovrije opzet. Auto’s kunnen enkel via de inprikkers vanaf de grote weg een garage inrijden. Voor logistiek is een afgewogen systeem bedacht waarbij de meeste logistieke bewegingen aan parkeerhavens aan de Europalaan en in de twee logistieke hoven wordt opgelost en ingezet wordt op klein elektrisch vervoer. Door zowel logistiek, het parkeren voor auto’s en fietsen als de ruimtes voor afval en nuts in de gebouwen op te nemen maken we in de openbare ruimte plek voor ontmoeten, bewegen, spelen en heel veel groen.

3.5. Samenwerkingsovereenkomst Merwede

De gemeente Utrecht en de markpartijen hebben begin 2020 de Termsheet (of Akkoord op Hoofdlijnen) ondertekend als onderlegger van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP). In deze Termsheet zijn de belangrijkste uitgangspunten en ambities bij verdere ontwikkeling van deelgebied 5 vastgelegd. Niet alleen over het verder brengen van het SP, maar ook over de differentiatie in woningbouw, de mix van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, het mobiliteitsconcept, een zo duurzaam mogelijke wijk met een collectief Warmte-Koude-Net en afspraken over de (financiële) bijdragen van partijen. Daarnaast waren al richtinggevende afspraken vastgelegd over de kosten van het bouw- en woonrijp maken, een bijdrage in de bovenwijkse investeringen en het collectief dragen van plankosten, voorinvesteringen in het ondergrondse deel van het warmtekoude-net en in de kosten van het mobiliteitsconcept. Daarover in paragraaf 4 wat meer achtergronden.

De Termsheet is parallel aan de inspraakperiode verder uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn inhoudelijk- en financiële kaders en de organisatie (governance), behorend bij het SP geborgd. We hebben in de onderhandelingen met de private grondeigenaren geprobeerd om de complexiteit hanteerbaar te maken door het beste plan – onafhankelijk van huidige grondposities – als uitgangspunt te nemen, gecombineerd met het uitganspunt ‘samen wat moet, zelfstandig wat kan’.

De Samenwerkingsovereenkomst heeft betrekking op geheel deelgebied 5 waar (gefaseerd) in totaal 6.000 woningen (waarvan 30 % sociaal, minimaal 15 % middenhuur aangevuld met 10 % middenkoop tot de NHG-grens) en circa 100.000 m^2 voorzieningen worden gerealiseerd waaronder een aanzienlijk aandeel maatschappelijke voorzieningen.

3.6. Ontwerp-bestemmingsplan Merwede

Voor het projectgebied Merwede is een concept ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het SP en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied (bestaand uit maximaal 4.250 woningen en voorzieningen voor maximaal 100.000 m² BVO) juridisch en planologisch mogelijk te maken. Onderdeel van het bestemmingsplan is de herinrichting van de Europalaan Noord. Ook worden de eigendommen van derden in het plangebied Merwede voorzien van een passende bestemming.

Voor een 2^e fase, gericht op de ontwikkeling en realisatie van de resterende 1.750 woningen wordt later in de ontwikkeling een herziening van het bestemmingsplan in procedure gebracht. Deze keuze hangt samen met de afhankelijkheid van de wijze waarop de mobiliteitsstrategie gaat functioneren en de benodigde investeringen in infrastructuur ten behoeve van geheel Utrecht Zuid West. Hiervoor is nu de eerste koers bepaald in het onderzoek ‘Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest’ wat onderdeel is van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.

4. Financieel kader en borging plannen Merwedekanaalzone

4.1. Overall financieel kader Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is complex en kent meerdere geldstromen. Deze geldstromen zijn samengebracht in het Financieel kader Merwedekanaalzone. Het Financieel kader maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda én het SP Merwede en is een geheim document.

In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) en de Peilstok is in 2020 het hoofdstuk Financieel beeld Merwedekanaalzone toegevoegd. Hierin rapporteren we per geldstroom over de actuele stand en lichten we de mutaties toe. Ook de risico’s zijn onderdeel van dit hoofdstuk. Vanaf 2020 rapporteren we twee keer per jaar, bij het MPR en bij de Peilstok, over de actuele stand van en de mutaties op de verschillende geldstromen en de risico’s. Het Financieel kader wordt jaarlijks geactualiseerd en als daar aanleiding toe is bij het MPR aan de gemeenteraad voorgelegd.

De deelgebieden 4, 5 en 6 kennen elk een eigen financiële dynamiek. Daarnaast zijn er overkoepelende financiële stromen voor investeringen die op het niveau van de Merwedekanaalzone totaal gedaan moeten worden ten behoeve van de deelgebieden: de bovenwijkse investeringen (zie geheime bijlage Notitie Bovenwijkse Voorzieningen). Deze bovenwijkse investeringen hebben met name betrekking op mobiliteitsmaatregelen, maar ook op groenstructuren en het wegnemen van belemmeringen.

Binnen de Merwedekanaalzone en de deelgebieden 4, 5 en 6 zijn verschillende financiële stromen te onderscheiden. Zo is er voor deelgebied 4 bij het Defensieterrein (ontwikkeling ‘De Nieuwe Defensie’) een vastgestelde grondexploitatie. Voor de Wilhelminawerf heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. In deelgebied 5 (Merwede) worden de financiële afspraken geborgd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en financieel doorvertaald op basis van het gemeentelijk aandeel naar een grondexploitatie OPG-terrein en Busstalling (gronden die in eigendom zijn van de gemeente). Voor Merwede fase 1 is bij het Rijk in het kader van de Woningbouwimpuls een subsidie verkregen van circa € 21 miljoen. Deze subsidie is randvoorwaardelijk voor de financiële haalbaarheid van de businesscase voor Merwede alsmede voor aanvullende dekking van bovenwijkse voorzieningen. Belangrijke voorwaarden bij deze subsidie zijn de realisatie van het beloofde aandeel betaalbare woningbouw en een start bouw binnen drie jaar nadat de beschikking is verleend (15 september 2020).

In deelgebied 6 zijn enkele kavelontwikkelingen met anterieure afspraken, zoals Holland Casino en Eendrachtlaan 10.

In het financiële kader worden deze stromen geduid, zonder dat deze administratief worden samengevoegd.

De groei van de Merwedekanaalzone is mede afhankelijk van investeringen in bovenwijkse voorzieningen, zoals aanpassingen aan het profiel van de Europalaan-noord en de aanleg van wandel- en fietsbruggen. Deze maatregelen en de bijbehorende investeringen zijn gefaseerd in de tijd nodig, vooruitlopend op - of afhankelijk van de uitvoering van de deelgebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in een 1e ontwikkelfase (t/m 2025) en een 2e ontwikkelfase (vanaf 2026). De bekostiging van de maatregelen bij deze fasen moet komen uit diverse dekkingsbronnen.

4.1.1. Investeringen Merwedekanaalzone in 2 fasen

De financiële haalbaarheid van de Omgevingsvisie deel 2 wordt beschreven in het bijgevoegde geheime overall financiële kader, waarbij 2 ontwikkelfasen zijn te onderscheiden voor de Merwedekanaalzone.

Ontwikkelfase 1

De dekking voor bovenwijkse voorzieningen behorende bij de 1e ontwikkelfasefase bestaande uit deelgebied 4 Defensieterrein en deelgebied 5, Merwede fase 1, is geborgd. Er zijn met de private grondeigenaren binnen het eigenarencollectief Merwede financiële afspraken gemaakt in de SOK. Daarnaast heeft de gemeenteraad bij de programmabegroting 2021 het besluit genomen om, gekoppeld aan de besluitvorming over de Omgevingsvisie deel 2, reeds bestaande middelen en toekomstige resultaten in te zetten voor de Merwedekanaalzone ter dekking van bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast heeft het Rijk bijgedragen vanuit de Woningbouwimpuls.

Ontwikkelfase 2

Voor de 2e ontwikkelfase Merwedekanaalzone (deelgebied 5, Merwede fase 2) en verdere groei naar 10.000 woningen (in deelgebied 4 en 6) is het volgende van belang. Merwede fase 2 is mede afhankelijk van de werking van het mobiliteitsconcept. Op basis van de verkeersberekeningen is de verwachting dat er voldoende perspectief is om ook Merwede fase 2 (met maximaal 1750 woningen) te kunnen ontwikkelen binnen 10 jaar. Op grond van de aanvullende PlanMER ligt hier een bewijslast voor bij de gemeente. Om die reden gaan we de komende jaren monitoren. Op het moment dat deze fase doorgang kan vinden zullen de nodige financiële middelen vanuit Merwede beschikbaar komen (waaronder de overeengekomen bijdrage voor bovenwijkse investeringen uit de grondexploitatie). Die middelen worden ingezet voor dekking van bovenwijkse maatregelen die op dat moment nodig zijn binnen Merwedekanaalzone. De exacte maatregelen gaan we de komende jaren scherper in beeld brengen, maar voorzien wordt dat er nadere investeringen nodig zijn in Park Transwijk, verdere aanpassing van het wegennet, zoals aanpassing van de Beneluxlaan tussen deelgebied 5 en 6 en de Koningin Wilhelminalaan tussen deelgebied 4 en 5. Dit zullen maatregelen zijn die specifiek nodig zijn als gevolg van de groei.

Ten tweede is het voor deze ontwikkelfase van belang dat voor verdere groei naar 10.000 woningen in deelgebied 4 en 6 gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is onderdeel van de woningbouwopgave van 28.000 woningen in Zuidwest. Om deze volledige groei te faciliteren zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Deze zijn in beeld gebracht in de studie Zuidwest, inclusief een investeringsstrategie, verdeeld in een need to have pakket (tot 2025, voor zover het Merwedekanaalzone betreft is dit onderdeel van de 1e ontwikkelfase) en een pakket tot 2030. Voor dit laatste pakket wordt in het voorjaar 2021 een verfijningslag gemaakt die moet leiden tot een uitvoeringsstrategie die inzichtelijk maakt welke maatregel wanneer nodig is. De studie Zuidwest is onderdeel van het mobiliteitsplan 2040. Hier vindt in het voorjaar 2021 besluitvorming over plaats. Na deze besluitvorming en de verfijning van de studie Zuidwest vindt programmering plaats binnen de totale investeringsstrategie Ruimte.

Het beeld van de monitoring, de benodigde maatregelen en de bekostiging van de 2e ontwikkelfase en de relatie met de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest is beschreven in de Aanpak Monitoring en zal de komende jaren scherper worden en zal te zijner tijd bij de actualisatie van het financieel kader of een daartoe bestemd tussenmoment ter besluitvorming voor worden gelegd.

4.2. Financieel kader Merwede (deelgebied 5) en borging SP Merwede

4.2.1. Inleiding Businesscase

Binnen Merwede heeft de Gemeente op dit moment ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom. In Merwede, fase 1 wordt het vastgoed voornamelijk ontwikkeld door de private partijen. Een deel van het maatschappelijk vastgoed (twee scholen voor primair onderwijs, school voor middelbaar onderwijs en sporthal) wordt door de gemeente zelf ontwikkeld. Door ruiling van grond- en eigendomsposities op basis van het SP en SOK hebben gemeente en private partijen geborgd dat de private partijen zoveel mogelijk in staat worden gesteld om hun gemiddelde aandeel in het totale programma in de eerste fase te realiseren.
De gemeente zal in de tweede fase het merendeel van haar totale ontwikkelclaim tot ontwikkeling brengen, hierop is een eerste recht van koop van de partijen van de Samenwerkingsovereenkomst op van toepassing. Dit is de uitkomst van het onderhandelingsresultaat waarbij de gemeente onder meer een forse bijdrage in de bovenwijkse voorzieningen krijgt en 55% gereguleerd programma is afgesproken. Daarbij is door uitruil met de marktpartijen de gemeentelijke positie in fase 2 deels in Merwede-midden en deels in Merwede-noord gesitueerd. Hierdoor kan de gemeente -indien gewenst- op twee locaties in het plan bijsturen bij de ontwikkeling van fase 2.
Dat eerste recht van koop is gekoppeld aan de nakoming van verplichtingen (met name de overeengekomen anterieure bijdragen en de hoogte daarvan) en komt toe aan het collectief van eigenaren. Marktconformiteit is daarbij gegarandeerd. Een percentage van de eigendomspositie van de gemeente blijft buiten beschouwing bij de toepassing van het eerste recht van koop. Dit biedt de gemeente flexibiliteit ten behoeve van toekomstige wensen zoals bijvoorbeeld extra maatschappelijk programma en bijzondere initiatieven.

De ambities in Merwede zijn ongekend hoog. Dat betekent dat de totale businesscase stevig onder druk staat. In de onderhandelingen tussen de gemeente en de private partijen is gestreefd naar evenwicht in de afspraken. Dat evenwicht is nodig omdat een ontwikkeling als Merwede alleen slaagt als zowel publieke – als private partijen langdurig gecommitteerd zijn om samen te werken. Het bereikte evenwicht en het daaraan gekoppelde commitment is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst. In deze paragraaf zullen we wat breder duiden hoe de context van Merwede in elkaar zit door steeds kort op een specifiek element in de planontwikkeling en borging in te gaan.

Tot slot moet opgemerkt worden dat we nog niet alles weten en nog niet over alle aspecten een uitgewerkte regeling hebben opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst maar dat er wel – en dat is een kenmerk van Merwede – een collectief bewustzijn is dat zowel de gebiedsontwikkeling Merwede als de Stadswijk Merwede alleen succesvol gaan functioneren als er een zekere mate van collectiviteit duurzaam wordt ingericht. De borging daarvan is deels financieel en deels procesmatig verankerd in de wijze waarop de gemeente en de private partijen hebben afgesproken te gaan samenwerken.

4.2.2. Gemeentelijke grondexploitatie voor eigen positie

De gemeente opent – met het oog op de ontwikkeling van haar eigen grondposities een grondexploitatie (grondexploitatie Merwede: OPG-terrein en busstalling). De toelichting op deze grondexploitatie vormt een geheime bijlage bij de stukken die ter besluitvorming worden aangeboden. Hierin zijn ook de risico’s in de grondexploitatie en de bijbehorende beheersmaatregelen beschreven.

4.2.3. Bouw- en woonrijp maken

In de Samenwerkingsovereenkomst zijn een aantal principes vastgelegd voor het voorbereiden van de huidige gronden naar ontwikkeling en realisatie. Belangrijk uitgangspunt is dat elke grondeigenaar zelf verantwoordelijk is voor het bouw gereed maken van gronden. Dat wil zeggen dat de sloop van

bestaande opstallen, de eventuele sanering van bodem en grondwater en het verantwoord omgaan met archeologische vondsten de verantwoordelijkheid is van iedere individuele grondeigenaar.

De gemeente zal zorgdragen voor het bouw- en woonrijp maken. De kosten hiervan (inclusief de daartoe behorende plankosten) zijn geraamd en daarover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van het bouw- en woonrijp maken en er zijn ook afspraken vastgelegd over het stellen van zekerheden. Ook is een jaarlijkse indexering overeengekomen. De gemeente kan zelf sturen op het beheersen van de kosten – in relatie tot de in het SP en het Beeldkwaliteitsplan vastgelegde kwaliteit – en heeft dekking voor de kosten uit de bijdragen.

4.2.4. Bovenwijkse investeringen

De gemeente zal ook zorg dragen voor de benodigde bovenwijkse investeringen. Deze zijn net als de kosten voor het bouw- en woonrijp maken geraamd (inclusief de daartoe behorende plankosten) en ook hierover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van de bovenwijkse investeringen en ook deze kosten worden jaarlijks geïndexeerd.

Bij de bovenwijkse investeringen is ook sprake van investeringen waarvoor elders dekking moet worden georganiseerd, omdat deze investeringen niet alleen aan Merwede zijn toe te rekenen. Daartoe heeft de gemeente subsidie aangevraagd en verkregen in het kader van de Woningbouwimpuls (€ 21 miljoen). Deze subsidie zorgt voor een deel van de benodigde dekking en mede daardoor zijn de voor Merwede fase 1 noodzakelijke bovenwijkse ingrepen financieel verzekerd. De onderbouwing van de kosten en dekking hiervan is onderdeel van het geheime financiële kader. Ook voor de bijdragen die private partijen doen aan de bovenwijkse investeringen worden op in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde momenten zekerheden gesteld door de private partijen.

4.2.5. Plankosten

Partijen zijn overeengekomen om een vast bedrag aan plankosten (onder meer voor kwaliteitstoetsing en controle op nakoming afspraken Samenwerkingsovereenkomst) gezamenlijk te dragen. Daarvoor is een budget geraamd voor een periode van 10 jaar. Als zou blijken dat het budget niet toereikend is dan zullen partijen daar in de loop van de planontwikkeling aanvullende afspraken over maken op basis van hetzelfde uitgangspunt. Dit zijn plankosten die naast de planontwikkelingskosten worden gemaakt door de eigen organisatie. In het geval van de gemeente landen beide kostenposten in de grondexploitatie.

4.2.6. Maatschappelijk Vastgoed

In een plan als Merwede is het van wezenlijk belang dat er een gezonde mix ontstaat tussen wonen en voorzieningen. Maatschappelijke voorzieningen als scholen, gezondheidscentra, buurthuis, cultuurhuis e.a. vormen daarbij een belangrijk onderdeel. Dat belang wordt ook door de private partijen onderschreven. De locaties en bouwblokken waar toekomstige maatschappelijke voorzieningen staan geprojecteerd zijn vastgelegd en geborgd. Deels door in het bestemmingsplan kaders vast te leggen en deels door in de Samenwerkingsovereenkomst ook privaatrechtelijk zo goed mogelijk te borgen dat de maatschappelijke voorzieningen er komen. Er zijn afspraken vastgelegd over het ontwikkelproces, de wijze waarop koop- en huurprijzen worden berekend en over de noodzakelijke demarcatie. In de planvorming is erop gestuurd om een deel van de maatschappelijke voorzieningen door de gemeente zelf te laten ontwikkelen in separate bouwblokken. Het gaat daarbij om de 2 scholen voor primair onderwijs, de school voor voortgezet onderwijs en de bijbehorende sporthal. De andere maatschappelijke voorzieningen maken onderdeel uit van meeromvattende bouwblokken die door de private partijen worden ontwikkeld en gerealiseerd. De maatschappelijke voorzieningen die door de gemeente in de Merwedekanaalzone worden gerealiseerd (scholen, cultuur- en sportvoorziening), komen ten laste van het groeikader. Jaarlijks besluit de raad bij de Voorjaarsnota over de toedeling van de groeiruimte. De maatschappelijke voorzieningen voor Merwede maken deel uit van Maatschappelijk Voorzieningenprogramma RSU en zijn voor het laatst geactualiseerd bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021. Op basis van de groeiprognose zijn deze voorzieningen tijdig inpasbaar.

4.2.7. Parkeervastgoed

In het kader van de haalbaarheid van de totale businesscase is in de onderhandelingen over de Samenwerkingsovereenkomst gezocht naar een werkwijze waarbij het mobiliteitsconcept Merwede optimaal tot zijn recht kan komen. Resultaat van deze zoektocht is dat de gemeente Utrecht de bereidheid heeft uitgesproken om onder voorwaarden de gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebied 5 in eigendom te nemen. Daar is de verplichting aan gekoppeld voor alle private partijen om voor de eerste 10 jaar na de ingebruikname van de eerste gebouwde parkeervoorziening een huurgarantie af te geven voor de te realiseren (en door de gemeente in eigendom te nemen) parkeervoorzieningen. De combinatie van afspraken maakt dat er sprake is van een haalbaar project. De bereidheid van de gemeente hangt nauw samen met de wens van de gemeente om het mobiliteitsconcept zoals dat voor Merwede is uitgedacht succesvol in de markt te kunnen zetten – samen met de private partijen – en ervoor te zorgen dat Merwede vanuit dat perspectief gaat functioneren als een stadswijk van de toekomst.

4.2.8. Mobiliteitsbedrijf

Onderdeel van de SOK is dat partijen (zowel gemeente als private partijen) deel gaan nemen in een op te richten en nader te structureren mobiliteitsbedrijf. Dat mobiliteitsbedrijf krijgt als taak om een mobiliteitsregisseur aan te stellen die het mobiliteitsconcept gaat uitvoeren en bewaken, om de aanbieding van deelmobiliteit te organiseren en om te zorgen dat er mobiliteitshubs gaan functioneren om de verschillende vervoersmodaliteiten op een transparante wijze te kunnen aanbieden aan bewoners en gebruikers die in het gebied actief gaan zijn.

De exacte wijze waarop het mobiliteitsbedrijf wordt gestructureerd (statuten, e.d.) moet nog nader worden vormgegeven. Voorstel aan de gemeenteraad om te besluiten om te zijner tijd als gemeente te gaan participeren in de BV van het mobiliteitsbedrijf. Het mobiliteitsbedrijf vormt een cruciaal onderdeel van de mobiliteitsstrategie, maar wordt eerst relevant als er in Merwede daadwerkelijk woningen en voorzieningen zijn gerealiseerd en in gebruik genomen.

4.2.9. WKO-bedrijf

Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het nodig dat er een collectief warmtekoude-net (WKO: warmte koude opslag) wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren. Partijen hebben uitgesproken dat zij het daarvoor benodigde onderzoek en de investeringen in de daarvoor benodigde ondergrondse infrastructuur gezamenlijk – naar rato van hun aandeel in het totale grondgebied binnen Merwede – zullen voorfinancieren.

Daaraan gekoppeld worden gebouweigenaren verplicht om aan te sluiten op het te realiseren Warmtekoude-net en worden toekomstige bewoners en gebruikers verplicht om aan te sluiten. De voorfinanciering wordt te zijner tijd gedekt door een bijdrage in de aansluitkosten die iedere bewoner/gebruiker gaat betalen en waarmee zorg wordt gedragen voor het beheersen van het risico dat de voorfinanciering met zich meebrengt. Uitgangspunt van partijen is om zo snel mogelijk via een Europese aanbestedingsprocedure een derde marktpartij te contracteren die het ondergrondse deel van het Warmtekoude-net gaat exploiteren en die vanuit die rol en hoedanigheid ook de voorfinanciering voor zijn/haar rekening neemt, respectievelijk die de al door de WKO bv gemaakte kosten in het kader van de voorfinanciering vergoedt.

Gezien het feit dat de gemeente in het kader van de nieuwe Warmtewet op termijn een grotere rol krijgt bij de coördinatie van warmtenetten heeft de gemeente de bereidheid om de aandelen van de WKO BV op termijn over te nemen. Dat is in de Samenwerkingsovereenkomst als uitgangspunt opgenomen.

De risico’s worden gedeeld met de private partijen waarbij de risico’s op basis van de uitgevoerde onderzoeken als minimaal worden gekwalificeerd omdat er sprake is van een rendabele

voorinvestering die op termijn kan worden terugverdiend.

Voor de WKO BV geldt dat deze op korte termijn na vaststelling van het bestemmingsplan operationeel dient te zijn, vandaar dat voor de WKO BV wordt gevraagd aan de gemeenteraad om in te stemmen met participatie in de WKO BV. Daartoe is een separate notitie opgesteld waarbij wordt ingegaan op de kaders en randvoorwaarden die daarbij op basis van de Nota verbonden partijen in acht moeten worden genomen.

4.2.10. Kwaliteitstoetsing

In Merwede is een SP gemaakt in gezamenlijke opdracht van de gemeente Utrecht en de private partijen die mede de Samenwerkingsovereenkomst ondertekenen. Er is voor gekozen om de kwaliteitstoetsing speciaal voor dit project te laten invullen, waarbij het Kwaliteitsteam door het college van B&W wordt aangesteld. Het Kwaliteitsteam zal – ondersteund door een stedenbouwkundig supervisor – de bouwplannen van de diverse partijen toetsen in de verschillende fasen van de bouwplanontwikkeling, tot en met een definitief ontwerp Bouwplan. De Omgevingsvergunning zal ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Welstand.

Naast het Kwaliteitsteam stellen partijen een Checkteam in. Het Check-team (C-team) is ingesteld door de private partijen en de gemeente als toetser en controleur van de kwantitatieve afspraken in de SOK. Het C-team draagt zorg voor de check op afspraken rond programma en financiën per partij alsook voor het geheel van de gebiedsontwikkeling. Het C-team rapporteert daarnaast periodiek inzake de voortgang. Alle eigenaren blijven zelf te allen tijde verantwoordelijk voor uitvoering van de afspraken uit de SOK. In hoofdlijnen zijn de taken als controleur/monitor en bewaker gericht op de volgende onderdelen:

- Controle van bouwplannen (per fase) gedurende het ontwikkeltraject;
- Voortgang programma en randvoorwaarden cf. uitgangspunten SOK;
- Voortgang per eigenaar/ontwikkelaar;
- Afdrachten bouw- en woonrijp maken en bovenwijkse voorzieningen;
- Verrekeningen parkeren, collectieve fietsparkeerplaatsen en logistieke hoven;
- Bijhouden van wijzigingen in afspraken en up-to-date houden van kwantitatieve afsprakenkaders;
- Rapporteren over voortgang gebiedsontwikkeling ten behoeve van monitoring door de gemeente, waaronder (na oplevering) inzicht in de wijze van gebruik van de parkeervoorzieningen (auto/fiets) en het functioneren van de deelmobiliteit.

4.2.11. Merwedelab

Partijen zijn overeengekomen om extra te investeren in duurzaamheid en om samen tevens te investeren in onderzoek naar innovatieve oplossingen om op het gebied van energie, circulariteit, social design en gezond stedelijk leven die direct kunnen worden toegepast in Merwede, maar die ook voor de rest van de stad van belang zijn. De opgave is daarbij om de transitie naar een duurzame en circulaire economie actief te stimuleren en opgebouwde kennis vanaf de start van de ontwikkeling tot en met de gebruiksfase te implementeren en te delen met de rest van Utrecht. Naar rato van aandeel in de grondpositie binnen Merwede is een bijdrage aan het Merwede Lab toegezegd en vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst als dekking voor de activiteiten van het Merwede Lab. Als grondeigenaar betaalt de gemeente Utrecht zelf naar rato ook deze bijdrage. Deze bijdrage is opgenomen in de grondexploitatie.

4.2.12. Gebiedsorganisatie

Om in Merwede eigenaarschap van bewoners en bedrijven te organiseren en vanwege efficiënte inzet van kosten wordt een vorm van gebiedsmanagement onderzocht. Het gaat om onder meer de volgende thema's: beheer openbare ruimte en binnenterreinen, handhaven fietsparkeren openbare ruimte, exploitatie collectieve fietsenstallingen, toegang tot het autovrije gebied, plintmanagement en programmering.

In de Samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat de gemeente en de private partijen samen gaan onderzoeken op welke wijze een vorm van gebiedsorganisatie kan worden ingevuld voor Merwede. Een deel van de genoemde collectieve voorzieningen zal ook voor de langere termijn financieel moeten worden geborgd en dat vergt nog nadere uitwerking, waarbij partijen hebben uitgesproken dat zij zich gaan inzetten voor het duurzaam functioneren van Merwede als

gemengde stadswijk.

5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda

De gemeente heeft de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en SP Merwede kwalitatief te versterken. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vond structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden en er heeft inspraak plaatsgevonden over de plannen (zie paragraaf 2). Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. De gemeente informeert en betrekt verder iedereen die dat wil, onder meer via de website: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone en de digitale nieuwsbrief.

5.1. Vervolg: buurtaanpak en buurtagenda

De participatie is niet afgelopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het SP ‘Merwede’. De gemeente blijft in gesprek met de omliggende wijken Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk en Hoograven over deze ontwikkeling en wat er leeft onder de bewoners. Met o.a. informatieavonden, buurtgesprekken en een leefbaarheidsmonitor voor het meetbaar maken van effecten op leefbaarheidsaspecten in omliggende buurten. Deze monitor is onderdeel van de Aanpak monitoring Merwedekanaalzone.

Voor Rivierenwijk en Transwijk is samen met betrokken bewoners gewerkt aan een buurtaanpak. Voor Dichterswijk is een buurtagenda opgesteld op basis van de inspraakreacties en besproken met georganiseerde bewonersgroepen uit de wijk. De Buurtaanpak bevat een pakket aan leefbaarheidsmaatregelen zoals herinrichting van woonstraten en vergroening. Hiervoor zijn middelen beschikbaar vanuit de vanuit de programmabegroting 2021, vanuit de gebiedsontwikkeling deelgebied 5 en de subsidie Woningbouwimpuls. De Buurtagenda doet voorstellen voor (mogelijke) maatregelen en wordt na besluitvorming met de wijk verder uitgewerkt. Belangrijk gespreksonderwerp zijn de nieuwe wandel- en fietsverbindingen en de effecten daarvan op de wijken.

Maatwerkparticipatie blijft ook in de hiernavolgende planfasen aan de orde. Wij blijven bewoners betrekken bij de vervolgstappen, zowel bij de ontwikkeling van Merwede als bij de projecten in de omliggende wijken. Per project wordt straks participatie opgezet. Maar en er zal ook één aanspreekpuntzijn vanuit de gemeente (de omgevingsmanager) die de samenhang bewaakt tussen alle projecten.

6. Locatieonderzoek woonboten

Voor de aanleg van nieuwe wandel- en fietsbruggen ter hoogte van deelgebied 5 (Merwede) moeten woonboten worden verplaatst of uitgekocht. Bij de bruggen ter hoogte van deelgebied 4 en deelgebied 6 speelt dit niet. Voor de woonbootbewoners op de bruglocaties bij de Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar zoveel mogelijk maatwerk.

In lijn met motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen, willen we geen ligplaatsen laten verdwijnen. De alternatieve ligplaatsen worden of gebruikt om huidige eigenaren heen te verplaatsen of om opgekochte boten weer op de markt te kunnen brengen. Met dit laatste wordt verspilling van gemeenschapsgeld tegengegaan. Zonder ligplaats is een woonboot weinig waard en er zijn in Nederland weinig tot geen lege ligplaatsen beschikbaar.

In totaal zijn er twee alternatieve ligplaatsen nodig, ofwel om huidige eigenaren op een bruglocatie een nieuwe ligplaats te geven, of om opgekochte boten heen te verplaatsen. In de bijlage bij de Omgevingsvisie, deel 2 ‘Locatieonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone’ zijn de afwegingen beschreven die leiden tot het beslispunt om voor de Bilitonkade en de Noordersluis (noordzijde) de ruimtelijke procedures te gaan starten en aanpassingen in de Havenatlas te doen, indien de gemeenteraad besluit om de brug bij de Waalstraat en Zijldiepstraat aan te leggen.

7. Aanpak Monitoring

De aanpak monitoring is gericht op het bewaken van de kerndoelen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Deze kerndoelen zijn de basis voor gezonde verstedelijking in de Merwedekanaalzone. En met het monitoren van de veranderingen 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) het Check-team en de mobiliteitsregisseur Merwede;
3) de gemeentebrede Monitor Leefbaarheid (met extra aandacht voor de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone).
De monitoringsresultaten worden gebundeld in 1 rapportage aangeboden.

8. Parkeerregime Merwede en omgeving

Onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren in te voeren in de buurten rondom Merwede. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden beoogde doelen niet gehaald. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Merwede en het invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. Voor Hoograven en Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en deel 2 en later de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen wordt uitgegaan van een A2-parkeerregime met betaald parkeren in de omgeving, als onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept. Zonder deze twee onderdelen is de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5 in de huidige vorm en met het voorgestelde bouwprogramma niet haalbaar. Door nu een separaat raadsbesluit te nemen, gelijktijdig met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, inclusief voorstel voor de buurtaanpak, wordt duidelijkheid gegeven over de maatregelen en gevolgen voor de omgeving. Ook wordt voorkomen dat we richting de buurt bij het ter inzage gaan van het bestemmingsplan al voorsorteren op het invoeren van betaald parkeren terwijl de raad hier nog niet over geïnformeerd is en/of over heeft besloten.

9. Beoogd effect besluitvorming plannen Merwedekanaalzone

Met de vaststelling van de omgevingsvisie deel 2 en de aanvulling op de PlanMER heeft de raad een kader, dat richting geeft aan de verdere uitwerkingsplannen voor de Merwedekanaalzone, zoals het SP Merwede.

Met het vaststellen van het SP Merwede wordt een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk Merwede.
Met een bestuurlijk akkoord op de aanleg van de eerste drie wandel- en fietsbruggen in Dichterswijk en Rivierenwijk (en op termijn nog 2 wandel- en fietsbruggen bij de Jutfasepunt en Hoograven) en Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk/ Buurtagenda Dichterswijk zetten we een volgende stap in het realiseren van een fijnmaziger wandel- en fietsnetwerk rondom de Merwedekanaalzone en investeren we daaraan gekoppeld in de leefbaarheid van de omliggende wijken Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk.

10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Eind 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2030) vastgesteld, waarbij de gemeente inzet op het faciliteren van de groei van de stad. In deze strategie is verkend hoe dat op een verdichtende manier mogelijk kan zijn en op welke locaties (zoals de Merwedekanaalzone). Met deze koers werd het wenselijk om een omgevingsvisie op te stellen voor de Merwedekanaalzone inclusief een milieueffectrapportage (PlanMER) gezien het aantal beoogde woningen (6000-9000) in dit gebied.

Op 8 november 2016 stelde het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail voor de Merwedekanaalzone vast, waarin aan de hand van drie scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten zijn onderzocht van de verdere verdichting. Op 6 december 2016 besloot het college van B&W om een Structuurvisie voor de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone (de structuurvisie wordt nu omgevingsvisie genoemd) op te stellen. Hierover is de raad op 24 februari 2017 per brief geïnformeerd.

Als tussenstap in de uitwerking van het SP 'Merwede' is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit 'groene boekje' werd in beginsel positief ontvangen door het college en zij heeft hier op 13 maart 2018 met een brief inhoudelijk op gereageerd en de raad over geïnformeerd.
Op 8 februari 2018 stelde de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 'De Ruimtelijke Agenda' en de bijbehorende PlanMER vast, en kon ook het Bestemmingsplan Defensieterrein worden vastgesteld. Later dat jaar (7 juni 2018) werd ook het bestemmingsplan voor de nieuwbouw van Holland Casino vastgesteld.

Na de gemeenteraadverkiezingen in maart 2018 kwam het nieuwe college met een Coalitieakkoord waarin is afgesproken om te onderzoeken hoe we maximaal 10.000 woningen kunnen realiseren in de Merwedekanaalzone. In 2018 en 2019 is hiervoor veel onderzoek uitgevoerd. Parallel hieraan is de raad de afgelopen jaren met diverse brieven en memo's (brief van 28 september 2018 over aankoop Greystar, brief van 15 november 2018 over verlenging tijdelijke transformatie Europalaan 100-500, brief van 16 november 2018 over planning onderzoek scenario's bruggen, brief van 14 december 2018 over gebouwen en huurders OPG- terrein en busstalling, brief van 21 mei 2019 over parkeren Wilhelminawerf, brief van 18 september 2019 over voortgang planvorming Merwedekanaalzone, memo van 15 november 2019 over presentatie en verslag bijeenkomst Merwedekanaalzone 6 november 2019, memo van 19 december 2019 over Nulmeting Leefbaarheidseffectrapportage Rivierenwijk en Transwijk en Verslag van inloopavonden Merwedekanaalzone 25 en 27 november 2019, brief van 19 december 2019 over investeringen gebouw L OPG-terrein – Boulderhal Sterk, Circus Diedom, Skatepark Utrecht en brief van 19 december 2019 over vaststelling bouwenvelop Eendrachtlaan 10), CIB's op 21 november 2019 en 9 januari 2020 een excursie op 10 april 2019 geïnformeerd over ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en meer specifiek Merwede.

In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per brief van 9 januari 2020 geïnformeerd. Op 17 januari 2020 ontving de raad via een memo achterliggende documenten bruggenstudie en een presentatie bewonersavond 13 januari 2020.

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

maart 2021

Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep / Medewerkers gemeente Utrecht

Sandra Beenen, Sebastiaan Bekker, Ellen de Boer, Leon Borlée, Regie Bouma, Mieke Coenen, Dietje van Eif, Maria Hoogendijk, Marijn Kik, Maike Koch, Jeroen Koning, Ariënne Kuin, Gemmy Lanting, René Leppink, Marit Linckens, Wilco Meenhorst, Peter Meijer, Hans Paquay, Astrid Renne, Eric Rossen, Peter van Schaick, Charlie Spork, Gerdien Stoel, Annelies Tukker, Gerben Vat, Lara Verhagen, Helen Verouden, Cees v.d. Vliet, Martin Wisselink en Judith Zuidgeest.

Met dank ook aan alle adviseurs en projectleiders van alle disciplines van RO, MO, UVO, Stadsbedrijven, Stadsingenieurs en Stedelijk Beheer. En de externe adviseurs (o.a. voor de Plan MER en monitoring).

Redacteur

Ruud van Stralen

Projectmanager

Marcel Haak

Projectdirecteur

Margo Meijer

Ruimtelijk regisseur

Marcel Janssen

Opdrachtgever

Stef Fleischeuer

Grafische realisatie

Ontwerpstudio Ruimte

Omslagfoto

Irvan van Hemert (2020)

Versiedatum

Februari 2021

Bestuurlijke besluitvorming

17 december 2019 B&W besluit ter inzagelegging Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘Uitwerking van de ruimtelijke agenda’.

Inhoudsopgave

Samenvatting 7

1. Inleiding 13

1.1 Opgave 13
1.2 Status van het document 15
1.3 Relatie MER 16
1.4 Plangebied 17
1.5 Relatie Omgevingsvisie en Stedenbouwkundig Plan Merwede 18
1.6 Samen stad maken 18
1.7 Leeswijzer 21

2. Visie 25

2.1 Gezond stedelijk leven 25
2.2 Van barrière naar verbinding 26
2.3 Laboratorium 31
2.4 Digitaal ecosysteem Merwedekanaalzone 32

3. Ruimtelijke kwaliteit 33

3.1 Raamwerk 34
3.2 Bouwvelden 50

4. Mobiliteit 57

4.1 Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer 58
4.2 Stimuleren deelmobiliteit 62
4.3 Fietsparkeren en lage autoparkeernormen 64
4.4 Kwaliteitssprong van het netwerk 70

5. Programma 87

5.1 Gezonde mix 88
5.2 Levendige wijk 93

6. Leefomgeving 111

6.1 Gezond gedrag in een groene omgeving 112
6.2 Gezonde en veilige leefomgeving 129

7. Duurzaamheid 141

7.1 Energieneutrale wijk 142
7.2 Klimaatbestendige wijk 151

8. Kwaliteit woonomgeving 157

8.1 Kwaliteit openbare ruimte 158
8.2 Bebouwing 165

9. Ontwikkelstrategie 173

9.1 Visie in kort bestek 173
9.2 Deelgebieden 174
9.3 Flexibel en robuust 175
9.4 Rol van de gemeente en de markt 178
9.5 Financiële uitvoerbaarheid 179
9.6 Monitoren en borgen 180

Begrippenlijst 184

Bijlage 1. Overzicht participatie en onderzoeken 190

Samenvatting

Bestuurlijk kader

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Dit is het gebied tussen de Mandelabrug en de A12. Daarmee wordt het groene landschap in het buitengebied ontzien. Door het beter benutten van in de stad beschikbare ruimte voor ontwikkeling geeft Utrecht meer mensen de kans om in de stad te wonen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld.
Het Coalitieakkoord Utrecht (Ruimte voor iedereen), opgesteld na de gemeenteraadsverkiezingen van mei 2018, is uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid in de raadsperiode 2018-2022.
Dit coalitieakkoord biedt ruimte voor “het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, waarbij de realisatie daarvan is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit”. In het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ (SRSRSB) kiest Utrecht voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Vervoerswijzen die weinig plaats innemen én duurzaam zijn. De auto doet in Utrecht een stapje terug.

Samen Stad Maken
Met ‘samen stad maken’ zoeken we verbinding tussen de plannenmakers en bewoners en andere betrokkenen. We willen weten wat de wensen, ideeën en zorgen van de mensen in de stad zijn. We laten zien hoe gezond stedelijk leven mogelijk is, juist bij hogere dichtheden. We werken aan betrokkenheid, verbinding en vertrouwen. De inbreng tijdens deze bijeenkomsten is bij het opstellen van deze Omgevingsvisie zoveel mogelijk meegenomen.

Stedenbouwkundig Plan Merwede
Parallel aan het opstellen van dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, gewerkt aan het opstellen van een Stedenbouwkundig Plan voor Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5). Het Voorlopig Ontwerp (VOSP) van dit Stedenbouwkundig Plan wordt tegelijk met de Omgevingsvisie ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Het Stedenbouwkundig Plan is getoetst aan deze Omgevingsvisie, waarbij in het Stedenbouwkundig Plan de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn afgewogen en concreet zijn gemaakt voor Merwede.

Overige ontwikkelingen
Naast de plannen voor deelgebied 5 is de Merwedekanaalzone ook verder al volop in ontwikkeling. In deelgebied 4 wordt gewerkt aan de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein en is gestart met de bouw van de Wilhelminawerf. In deelgebied 6 is o.a. het Van der Valk Hotel ontwikkeld en is het nieuwe gebouw voor Holland Casino in aanbouw. Ook zijn er plannen voor de Eendrachtlaan 10.

Visie

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een kans voor de stad, èn voor de omliggende wijken. We kunnen de stad hier gezonder, groener en duurzamer maken en beter met elkaar verbinden. Die kans willen wij benutten. Daarbij zoeken we in ons streven naar gezonde binnenstedelijke ontwikkeling de grenzen op van wat naar de huidige inzichten mogelijk is. We staan daarbij open voor nieuwe leefconcepten.

De Omgevingsvisie deel 2 laat zien, als uitwerking van het eerder vastgestelde deel 1, welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. Hier realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, waar volop ruimte is voor lopen, fietsen, verblijven en ontmoeten. De Merwedekanaalzone is een relatief dichtbebouwde groene stadswijk met een grotendeels autovrije openbare ruimte.

De wijk is door een netwerk van korte en veilige wandel- en fietsroutes en goed openbaar vervoer uitstekend met de omliggende wijken en de rest van de stad verbonden. De nabijheid van veel dagelijkse voorzieningen, de ligging nabij de binnenstad en de belangrijke knooppunten in het openbaar vervoer, het brede aanbod van deelmobiliteit en de goede verbindingen met de omgeving maken dat het hier elke dag weer mogelijk is om te kiezen voor duurzame, gezonde mobiliteit: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en, als dat handiger is, voor een deelauto. De Merwedekanaalzone is bedoeld voor een grote verscheidenheid aan bewoners, gebruikers en bezoekers. Voor alle leefstijlen, inkomens en doelgroepen. Een wijk met een levendige mix van wonen, bedrijvigheid, horeca en voorzieningen, waar je elkaar ontmoet en kunt spelen, sporten of ontspannen.

De visie die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en uitgewerkt geldt voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone. Het plan voor deelgebied 5 van Merwedekanaalzone (Merwede) is de eerste binnenstedelijke ontwikkeling waar op het schaalniveau van een nieuwe stadswijk invulling kan worden gegeven aan onze ambities op het gebied van gezond stedelijk leven. We bouwen hier een nieuwe (gemengde) stadswijk in dichtheden die we in Utrecht nog niet kennen. Dat hierbij een integrale afweging moet worden gemaakt is duidelijk. De kennis die we hier opdoen, passen we toe in deelgebied 6 en in deelgebied 4. Deze Omgevingsvisie is ook het toetsingskader voor de stedenbouwkundige plannen die voor de Merwedekanaalzone worden opgesteld. Het Voorlopig Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede is deels parallel aan dit deel 2 van de Omgevingsvisie opgesteld. Waar deze Omgevingsvisie uitwerking geeft aan beleid dat vooralsnog specifiek voor Merwede van toepassing is, is dit aangeven.

In onze visie op de Merwedekanaalzone staat een nieuw mobiliteitsconcept centraal. Dit bestaat uit drie sterk met elkaar vervlochten hoofdelementen: een ruimtelijk mobiliteitsconcept, een parkeerconcept en een pakket van vooral servicegerichte, niet-infrastructurele maatregelen, zoals het brede aanbod van deelmobiliteit dat via de mobiliteitshubs beschikbaar is en dagelijkse voorzieningen op loopafstand. Deze zijn in hoofdstuk 4 van de Omgevingsvisie (Mobiliteit) beschreven en uitgewerkt.
In het gebied hanteren we een lage parkeernorm. Het aantal parkeerplaatsen is beperkt. We zetten in op een zo autovrij mogelijke Merwedekanaalzone die goed toegankelijk is, ook voor mensen met een beperking. De openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. In het groen en langs het water kan je wandelen, fietsen en ontspannen. Het groen en water dragen bij aan het klimaat- en hittebestendig maken van de wijk. Het stedelijk netwerk van verbindingswegen heeft een beperkte capaciteit. Om de stad voor autoverkeer bereikbaar te houden wordt het autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone beperkt.

Utrecht Zuidwest kenmerkt zich door een noord-zuid georiënteerde structuur. Verbindingen over weg, spoor en water hebben de stad bereikbaar gemaakt, maar hebben hier geleid tot nieuwe ruimtelijke en functionele barrières in de oost-west richting. Na het graven van het Merwedekanaal en vervolgens het Amsterdam-Rijnkanaal ontstond het tussen beide kanalen liggende ‘stadseiland’. Het bedrijventerrein dat langs de westoever het Merwedekanaal werd ontwikkeld, was zelfs op dit stadseiland een eiland, slechts op enkele punten met de omgeving verbonden. Daar was eigenlijk ook nauwelijks reden toe. Die is er nu wel. De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt het mogelijk om enkele bestaande belangrijke schakels toe te voegen in het netwerk voor voetgangers en fietsers en daarmee de omliggende buurten beter met elkaar én met de stad te verbinden.

De Merwedekanaalzone is er voor iedereen. De omgeving moet kunnen meeliften met de impuls die de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone geeft. Dit nieuwe stadsdeel zal naar onze overtuiging bijdragen aan de leefbaarheid én levendigheid in de buurten eromheen. Dit werkt door in de hele stad. Omgekeerd biedt de ligging in het bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen, werkgebieden en goed openbaar vervoer, kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied. De Merwedekanaalzone versterkt het draagvlak van voorzieningen in de wijken om het gebied heen, met name in de Rivierenwijk, Dichterswijk, Transwijk en Hoograven.

De Merwedekanaalzone is straks een stukje stad waar de ongepolijste karakteristiek van de bestaande bebouwing met nieuw gebruik en nieuwe bebouwing herkenning en verrassing brengt. Bewoners en bezoekers van dit gebied creëren met elkaar een omgeving, waar altijd wat te doen, te zien en te beleven is. Een gebied met een voor Utrecht unieke identiteit.

Kerndoelen

In de Omgevingsvisie deel 2 formuleren we negen kerndoelen voor de door ons voorgestelde aanpak. Om te kunnen beoordelen of we deze kerndoelen daadwerkelijk realiseren, monitoren we de komende jaren in lijn met het MER advies bij Omgevingsvisie deel I de ontwikkelingen in het plangebied. Waar nodig sturen wij bij.

Raamwerk op stedelijk niveau
Het raamwerk vormt de hoofdstructuur van het gebied. Het zorgt voor een goede inbedding van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk bestaat uit een aantal belangrijke elementen die de ruimtelijke structuur van dit gebied versterken en zorgen voor een goede inbedding in en aanhechting aan de omgeving. In de Merwedekanaalzone wordt gebouwd in dichtheden die we in Utrecht nog niet kennen. We laten zien hoe we hierbij de menselijke maat en schaal borgen en een aantrekkelijke, goede en gezonde leefomgeving realiseren.

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik
In de Omgevingsvisie geven wij aan waarom en op welke wijze we streven naar duurzame mobiliteit. Wij stimuleren lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer. Omdat veel reizen van en naar de Merwedekanaalzone binnen 15 km blijven (heen of terug) is het gebruik van een (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Meer fietsen leidt tot een toename van het fietsverkeer in de stad. Het netwerk voor fietsers moet straks geschikt zijn om deze groei te verwerken. We geven aan hoe het mobiliteitsconcept in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt. We laten zien hoe de mobiliteitshubs werken en welk aanbod aan (deel) mobiliteit hier beschikbaar is. We geven aan wat het kiezen voor duurzame mobiliteit betekent voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer in onze stad. We willen meer en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers in onze stad, ook in Zuidwest. We geven aan wat nodig is om Kanaleneiland en Zuidwest beter met de rest van de stad te verbinden en waarom we het belangrijk vinden om voor fietsers en voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Doorgaand autoverkeer leiden we zoveel mogelijk via de Ring. Vanaf de knooppunten op de Ring rijdt het bestemmingsverkeer via de meest optimale routes naar hun eindbestemming. We passen dynamisch verkeersmanagement toe om al het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Waar nodig geven we openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. We beperken het autoverkeer van en naar het gebied door het hanteren van een lage parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Europalaan-Zuid en op het zuidelijk deel van de Europalaan en op de aansluiting op de A12 niet wezenlijk drukker.

Gezonde mix
De Merwedekanaalzone is een nieuwe stadswijk voor een grote verscheidenheid aan bewoners. Starters, studenten, gezinnen, kwetsbare groepen, woongroepen en senioren. Er is een grote verscheidenheid aan woningtypen, zowel in huur als koop. Van de nieuwe woningen wordt tenminste 30% gerealiseerd in de sociale huur en tenminste 25% in de middencategorie. Woningen zijn levensloopbestendig, studentenwoningen uitgezonderd. Ook maken wij in de Merwedekanaalzone ruimte voor zelfbouw groepen.

Levendige wijk
In de Merwedekanaalzone ontstaat een nieuwe stadswijk met een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die in de pas lopen met de groei van de (beroeps)bevolking in deze wijk. In deze nieuwe stadswijk vind je straks winkels voor de dagelijkse levensbehoeften, scholen (basis en voortgezet), kinderopvang, maatschappelijke functies, huisartsen, horeca, creatieve bedrijven en functies die bijdragen aan ontmoeting en gezond stedelijk leven. En altijd op loopafstand van je woning. Deze functies horen wat ons betreft op de begane grond van de gebouwen, in de plint. Dit vergroot de levendigheid op straat.

Gezond gedrag en groene omgeving
De autovrije openbare ruimte in de Merwedekanaalzone nodigt uit om elkaar te ontmoeten, te verblijven, te lopen, te spelen en te sporten. Dit draagt bij aan sociale cohesie, gevoel van eigenwaarde en het houdt ons gezond. Voor kinderen zijn er speelvoorzieningen waar ze veilig en vrij kunnen bewegen, spelen of sporten. Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling houden we verdichten en vergroenen in balans. Bouwen in hoge dichtheden kan niet zonder kwalitatief hoogwaardig groen. Ecologische waarde van het groen is daarbij uitgangspunt. We bouwen niet alleen voor mensen, maar ook voor (kleine) dieren, zoals vogels, vlinders en bijen.

Gezonde en veilige omgeving
Voor een gezonde en veilige leefomgeving letten we op een goede bezonning van straten, pleinen en parken. Ook zorgen we voor voldoende daglicht in woningen. We beperken de windhinder op straat rond grote gebouwen. We voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtvervuiling (fijnstof, stikstofdioxide) en op termijn aan de (strengere) WHO grenswaarden voor deze stoffen. We beperken de geluidhinder door wegverkeer en voldoen grotendeels aan de geluidsambitie van de stad door het toepassen van geluidreducerend asfalt en tenminste een geluidsluwe zijde van elke woning. De Merwedekanaalzone is een gemengd stedelijk gebied. Naast wonen zijn hier ook (kleine) bedrijven gevestigd. Deze mix draagt bij aan levendigheid.

Klimaatbestendige wijk
De Merwedekanaalzone moet ook bij een warmer klimaat een aangename plek blijven om te wonen of te verblijven. We houden rekening met lange, droge periodes maar ook met een grotere kans op extreme buien. Regenwater houden we zo lang mogelijk in het gebied vast. We gebruiken dit water voor het groen in de wijk. In de Merwedekanaalzone maken we twee nieuwe watergangen naar Park Transwijk, waarvan één in een duiker. Deze zorgen ervoor dat de bestaande en nieuwe watergangen in de Merwedekanaalzone beter kunnen doorstromen, maar hebben ook (deels) een ecologische en recreatieve functie. Een groene wijk is een koelere wijk. Om hittestress te beperken is de Merwedekanaalzone een groene wijk. Niet alleen in de openbare ruimte, maar waar mogelijk ook op de daken en aan gevels.

Energieneutrale wijk
Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Voor Merwedekanaalzone als nieuw gebied betekent dit dat bij voorkeur geen nieuwe CO_2-emissies aan de stad worden toegevoegd.

De voorziene hoge dichtheid maakt dit met de huidige stand van kennis en techniek nog moeilijk realiseerbaar. Wel kunnen we harde afspraken maken over het (in de Merwedekanaalzone) duurzaam voorzien in het gebouwgebonden energiegebruik voor verwarmen, koelen en basisfuncties die elektriciteit vragen. Voor de verwarming van de gebouwen investeren we in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers in het gebied. Verschillende duurzame warmtebronnen kunnen straks aan dit warmtenetwerk worden gekoppeld, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). Voor het volledig klimaatneutraal maken van het gebied onderzoeken we in het Merwede Lab hoe zonnepanelen op gevels en daken kunnen worden geoptimaliseerd en wordt onderzocht hoe duurzaam opgewekte stroom vanuit de nabije omgeving kan worden gekoppeld aan het gebruik in de Merwedekanaalzone. Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een hernieuwbare stad, waarin we grondstoffen en materialen optimaal (her)gebruiken. We dagen onszelf, corporaties en marktpartijen uit om invulling te geven aan deze ambitie. Waar mogelijk zetten met de Merwedekanaalzone stappen in deze richting.

Kwaliteit woonomgeving
Ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving gaat om beleving en gebruik. Kwaliteit in gebouw- en buitenruimte ontstaat door een goede maatvoering en een doordachte opbouw en positionering van bouwblokken (groepen gebouwen), door de kwaliteit van de detaillering en materiaalgebruik en, tenslotte, door een goede inrichting (en beheer) van de openbare ruimte.

Ervaring opbouwen in een “Merwede Lab”

Het stedenbouwkundig plan voor Merwede (deelgebied 5) gaat uit van de nu bestaande kennis op het gebied van duurzaam en klimaatbestendig bouwen. We realiseren ons dat er op dit gebied volop ontwikkeling is in kennis en verbeterde toepassingen. Bij de verdere ontwikkeling van de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone maken we gebruik van, en dragen we bij aan, deze nieuwe kennis. Indien er ontwikkelingen zijn die het mogelijk maken om onze kerndoelen te bereiken, is de basisafspraak dat we deze maximaal inzetten in de verdere realisatie.

Ontwikkelstrategie

Flexibel en robuust
De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een traject van vele jaren. We willen deze gebiedsontwikkeling flexibel en robuust vormgeven, om in te kunnen spelen op nu nog onbekende veranderingen waar we de komende jaren mee te maken krijgen. Onze prioriteit ligt bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) voor dit deelgebied voorziet in de realisatie van 6.000 woningen. Rekening houdend met de in het bestaande netwerk (auto) beschikbare capaciteit bieden we in een eerste fase ruimte voor de realisatie van circa 4.000 woningen met commercieel en maatschappelijk programma. Om dit mogelijk te maken is in de omgeving een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Deze eerste fase is financieel haalbaar. Met de grondeigenaren zijn afspraken gemaakt over het maximale programma, de verplichte bijdragen aan de investeringen in het bouw- en woonrijp maken, bijdragen in de bovenwijkse voorzieningen (het ruimtelijk raamwerk) en dergelijke. Deze financiële kaders zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst. Wanneer deze door alle partijen is ondertekend start de gemeente de bestemmingsplanprocedure om de herontwikkeling van deelgebied 5 ook juridisch-planologisch te borgen.

Monitoring
We willen leren van (en sturen op) de innovatieve oplossingen die we in de Merwedekanaalzone introduceren, zowel binnen de deelgebieden zelf als in de doorwerking daarvan naar de rest van onze stad. De gebiedsontwikkeling is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, het gebruik van het OV en op deelmobiliteit. We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals beoogd. Dit willen we monitoren, zowel in de Merwedekanaalzone als in de directe omgeving. Door monitoring van kerndoelen en kaders houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk.

Leefbaarheidseffectrapportage Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk
In samenspraak met bewoners is een Leefbaarheidseffectrapportage (LER) opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de leefbaarheid in de omliggende buurten worden gevolgd. In 2019 is een nulmeting uitgevoerd, die in 2020 is aangevuld met meer detailgegevens op buurtniveau en verkeerstellingen.

1. Inleiding

1.1 Opgave

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is één van de sterkst groeiende steden van Nederland. De stad groeit van 350.000 in 2018 naar bijna 455.000 inwoners in 2040. Er komen niet alleen meer mensen wonen, maar ook werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed benut. Utrecht willen we nog gezonder en aantrekkelijker maken, zodat mensen hier met plezier blijven wonen, werken, winkelen of verblijven. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. Dit versterkt de stad én het spaart de groene ruimte om de stad.

In 2016 heeft de gemeenteraad twee voor Utrecht belangrijke kaders vastgesteld, de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB).

In de RSU kiest Utrecht er voor om de groei van de stad op te vangen in het bestaand stedelijk gebied. Om dit mogelijk te maken bouwt Utrecht in hogere dichtheden dan we in onze stad tot nu toe gewend zijn. Onder meer het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone zijn in de RSU aangewezen als belangrijke bouwlocaties in de stad. Hier realiseren we de komende jaren (naast Leidsche Rijn Centrum) nieuwe, aantrekkelijke en gezonde wijken voor de stad. Door het beter benutten van de beschikbare ruimte geven we aan meer mensen de kans om in de stad te wonen. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte toe en wordt de levendigheid van de openbare ruimte vergroot. De Merwedekanaalzone is geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar onderdeel van een bredere stedelijke opgave voor de stad. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen de kaders van een gezonde verstedelijking. Met weloverwogen keuzes maken we deze groei van de stad mogelijk. Utrecht kiest voor een gezonde leefomgeving, een hoge verblijfskwaliteit gericht op lopen en fietsen en goede stedelijke voorzieningen (dit wordt ook in nota Volksgezondheid en gezond stedelijk leven voor iedereen onderschreven). Dit stelt de stad voor de opgave om de bestaande inrichting en de geboden voorzieningen hiervoor geschikt te maken.

Op dit moment werkt de gemeente aan een nieuwe ruimtelijke stategie (RSU2040) die duidelijk moet maken hoe de stad wordt ingericht in de komende twintig jaar.

In het Mobiliteitsplan (SRSRSB) maakt de stad een duidelijke keuze voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen én duurzaam zijn, zoals lopen of fietsen en het openbaar vervoer. Deze zetten we op de eerste plaats. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit. We kiezen voor deelmobiliteit en voor een lage parkeernorm. Wel autogebruik, minder autobezit. We zetten in op het versterken van het stedelijk netwerk voor het langzaam verkeer, op routes voor voetgangers en fietsers die goed aansluiten op de haltes van het openbaar vervoer en op meer en beter openbaar vervoer.

In het Coalitieakkoord 2018 is vastgelegd dat we maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone mogelijk maken. Dat is dan wel gekoppeld aan onze ingezette keuzes voor mobiliteit. Daartoe wordt de horizon van het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB) tot 2040 verlengd. Nieuw voor Utrecht zal het grote aantal woningen zijn in een relatief klein stuk stad.

In 2017 is de Actualisatie van het Groenstructuurplan Utrecht vastgesteld. Deze is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) 'Voor een gezonde groene toekomst'. We hebben hiermee inzichtelijk gemaakt hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven voor de stad Utrecht. Het in het Groenstructuurplan vastgelegde beleid werkt door in de keuzes die we in de Merwedekanaalzone maken. Hier willen we een gezond, aantrekkelijk en goed bereikbaar woon- en werkgebied realiseren, met veel publieke ruimte die mogelijkheden biedt voor verblijven en ontmoeten.

In de Merwedekanaalzone werken we aan oplossingen voor gezonde en duurzame verstedelijking, oplossingen die straks ook in de andere delen van de stad en in andere steden kunnen worden toegepast. Dit is een kans om een nieuwe richting in te slaan. De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is ook belangrijk voor de directe omgeving, voor

► De Merwedekanaalzone is één van de ontwikkelgebieden uit ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ (2016).

Legenda

- economische ontwikkelgebieden
- prioritaire ontwikkelgebieden
- lopende gebieds–ontwikkelingen
- ontwikkeling Leidsche Rijn
- wijkopgaven herstructurering

Zuidwest én voor de hele stad. De omgeving moet kunnen meeliften met de impuls die de herontwikkeling van dit gebied geeft.
Dit nieuwe stadsdeel draagt naar onze overtuiging bij aan de leefbaarheid én levendigheid in de buurten eromheen. Dit werkt door in de hele stad. Omgekeerd biedt de ligging in het bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen, werkgebieden en goed openbaar vervoer, belangrijke kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied.

Utrecht investeert in samenhang en kwaliteit. We zoeken naar mogelijkheden om de ruimte in de stad intensiever te benutten, op een verantwoorde manier en zonder de leefbaarheid van de stad uit het oog te verliezen. We werken aan gezonde en aantrekkelijke buurten, aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De Merwedekanaalzone is een inclusieve wijk:

- **er is ruimte voor iedereen:** iedereen kan profiteren van de groei van de stad. De Merwedekanaalzone biedt betaalbare, middeldure en dure woonruimte, en is er voor alle mensen in de stad die er voor kiezen om in deze wijk te komen wonen.
- **iedereen kan meedoen:** Het is een wijk zonder fysieke of sociale drempels, kent een diversiteit aan bewoners en biedt ruimte voor ontmoeting en voorzieningen, voor alle inwoners van onze stad.
- **iedereen kan er gezond leven:** een voor iedereen toegankelijke groene en gezonde buitenruimte en innovatieve mobiliteit voor iedereen.
- **iedereen kan er lopen:** kinderen, volwassenen en ouderen. Het gebied is voor wandelaars goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking die, bij het lopen van een hulpmiddel gebruik moeten maken, zoals een stok of rolstoel. Lopen kost je niets, je hebt er niks voor nodig. Kunnen lopen maakt mensen zelfredzaam. Je kunt zelf de boodschappen doen of naar de huisarts gaan, je kunt het openbaar vervoer gebruiken. Lopen maakt ook ontmoeten mogelijk.

We zijn er van overtuigd dat plannen beter worden met de inbreng van mensen die er al wonen en werken. Daarom vragen we de stad, en met name de bewoners en ondernemers van de omliggende wijken naar wat zij belangrijk vinden en welke kansen en knelpunten zij zien.

1.2 Status van het document

Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld. Dit is het ruimtelijk programmatisch kader voor ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Het vertrekpunt was de reeds in gang gezette realisatie van 1.500 woningen (Max, Lux et Pax, City Pads), de bouw van het Van der Valkhotel en de restauratie van Villa Jongerius. Ook zijn en waren er toen al allerlei vormen van tijdelijk wonen en werken, die dit deel van de stad nieuwe betekenis geven. In de Ruimtelijke Agenda en het Milieueffect Rapport (MER) is op basis van bestaand beleid gekozen voor maximaal 6000 nieuwe woningen, uitgaande van een autoluw woon- en werkgebied. Op grond van Omgevingsvisie deel 1 is de ontwikkeling van het Defensieterrein, de bouw van het Holland Casino, de realisatie van de Wilhelminawerf en de ombouw van Eendrachtlaan 10 planologisch mogelijk gemaakt. In totaal zijn dit circa 2.500 woningen.

De ambities van Utrecht voor de nog te ontwikkelen delen in de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone gaan verder, zowel kwantitatief (nieuwe woon- en werkruimte) als kwalitatief (doelstellingen op het gebied van energie, duurzaamheid, klimaatadaptatie, openbare ruimte, mobiliteit, voorzieningen en inclusiviteit). We geven uitwerking aan een nieuw concept voor gezonde verstedelijking. Omgevingsvisie deel 2 (Uitwerking) is opgesteld vanuit de door het college van B&W geformuleerde wens om in de Merwedekanaalzone een gemengd, aantrekkelijk, duurzaam en gezond leefmilieu te realiseren met een groter aantal woningen (tot 10.000 woningen). Het gebied kan daarmee beter voorzien in de behoefte aan betaalbare woningen in Utrecht én meer bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad. De in deel 1 (Ruimtelijke Agenda) geformuleerde onderzoeksvragen zijn daartoe beantwoord. Dit heeft geleid tot aangescherpte kaders en voorbeelduitwerkingen voor de planontwikkeling en aanzetten tot nieuw gemeentelijk beleid.

De Omgevingsvisie biedt het ontwikkelperspectief voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en vormt daarmee de basis voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Aan het eind van de hoofdstukken 3 tot en met 8 van de Omgevingsvisie is voor elk kerndoel aangegeven wat de kaders zijn waaraan het stedenbouwkundige plan wordt getoetst. Deze zijn naar de overtuiging van de gemeente nodig om het voor dit gebied geformuleerde kerndoel te bereiken. Daarbij doen we de opstellers van stedenbouwkundige plannen een praktische handreiking voor de manier waarop bij uitwerking aan dit kader recht kan worden gedaan. Het gaat hierbij in veel gevallen om een voorbeeld. In de stedenbouwkundige plannen kan hiervan (gemotiveerd) worden afgeweken indien er in het stedenbouwkundig plan een andere (integrale) afweging is gemaakt.

1.3 Relatie MER

Het planMER behorende bij Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) ging uit van het schoonvegen van het gebied met behoud van de recent gerealiseerde 1.500 woningen. Verkeersberekeningen lieten zien dat de woningbouw zoveel verkeer kan genereren dat er risico's ontstaan op belangrijke kruisingen in de stad en de toe- en afrit op de A12 bij de zuidelijke Europalaan. Om deze reden is in het planMER een maximum van 6.000 nieuwe woningen aanbevolen. Uit de beoordeling van andere milieuaspecten bleek dat de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone vooral goede scores heeft.

In een Aanvulling op het planMER zijn de effecten beoordeeld van de beoogde uitwerking van een hogere dichtheid met een nieuw mobiliteitsconcept. Dit mobiliteitsconcept leidt tot een lagere verkeers-generatie, waardoor in beginsel meer woningen kunnen worden gebouwd. In de aanvulling op het planMER wordt – mede op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) - ingezoomd op de thema's mobiliteit, klimaat, energie en gezondheid.

Het huidige verkeersmodel (VRU 3.4) laat zien dat we op dit moment, waarbij de kantoren in de deelgebieden 4 en 6 (langer) gehandhaafd blijven, met behulp van dit innovatieve mobiliteitsconcept 5.000 woningen kunnen toevoegen (waarvan circa 4.000 in deelgebied 5 en circa 1.000 voor de lopende initiatieven in deelgebied 4 en 6. Daarboven zijn maatregelen nodig die buiten de 'scope' van de Merwedekanaalzone liggen en niet vanuit het plan kunnen worden opgelost zoals de uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer, aanpassingen aan de Europalaan Zuid en de aansluiting met de A12 (i.v.m de doorstroming) en aanpassing van de Parkeernota. Verdere doorgroei naar 10.000 woningen is hier echter wel van afhankelijk. Zie ook hoofdstuk 4 en 9.

► Overzicht aantal woningen

Omgevingsvisie deel 1	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
MER	6.000
· *Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10*	*1.000*
· *Nader te verdelen*	*5.000*
Subtotaal	**7.500**
Nader te onderzoeken	1.500
Totaal RSU (6.000-9.000)	**9.000**

Omgevingsvisie deel 2	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
Lopende projecten *(Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10)*	1.000
aanvullende MER	4.000
· *1e fase Merwede*	*4.000*
Subtotaal	**6.500**
Nader te onderzoeken	3.500
Totaal Coalitie akkoord	**10.000**

▶ Situering van het plangebied in Zuidwest.

Legenda

plangrens

deelgebiedgrens

gerealiseerde ontwikkelingen

lopende ontwikkelingen

① indicatie deelgebieden

We volgen het advies van de Commissie m.e.r. om de ontwikkelingen in het plangebied te monitoren en dit ook organisatorisch goed te regelen. Voor deze monitor zoeken we aansluiting bij de Utrechtmonitor. Doel van monitoring is om specifiek inzicht te bieden in de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Het resultaat van monitoring speelt een rol bij de vaststelling van bestemmingsplannen en het beoordelen en verlenen van omgevingsvergunningen. In de gebruiksfase biedt dit voortschrijdend inzicht. De oordelen van de nieuwe bewoners en van de omliggende bestaande wijken krijgen een plaats in de monitor. Op basis van de monitor toetsen we of de gestelde kaders zijn geborgd en beoordelen we of onze ambities in de uitvoering worden gerealiseerd. Zo nodig stellen we plannen op basis van de toetsing bij. Ook stellen we op basis van de resultaten van de monitor vast of bijsturing nodig en mogelijk is. Voor onze aanpak van monitoring verwijzen we naar hoofdstuk 9 van de Omgevingsvisie.

1.4 Plangebied

Het plangebied Merwedekanaalzone omvat het gebied omsloten door de Europalaan, de Overste Den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan, het Merwedekanaal en de A12. De grens is gelegd op de oever van het Merwedekanaal en op de eigendomsgrenzen aan de zijde van de wegen. Het plangebied heeft een gezamenlijk oppervlak van circa 67 hectare en bestaat uit deelgebied 4 (12,8 hectare), deelgebied 5 (28,4 hectare), deelgebied 6 (22,0 hectare) en twee oost-west wegen te weten de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan (3,8 hectare).
Hoewel het Merwedekanaal en de Europalaan - Overste Den Oudenlaan – Dr. M.A. Tellegenlaan buiten het plangebied liggen, zijn hier én ook in Transwijk, Dichterswijk en Rivierenwijk, (enkele) aanvullende maatregelen nodig. Deze zijn in dit deel 2 van de Omgevingsvisie uitgewerkt.
Buiten de opgave voor dit deel 2 vallen de deelgebieden 1, 2, 3 en 7 van de Merwedekanaalzone. Hiervan grenzen deelgebied 3 en 7 aan het plangebied. Deelgebied 3 is (deels) onderdeel van het plan voor het Jaarbeursterrein. Deelgebied 7 (Westraven) is onderdeel van de ontwikkeling van de A12-zone.

1.5 Relatie Omgevingsvisie en Stedenbouwkundig Plan Merwede

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) worden de bredere kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De Omgevingsvisie plaatst de Merwedekanaalzone in de ruimere context van de stad en omliggende wijken en binnen een langere tijdshorizon. De gemeente Utrecht geeft hiermee aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil. Parallel aan de Omgevingsvisie is gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (VOSP deelgebied 5), waarin nader invulling wordt gegeven aan de kaders van de Omgevingsvisie. Als er wordt ingezoomd vanuit de Omgevingsvisie op Merwede, dan ontstaat hetzelfde beeld als wanneer het Stedenbouwkundig Plan in de grotere context van Utrecht Zuidwest wordt geplaatst.

In het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie integraal afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede; daarbij is gezocht naar het best mogelijke evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. De Omgevingsvisie en het Stedenbouwkundig Plan zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Samen vertellen zij het verhaal hoe dit deel van Utrecht zich op termijn zal ontwikkelen. Het Stedenbouwkundig Plan wordt tegelijk met dit deel 2 van de Omgevingsvisie ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

1.6 Samen stad maken

Vanuit Merwedekanaalzone werken we aan het verhaal van ‘nieuw stedelijk leven’. We laten zien hoe we gezond stedelijk leven bij hoge dichtheden mogelijk gaan maken. Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede presenteren we steeds parallel.

Merwedekanaalzone is een gebied voor de hele stad en in het bijzonder voor de omliggende wijken. Om de wensen en beelden goed bij elkaar te brengen zijn we intensief het gesprek aangegaan met de omgeving van de Merwedekanaalzone.

Website en nieuwsbrief

Sinds juli 2016 is gemeentelijke website Merwedekanaalzone in de lucht om een brede kring aan belangstellenden te informeren: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone. De digitale gemeentelijke nieuwsbrief Merwedekanaalzone verschijnt sinds juli 2017 en telt al meer dan 1300 aanmeldingen. Ook is er een introductiefilmpje gemaakt, dat te zien is op de website.

Gesprekken

We hebben de participatie vanuit Omgevingsvisie deel 1 en Schetsontwerp Merwede (o.a. 4 stadsgesprekken en website en nieuwsbrieven) voortgezet en geïntensiveerd, met meer maatwerkgesprekken en buurtgesprekken en inloopavonden, waaronder met de volgende groepen:

- Klankbordgroep en individuele woonbootbewoners
- Klankbordgroep Merwede met omwonenden
- Gebruikersoverleg Merwedekanaal
- Wijkraad Zuidwest
- Gesprekken met bewoners uit Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk en Hoograven, via grote en kleine bijeenkomsten en via de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk
- Tijdelijke huurders, ondernemers en gebruikers
- Kinderen via projecten van scholen
- Professionele relaties

Een nadere toelichting op de participatie en de belangrijkste inbreng per groep is te vinden in de bijlage ‘Overzicht van de participatie (Gemeente Utrecht, december 2020)’.

Wat is er gedaan met de inbreng
Tot aan de officiële inspraak is er op de volgende manier gehoor gegeven aan opmerkingen en aandachtpunten vanuit de omgeving:

- Met de '*setback*' (het terugspringen van de gevel) is er een wezenlijke schaalverkleining in de bebouwing gekomen. Hoewel het plan een hoge dichtheid kent, wordt op deze manier meer rekening gehouden met een menselijke schaal.
- Bewoners hebben ons meerdere keren aangegeven dat de openbare ruimte essentieel is in het ervaren van levendigheid en saamhorigheid. Er is verder ontworpen aan de verblijfskwaliteit op straat en een zo groen mogelijke inrichting daarvan. Ook bij het Merwedepark in relatie tot de fietsroute langs het kanaal is gezocht naar een optimum van verkeersruimte en verblijfsruimte.
- De wens van een gemengde en diverse stadwijk, krijgt vorm met een gemixt programma, met verschillende woningtypen en prijsklassen voor alleenstaanden en gezinnen, jong en oud. Ook zetten we in op veel voorzieningen, die ook voor de omliggende buurten interessant zijn, zoals een cultuurhuis, middelbare school, basisscholen en een gezondheidscentrum. Er liggen kansen voor medegebruik van de mobiliteitshubs en deel(auto) systemen die daarbij horen.
- Daarnaast kijken en luisteren we naar de huidige gebruikers van het gebied en hoe ze zo mogelijk een plaats kunnen krijgen in het nieuwe Merwede.
- Wat betreft de hoogte en breedtematen van de bruggen hebben we zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de wensen van de gebruikers van het kanaal. De bruggen kunnen open voor grotere schepen en kleinere boten, zoals de roeiers kunnen er onderdoor en elkaar passeren. We realiseren ons dat de bruggen ter hoogte van deelgebied 6 de activiteiten van de zeeverkenners ernstig belemmeren.
- We hebben zorgvuldig gekeken naar het aantal, plaats en de inpassing van fiets- en voetgangersbruggen. In Omgevingsvisie deel 1 (2018) was nog sprake van drie bruggen over het Merwedekanaal, ter hoogte vandeelgebied 5 (Merwede). De brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat heeft beperkte meerwaarde in het netwerk. Deze brug is vervallen , mede gezien de impact van deze brug en de routes op het Merwedeplantsoen, de Rivierenwijk, Transwijk (discussie rondom de Westdijklaan) en de woonboten en gebruikers van het kanaal.
- Door middel van nieuw parkeerbeleid, waarmee betaald parkeren in de omliggende buurten mogelijk is, wordt voorkomen dat Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk een te hoge parkeerdruk krijgen, zoals veel bewoners vreesden tijdens o.a. de buurtgesprekken.
- Met de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk werken bewoners, gemeente en bureau Urbanos aan een maatregelenpakket voor de omliggende buurten. Relaties worden gelegd met projecten in de omgeving, zoals Park Transwijk, de Europalaan, herziening van de fietsstructuur en vergroening van de Rivierenwijk. Hierbij worden ook weer andere buurtbewoners betrokken. Eerdere aandachtspunten zoals de fietsveiligheid bij scholen en bij de bruggen, of de manier waarop betaald parkeren kan worden ingevoerd, krijgen hierin ook een plek.
- Er wordt een monitoringssysteem (Leefbaarheidsmonitor) opgezet, met o.a. punten die door bewoners zijn aangedragen, om te bekijken of de werkelijkheid zich straks ontwikkelt zoals verwacht en welke aanpassingen nodig zijn.
- We houden omwonenden op de hoogte van de stappen in het proces en hun mogelijkheden om hierop te reageren. Met bewoners en gebruikers die niet kunnen blijven, voeren we maatwerkgesprekken om te zoeken naar een oplossing.

► Foto's van buurtgesprekken in Rivierenwijk en Transwijk.

Inspraak

Van 30 januari tot 11 maart 2020 is de officiële inspraak termijn geweest. Er zijn in totaal 467 inspraakreacties binnengekomen. Meer hierover is te lezen in de Reactienota (hyperlink)

Naar aanleiding van de inspraak zijn nog de volgende wijzigingen aangebracht in de plannen:

- 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
- Naar aanleiding van de zorgen over hogere gebouwen aan de kant van het Merwedekanaal is een wijziging doorgevoerd in het stedenbouwkundig plan Merwede. Op twee plekken worden gebouwen wat meer verschoven richting het midden van het plan 'Merwede' om de bebouwing aan het kanaal iets lager te maken. Hiermee blijft het aantal hogere gebouwen beperkt aan de zijde van het kanaal en liggen ze steeds net wat terug vanaf het Merwedepark.

Verder zijn een aantal onderwerpen uit de inspraak meegenomen in verdere uitwerkingen of bijlagen, die ook worden vastgesteld:

- De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk worden vastgesteld, met daarin aandachtspunten en maatregelen voor de omliggende wijken, die een combinatie zijn van 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 stedenbouwkunidig plan Merwede
- Er worden alternatieve locaties voor woonboten voorgesteld in de bijlage 'Locatienonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone'
- De aanpak voor de monitoring is verder uitgewerkt in een bijlage bij de besluitvorming.
- De Nulmeting over de leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk heeft een update gehad.

1.7 Leeswijzer

Op basis van de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) heeft de gemeenteraad de keuze voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gemaakt en de daarbij geldende (basis)principes vastgesteld. Dit deel 2 (Uitwerking) geeft een verdere uitwerking op basis van de in deel 1 gestelde onderzoeksvragen. In hoofdstuk 2 (Visie) wordt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone nog wat nadrukkelijker in de stedelijke context geplaatst, zowel programmatisch als ruimtelijk.

De in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) opgenomen ambities voor gezonde verstedelijking zijn in deel 2 verder uitgewerkt en vertaald in (bijgestelde) kaders (wat moéten we realiseren om de geformuleerde kerndoelen te halen) en voorbeelduitwerkingen (hoe kunnen we dit uitvoeren). Kaders zijn geplaatst in een kader met een lichtgele achtergrond, voorbeelduitwerkingen in een kader met een lichtblauwe achtergrond. In deze Omgevingsvisie vindt u ook tekstkaders met een lichtgrijze achtergrond. Hier staat tekst die vooral als uitleg of toelichting bedoeld is of een specifiekere uitwerking is voor deelgebied 4, 5 of 6.

Van kernwaarden naar kerndoelen

De ambitie gezond stedelijk leven is in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) in vier kernwaarden uitgewerkt:

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

Deze kernwaarden beschrijven wat we belangrijk vinden, maar laten in het midden welke doelen we met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone daadwerkelijk willen bereiken. Daarom zijn de kernwaarden in dit deel 2 van de Omgevingsvisie uitgewerkt in negen kerndoelen. Deze kerndoelen zijn straks de basis voor monitoring. De tabel 'Van Kernwaarden naar Kerndoelen' laat zien hoe de vier kernwaarden uit deel 1 aan de negen kerndoelen in dit deel 2 zijn gerelateerd. In deze tabel leest u ook hoe deze Omgevingsvisie themagewijs is opgebouwd.

► Van Kernwaarden (deel 1) naar kerndoelen (deel 2).

Thema	Kernwaarde Omgevingsvisie 1	Kerndoelen Omgevingsvisie 2	Hoofd-stuk
Visie			2
Ruimtelijke kwaliteit	Robuust en flexibel	Raamwerk op stedelijk niveau	3
Mobiliteit	Kwaliteit van leven	Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	4
Programma	Bedrijvige mix	Gezonde mix van doelgroepen	5
		Levendige wijk	
Leefomgeving	Kwaliteit van leven	Gezond gedrag in een groene omgeving	6
		Gezonde en veilige omgeving	
Duurzaamheid	Duurzaam en slim	Klimaatbestendige wijk	7
		Energieneutrale wijk	
Ruimtelijke kwaliteit	Kwaliteit van leven	Kwaliteit woonomgeving	8
Ontwikkelstrategie en Monitoring			9

De kerndoelen zijn in de hoofdstukken 3 tot en met 8 themagewijs uitgewerkt. Ze geven structuur aan deze thematische hoofdstukken. Voor ieder kerndoel zijn kaders en voorbeelduitwerkingen geformuleerd. Kaders geven aan wat we willen bereiken, de voorbeelduitwerkingen geven aan hoe dit te realiseren is. Op uitwerkingsniveau kunnen de diverse kaders en voorbeelduitwerkingen op gespannen voet met elkaar komen te staan. Dit vraagt steeds opnieuw om een integrale afweging om hierin de best mogelijke balans te vinden. We zullen de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone de komende jaren volgen. Zowel kaders als voorbeelduitwerkingen zijn daarom onderdeel van monitoring. Op basis van de informatie die we door monitoring verkrijgen bekijken we of en waar we kunnen bijsturen. In hoofdstuk 9 (Ontwikkelstrategie en Monitoring) is opgenomen hoe we de monitoring willen vormgeven.

Dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone werkt onderdelen verder uit dan in een omgevingsvisie gebruikelijk is. Dat heeft te maken met vernieuwend beleid, dat op veel onderdelen nodig is. De Omgevingsvisie biedt ook het toetsingskader voor het Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5 (Merwede) en geeft richting aan toekomstige ontwikkelingen in de deelgebieden 4 en 6.

Het nieuwe mobiliteitsconcept waarin wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer en op het gebruik van elektrische deelauto’s en -fietsen, heeft raakvlakken met meerdere kerndoelen. Om deze hoofdstukken zelfstandig leesbaar te maken is er voor gekozen om centrale thema’s, zoals het versterken van het netwerk voor langzaam verkeer en de ontwikkeling van de groenblauwe ruimte (deels) ook op andere plaatsen in deze Omgevingsvisie terug te laten komen. Daarbij wordt het belang van de investering in duurzame mobiliteit als onderdeel van dat kerndoel uitgewerkt.

BUS

2. Visie

2.1 Gezond stedelijk leven

In de Merwedekanaalzone werken we aan een gezond stedelijk leven. Niet alleen lichamelijke gezondheid, maar ook de kwaliteit van leven en de mate waarin iemand ‘meedoet’ in de samenleving is belangrijk. De omgeving waarin je woont en werkt heeft invloed hierop. In een gezonde leefomgeving voel je je prettig, is gezond leven gemakkelijk en is sprake van een goede lucht-, geluid- en bodemkwaliteit. In de Merwedekanaalzone bouwen we een groene autovrije wijk, goed verbonden met de stad door een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes en goed openbaar vervoer. Een gebied met een interessante mix van wonen, bedrijvigheid, horeca, voorzieningen in een groene omgeving. Een gebied dat volop kansen biedt tot ontmoeten, en uitnodigt tot spelen, sporten en ontspannen. We willen een binnenstedelijke ontwikkeling die de stad aantrekkelijk maakt om te wonen, en de Merwedekanaalzone nieuwe betekenis geeft. Dit gebied biedt door ligging, grootte en historie een eenmalige kans om een bijzondere stadswijk te realiseren waar je woont in een autovrije omgeving, waar je de meeste dagelijkse voorzieningen op loopafstand vindt en waar alles wat Utrecht zo bijzonder maakt met de fiets of het openbaar vervoer goed bereikbaar is. In ons streven naar gezond stedelijk leven zoeken we de grenzen op van wat naar de huidige inzichten mogelijk is.

Het oude bedrijventerrein aan het Merwedekanaal is nooit goed op zijn omgeving aangesloten geweest. Voor voetgangers of fietsers vanuit de Rivieren- of Dichterswijk en Hoograven Zuid is dit gebied slecht toegankelijk, maar ook vanuit de overige wijken van onze stad. Daar was vanwege de functie tot voor kort eigenlijk ook nauwelijks reden toe. Die is er nu wel. Deze Omgevingsvisie laat zien welke kwaliteiten dit gebied aan de stad toevoegt. Een hoogstedelijk woon- en werkgebied, nieuw stedelijk groen en een nieuw park langs het Merwedekanaal. De betere ontsluiting van dit gebied en aansluiting op de omgeving biedt kansen, voor het bestaande stedelijk gebied èn voor de Merwedekanaalzone.

De Merwedekanaalzone is voor de voetganger en de fietser. De ruimte voor de auto is beperkt. Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats in ondergrondse garages. Kinderen kunnen hier veilig op straat spelen. Buiten de woning ben je in een publieke ruimte, waar je elkaar ontmoeten en spreken kan en eenvoudig kunt genieten van een ommetje. We stimuleren gezonde mobiliteit door het zo makkelijk mogelijk maken om te lopen of de fiets te pakken of het openbaar vervoer te gebruiken als dat handiger is. De ruimte om een privéauto in het gebied te parkeren is zeer beperkt. Mobiliteitshubs bieden een breed aanbod aan vervoersmiddelen. Wanneer mensen ervoor kiezen om toch een auto te gebruiken, dan kunnen zij (tegen betaling) gebruik maken van een deelauto.

In de Merwedekanaalzone kan iedereen lopen: kinderen, volwassenen en ouderen. De publieke ruimte is voor wandelaars goed toegankelijk. Ook voor mensen met een beperking, die van een hulpmiddel gebruik moeten maken. Lopen maakt ontmoeten mogelijk en draagt hierdoor bij aan een levendige publieke ruimte, het kost je niets en je hebt er niks voor nodig. 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.

“Denk aan de inclusiviteit! En aan de mix!

Niet alleen voor mensen met meer geld.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

We versterken het netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers in Utrecht Zuidwest. De ruimte die straks op straat niet meer nodig is voor het parkeren van auto's, gebruiken we om in de Merwedekanaalzone (en waar mogelijk ook in de bestaande wijken in de omgeving van deze wijk) aantrekkelijke groene openbare ruimte toe te voegen, die voor iedereen toegankelijk is. De Merwedekanaalzone verbindt straks Zuidwest met de stad.

Een krachtig groen-blauw raamwerk, waar mogelijk gekoppeld aan het netwerk voor voetgangers en fietsers, draagt bij aan het klimaatbestendig maken van de stad en biedt nieuwe aantrekkelijke publieke ruimte in de stad voor wandelen, sporten en ontspannen. Het beperken van het autoverkeer van en naar het gebied speelt ruimte vrij voor groen en verblijf èn is belangrijk voor het bereikbaar houden van de stad voor de auto.

De Merwedekanaalzone is straks een stukje Utrecht waar de ongepolijste karakteristiek van bestaande bedrijfsgebouwen (met nieuw gebruik), in combinatie met de nieuwe bebouwing en de ruimtelijke inrichting van het gebied bewoners en bezoekers een levendige mix van contrasten en verrassingen biedt. In deze nieuwe stadswijk ontmoeten mensen hun medebewoners en bezoekers van het gebied. Met elkaar creëren ze een sociaal aantrekkelijke omgeving, waar altijd wat te doen en te zien is. Er zijn plekken waar veel te beleven is, en rustiger plekken waar het fijn toeven is. Een nieuw stukje stad met een voor Utrecht unieke identiteit.

2.2 Van barrière naar verbinding

Utrecht Zuidwest

De westkant van de stad kenmerkt zich door een noord-zuid georiënteerde structuur. Door de eeuwen heen is de handelsvaart van de Catharijnesingel naar het Merwedekanaal verplaatst en vervolgens naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierdoor ontstond een zogenaamd 'stadseiland'. De verbindingen over weg, spoor en water hebben de stad bereikbaar gemaakt, maar hebben aan de westkant van de stad geleid tot nieuwe ruimtelijke en functionele barrières in oost-west richting. Ook de aanleg van het bedrijventerrein langs het Merwedekanaal is hiervan een voorbeeld.

Stedenbouwkundig zijn er grote verschillen tussen de wijken ten oosten en ten westen van het kanaal. Rivierenwijk en Dichterswijk zijn vooroorlogse laagbouwbuurten en de Kanaleneiland en Transwijk naoorlogse buurten met veel middelhoogbouw. Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn en de herontwikkeling van het Stationsgebied is ingezet op het beter met de stad verbinden van het stadseiland, bijvoorbeeld door de aanleg van de Leidsche Rijntunnel in de A2, de Dafne Schippersbrug en de Moreelsebrug.

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt de kans om ook dit gebied te transformeren van een barrière in de stad naar een wijk die de vooroorlogse stad straks verbindt met de naoorlogse stad.

Netwerken voetgangers en fietsers

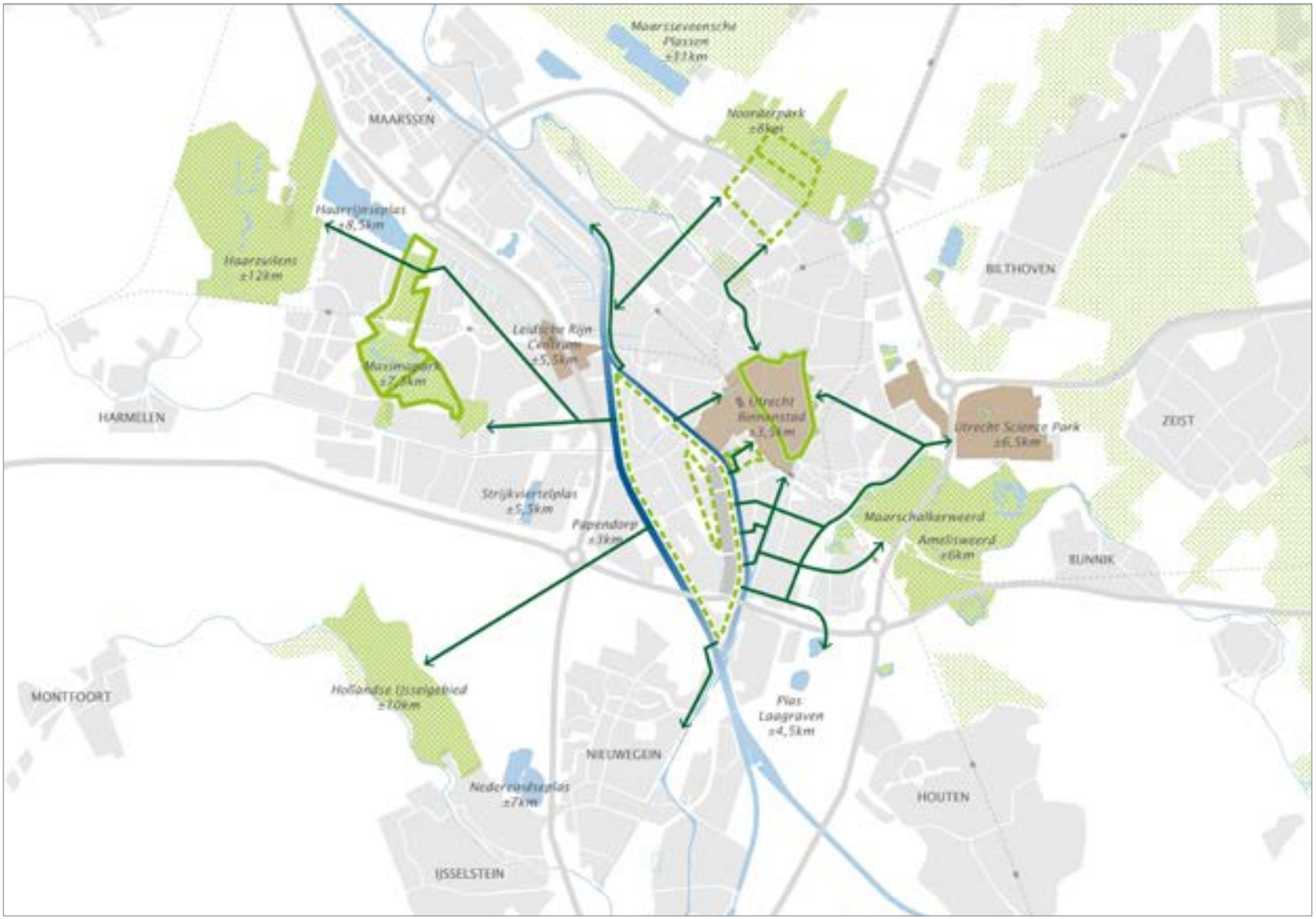
Voetgangers en fietsers moeten nu vaak gebruik maken van wegen met veel autoverkeer. Dat is soms gevaarlijk en veelal ongezond en onaantrekkelijk. We willen een veiliger en gezonder alternatief bieden om daarmee het fietsen en wandelen in de stad te stimuleren. Door de groei van de stad neemt het aantal fietsers flink toe. Daarom willen we de komende jaren investeren in een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest om het verkeer meer te spreiden.

De verbindingen die we aan het bestaande netwerk toevoegen, lopen bij voorkeur niet langs de hoofdwegen. Vaak zijn het ook kortere verbindingen tussen de wijken. Voetgangers en fietsers staan hier minder bloot aan geluid en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties. Bij voorkeur zijn deze routes autoluw en/of is de auto hier te gast. Om gezonde mobiliteit verder te stimuleren wordt het langzaam verkeersnetwerk zoveel mogelijk groen ingericht. Dit fijnmazige netwerk brengt voetgangers en fietsers in Zuidwest snel en veilig naar de winkels en de basisschool in de buurt of je maakt er van gebruik voor een buurtommetje. Via dit netwerk fiets je snel naar de binnenstad of naar de stations Utrecht Centraal of Vaartsche Rijn. Ook kunnen fietsers bestemmingen als het Utrecht Science Park, Haarzuilens of het recreatiegebied Laagraven snel en comfortabel bereiken.

▶ Kaart Belangrijke stedelijke voorzieningen goed bereikbaar per fiets.

Legenda

- globale route bestaand/nieuw
- groen rondje gerealiseerd
- groen rondje niet gerealiseerd
- centrumgebied
- woonwerkgebied
- recreatiegebied
- buitengebied



Stad in beweging

Het gebied ligt van oudsher in het stroomgebied van de Oude Rijn. De Romeinen gebruikten de hoger gelegen oeverwallen voor de aanleg van de Limes (grens). Later, in de 12e en 13e eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht door de kenmerkende langgerekte kavels te ontginnen. Met name hoveniers zijn tot ver in de twintigste eeuw in dit gebied aanwezig. In de jaren daarna heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander gebruik gekregen.

Tussen 1884 en 1892 wordt het Merwedekanaal gegraven, dwars door de toen bestaande 'strokenverkaveling' heen. Het kanaal geeft de haven van Amsterdam een voor Nederlandse handel belangrijke aansluiting via de Rijn op (inter)nationale vaarroutes. Ook omdat het kanaal gunstig ligt langs het spoor is het aanleiding voor de vestiging van industrie en bedrijven. De bebouwing langs het kanaal volgt de oorspronkelijke strokenverkaveling en is op het water georiënteerd. Door de beperkte breedte van het Merwedekanaal blijft de vestiging van grootschalige industrie langs dit kanaal uit.

In 1931 wordt besloten om een nieuw en breder kanaal te graven, het Amsterdam Rijnkanaal (1952). Ondertussen worden aan de oostkant van het Merwedekanaal een aantal Utrechtse woonwijken gebouwd (o.a. Lombok, Rivierenwijk en Hoograven). De wijk Oog in Al is in 1920 de eerste vooroorlogse wijk ten westen van het kanaal. Daarna wordt hier ook de wijk Halve Maan gebouwd, met voor het eerst in Utrecht ook middelhoogbouw.

In 1954 wordt een deel van de gemeente Jutphaas toegevoegd aan de gemeente Utrecht. Niet het Merwedekanaal maar het Amsterdam-Rijnkanaal is vanaf dat moment de grens. Op basis van het Structuurplan 1954 wordt in de polder Nieuw Welgelegen vanaf 1957 Kanaleneiland gebouwd. Het stedenbouwkundig plan gaat uit van het in die jaren ontwikkelde principe van licht, lucht en ruimte. Het plan past in de naoorlogse stedenbouwkundige visie met een scheiding van wonen, werken en recreëren. Het nieuwe woongebied wijkt zowel wat betreft stedenbouwkundige structuur als architectuur sterk af van de vooroorlogse woonwijken, zoals de Rivierenwijk. De wegenstructuur op het Kanaleneiland is op het autoverkeer afgestemd. Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk. Het was de bedoeling dat ook bewoners van de groenarme Rivierenwijk van dit park gebruik gingen maken.

Het industriegebied langs de westzijde van het Merwedekanaal, waar gebouwen van de voormalige Coöperatieve Stichtse Olie- en Lijnkoekenfariek (Cereol), het Jongeriuscomplex en Mobach Keramiek (rijksmonumenten) ons nog aan herinneren, verandert in deze jaren in een bedrijventerrein. Vanaf de jaren 70-80 maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, vooral in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en het gebied ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan. Begin van deze eeuw is met de ontwikkeling van Parkhaven, Neerlandia, MAX en Lux et Pax de transformatie naar wonen in gang gezet.

Een levende stad blijft in beweging. Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone voegen we een nieuwe laag toe aan de geschiedenis van onze stad, een hoogstedelijk woon- en werkgebied, met een robuust groen raamwerk en het Merwedepark als een nieuwe verblijfsruimte voor de stad. Een duurzame stedelijke ontwikkeling die, ook door een zorgvuldig vormgegeven overgang naar de omliggende wijken, juist op deze plek past. Zuidwest is straks beter dan ooit met de stad verbonden. Dat is belangrijk voor de hele stad.

► Stedelijke ontwikkeling en barrières.

Legenda

- woningbouw
- waterverbinding
- autosnelweg
- stedelijke verbindingsweg
- spoorlijn

▲ 1570: Oude gracht

▲ 1920: Merwedekanaal en spoorwegen

▲ 1948: Amsterdam Rijnkanaal, A12 en A2-Zuid

▲ 1970: Kanaleneiland, stadsring en A2-Noord

▲ 2005: A27, A28, Ring Noord (N230), Leidsche Rijn en Prins Clausbrug

▲ 2015: Leidsche Rijn Tunnel, Dafne Schippersbrug en betere oversteekbaarheid stadsboulevard (deels planvorming, deels uitgevoerd)

Groenblauw raamwerk

Door de groei van de stad neemt de druk op de openbare ruimte toe. We willen niet dat verdichting van het bestaand stedelijk gebied ten koste gaat van groene ruimte. We vinden het belangrijk om de verdichting te verankeren in een verbeterd en nieuw robuust groenblauw raamwerk voor Zuidwest. Hier kunnen mensen elkaar ontmoeten, verblijven of bewegen. Het biedt rust te midden van de stedelijke hectiek. Het groenblauw raamwerk biedt ook ruimte aan dieren en planten en speelt een belangrijke rol in de water- en klimaatopgave.

Het groenblauwe raamwerk bestaat uit:

- Het Merwedekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vaartsche Rijn.
- Het 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.
- Park Transwijk (Park Transwijk en Sportpark Nieuw Welgelegen) krijgt een kwaliteitsslag. Om de recreatiedruk in Zuidwest op te vangen maken we hier ruimte voor het ‘Rondje Transwijk’.
- Nieuwe groenblauwe verbindingen waar mogelijk gekoppeld aan het nieuwe netwerk voor voetgangers en fietsers.
- De minimaal 10m brede ecologische verbinding (de Diagonaal) tussen Merwedekanaal en Park Transwijk.
- Het Ringpark (initiatief vanuit de bewoners uit de Dichterswijk).

Door kansen voor vergroening mee te nemen binnen projecten realiseren we dit raamwerk stap voor stap.

Bouwen voor iedereen

De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om deze nieuwe stadswijk aantrekkelijk te maken voor verschillende leefstijlen, inkomensgroepen en doelgroepen. Vanzelfsprekend ook voor mensen met een beperking. De Merwedekanaalzone is een stadswijk met naast wonen, ook ruimte voor werken en verblijven. Niet alleen de nieuwe bewoners kunnen hier van profiteren. De bewoners in en buiten de Merwedekanaalzone kunnen

▶ Kaart Toekomstig groen-blauw raamwerk Zuidwest (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- groenblauw raamwerk
- stedelijke verbindingswegen
- voorzieningen
- cultuurhistorische bebouwing
- park/plantsoen
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)

over en weer gebruik maken van winkels, zorg, onderwijs en de brede mix van voorzieningen. Ook vergroot de Merwedekanaalzone het draagvlak van de bestaande voorzieningen in de omliggende wijken. Samen met corporaties en marktpartijen wordt ingezet op mogelijkheden om met het woonprogramma voor de Merwedekanaalzone bij te dragen aan een evenwichtiger verdeling van sociale woningbouw in Utrecht Zuidwest.

2.3 Laboratorium

We zijn steeds meer bewust van het effect dat de economische groei en ontwikkeling in de afgelopen decennia heeft gehad (en nog zal hebben) op het milieu. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het plastic dat als zwerfafval overal in onze zeeën te vinden is en als microscopisch kleine sporen ook al is aangetroffen in onze voeding, het verlies aan biodiversiteit door het afbreken van belangrijke habitats of door het gebruik van (voor vele soorten) dodelijke pesticiden en het gebruik van fossiele brandstoffen en het effect daarvan op de stijging van de temperatuur op aarde en de kwaliteit van de lucht die we inademen. De lijst met zorgelijke trends lijkt eindeloos. Tegelijkertijd zijn we met z'n allen steeds meer doordrongen van het feit dat het anders moet én dat het anders kan. We realiseren ons dat het verkeer in onze stad vastloopt als we niet nu en in de komende decennia inzetten op nieuwe, duurzame mobiliteit.

In de Merwedekanaalzone maken we voor de toekomst van onze stad (en mogelijk ook andere stedelijke gebieden) vernieuwende keuzes. We zetten in op binnenstedelijke groei en op gezond stedelijk leven. We zetten belangrijke stappen, met name in het plan Merwede (deelgebied 5), maar realiseren ons dat er nog veel te leren is én dat er op vrijwel alle onderwerpen die we in deze Omgevingsvisie behandelen veel ontwikkelingen zijn die het mogelijk zullen maken onze kerndoelen (tegen lagere kosten) te bereiken of het mogelijk zullen maken om onze ambities scherper te kunnen stellen.

Merwede Lab

Een deel van deze nieuwe kennis ontwikkelen we in Merwede deelgebied 5. Met de verschillende eigenaren in dit gebied, waaronder de gemeente, werken we aan het ontwerp van een nieuw, duurzaam, aantrekkelijk hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren. In dit ontwerp passen we de huidige kennis op het gebied van mobiliteit, gezondheid, energie, klimaatadaptatie en circulaire systemen toe. We anticiperen op de verdere ontwikkeling van deze kennis en bouwen waar mogelijk flexibiliteit in die het toepassen daarvan mogelijk maken.

Bij het ontwikkelen, realiseren en het beheer van het mobiliteitsconcept zijn meerdere partijen betrokken. Projectontwikkelaars en (toekomstige) vastgoedeigenaren, de Provincie (Openbaar Vervoer), en de gemeente Utrecht - in zowel haar publiekrechtelijke als private rol (eigenaar). Deze partijen werken vanuit verschillende invalshoeken en vanuit verschillende belangen en verantwoordelijkheden straks mogelijk samen in een (nog op te richten) gebiedsorganisatie Merwede.

In het Merwede Lab zoeken we naar mogelijkheden om deze innovatieve manier van "samen stad maken" te verbreden tot andere (deel)gebieden. Gebieden waarin een gezamenlijke regie niet alleen belangrijk is, maar ook tot meer efficiency, tijdwinst en lagere kosten kan leiden.

We onderzoeken of we met de partijen in Merwede (met behoud van ieders verantwoordelijkheden) kunnen komen tot een gezamenlijke regie over de ondergrond, de aan te leggen hoofdleidingen voor warmtetransport, de verschillende warmtesystemen (bodem en oppervlaktewater), het opwekken en binnen het gebied gebruiken van energie uit zonnepanelen, inkoop van bouwmaterialen en bouwlogistiek.

2.4 Digitaal ecosysteem Merwedekanaalzone

In de Merwedekanaalzone zetten we in op het faciliteren van deeleconomie, in vele facetten zoals bijvoorbeeld mobiliteit (deelauto's en -fietsen), duurzame energie, (flexibele) werkruimte, gereedschappen, maar ook om de onder bewoners beschikbare kennis en kunde. Wij zijn er van overtuigd dat dit niet alleen bijdraagt aan een duurzame stad, maar ook een complex netwerk van verbindingen en samenhang genereert onder bewoners. Een dergelijke 'connectiviteit' is van belang voor gezond stedelijk leven.

Deeleconomie vraagt om een voortdurende uitwisseling van informatie, een (digitaal) platform waarop "in realtime" vraag en aanbod van goederen en middelen op elkaar kan worden afgestemd. Door het gebruik van dit platform geven gebruikers mogelijk onbewust en ongewild informatie prijs over zichzelf.

We hechten aan een goede maar ook veilige digitale omgeving en willen waarborgen dat de door gebruikers binnen dit platform beschikbaar gestelde informatie en gegenereerde data eigendom is en blijft van deze gebruikers en alleen met hun instemming wordt gedeeld. Deze informatie moet ten goede van de gemeenschap, niet van (commerciële) marktpartijen.

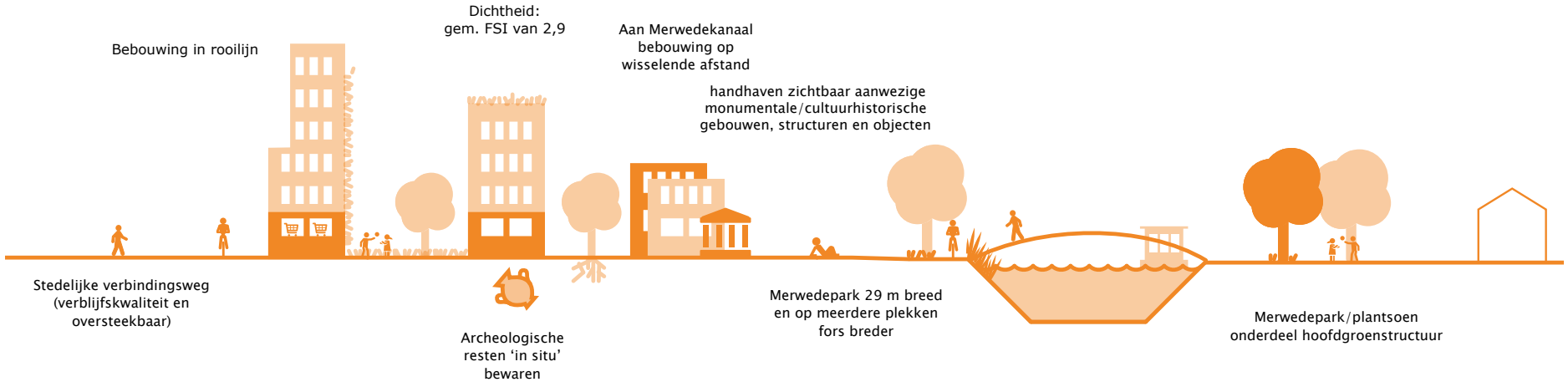
We hebben met interesse kennisgenomen van het Europese DECODE project, waaraan onder meer Amsterdam en Barcelona deelnemen. We zijn benieuwd of dit project straks daadwerkelijk het instrumentarium biedt voor een functioneel én veilig digitaal ecosysteem, niet alleen voor de Merwedekanaalzone maar voor de hele stad.

Het is wenselijk dat met de komst van 5G, de introductie van "the internet of things" en andere ontwikkelingen in onze digitale omgeving er een samenhangende visie van de gemeente (en van andere overheden) op deze nu vooral door marktpartijen gestuurde ontwikkelingen komt. Het openbaar bestuur en de wetgever loopt nu nog te vaak achter de feiten aan.

3. Ruimtelijke kwaliteit

Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau

De ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving bepaalt of je straks in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven. Ruimtelijke kwaliteit gaat om beleving en over hoe de inrichting van het gebied aansluit bij het toekomstige gebruik. Het geeft betekenis aan dit gebied. Kerndoel op stedelijk niveau is het versterken van het ruimtelijk raamwerk. De ruimtelijke structuur van de stad wordt versterkt, met name in zuidelijke- en zuidwestkant van de stad. In en rond de Merwedekanaalzone realiseren we een krachtig en herkenbaar raamwerk met bijzondere aandacht voor het Merwedekanaal en de beide oevers, de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan. Dit hoofdstuk gaat niet alleen over het raamwerk, het gaat ook over de bebouwing in het gebied. Het raamwerk en de bebouwing vertellen met elkaar het verhaal over hoe de Merwedekanaalzone zich voegt in (en rekening houdt met) haar directe omgeving en de stad.



▲ Infographic ruimtelijke kwaliteit.

Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau

3.1 Raamwerk

Het raamwerk is de hoofdstructuur van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone en zorgt voor inbedding van de herontwikkeling van deze nieuwe stadswijk in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk biedt ruimte voor ontmoeting en zorgt voor verbinding.

Raamwerk
- Cultuurhistorische gebouwen en structuren
- Merwedepark en plantsoenen
- Merwedekanaal
- Rondje Stadseiland
- Ecologische verbindingen
- Stedelijk netwerk langzaam verkeer
- Concentratiepunten voorzieningen
- Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

Groene omgeving
- Vergroenen omgeving
- Park Transwijk
- Rondje Transwijk
- Groen netwerk

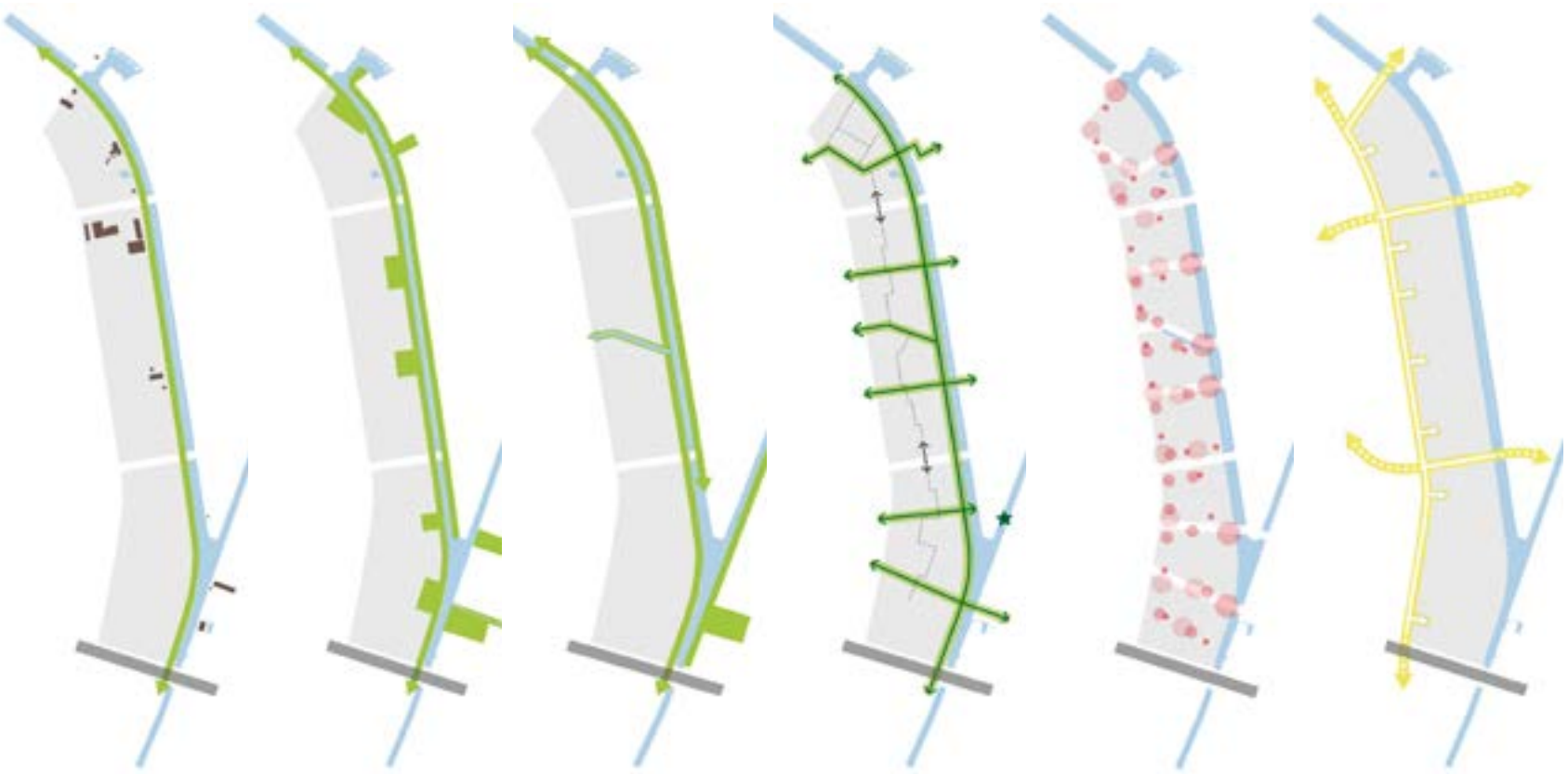
In de figuur hiernaast is het raamwerk van de Merwedekanaalzone aangegeven. Het raamwerk bestaat uit meerdere elementen. We bespreken de eerste acht in dit hoofdstuk en de laatste vier in hoofdstuk 6 Leefomgeving.

▶ Visie raamwerk Merwedekanaalzone (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- Europalaan e.a.
- Merwedekanaal
- Merwedepark
- stedelijke langzaam verkeersverbinding
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- interne langzaam verkeersverbinding
- auto ontsluiting
- bouwveld
- ecologische verbinding
- cultuurhistorische bebouwing
- concentratie voorzieningen
- buurtaanpak (indicatief)

► Overzicht onderdelen raamwerk Merwedekanaal-zone.



▲ Cultuurhistorische gebouwen en structuren.

▲ Het Merwedepark, plant-soenen, Merwedekanaal en het Rondje Stadseiland.

▲ Ecologische verbindingen

▲ Stedelijk netwerk langzaam verkeer

▲ Concentratiepunten voorzieningen (indicatief)

▲ Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

► Cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren.

Legenda

- markante bebouwing
- cultuurhistorische bebouwing
- gemeentelijk monument
- rijksmonument
- identiteitsbepalende groenstructuur
- cultuurhistorische groenstructuur
- identiteitsbepalende infrastructuur
- aanwezige restanten van wetering
- aanwezige restanten strokenverkavelijk
- verwacht tracé Romeinse Limes
- ensemble Veilinghaven

3.1.1 Cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren

In de Merwedekanaalzone zijn mogelijk archeologische resten vanaf de Bronstijd en later in de ondergrond aanwezig, zoals de Romeinse Limes. Ook van andere tijdlagen zijn gebouwen en sporen nog tot op vandaag (soms zichtbaar) aanwezig. Deze rijke gelaagdheid is een voor dit plangebied belangrijke karakteristiek. Er is eigenlijk niet één exclusieve tijdlaag die het gebied domineert, maar een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van onze stad.

De middeleeuwse ontginning in het gebied is nog zichtbaar in (erf)grenzen en in de oriëntatie van kavels en sloten. Ook zijn er sporen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Verschillende gebouwen (zoals Villa Jongerius en Mobach) komen voort uit het industriële verleden van deze zone, de periode na het graven van het Merwedekanaal. Gebouwen, structuren en objecten met cultuurhistorische waarde blijven behouden en archeologische resten worden zoveel mogelijk in het bodemarchief bewaard.

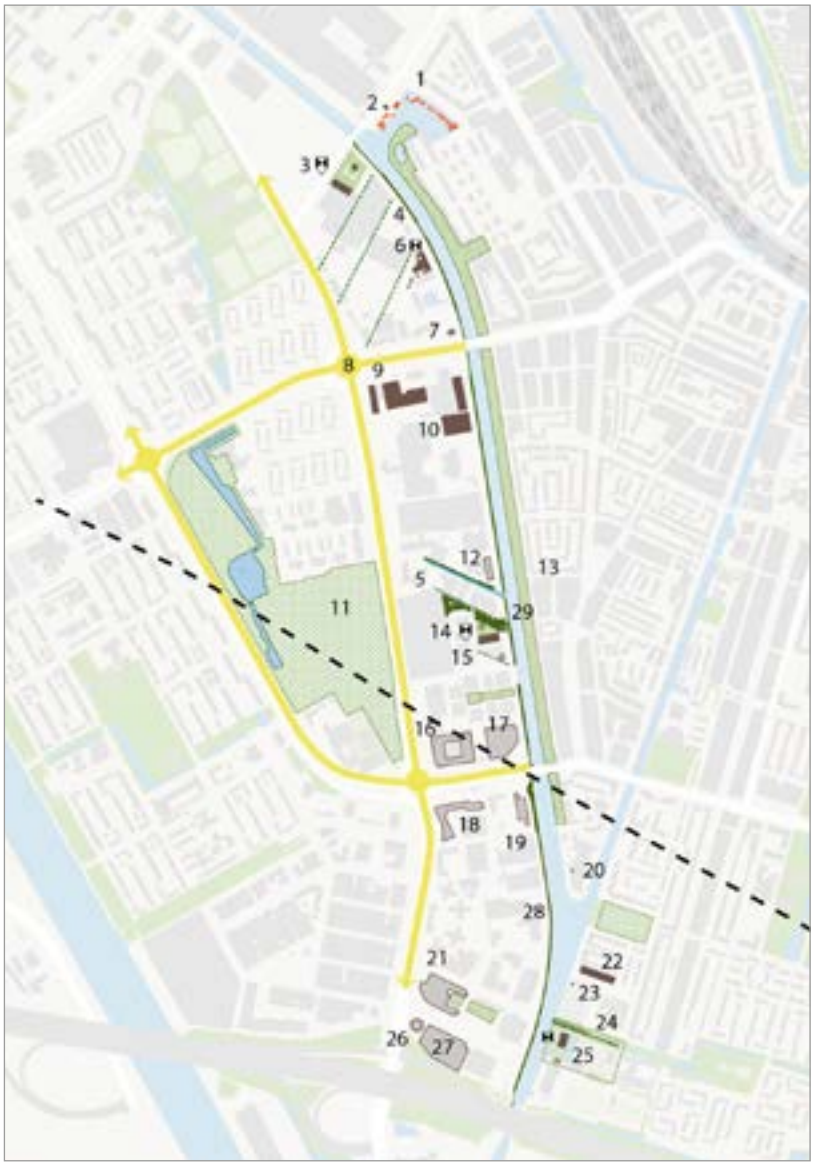
Delen van gebouwen op het OPG-terrein worden hergebruikt, maar krijgen soms een andere functie. Ook staan er een aantal markante gebouwen uit het recente verleden, zoals het onlangs gebouwde Hotel van der Valk, de vestigingen van NWO, Equens en de gebouwen Le Mirage, Max, Lux et Pax.

De in de deelgebieden 4, 5 en 6 te behouden gebouwen met cultuurhistorische waarde:

- Villa Jongerius (Rijksmonument)
- Hulpwarmtecentrale (in ieder geval de schoorstenen)
- Gebouwen A, K, B, E en M van de voormalig Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (OPG)
- Fietsdepot
- Mobach (Rijksmonument)

Te behouden structuren met cultuurhistorische waarde:

- Vleutense wetering en bruggetje over de wetering
- Oude kavelsloot en verkavelingsrichting
- Restant kade en bolders Merwedekanaal



► Overzicht cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren (zie ook nummering naastgelegen kaart).

▲ 1 - Veilinghaven

▲ 2 - Hovenierswoning

▲ 3 - Villa Jongerius

▲ 4 - Vleutense Wetering

▲ 5 - Strokenverkaveling

▲ 6 - Hulpwarmtecentrale

▲ 7. Kanaalweg 57-58

▲ 8 - Profiel Europalaan (deelgebied 4,5 en 6)

▲ 9 - OPG-terrein

▲ 10 - Fietsendepot

▲ 11 - Park Transwijk

▲ 12 - Roto Smeets

▲ 13 - Merwedeplantsoen

▲ 14 - Mobach

▲ 15 - Woningen op Kanaalweg 20-21

▲ 16 - Max

▲ 17 - Lux et Pax

▲ 18 - 'Le Mirage'

▲ 19 - Woongebouw City Pads

▲ 20 - Schoorsteen aan Jutfaseweg

▲ 21 - Equens

▲ 22 - Neerlandia

▲ 23 - Schoorsteen aan Draadnagelweg

▲ 24 - Watergang door Hoograven

▲ 25 - Restant steenoven De Liesbosch

▲ 26 - NWO

▲ 27 - Hotel van der Valk

▲ 28 - Restant kade en bolder langs Merwedekanaal

▲ 29 - Sluis Hollandse Waterlinie

▲ Impressie: Merwedepark.

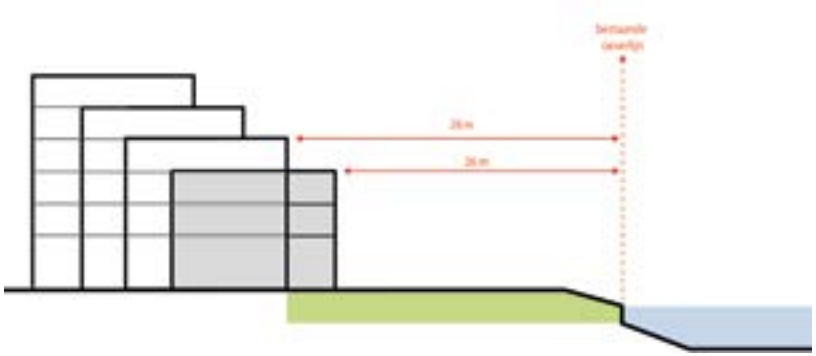
3.1.2 Merwedepark en plantsoenen

Het Merwedepark en het Merwedeplantsoen hebben zowel een wijk als stedelijke functie. Het Merwedepark geeft lucht, licht en ruimte op een voor de verdichtende stad belangrijke plek. Het park biedt ruimte voor ontmoeting, beweging, ontspanning en het vinden van rust. In het Merwedepark is de historische gelaagdheid van het gebied straks zichtbaar. Het tuinders en industriële verleden, in combinatie met een nieuwe groene ruimte voor recreatie, ontspanning en rust, bepalen hier de identiteit.

Het Merwedepark bestaat uit een brede en robuuste groene oever met verblijfskwaliteit die de groene ruimten van verschillende grootte langs deze oever aaneen koppelt. Een nieuw langgerekt park dat qua oppervlak straks vergelijkbaar is met het Zocherpark en onderdeel uitmaakt van de lange lijn langs het Merwedekanaal: het Rondje Stadseiland. De grotere groene ruimten in het Merwedepark zijn elk tenminste 1 hectare groot en liggen gelijkmatig over de Merwedekanaalzone verspreid. De inrichting is parkachtig, de bebouwing staat op wisselende afstand. Het park is daarmee soms wat breder en dan juist weer wat smaller. De bebouwing en functies in het park zijn op het kanaal georiënteerd, zodat kanaal en (beide) oevers straks een logisch geheel vormen met de aanliggende gebieden. Kabels en leidingen worden waar mogelijk verlegd om in het Merwedepark grote bomen (bomen van eerste grootte) te kunnen planten. Het Merwedepark heeft een breedte van tenminste 29 meter. Binnen deze maat is op de oever het beoogde gebruik mogelijk en kunnen de nog zichtbare delen van de wetering behouden blijven.

Langs het Merwedekanaal staan (cultuurhistorisch) waardevolle gebouwen zoals de Hulpwarmtecentrale, Villa Jongerius, Mobach en het fietsdepot. Ook zijn nog enkele restanten van de Vleutense Wetering te zien. Deze gebouwen en erfgoed zijn belangrijk voor de oriëntatie, beleving en herkenbaarheid van het Merwedepark. Ze staan vaak op dynamische plekken, zoals kruispunten van langzaam verkeersroutes en zijn goed bereikbaar, zowel vanuit de stad als vanuit de aanliggende buurten. In het Merwedepark markeren ze een bijzondere plek; ze krijgen (waar mogelijk) een bijzonder programma dat voor levendigheid zorgt.

De Vleutense Wetering en bijbehorende kunstwerken (zoals bruggen, sluizen, dienstwoningen en bolders) worden waar mogelijk ingepast op de plekken waar deze zichtbaar zijn en toegevoegde waarde hebben. Op plekken waar de Vleutense Wetering niet meer zichtbaar is, zijn verwijzingen naar het cultuurhistorisch verleden denkbaar.



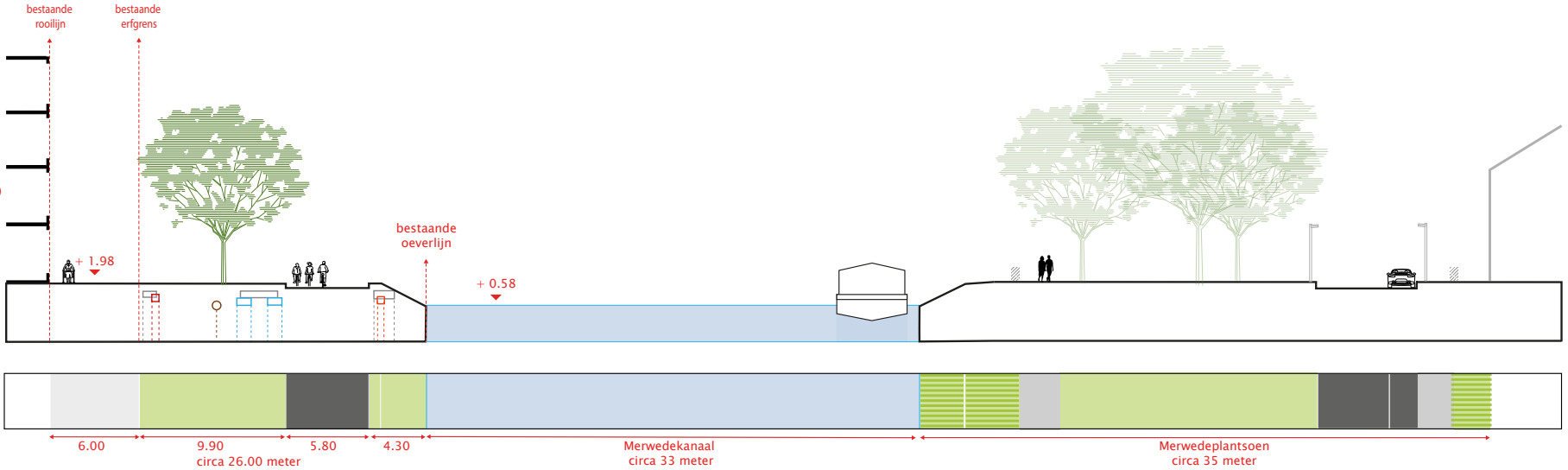
▶ Bebouwing staat op wisselende afstand van het Merwedekanaal (minimaal 29 meter).

Legenda

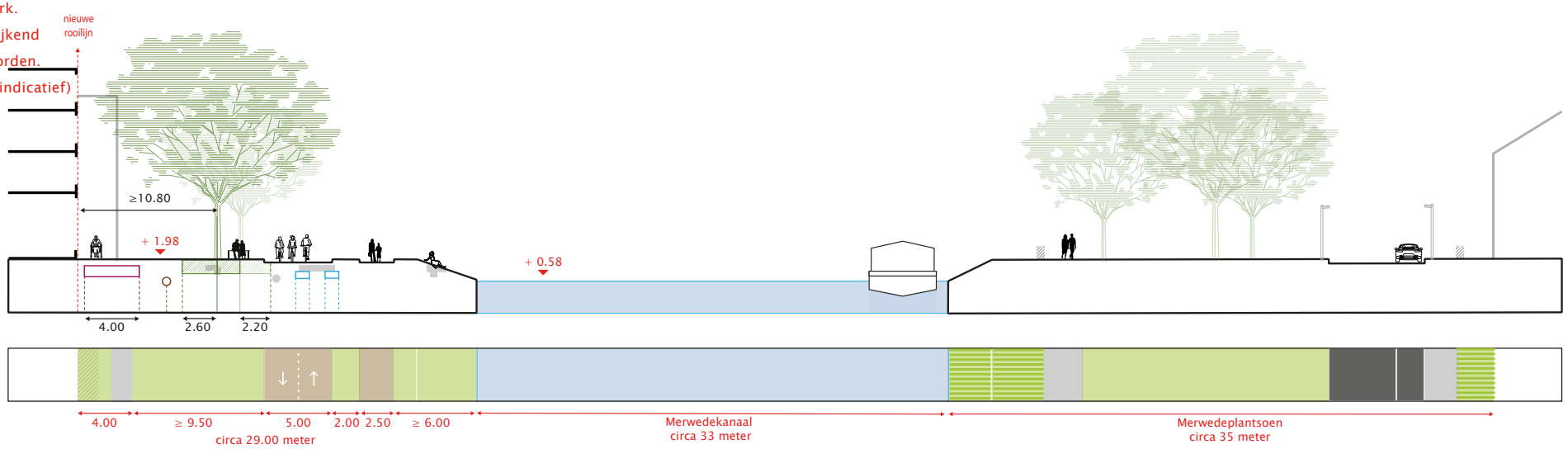
Bestaande, te handhaven bebouwing

Nieuwe bebouwing

► Bestaande situatie van het Merwedepark. Doorsnede is kijkend richting het noorden. (ondergrond is indicatief)



► Wensprofiel van de toekomstige situatie van het Merwedepark. Doorsnede is kijkend richting het noorden. (ondergrond is indicatief)



De route langs het kanaal is nu een straat waar auto's rijden. Straks is het Merwedepark autovrij en daarmee voor iedereen bij uitstek geschikt om te lopen, fietsen, skaten, wandelen, joggen of gewoon verblijven. Het karakter van de doorgaande fietsroute langs de westoever van het kanaal brengen we meer met deze nieuwe functies in evenwicht. Dit doen we door fietsers in een fijnmaziger stedelijk fietsnetwerk ook alternatieve routes aan te bieden. Toch zal het op deze route straks drukker zijn dan nu, met name in de spits. De doorfiets- en recreatieve route voor langzaam verkeer vormt een continue en herkenbare route langs het kanaal.

In grotere groene ruimten maken we gebruiksfuncties mogelijk, zodat verschillende leeftijdsgroepen er met of naast elkaar kunnen sporten, spelen, bewegen, ontmoeten en verblijven. Er is ook ruimte voor de oudere jeugd (12 jaar en ouder). Kunst in de groene ruimte draagt hier bij aan de belevingskwaliteit van het park.

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.

Wij gaan, in overleg met de betrokken buurten, verder te onderzoeken hoe wij de groene kwaliteit van het Merwedeplantsoen kunnen verbeteren, met het behoud van de bestaande kwaliteiten. De nieuwe verbindingen over het kanaal maken straks ook kleinere en grotere rondjes Merwedepark mogelijk. In dit onderzoek betrekken we ook de inpassing van de routes voor langzaam verkeer die het kanaal kruisen en het zo groen en goed mogelijk inpassen van de aanlanding van de bruggen.

3.1.3 Merwedekanaal

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. We zetten ons in om het meervoudig gebruik van het kanaal mogelijk te houden. Het Merwedekanaal is geen exclusief domein voor één groep gebruikers. Wel willen we voorkomen dat het Merwedekanaal sluipenderwijs ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien. Naar aanleiding van een door de gemeente georganiseerde bijeenkomst is een periodiek gebruikersoverleg opgezet waarmee de samenwerking tussen de verschillende gebruikers van het kanaal is georganiseerd. Bij uitwerking van de plannen voor bijvoorbeeld nieuwe bruggen worden alle belangen van deze gebruikers meegenomen. Door heldere afspraken met belanghebbenden te maken over zonering in tijd en ruimte wordt zoveel mogelijk ingezet op meervoudig gebruik van het Merwedekanaal. Ook bij intensiever gebruik.

Daarbij kan gedacht worden aan:

- venstertijden voor de verschillende gebruikersgroepen, bijvoorbeeld door in de zomermaanden (of boven een bepaalde temperatuur) in de ochtend alleen roeien en geen pleziervaart toestaan.
- op zomerse dagen de roeibaan inkorten tot de Munt, zodat daar dan (veilige) ruimte is om te zwemmen.
- zwemmen toe te staan, maar alleen buiten de vaarzones in de luwere delen van het kanaal, zoals bij de Muntsluis of de Veilinghaven.
- het realiseren van zwemvoorzieningen in de Merwedekanaalzone.
- ‘slimme’ openingstijden van de bruggen voor pleziervaart en historische schepen.

Voor onze overwegingen voor het realiseren van nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over het Merwedekanaal verwijzen wij naar paragraaf 4.4 van deze Omgevingsvisie. Hier beperken we ons tot het formuleren van de eisen die vanuit het gebruik van dit vaarwater gelden voor deze bruggen.

▶ Impressie van Merwedekanaal met brug.

▶ Voorbeeld van zonering in tijd bij meervoudig gebruik van het water.

Voor het gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater voor de roeisport is de doorvaarbaarheid bij bruggen belangrijk. Bij nieuwe wandel- en fietsbruggen betrekken we expliciet de normen van de roeibond KNRM. Deze gaan uit van een vaarbreedte van minimaal twee maal 8,00 meter (bij voorkeur twee maal 12,50 meter) inclusief bijbehorende inleidende begeleiding. De brugconstructies moeten minimaal 1,60 meter (bij voorkeur 1,65 meter) boven het water liggen. Voor het roeien is het wenselijk om in het roeivaarwater in principe geen brugpijlers toe te passen, om inhalen niet onmogelijk te maken. Dit geldt met name in de bocht nabij het Defensieterrein en op het rechte stuk ten noorden van de Socratesbrug. Ontwerpend onderzoek en maatwerk oplossingen zullen hierin meer duidelijkheid brengen.

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.

“Denk bij bruggenbouw aan ruimte voor roeien en ander vaarverkeer”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

3.1.4 Rondje Stadseiland

Het Rondje Stadseiland omvat de hele westelijke oever van het Merwedekanaal én de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal, van de noordpunt bij Oog in Al tot de zuidpunt op Westraven. Het rondje is, alles bij elkaar, circa 11km lang. Het Merwedepark langs de westoever van het Merwedekanaal is een belangrijk onderdeel van het Rondje Stadseiland. Merwedepark, Merwedekanaal en het Merwedeplantsoen vormen over een lengte van circa 2,5 km straks de groenblauwe en recreatieve “ruggengraat” van de Merwedekanaalzone. Voor het Rondje Stadseiland worden inrichtingsprincipes opgesteld. Het Rondje Stadseiland realiseren we de komende jaren stap voor stap. Het Merwedepark zal een van de eerste delen zijn die in uitvoering gaat. Daarbij houden we rekening met de voor het ‘vergroenen’ van dit Rondje Stadseiland beschikbare ruimte en het karakter en functie van de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal.

3.1.5 Ecologische verbindingen

Westoever Merwedekanaal
Delen van de huidige harde oeverbescherming aan de westzijde van het Merwedekanaal worden vervangen door meer natuurvriendelijke oeverinrichting met een vloeiende overgang van land naar water. De flauwte van de oever varieert in talud van 1:3 tot de optimale situatie van 1:5.

Ecologische verbinding Merwedekanaal - Park Transwijk
Een oude kavelsloot in de Merwedekanaalzone is één van de nog zichtbare herinneringen aan het verleden van dit gebied. Deze diagonale sloot is straks onderdeel van de ecologische verbinding tussen het Merwedekanaal en het Park Transwijk. Daarmee wordt invulling gegeven aan de in de Actualisatie van het Groenstructuurplan 2017-2030 opgenomen wens voor het realiseren van een faunapassage tussen Merwedekanaal en Park Transwijk. Deze diagonaal krijgt een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. Groen met hoge ecologische waarde versterkt de groenbeleving van bewoners en draagt ook bij aan de volksgezondheid. We vinden het belangrijk om te zorgen voor een goede leefomgeving voor soorten als vlinders, vogels en bijen. We maken hier daarom gebruik van inheemse plant- en boomsoorten, met ecologische waarde. Bij de soortenkeuze geeft de ecologische waarde van de soort de doorslag.

3.1.6 Stedelijk netwerk langzaam verkeer

De huidige fiets- en wandelroutes liggen vaak langs stedelijke verbindingswegen (de routes voor het autoverkeer). Naast het verbeteren van de bestaande fietsroute langs de Europalaan willen we het fietsen en wandelen stimuleren door het realiseren van een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer, zowel in de oost-west als noord-zuid richting. Nieuwe routes lopen juist niet met de hoofdinfrastructuur mee, maar zijn (bij voorkeur autoluwe) verbindingen door en tussen de wijken. Daarmee bieden we voetgangers en fietsers een gezonder alternatief. Zij staan daar minder bloot aan lawaai en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties. Deze nieuwe routes voor langzaam verkeer zijn bij voorkeur autoluw. Wanneer dit niet mogelijk is dan wordt ingezet op het zo goed mogelijk inrichten van de straten voor het langzaam verkeer, waar auto's te gast zijn.

Het toekomstige fijnmazige netwerk voor langzaam verkeer sluit de Merwedekanaalzone én Utrecht Zuidwest beter aan op de stad. Dit netwerk is waar mogelijk gekoppeld aan het nieuwe groenblauwe raamwerk van Zuidwest. Een fijnmaziger netwerk zorgt dat voorzieningen buiten de stadswijk snel en comfortabel bereikbaar zijn. Omgekeerd zijn ook de voorzieningen in de Merwedekanaalzone dan goed en comfortabel bereikbaar voor bewoners van de omliggende wijken. Park Transwijk ligt straks op loopafstand van de Rivierenwijk. De routes voor langzaam verkeer zijn veilig en worden door bomen en groen begeleid. Dit netwerk biedt bewoners van de nieuwe wijk én de omgeving straks een gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Tussen de Europalaan en de Kanaalweg, centraal in de nieuwe stadswijk, zetten we in op een interne doorgaande verbinding voor voetgangers en fietsers, met een veilige oversteek van de Kon. Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Deze secundaire noord-zuid verbinding verkleint de maaswijdte in de netwerken voor voetgangers en fietsers. Waar de oost-west verbindingen met name de wijken met elkaar verbinden, vormt deze route een belangrijke verbinding tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone.

3.1.7 Concentratiepunten voorzieningen

► Industriële gebouwen met bijzondere functies dragen bij aan de identiteit van het Merwedepark, zoals Cereol, Fietsendepot, Hulpwarmtecentrale en Mobach.

In de Merwedekanaalzone zoeken we de balans tussen levendige en luwere plekken. De Overste Den Oudenlaan, Europalaan, Tellegenlaan, Kon. Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn stedelijke verbindingswegen met goede fiets- en looproutes. Langs de Europalaan liggen straks de openbaar vervoer haltes en de mobiliteitshub(s), deze zijn vanuit de gehele stadswijk goed bereikbaar. Hier bieden we ruimte aan een school voor voortgezet onderwijs en een gezondheidscentrum. Deze functies zijn hier goed te zien, te vinden én bereikbaar, ook vanuit de omliggende wijken. Op plekken waar de (nieuwe) oost-west verbindingen voor het fietsverkeer het Merwedekanaal kruisen dragen de oude industriële gebouwen met nieuwe bijzondere functies, zoals Cereol in Oog in Al, bij aan de identiteit van het Merwedepark. Deze functies krijgen hier ruimte in de plint van gebouwen.

Tussen deze levendige concentratiepunten zijn luwere plekken, waar mensen rust kunnen vinden. Dit geldt voor de openbare ruimte én voor binnenterreinen van de bouwblokken. Hier staat de woonfunctie voorop, in combinatie met kleinschalige buurt- en wijkvoorzieningen.

In deze goed beloopbare wijk zijn veel van de dagelijkse voorzieningen voor bewoners van de Merwedekanaalzone en omgeving daarmee op loopafstand.

► Ruimtelijke typologie stedelijke verbindings-wegen.

Legenda

Ring

stadsboulevard

avenue

3.1.8 Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

De Merwedekanaalzone is ontsloten via de Overste Den Oudenlaan (deelgebied 4) en de Europalaan (deelgebied 5 en 6). Deze wegen en de Dr. M.A. Tellegenlaan, Kon. Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn onderdeel van de hoofdstructuur van Kanaleneiland. De van oorsprong karakteristieke ruime en groene opzet van deze wegen met vrijliggende voet- en fietspaden, blijft herkenbaar. Deze stedelijke verbindingswegen zijn de routes voor het autoverkeer vanaf de ring naar hun bestemming binnen Utrecht. Deze wegen worden goed ingepast en veilig oversteekbaar. We stimuleren het doorgaand autoverkeer om zoveel mogelijk via de Ring te rijden. Daarmee houden we Utrecht bereikbaar voor het bestemmingsverkeer.

De Beneluxlaan verschilt zowel ruimtelijk als functioneel van andere stedelijke verbindingswegen in Zuidwest. Bij de Beneluxlaan worden de inrichtingsprincipes van een ‘boulevard’ gebruikt, zoals eerder toegepast bij de ‘t Goylaan. De Socrateslaan en Beneluxlaan (tot het Europaplein) krijgen een doorlopend profiel met een dubbele bomenrij in een brede groene middenberm en een enkele bomenrij aan weerszijden. De stedelijke verbindingswegen Europalaan-noord, Overste Den Oudenlaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Koningin Wilhelminalaan worden als een ‘avenue’ ingericht, volgens inrichtingsprincipes die (deels) al bij de herinrichting in 2005 zijn toegepast. De avenues hebben een smalle groene middenberm, met aan weerszijden brede groene bermen met daarin een dubbele bomenrij. Zowel de boulevard als de avenues hebben goede trottoirs en fietspaden en zijn voor voetgangers en fietsers goed oversteekbaar.

Het zuidelijk deel van de Europalaan (deelgebied 6) verschilt functioneel van de hierboven genoemde andere stedelijke verbindingswegen. Dit is een belangrijke invalsroute vanaf de A12 naar de stad. Het toekomstige profiel van dit deel van de Europalaan is in belangrijke mate afhankelijk van het scenariokeuze (in regioverband) voor het openbaar vervoer en van de uitwerking van de toekomstige aansluiting van de Europalaan op de A12. De ambitie is dat ook dit deel van de Europalaan op termijn als avenue kan worden ingericht.

Avenue of boulevard

Vanuit een **ruimtelijke** invalshoek behandelen we niet alle stedelijke verbindingswegen op dezelfde manier. Door eenheid of door juist onderscheid te maken in de ruimtelijke inrichtingsprincipes voor verschillende wegen, wordt de samenhang in het stedelijk netwerk vergroot. We maken een onderscheid tussen ‘avenue’ en ‘boulevard’.

Avenue

Wanneer we een stedelijke verbindingsweg willen vormgegeven volgens de inrichtingsprincipes van een ‘avenue’ stellen wij ons een weg voor met twee rijbanen langs een **smalle groene middenberm** en aan weerszijden daarvan een brede groene zijberm met daarin een **dubbele bomenrij**. Aan weerszijden van de rijbaan is voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen.

Boulevard

Wanneer we stedelijke verbindingsweg willen vormgeven volgens de inrichtingsprincipes van een ‘boulevard’ stellen wij ons een weg voor met twee rijbanen langs een **brede groene middenberm** met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden daarvan is er in een smallere groene zijberm voldoende ruimte voor een **enkele bomenrij**. Aan weerszijden van de weg is voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen.

De wegen worden door stedelijke bebouwing begeleid, overwegend in één lijn. De rooilijn van bebouwing houdt rekening met de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel. Voor deze wegen geldt dat, vanwege de beoogde ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, toepassing van geluidsabsorberend asfalt nodig is.

De bebouwing heeft hier een aantrekkelijk programma in de plint met een grote verscheidenheid aan functies. Dit zorgt voor een levendig beeld. Deze functies vragen aan de zijde van de Merwedekanaalzone om een goede overgang van privé naar publiek waar ruimte is voor uitstalling. Een brede stoep biedt ruimte aan een obstakelvrije looproute en veel verschillende functies en activiteiten. Aan de andere zijde is een goede aansluiting op de omgeving belangrijk. Aan de zijde van Park Transwijk ontstaat bijvoorbeeld meer levendigheid en openheid naar het park in de vorm van het ‘Rondje Transwijk’.

Bestaande bomen blijven waar mogelijk behouden. Om voldoende ruimte te maken voor de aanplant van nieuwe bomen bundelen we bij alle wegen (bestaande) kabels en leidingen in een nieuw leidingentracé.

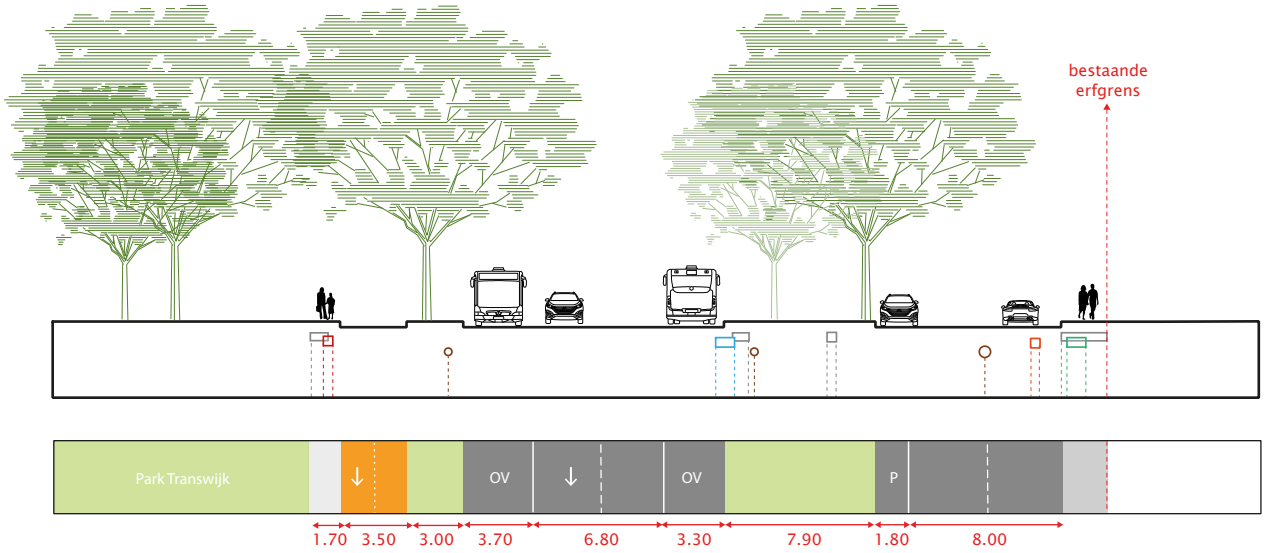
“Graag de Europalaan beter oversteekbaar maken. Er zijn nu bijna geen plekken om over te steken.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

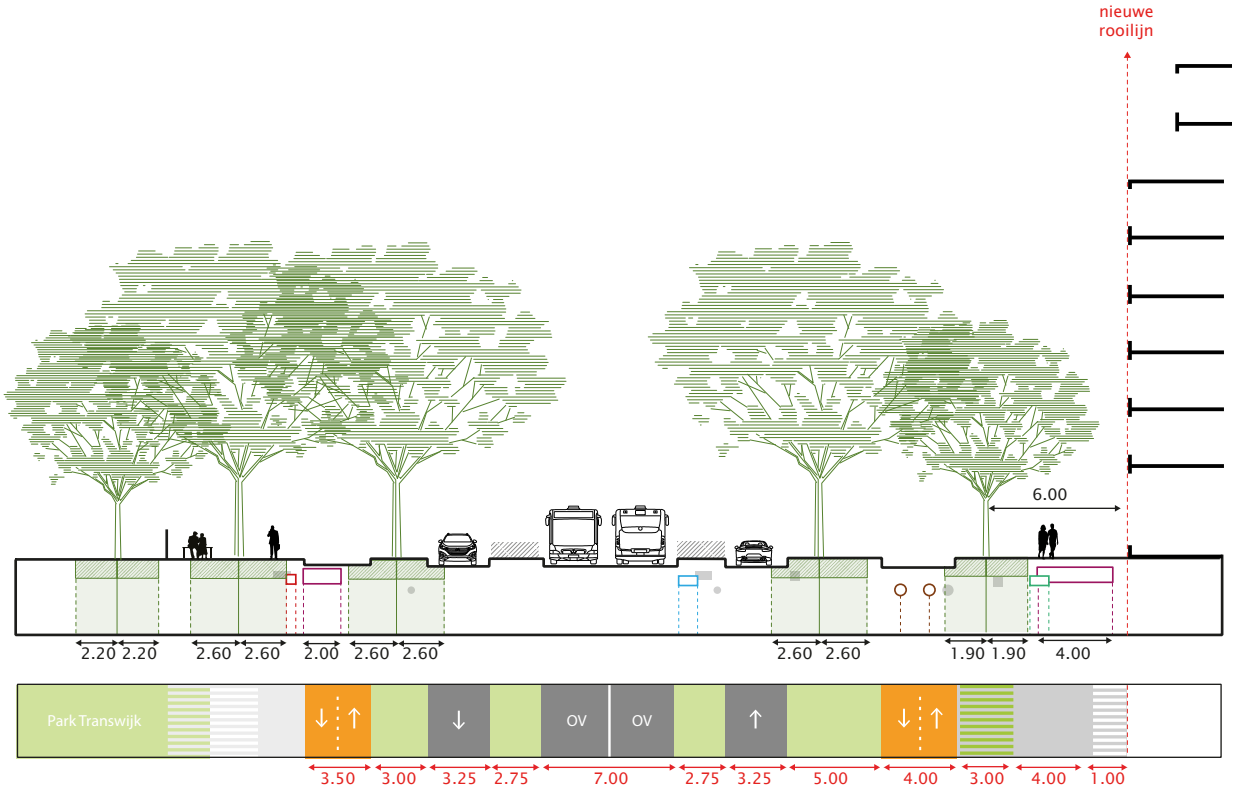
Noordelijk deel Europalaan

Het wensprofiel van het noordelijk deel van de Europalaan is opgebouwd uit een vrij liggende OV-baan met groene bermen, daarnaast 2x1 rijbaan met een brede, groene zijberm, een fietspad en ruimte voor een groenstrook, voetgangers, verblijfsplekken en een overgangszone tussen publieke ruimte en bebouwing. In de zijberm van de rijbanen en in de groenstrook in Park Transwijk en in het trottoir langs Merwede is ruimte voor een bomenrij. Bij herinrichting zijn de inrichtingsprincipes over de gehele lengte van deze laan gelijk en zoveel mogelijk continue.

Aan het noordelijk deel van de Europalaan ligt - ter hoogte van het Anne Frankplein - een tankstation. Dit tankstation onderbreekt de continuïteit in het doorgaande wegprofiel, de bomenrijen en groenstroken en belemmert een goede aansluiting op het Anne Frankplein. Het tankstation staat een logische koppeling van de oversteek voor langzaam verkeer, OV-halte en de toekomstige mobiliteitshub in de weg. Ook heeft dit tankstation nadelige gevolgen voor de (verblijfs)kwaliteit in de directe omgeving.
We doen nader onderzoek naar een passende oplossing voor deze locatie.



► Bestaande situatie van noordelijke Europalaan. (ondergrond is indicatief)



► Wensprofiel van de toekomstige situatie van Europalaan-noord. (ondergrond is indicatief)

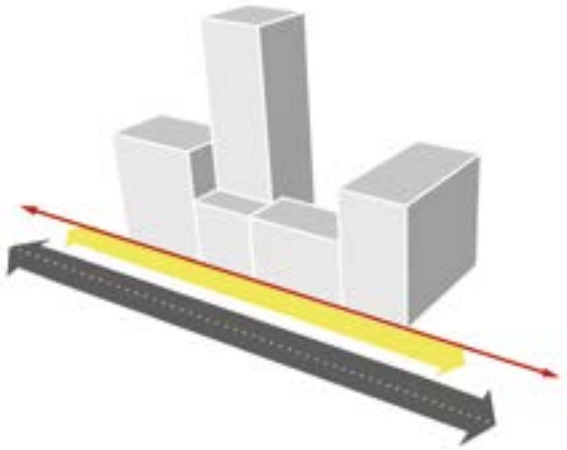
3.2 Bouwvelden

► Rooilijn aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan en aan de kanaalzijde.

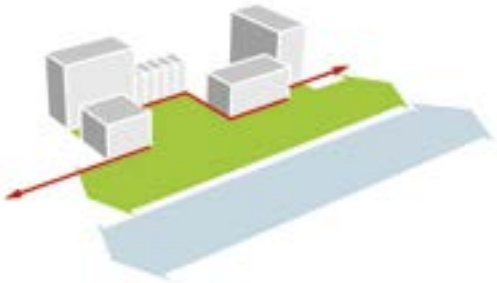
In de Merwedekanaalzone wordt straks gebouwd in dichtheden die we op deze schaal in het bestaand stedelijk gebied van Utrecht nog niet kennen. Hoe zorgen we dat de nieuwe Merwedekanaalzone zich goed voegt in Utrecht Zuidwest en in Utrecht als geheel?

3.2.1 Rooilijnen

De bebouwing langs hoofdwegen krijgt een formeel karakter. Voorgevels van gebouwen aan de Europalaan en de Overste den Oudenlaan staan overwegend in de rooilijn. Om een te massieve straatwand te voorkomen springt de rooilijn bij de oost-west verbindingen voor het langzaam verkeer wat terug. Hierdoor ontstaan enkele open ruimtes. Hoogte- en laagteaccenten markeren deze plekken. Aan de kanaalzijde en in het Merwedepark heeft de bebouwing verspringende rooilijnen en een meer informeel karakter.



▲ Rooilijn Europalaan en Overste den Oudenlaan.



▲ Rooilijn kanaalzijde.

3.2.2 Maat en schaal

Gemiddelde hoogte
De bouwhoogte van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone volgt grotendeels de schaalsprong van de vooroorlogse wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar de naoorlogse stad (Kanaleneiland, met uitzondering van de laagbouwwoningen in Transwijk). De gemiddelde dakhoogte loopt op van 6 bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal tot 10 lagen aan de Europalaan. De maximale dakhoogte loopt op van 8 bouwlagen aan de zijde van het kanaal tot 12 lagen aan de Europalaan.

Hoge gebouwen
Boven de maximale dakhoogte hoogte zijn hoge gebouwen toegestaan. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, gelden aanvullende voorwaarden:

- De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte;
- De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar;
- De maximale footprint van hoge gebouwen bedraagt 750m^2

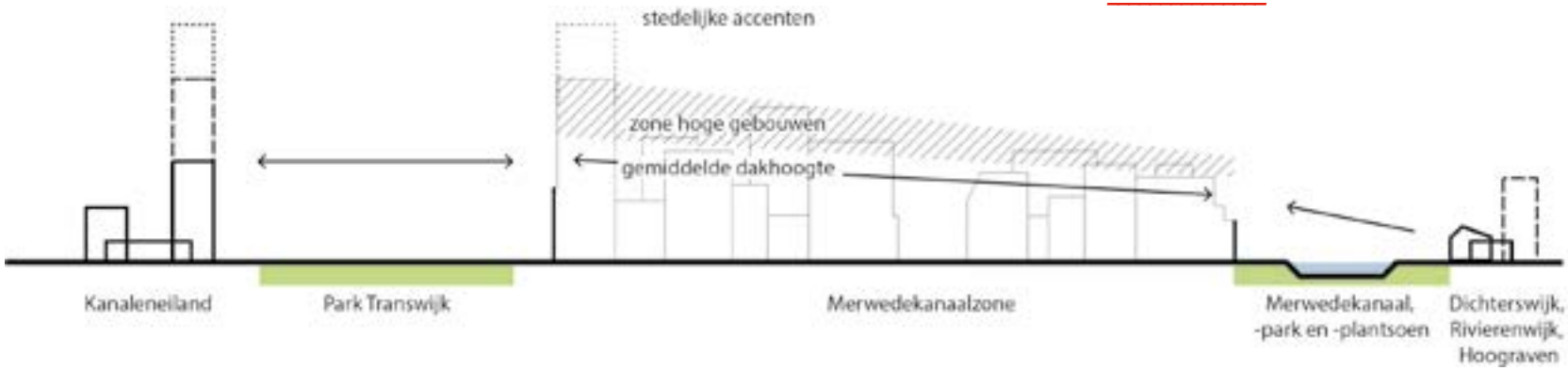
De hoogte van deze gebouwen varieert van 9-10 bouwlagen aan de zijde van het kanaal tot 13-18 lagen aan de Europalaan/Overste Den Oudenlaan.

Accenten
Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan zijn op belangrijke stedelijke plekken hoogteaccenten tot 70 meter mogelijk. Het gaat hier om de belangrijke knooppunten Europaplein, Anne Frankplein, de kruising Overste Den Oudenlaan met de Dr. M.A. Tellegenlaan en de diagonaal die vanuit de Merwedekanaalzone een verbinding maakt naar park Transwijk. Daarmee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Verdere uitwerking vindt plaats binnen de stedenbouwkundige plannen.

Typologie van het bouwblok
In de Merwedekanaalzone maken we gebruik van de voordelen van enerzijds het vooroorlogse gesloten bouwblok en anderzijds van de naoorlogse open stedenbouw. Kenmerkend blijven de heldere contouren van het gesloten bouwblok, maar tegelijkertijd worden de binnenterreinen collectief en toegankelijk gemaakt zoals in de naoorlogse stedenbouw.

"De oude wijken zijn allemaal redelijk laag, in vergelijking met de nieuwe overkant."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk



► Aansluiting bouwhoogtes op de omgeving (principe).

3.2.3 Beeldkwaliteit

De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone bestaat uit een mix van architectonische, industriële en groene beeldkenmerken. De Merwedekanaalzone combineert de architectonische kenmerken van de vooroorlogse- en de naoorlogse stad.

De binnenstad, Dichterswijk, Parkhaven, Rivierenwijk en (oud) Hoograven kenmerken zich door een traditionele baksteenarchitectuur en een warm kleurenpalet. Kanaleneiland is daarentegen ontworpen vanuit het stedenbouwkundig gedachtegoed van licht, lucht en ruimte met veel groen in de woonomgeving. Kanaleneiland kenmerkt zich door systeembouw met een lichtere architectuur in een duidelijke stempelstructuur in de verkaveling en een gridstructuur in de gevels.

De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone heeft met haar industriële verleden ook haar eigen specifieke beeldkenmerken. Het gebied kent straks een hoge groene kwaliteit. Dit komt niet alleen tot uitdrukking in de openbare ruimte maar ook in de gevels van de gebouwen.

In de Merwedekanaalzone brengen we deze beeldkenmerken en kwaliteiten samen en geven deze nieuwe stadswijk een eigen sfeer en identiteit, die tegelijkertijd herkenbaar en vertrouwd voelt en past bij én de stad Utrecht én haar omgeving.

3.2.4 Bebouwingsdichtheid

In de Merwedekanaalzone bouwen we in hoge dichtheden. De Floor Space Index (FSI) is een veel gehanteerde maat voor de bebouwingsdichtheid. Het bruto vloeroppervlak van alle functies wordt daartoe opgeteld en gedeeld door de oppervlakte van het plangebied.

Op basis van een analyse van andere plannen en de bovengenoemde kwalitatieve spelregels wordt de FSI van de Merwedekanaalzone berekend op maximaal 3 (exclusief parkeren ondergronds) op niveau van het plangebied. Het maximale laadvermogen per deelgebied is beperkt.

Voor de ontwikkelgebieden (excl. Defensieterrein) is een FSI op gebiedsniveau van meer dan 3 ongewenst. Een te hoge dichtheid legt een onaanvaardbare druk op de openbare ruimte in maat, gebruik en verblijfskwaliteit. De maximale dichtheid per plot of deelgebied wordt mede bepaald door de al aanwezige bebouwing, de ruimtelijke context, het type programma en de verkeersafwikkeling.

De FSI als maat voor bebouwingsdichtheid

Wanneer het over de bebouwingsdichtheid van een gebied gaat wordt vaak alleen het gemiddelde aantal woningen per hectare genoemd. Dit getal geeft echter geen goed beeld van dichtheid. Het aantal woningen per hectare houdt namelijk geen rekening met de grootte van de woningen en ook niet met andere functies. De Floor Space Index (FSI) doet dat wel. De FSI neemt namelijk de oppervlakte mee van álle functies en van álle (bovengrondse) verdiepingen. Dit alles bij elkaar opgeteld is het bruto vloeroppervlak (BVO) in het gebied. De FSI is nu te berekenen door het BVO te delen door de oppervlakte van het gebied.

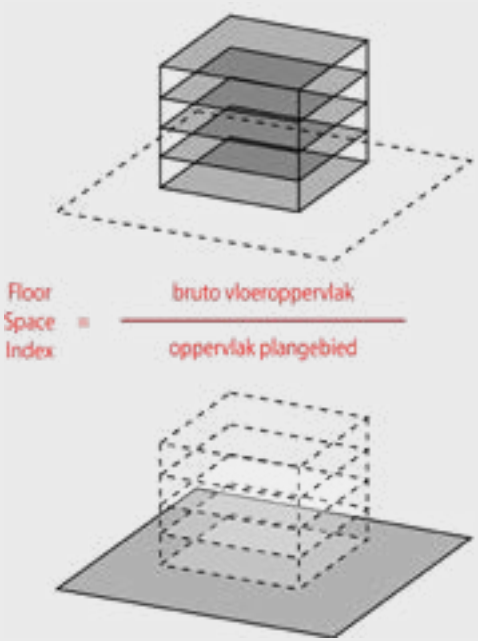
Om het nog weer een slag scherper te stellen wordt er onderscheid gemaakt tussen het bruto en netto te bebouwen gebied. De FSI ontwikkelgebied is het BVO gedeeld door het bruto oppervlak van het ontwikkelgebied. Dit omvat naast de bouwblokken ook de straten, het groen en het water. De FSI bouwblok is het BVO van dat bouwblok gedeeld door het netto te bebouwen gebied onder dit blok.

Waarom werken we met een FSI en waarom gebruiken we twee soorten?

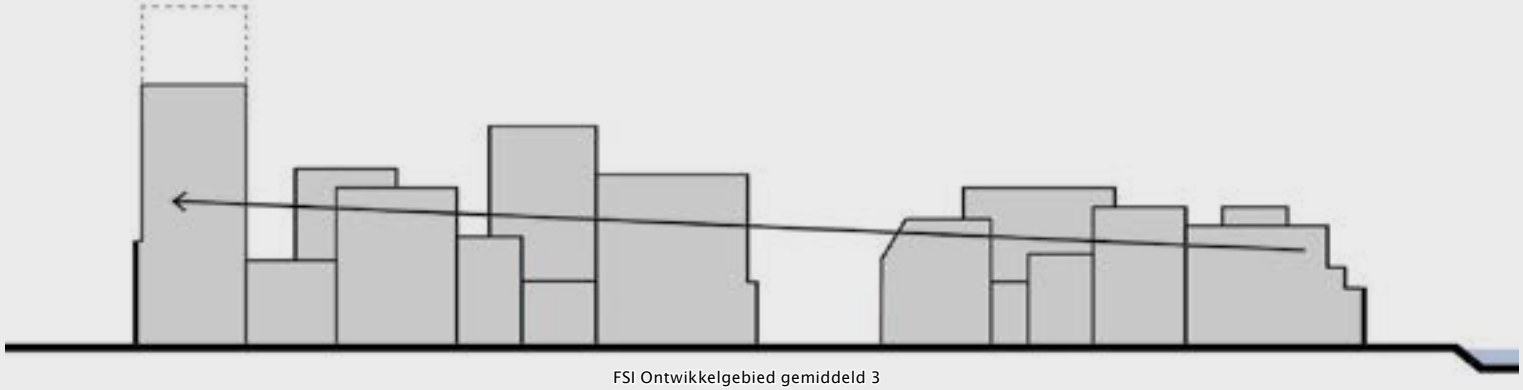
Het gebruik van de FSI geeft professionals een goed en objectief inzicht in de dichtheid van een gebied. Het is ook een bruikbaar instrument voor de gemeente en ontwikkelaars omdat het vrij precies aangeeft wat je maximaal mag bouwen. In de Merwedekanaalzone gebruiken we twee soorten FSI's omdat we aan de zijde van het kanaal minder hoge bebouwing toestaan dan aan de kant van de Europalaan. Voor Merwedekanaalzone hanteren we één gemiddelde FSI, maar de ontwikkelruimte voor de eigenaren van grond langs het kanaal en bij de Europalaan is wezenlijk anders. Voor de ontwikkelgebieden geldt een gemiddelde FSI ontwikkelgebied van 3. Voor de bouwblokken in het ontwikkelgebied hanteren we aan de zijde van het kanaal een lagere FSI-bouwblok dan aan de zijde van de Europalaan.

Referenties

Voor de meeste mensen zal de FSI een weinig zeggend begrip zijn. Daarom geven we op de volgende pagina een aantal referenties voor de FSI bouwblok en vergelijken deze met de ontwikkelruimte in de Merwedekanaalzone.



► FSI ontwikkelgebied



FSI Ontwikkelgebied gemiddeld 3

► Referenties FSI bouwblok (tussen de 4,2 en 6).

▲ Hamburg, Hafencity

▲ Parijs, Battignolles

▲ Amsterdam, Westerdok

▲ Parijs, Billancourt - Le Trapeze

Ruimtelijke kwaliteit	Versterken van het raamwerk op stedelijk niveau door het raamwerk als ruimtelijk kader voor de ontwikkeling te hanteren.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
CULTUURHISTORIE	Zichtbaar aanwezige gebouwen, structuren en objecten met monumentale of cultuurhistorische waarde blijven behouden en krijgen nieuwe betekenis. Het gaat om: Villa Jongerius (Rijksmonument), Hulpwarmtecentrale (in ieder geval de schoorstenen), Gebouwen A, K, B, E en M van de voormalig Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (OPG), Fietsdepot, Mobach (Rijksmonument), Vleutense wetering en bruggetje over de wetering, Oude kavelsloot en verkavelingsrichting en restant kade en bolders Merwedekanaal.	De cultuurhistorische gebouwen krijgen zoveel mogelijk bijzonder programma zoals cultuur, horeca en leisure.
ARCHEOLOGIE	Archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd conform het gemeentelijk archeologiebeleid.	Onderzoeksverplichting is afhankelijk van archeologische verwachting.
		Betrek indien mogelijk de Limes bij het ontwerp.
	Archeologische resten worden ‘in situ’ bewaard.	Als blijkt dat ‘in situ’ bewaren niet mogelijk is, is opgraving aan de orde.
GROENSTRUCTUUR EN ECOLOGIE	De zone langs het Merwedekanaal (het Merwedepark) maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente.	De inrichtingsprincipes van het Rondje Stadseiland zijn van toepassing op het Merwedepark.
	Het Merwedepark is zoveel mogelijk 29 meter breed en heeft op meerdere plekken een fors bredere maat, waardoor groene, open ruimten ontstaan van minimaal 1 ha.	In de uitwerking kan het zijn dat er wordt afgeweken van de 29 meter als gevolg van bestaande gebouwen of kunstwerken. Ingezet wordt op één groene ruimte in de deelgebieden 4 en 6 en twee van dit soort plekken in deelgebied 5.
	Tussen het Merwedepark en Park Transwijk wordt een ecologische verbinding van minimaal 10 meter breed gerealiseerd.	Bij het vormgeven van de ecologische verbinding wordt uitgegaan van een zo groot mogelijke biodiversiteit. Hierbij vormt ook de verlichting een aandachtspunt met het oog op vleermuizen.
HOOFDINFRA-STRUCTUUR	Voor de stedelijke verbindingswegen wordt ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen een boulevard en een avenue.	Een boulevard heeft een doorlopend profiel met een brede groene middenberm met dubbele bomenrij. Een avenue heeft een smalle groene middenberm en aan weerszijden brede groene bermen met dubbele bomenrij.
	De stedelijke verbindingswegen hebben verblijfskwaliteit en zijn goed oversteekbaar.	De principeprofielen van de stedelijke verbindingswegen vormen het startpunt voor uitwerking van de inrichting.
	De Europalaan en de route langs het kanaal zijn belangrijke noordzuidverbindingen voor fietsers. De ambitie is om de fietsroute langs de Europalaan onder de A12 door te trekken, als volwaardig alternatief voor de route langs de Kanaalweg. Langs het Merwedekanaal wordt de fietsroute gecombineerd met ander gebruik, zoals recreatie. De breedte moet passen bij de verwachte gebruiksintensiteit.	De breedte van het fietspad langs het Merwedekanaal is 5 meter, langs de Europalaan 4 meter aan de bebouwingszijde en 3,5 meter aan de zijde van Park Transwijk.

Ruimtelijke kwaliteit	Versterken van het raamwerk op stedelijk niveau door het raamwerk als ruimtelijk kader voor de ontwikkeling te hanteren.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
ROOILIJN	De bebouwing langs de avenues vormt een wand en staat overwegend in de aangegeven rooilijn.	
	De rooilijn van bouwblokken van nieuwe bebouwing langs het Merwedekanaal staat, met een minimum van 29 meter, op wisselende afstand van het kanaal. Als een gebouw gehandhaafd blijft dan mag nieuwe bebouwing in hetzelfde bouwblok in dezelfde rooilijn worden gebouwd.	De afstand tussen nieuwe bebouwing en het kanaal bedraagt per deelgebied 35 meter voor ten minste 45% van de totale gevellengte die in dat deelgebied op het kanaal is georiënteerd. Tevens is de afstand minimaal 75 meter voor ten minste 25% van de totale gevellengte die in dat deelgebied op het kanaal is georiënteerd.
HOOGTE	De bouwhoogten zijn lager aan de zijde van het Merwedekanaal en hoger aan de zijde van Europalaan/Overste den Oudenlaan: GEMIDDELDE HOOGTE: · Aan de zijde van het Merwedekanaal 6 bouwlagen; · In het middengebied 8 bouwlagen; · Aan de zijde van de Europalaan 10 bouwlagen. HOGERE GEBOUWEN: In het gebied mogen onder voorwaarden hogere gebouwen worden toegevoegd: · Aan de zijde van het Merwedekanaal 9-10 lagen; · In het middengebied 11-14 lagen; · Aan de zijde van de Europalaan/Overste den Oudenlaan 13-18 lagen. Voorwaarden zijn: · De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte; · De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar (gemeten vanuit het hart van het ene gebouw tot de gevel van het andere gebouw); · Het oppervlak van een pand boven de setback (bovenbouw) is maximaal 750m^2. STEDELIJKE ACCENTEN: · Zijn gekoppeld aan stedelijke plekken aan de avenues en Park Transwijk. · 23 lagen (maximale hoogte van 70 meter).	De gemiddelde hoogte wordt berekend exclusief hoge gebouwen. Aan de Dr. M. A. Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan, de Beneluxlaan en de A12 mag de Merwedekanaalzone zich stedelijk presenteren. Voor deze plekken gelden afwijkende bebouwingsregels: · De bebouwingsregels voor het middengebied zijn van toepassing op het gebied tussen het kanaal en de centrale as. · De bebouwingsregels voor de Europalaan zijn van toepassing op het gebied tussen de centrale as en de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Stedelijke plekken zijn: A12, Europaplein, Annefrankplein, kruising Overste Den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan en de diagonaal aan de Europalaan.
BEELDKWALITEIT	De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone bestaat uit een mix van architectonische, industriële en groene beeldkenmerken.	
	Er wordt per deelgebied een beeldkwaliteitsplan gemaakt.	In het ontwerp van gebouwen worden installaties, waaronder powernests, uit het zicht gehouden of opgenomen in het gebouwontwerp.
BEBOUWINGS-DICHTHEID	Het maximale laadvermogen per deelgebied is beperkt. Voor de ontwikkelgebieden (excl. Defensieterrein) is een FSI op gebiedsniveau van meer dan 3 ongewenst.	Bebouwing met een oplopende hoogte van het Merwedekanaal naar de Europalaan betekent dat op bouwblokniveau de FSI niet gelijk is. De FSI op bouwblokniveau is aan de zijde van het Merwedekanaal lager dan aan de Europalaan.

4. Mobiliteit

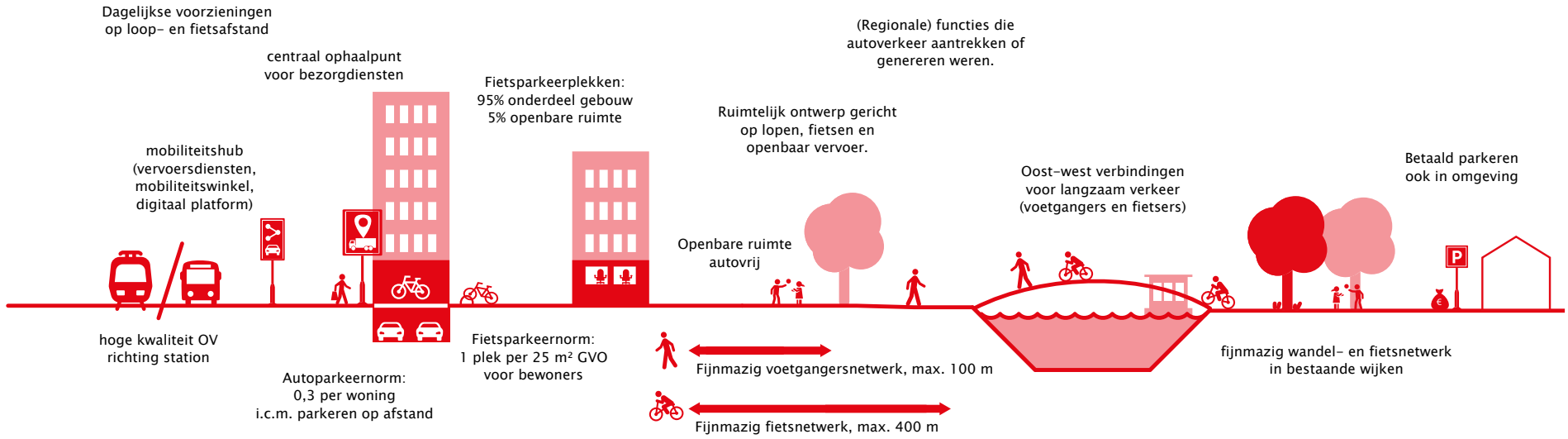
Kerndoelen

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

Utrecht kiest voor duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Mobiliteit die de in onze stad beschikbare verkeersruimte efficiënt benut: lopen, fietsen, gedeeld gebruik van vervoersmiddelen en gebruik van het openbaar vervoer. We stimuleren Utrechters, maar ook de mensen die onze stad bezoeken of hier werken om waar mogelijk voor duurzame mobiliteit te kiezen. Lopen, fietsen of reizen met het OV moet daarom voor iedereen eenvoudig, snel en comfortabel zijn. Alleen als het nodig is gebruik je de auto.

Voor de Merwedekanaalzone is een nieuwe mobiliteitsstrategie ontwikkeld, die aansluit bij de principes van het gemeentelijk Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze aanpak maakt het goed mogelijk om in de Merwedekanaalzone te wonen zonder een eigen auto voor de deur. De mogelijkheden om te lopen, fietsen of het OV te gebruiken zijn hier goed.

Deze omslag in mobiliteit is nodig om onze snel groeiende stad gezond en bereikbaar te houden en om ruimte te maken voor duurzame en gezonde binnenstedelijke herontwikkeling.



▲ Infographic mobiliteit: Meer mensen lopen/fietsen en nemen minder de auto en maken gebruik van schone auto’s.

Kerndoel: Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

4.1 Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer

Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt zoveel mogelijk ingezet op een fijnmazige ruimtelijke structuur die het bewoners en bezoekers makkelijk en aantrekkelijk maakt om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. De maaswijdte van het voetgangersnetwerk is circa 50-100 meter, van het fietsnetwerk circa 400 meter. Via het netwerk van wandel- en fietsroutes zijn alle functies in het gebied en de haltes van het openbaar vervoer goed bereikbaar. Het openbaar vervoer is hoogwaardig en frequent. In paragraaf 4.4 volgt een uitgebreidere toelichting op het belang van een fijnmazig netwerk.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 zetten we in op de hoogste bebouwingsdichtheid aan de zijde van de Europalaan. Langs de noordelijke Europalaan en langs de oost-west routes maken we ruimte voor een levendige mix van woningen, bedrijfjes en voorzieningen. Langs de zuidelijke Europalaan zullen vooralsnog meer kantoren en bedrijven gehandhaafd blijven. De meeste woon-, werk- en publieke functies vind je nabij haltes van het openbaar vervoer. Dagelijkse voorzieningen, zoals kinderopvang, basisschool, supermarkt en het openbaar vervoer, vind je straks op wandel- of fietsafstand van je woning. In de omgeving van je woning vind je plekken en pleinen met een eigen identiteit, sommige rustig, andere met een speel- en verblijfsfunctie. Het gebruik dat mensen van de openbare ruimte en de voorzieningen maken en de levendigheid van de plint dragen bij aan de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes. Fietsparkeren krijgt een goed toegankelijke plek nabij de entrees. In de directe woonomgeving ontbreken aparte fietspaden. Fietsers maken dan gebruik van het netwerk van looproutes. Hier past de fietser zich aan. Aan de zijde van het Merwedekanaal heeft het plangebied een lagere dichtheid. Hier realiseren we het Merwedepark, een nieuw park voor de stad.

Door de bijzondere ligging van de Merwedekanaalzone gaat dit gebied een belangrijke schakel zijn in een duurzaam stedelijk netwerk voor fietsers en voetgangers in de stad. Het benutten van deze kans is belangrijk en raakt de essentie van de opgave voor de herontwikkeling van dit gebied.

Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone creëren we een betere verbinding tussen bestaande wijken. Langs de westelijke oever van het Merwedekanaal en aan beide zijden van de Europalaan-noord worden bredere fietspaden aangelegd voor (doorgaand) fietsverkeer in noord-zuid richting. Het karakter van de doorgaande fietsroute langs de westoever van het kanaal brengen we meer in evenwicht met de nieuwe verblijfsfuncties van het Merwedepark. Ook versterken we het netwerk met nieuwe verbindingen in de oost-west richting door het aanleggen van enkele nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Deze verbindingen sluiten aan op het grotere stedelijke netwerk van wandel- en fietsroutes en maken de verschillende delen van onze stad en omgeving beter bereikbaar. Via dit netwerk kunnen de huidige en nieuwe bewoners straks gebruik maken van bestaande en nieuwe voorzieningen in de Merwedekanaalzone en omgeving en omgekeerd.

De openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is in principe autovrij. De ruimte is zoveel mogelijk ingericht voor (duurzaam) bewegen en prettig verblijven. Toegang van auto's is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk. Het overig autoverkeer heeft alleen toegang met ontheffing. Handhaving vindt plaats met kentekenherkenning, ontheffingen worden digitaal en verleend. Toegang tot het woongebied voor leveranciers is afhankelijk van het soort goederen en type voertuig (uitstoot, afmetingen), tijdslot en route door het gebied (zie paragraaf 4.2) en de beschikbaarheid van overslagvoorzieningen (kluisjes, distributieverzamelpunten). Deze uitgangspunten zullen ook worden gehanteerd bij toekomstige plannen voor deelgebied 4 en 6.

In het plangebied worden de parkeergarages zoveel mogelijk ondergronds gerealiseerd, die door middel van inprikkers vanaf de Europalaan en Overste Den Oudenlaan te bereiken zijn. De ruimte om betaald (privé)auto's te parkeren is beperkt. Deelgebied 6 heeft een aantal grote bovengrondse parkeergarages. Hiervoor moet worden bekeken of deze op termijn te handhaven zijn en hoe deze parkeervoorzieningen al dan niet inpasbaar zijn binnen de ontwikkelkaders voor de Merwedekanaalzone.

Wanneer nieuwe bewoners na verhuizing een privé- of leaseauto willen aanhouden, kunnen ze deze (op afstand) in een van de P+R voorzieningen bij de Ring parkeren. Ook werknemers die met de auto komen, kunnen hier parkeren en daarna gebruik maken van de vele vervolgopties, zoals de snelle OV-verbindingen, gebruik van leenfietsen en andere vormen van deelmobiliteit. Om ongewenst parkeren in de omgeving, zoals in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk te voorkomen voeren we hier betaald parkeren in. Bezoekers van bewoners of voorzieningen in Merwede kunnen tijdens daluren veelal wel in parkeergarages binnen het gebied terecht, maar uiteraard ook in de P+R.

Utrecht Zuidwest

Utrecht groeit van 353.000 inwoners in 2020 door naar 450.000 inwoners in 2040. We grijpen de groei van de stad aan om een kwaliteitssprong te maken in het groener, diverser en gezonder maken van de openbare ruimte, de mobiliteit en in voorzieningen.

We zetten stedelijk in op een schaalsprong van openbaar vervoer, op deelmobiliteit, goede wandel- en fietsroutes, voldoende fietsenstallingen en slimme logistiek. Het zijn ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, met weinig tot geen uitstoot, die je snel en comfortabel naar de plek van bestemming brengen. Inzet is dat het autogebruik en -bezit niet groeit. Voor mensen die toch nog van de auto afhankelijk zijn bevorderen we deelgebruik zodat we het aantal voertuigen in de stad te beperken.

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.

Een deel van de groei van inwoners realiseren we in Utrecht Zuidwest. In dit deel van de stad bouwen we tot 2030 minimaal 28.000 woningen. Bekende projecten zijn het Beurskwartier, Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn en Lombokplein.

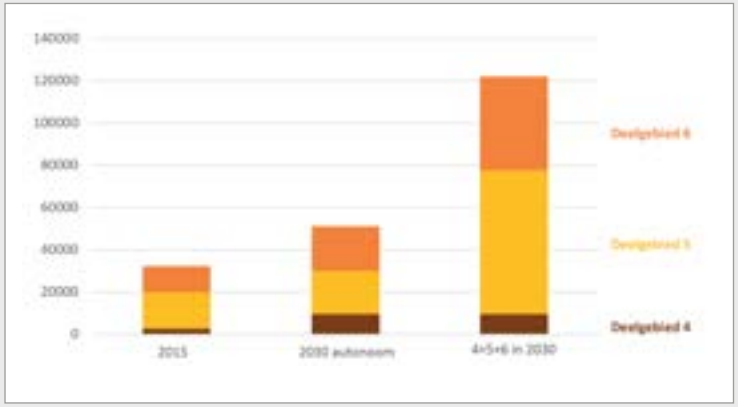
Als gebied draagt de Merwedekanaalzone bij aan de mobiliteitstransitie. Zo kiezen we in Merwede (deelgebied 5) voor een andere benadering. We leggen hier een grens in autoverkeersgeneratie op om de extra belasting op het stedelijk netwerk tot het minimale te beperken. Om dit waar te maken bieden we de inwoners vanaf het begin een nieuw en uniek mobiliteitsconcept met mobiliteitshubs, een goed bereikbare voorziening voor parkeren op afstand, wandel- en fietsroutes met bruggen over het kanaal en een HOV verbinding met station Utrecht CS en de P+R Westraven.

De Merwedekanaalzone heeft in de eindsituatie (deelgebied 4,5 en 6) circa 10.000 woningen. 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.

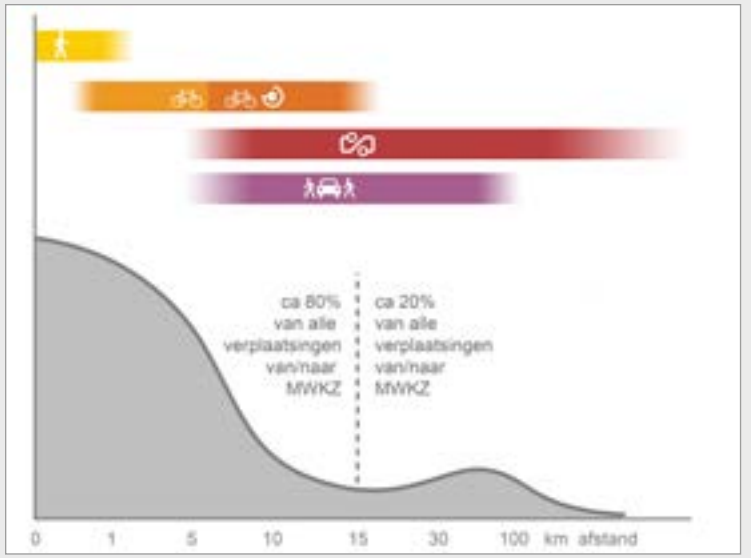
Ontwikkeling verkeer van en naar de Merwedekanaalzone

Naast meer bewoners in de stad komen er ook meer mensen naar de stad om te werken, te studeren, te winkelen of om iets of iemand te bezoeken. Meer bewoners én meer bezoekers betekent meer verkeer in de stad. Met het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) is een prognose gemaakt van de groei van het aantal verplaatsingen met fiets, openbaar vervoer en auto voor 2030. Dit is de autonome groei 2030, dat wil zeggen de te verwachten verkeersontwikkeling met de vastgestelde bestemmingsplannen, zoals Defensieterrein, Wilhelminawerf en Holland Casino, maar zonder de volledige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Voor de Merwedekanaalzone is berekend wat het effect is van de herontwikkeling van dit gebied tot een stadswijk met 10.000 woningen en 275.000 m² bruto vloeroppervlak (BVO) voor bedrijven en voorzieningen.

Het resultaat van deze doorrekening laat zien dat het totaal aantal verplaatsingen met alle vervoerswijzen (per etmaal) na uitvoering van het plan significant groter is dan in de autonome situatie.



► Verplaatsingen van/naar deelgebieden Merwedekanaalzone (alle vervoerswijzen samen) nemen toe (per dag) ten opzichte van autonome ontwikkeling 2030 (Goudappel Coffeng).



De op basis van de VRU uitgevoerde berekening laat ook zien dat verreweg de meeste verplaatsingen (circa 80%) lopend, fietsend, met het OV of met de auto van of naar de Merwedekanaalzone binnen de 15 km (enkele reis) blijft. Op deze afstand is een keuze voor lopen, fietsen (al dan niet met e-bike) of openbaar vervoer als vervoerswijze goed mogelijk. Dit maakt de voor Merwedekanaalzone ontwikkelde mobiliteitsstrategie met de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer dan ook zeker kansrijk.

►► Verplaatsingen door lopen, fietsen, OV of auto van en naar de Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng).

► Verplaatsingen per etmaal met auto, openbaar vervoer en fiets van en naar de deelgebieden 4,5 en 6. Bij autonome ontwikkeling en na volledige transformatie van de Merwedekanaalzone. (Goudappel Coffeng).

Met het VRU 3.4 is berekend welk effect de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone heeft op de verkeersgroei in 2030 ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030. In alle deelgebieden is er een (forse) toename van het fietsverkeer te zien. Ook het OV-gebruik neemt sterk toe. De hoeveelheid autoverkeer neemt licht toe ten opzichte van de autonome situatie.

4.2 Stimuleren deelmobiliteit

Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaan we anders om met mobiliteit. Mobility as a Service (MaaS) helpt ons om slimmere keuzes te maken in onze mobiliteit. Wanneer mensen het gemak van een aanbod aan deelauto's hebben ontdekt hechten ze naar verwachting minder aan eigen bezit van een auto. Zeker in een hoogstedelijke omgeving zoals de Merwedekanaalzone zullen mensen meer dan nu bereid zijn om mobiliteit te delen en de voordelen daarvan te ervaren. Door het flexibele aanbod staat voor iedere gelegenheid het meest geschikte vervoermiddel tot je beschikking. Mensen die autodelen, maken minder autoritten. Ze lopen en fietsen meer, of gebruiken het openbaar vervoer. In Merwedekanaalzone kun je straks prima zonder eigen auto, deelmobiliteit is eenvoudig en altijd dichtbij. Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan centraal. In de Merwedekanaalzone is het in principe niet mogelijk om een privé-auto in de openbare ruimte te parkeren.

In de Merwedekanaalzone wordt deelmobiliteit als onderdeel van het woonconcept laagdrempelig en vraaggericht aangeboden. Het mobiliteitsconcept van de Merwedekanaalzone wordt wat ons betreft in de toekomst in meer of mindere mate ook in de rest van de stad worden toegepast. Dit sluit aan bij de beweging van het bezit van een vervoermiddel naar het gebruik ervan, zoals we bijvoorbeeld de afgelopen jaren al hebben gemerkt door de toename van het gebruik van swapfietsen en soortgelijke concepten. Zo genereert de Merwedekanaalzone minder autoverkeer dan vergelijkbare wijken. Daarmee blijft de stad duurzaam bereikbaar.

De Merwedekanaalzone richt zich op het segment dat het bijzondere mobiliteitssysteem aantrekkelijk vindt en hier bewust voor kiezen. Gemeente en ontwikkelaars zorgen er samen met makelaars, corporaties en de aanbieder(s) van deelmobiliteit voor dat toekomstige bewoners tijdig en goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden die de mobiliteitshub voor hen persoonlijk biedt en de beperkingen ten aanzien van het parkeren van privé-auto's.

4.2.1 Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is een combinatie van vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform. Mobiliteitshubs zijn randvoorwaardelijk voor het realiseren van een autovrij woongebied. Deze worden aan de rand van het plangebied ingepast en zijn gekoppeld aan een stedelijke verbindingsweg. Voor het goed functioneren (businesscase) van een mobiliteitshub is een bedieningsgebied van circa 1.500 tot 2.000 woningen noodzakelijk. Mobiliteitshubs maken het gebruik van deelmobiliteit eenvoudig en laagdrempelig.

De mobiliteitshubs zijn een eerste stap op weg naar MaaS: een zorgeloze reis van deur-tot-deur op basis van één abonnement waarbij verschillende vervoermiddelen naadloos op elkaar aansluiten. Met het Rijk organiseren de provincie en gemeente Utrecht van 2019 tot en met 2021 een grootschalige pilot met een digitaal MaaS-platform voor bewoners van Leidsche Rijn. Doel van deze pilot is om een beter inzicht te krijgen in de effecten van MaaS op het mobiliteitsgedrag. De lessen die we hier leren passen we toe bij de verdere introductie en ontwikkeling van dit mobiliteitsconcept in binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone. Het gebruik van de hub is overigens niet beperkt tot alleen de bewoners van de Merwedekanaalzone. Ook bewoners van de omliggende buurten kunnen er straks gebruik van maken.

"Ik kan me best voorstellen dat zo'n deelauto nodig kan zijn. Als het goedkoop genoeg is, doe ik het."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

Mobility as a service in Merwede

Voor Merwede stellen de ontwikkelende partijen een mobiliteitsregisseur aan. Deze regisseur is verantwoordelijk voor het monitoren van de voortgang en gebruik van het mobiliteitsconcept en het waar nodig bijsturen daarvan. De mobiliteitsregisseur organiseert het aanbod van deelmobiliteit door marktpartijen en leidt de logistiek van Merwede in goede banen.

Mobiliteitswinkel

Voor klantenservice, het huren van bijzondere vervoersmiddelen (zoals een elektrische bakfiets) of het afhalen van (grote) pakketten kunnen bewoners in een van de mobiliteitswinkels in Merwede terecht. De mobiliteitswinkels liggen vlakbij haltes van het openbaar vervoer en aan de langzaam verkeers verbindingen.

Digitaal platform

Voor het plannen van een reis passend bij de persoonlijke voorkeuren is straks een laagdrempelig digitaal platform (een app) beschikbaar. Hier kunnen bewoners straks (online) allerlei vormen van zero emission deelmobiliteit (deelfietsen, elektrische deelauto's, OV, etc.), reserveren en betalen. Daarbij bestaat ook de mogelijkheid van ritdeling. Per rit bepaal je op een gebruiksvriendelijke manier welk vervoersmiddel voor jou het meest handig is. Voor een weekendje weg met het gezin reserveer je een ruime stationwagon met kinderzitjes, voor een voetbaltraining met jonge kinderen een elektrische bakfiets, voor de 'first mile' naar een P+R aan de Ring of Utrecht CS een fiets.

4.2.2 Slim, licht en schoon goederenvervoer

Utrecht kiest voor efficiënte en robuuste bevoorrading en een zo klein mogelijke belasting van goederenvervoer op de leefomgeving. Utrecht stimuleert daarom maximale bundeling van goederen en zero-emission stadslogistiek, ook in Merwedekanaalzone.

In het plangebied zoeken we naar de optimale balans tussen uiteenlopende belangen. Enerzijds willen we de woningen en voorzieningen in de nieuwe stadswijk efficiënt bevoorraden. Anderzijds is het uitgangspunt een autovrije, duurzame en hoogwaardige verblijfskwaliteit met bijbehorende voorzieningen.

Het is in het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad om het aantal verkeersbewegingen op stedelijke verbindingswegen waar mogelijk te beperken. Een van de mogelijkheden om dat te doen is het zoveel mogelijk bundelen van logistieke stromen aan de rand van de stad voordat zij naar de eindbestemming worden vervoerd. Partijen die gebruik maken van een dergelijke bundeling van goederen buiten Merwede, kunnen daarvoor beloond worden, bijvoorbeeld door het toewijzen van gunstige tijdsvensters voor laden en lossen in de parkeerhavens.

Bevoorrading in Merwede
In Merwede (deelgebied 5) wordt de bevoorrading die nodig is voor het plangebied zo zoveel mogelijk opgelost door daar ruimte voor te maken in inpandige logistieke hubs. De wens om al het goederenvervoer in het gebied inpandig op te lossen is vooralsnog (financieel) onhaalbaar. Tegelijkertijd is het ook onwenselijk om al het goederenvervoer op de Europalaan te laten laden en lossen vanwege de verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs de Europalaan. Daarom zijn er - naast inpandige logistieke hubs - een beperkt aantal laad- en losplekken voor grote vrachtwagens aan de Europalaan voorzien.

Uit onderzoek is gebleken, dat er 2 inpandige logistieke losplekken voor kleine bestelbussen nodig zijn. Na overslag brengt slim, licht en schoon goederenvervoer deze goederen verder het gebied in.

In het plangebied worden pakketbezorging en servicelogistiek in logistieke hubs geclusterd. Deze logistieke hubs krijgen een plek in parkeergarages die gekoppeld zijn aan de mobiliteitshubs. Voor kort parkeren van kleine bestelauto's of bussen en het overslaan van goederen is voldoende inpandige ruimte gecreëerd. Servicemonteurs kunnen hier overstappen van bestelbus op servicebikes. Pakketten voor bewoners worden in de mobiliteitswinkel afgeleverd of geplaatst in pakketkluizen in woongebouwen. Bewoners kunnen hun pakketten hier afgeven of ophalen.

Voor groot vrachtvervoer (leveringen voor horeca- en retail) worden direct langs de rijbaan van de Europalaan-noord ongeveer 6 grotere parkeerhavens (voor voertuigen met een lengte van maximaal 12 meter) gerealiseerd. Deze parkeerhavens liggen zo logisch mogelijk bij de belangrijkste winkels en voorzieningen. Door de aanleg van deze parkeerhavens wordt het kruisen van het fietspad door vrachtverkeer vermeden (de leveringen naar de voorzieningen zullen wel over het fietspad en trottoir plaatsvinden). Zo wordt voorkomen dat vrachtverkeer op het trottoir zelf parkeert. De winkelplint langs de Europalaan blijft hierdoor veilig en aantrekkelijk voor voetgangers. Op termijn zijn de parkeerhavens alleen bestemd voor zero emission vrachtverkeer. Met het Actieplan Luchtkwaliteit is in 2007 al een start gemaakt met de milieuzone voor vrachtverkeer. Om de hinder voor fietsers en voetgangers op de noordelijk Europalaan te beperken, vindt het laden en lossen buiten de spits plaats. Op die manier beperken we ook het verkeer tijdens piekmomenten. Het bevoorradend verkeer vindt verspreid over de dag plaats (maar niet na 21.00 uur en voor 07.00). Dit beperkt de overlast. Een laad- en losplekken voor vrachtwagens moet van tevoren via een digitaal reserveringssysteem worden gereserveerd.

De mobiliteitsregisseur voert regie op het verder uitwerken en optimaliseren van zowel de mobiliteitshubs als het logistieke systeem. Onder de regie van de mobiliteitsregisseur kunnen dynamische ontheffingen worden verleend voor levering in het autovrije gebied, het beheer van de parkeerhavens en digitale handhaving.

4.3 Fietsparkeren en lage autoparkeernormen

4.3.1 Fietsparkeren
In de Merwedekanaalzone is het stallen van je fiets makkelijk en comfortabel, zonder onnodige belemmeringen. Fietsparkeerplaatsen zijn voor bewoners en bezoekers eenvoudig en snel te bereiken. Het parkeren gebeurt zoveel mogelijk inpandig, in een fietsenstalling op de begane grond zonder onnodige tussendeuren. Hiermee houden we de openbare ruimte vrij. Naast een gebruiksvriendelijk ontwerp van de stallingen vraagt dit ook om goede afspraken over handhaving om weesfietsen en wild parkeren te voorkomen. Uitgangspunt is dat een stalling een (ontworpen) bouwkundig onderdeel is van het gebouw. Omdat we inzetten op het gebruik van de

fiets als alternatief voor het gebruik van de auto is de parkeercapaciteit voor fietsen in dit gebied groter dan de landelijke richtlijnen aangeven. De elektrische fiets is sterk in opkomst. Deze fiets is ook op de wat langere afstanden een interessant alternatief voor de auto. Elektrische fietsen en speciale fietsen (cargo bikes) vragen meer ruimte dan een stadsfiets. Ook is er in de stalling ruimte nodig voor oplaadstations. In het ontwerp van de stallingen houden we daar rekening mee. Overigens kun je straks ook via de mobiliteitshub gebruik maken van elektrische deelfietsen.

"Fietsparkeren: op slimme plekken waar je snel bent. Niet eerst door vijf deuren!"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

In de Merwedekanaalzone hanteren we de volgende normen voor fietsparkeren:

- Eén fietsparkeerplaats per 25 m^2 GVO (gebruiksoppervlak) voor bewoners en 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers.
- Waarvan 95% van alle fietsparkeerplaatsen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebouw en voor 5% in de openbare ruimte (voor bijv. voorzieningen als horeca).
- Van de benodigde fietsparkeerplaatsen moet 20% geschikt zijn voor het stallen van speciale tweewielers (cargobikes, fietsen en e-scooters, etc.).
- Voor fietsparkeerplaatsen voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt de Nota Parkeernormen Fiets en Auto 2013, inclusief Addendum 2019. Merwedekanaalzone valt hier in bijzonder gebied centrum A1.

4.3.2 Autoparkeren

Het aantal autoparkeerplaatsen in de Merwedekanaalzone is beperkt. In het plangebied geldt voor de nieuwe ontwikkelingen een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaats per woning. Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen (met voorrang in de beschikbaarheid voor bewoners die een P-recht huren) en parkeren op afstand. Voor de parkeerplaatsen zal oplaadinfra worden aangelegd, in samenhang met de groei van volledig uitstootvrij vervoer. Openbare parkeerplaatsen zijn niet te koop en worden ook niet voor onbepaalde tijd verhuurd.

De parkeergarages in het gebied zijn toegankelijk via een beperkt aantal punten, direct vanaf de stedelijke verbindingswegen. De parkeerplaatsen in parkeergarages zijn betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen. Voor voetgangers hebben de ondergrondse en bovengrondse garages (meerdere) stijgpunten die in alle gevallen uitkomen in de openbare ruimte. Parkeer je een auto in één van deze garages, dan loop je door deze openbare ruimte naar huis of een andere bestemming in het gebied. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid en de levendigheid van de openbare ruimte. Voor het parkeren voor bestaande bebouwing en voorzieningen in de plint wordt maatwerk toegepast gericht op de ambities (zoveel mogelijk autovrije openbare ruimte).

Op dit moment kenmerkt het plangebied Merwede zich door veel parkeren op maaiveld. Vanaf het begin van de gebiedsontwikkeling zetten we in op deelmobiliteit. In lijn met het nieuwe mobiliteitsconcept maken we met de ontwikkelende partijen afspraken worden over het gebruik van deze ruimte tijdens de herontwikkeling van dit gebied. Het gaat er om dat tijdens de bouwfasen op maaiveld niet meer parkeerplaatsen voor privéauto's te huur worden aangeboden dan passend bij het op zeker moment gerealiseerde programma. We realiseren ons dat er onder de nieuwe bewoners nog mensen zullen zijn die hun eigen auto nog even willen aanhouden omdat ze nog niet voldoende vertrouwen op deelmobiliteit, of via hun werkgever of privé nog vastzitten aan een lopend leaseautocontract. Voor deze mensen is er gedurende de transitiefase in het gebied een beperkt (nog nader te

Flexibiliteit inbouwen in parkeerruimte

De gehanteerde gemiddelde parkeernorm voor de Merwedekanaalzone is maximaal 0,3 parkeerplaats per woning. Het restant van de parkeereis (0,7 totaal) wordt opgevangen met een combinatie van extra fietsvoorzieningen, ruimte voor deelauto's en parkeren op afstand. Het is mogelijk dat er, als het mobiliteitsconcept voor het Merwedekanaalgebied goed aanslaat, in de parkeergarages sprake zal zijn van onderbezetting. Naar verwachting kan zonder risico op leegstand een parkeernorm van tenminste 0,2 parkeerplaats per woning worden gerealiseerd in ondergrondse parkeergarages en maximaal 0,1 parkeerplaats per woning in (tijdelijke) bovengrondse parkeergarages.

Voor de bovengrondse garages geldt dat deze bouwkundig goed ingepast moeten zijn in de gebouwde omgeving (levendige plint, hoge beeldkwaliteit). Bovengrondse parkeervoorzieningen zijn mogelijk tijdelijk. Deze garages moeten daarom in alle opzichten (inclusief in- en uitritten en stijgpunten) ontworpen en gebouwd zijn om deze op termijn naar andere functies te kunnen transformeren, bijvoorbeeld appartementen. Het gaat daarbij onder meer om het aanleggen van (voorzieningen voor) stijgleidingen en het hanteren van afmetingen die passen bij toekomstige functies. Door max 0,1 parkeerplaats per woning bovengronds transformeerbaar te realiseren is de gebiedsontwikkeling flexibel en kan er worden ingespeeld op de toekomstige parkeerbehoefte en maatschappelijke ontwikkelingen.

bepalen) aantal parkeerplaatsen voor verhuur beschikbaar. Abonnementen worden uitsluitend uitgegeven met beperkte looptijd (van 1 tot max. 3 jaar).

De behoefte aan parkeerplaatsen voor privéauto's in Merwedekanaalzone zal naar verwachting geleidelijk afnemen zodra deelmobiliteit goed functioneert en het vertrouwen daarin groeit. Door meteen vanaf de start van de ontwikkeling een bovengrens in te stellen voor het aantal parkeerplaatsen voor privéauto's in de parkeergarages in het gebied, houden we de hoeveelheid verkeer in de spits binnen de op het netwerk van verbindingswegen beschikbare capaciteit en ondersteunen wij de naar onze overtuiging gewenste beweging van bezit naar gebruik. Indien in het gebied de vraag naar parkeerplaatsen voor privéauto's toch boven de gestelde grens uitstijgt, wordt deze extra vraag opgevangen met parkeren op afstand. De in het gebied gerealiseerde parkeerplaatsen zijn dan vaker beschikbaar voor kort parkeren door bezoekers van bewoners of voorzieningen. Bij een structureel aantal ongebruikte privé parkeerplaatsen kan het aantal plaatsen voor deelauto's worden uitgebreid en is er meer ruimte om te voorzien in de vraag naar deelmobiliteit vanuit de omliggende wijken. Indien nodig wordt deze gestimuleerd. Deelauto's hebben altijd voorrang op privé-auto's bij het uitgeven van parkeerabonnementen.

Op het moment dat er voor wordt gekozen om het aantal parkeerplaatsen in dit gebied te verminderen komt deze ruimte voor andere functies beschikbaar. In dat geval vervallen als eerste de parkeerplaatsen bovengronds. De mobiliteitsregisseur neemt hierin het voortouw.

"Je hebt toch gewoon een auto nodig om boodschappen te doen."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Mogelijke locaties voor parkeren op afstand zijn P+R Westraven en Hooggelegen.

Bij de verdeling van de schaarse parkeerplaatsen in Merwedekanaalzone hebben mensen met een beperking voorrang. Als er binnen acceptabele loopafstand (tot maximaal 100 meter) geen inpandige parkeerplaats is, wordt indien mogelijk binnen 100 meter vanaf de woning een parkeerplaats in de openbare ruimte als individuele mindervalideparkeerplaats ingericht, bij voorkeur in de nabijheid van de Europalaan. Hiervoor gelden de voorwaarden van het dan geldende parkeerbeleid voor de aanleg van individuele mindervalideparkeerplaatsen.

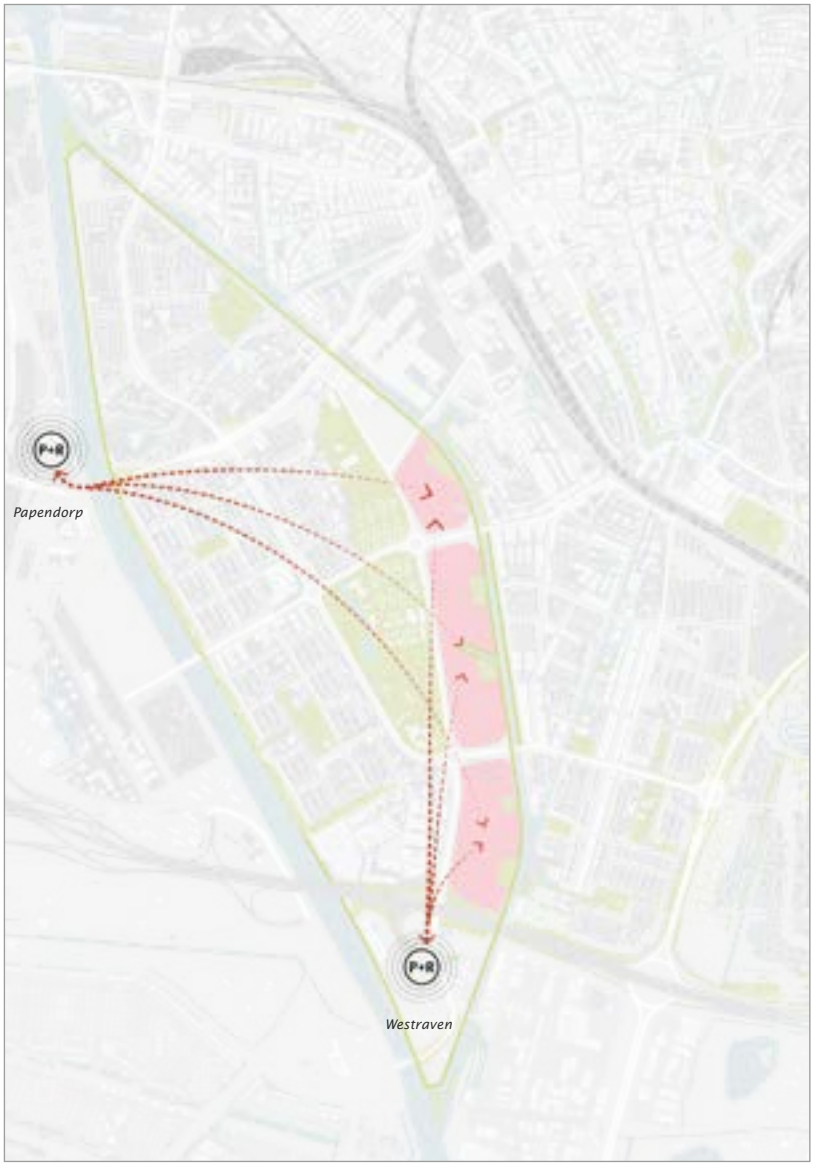
Het beheer van de in de Merwedekanaalzone beschikbare parkeerplaatsen is transparant. De mobiliteitsregisseur informeert bewoners en andere gebruikers over de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van de parkeerruimte. Gebruikers weten vooraf hoe de verdeling plaatsvindt en of en op welke momenten ze (voor kortere tijd) kunnen parkeren.

"Wat als het niet lukt? Wat doe je om afwenteling op andere gebieden te voorkomen?"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

4.3.3 Parkeren op afstand

De parkeervraag die boven de norm uitstijgt en de parkeervraag van bezoekers die met de auto komen, wordt opgevangen met parkeren op afstand. Het parkeren op afstand, door zowel bewoners als werknemers, heeft meerdere doelen. Autoritten beperken zich dan tot de rand van de stad, waardoor er in de stad zelf minder verkeersbewegingen zijn en er geen (of minder) verkeershinder ontstaat. Ook draagt dit bij aan bewuster gebruik van de auto. Immers, bij veel verplaatsingen zal lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief zijn voor een auto die op afstand staat geparkeerd (eens temeer door de kwaliteitssprong van het fijnmazige netwerk voor langzaam verkeer).



Voor parkeren op afstand door bewoners en werknemers van bedrijven in de Merwedekanaalzone zal er per deelgebied in kaart worden gebracht hoeveel parkeerplaatsen naar verwachting in een P+R voorziening nodig zijn en hoe dit verder wordt geconcretiseerd. Naar verwachting (afhankelijk van de exacte vraag) zijn er circa 270 tot 700 parkeerplaatsen op afstand nodig voor deelgebied 5 in de eindsituatie, uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Voorwaarde voor parkeren op afstand is dat je snel, sociaalveilig en comfortabel van de Merwedekanaalzone naar de P+R kan reizen, en vice versa. Dit vraagt om een voor fietsers veilige route tussen de P+R en de Merwedekanaalzone, en voor fietsers en voetgangers goed verlichte en veilige fietsparkeerplaatsen in of bij de P+R. Naast fietsen (met een privé- of deelfiets) of het openbaar vervoer, vraagt dit buiten de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer om vraaggestuurde mobiliteit (zoals het vooraf kunnen reserveren van een OV- fiets) in het voor- en natransport naar de P+R.

Parkeren op afstand is in beginsel mogelijk in een van de bestaande P+R's aan de Ring, bijvoorbeeld Westraven. Het heeft de voorkeur om in iedere P+R meerdere parkeervragen vanuit de gebieden in de stad toe te wijzen. Wij doen onderzoek naar de mogelijkheden.

4.3.4 Betaald parkeren in de omgeving

Om te voorkomen dat bewoners of bezoekers van de Merwedekanaalzone hun auto in de omliggende wijken parkeren, voeren wij in de omgeving van de Merwedekanaalzone betaald parkeren in, nog vóór oplevering van de eerste woningen.

Wij onderzoeken welke mobiliteitsoplossingen er voor de omgeving denkbaar zijn in samenspraak met bewoners en ondernemers. Daarbij zoeken we aansluiting met andere opgaven in de omgeving. Dit wordt per (deel)ontwikkeling bekeken parallel aan het bestemmingsplantraject, omdat op dat moment meer bekend is over de mobiliteitsoplossingen en hoe men hiervan gebruik kan maken.

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 randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van de Merwedekanaalzone. Om dit te realiseren wordt gekozen om het aantal parkeerplaatsen in de Merwedekanaalzone 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 gemeenteraad tevens een voorstel voor waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt zonder draagvlakmeting in de gebieden omliggend rondom de Merwedekanaalzone. Dit is noodzakelijk om uitwijkbewegingen van autoverkeer naar de omliggende buurten te voorkomen 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.

▲ Impressie: Autoluw gebied, veel ruimte voor voetganger en fietsers.

4.4 Kwaliteitssprong van het netwerk

► Fijnmazig voetgangersnetwerk (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- langzaam verkeersverbinding
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- groen rondje
- interne langzaam verkeersverbinding
- 14 minuten bereik
- winkelcentrum
- buurtwinkel
- meubelboulevard
- basisschool

Utrecht Zuidwest, waar de Merwedekanaalzone onderdeel van is, heeft door haar historische ontwikkeling een noord-zuid georiënteerde structuur en kent barrières in oost-west richting. Ruimtelijke projecten zoals de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone bieden een kans om Zuidwest beter met de stad en haar omgeving te verbinden. Dit doen we door de realisatie van nieuwe wandel- en fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone, die op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest zorgen voor betere verbindingen en bereikbaarheid in de stad. Bij deze nieuwe schakels in het netwerk gaat het vaak om enkele directe en kortere verbindingen tussen de wijken.

In de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone staat een verschuiving naar duurzame (deel)mobiliteit voorop. De netwerken voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer in de stad vormen een belangrijke basis, deze willen we de komende jaren verder verbeteren. Dit is onderdeel van de stadsbrede opgave voor meer en betere verbindingen tussen wijken, waarvoor de raad de komende periode 46 miljoen heeft gereserveerd. We vinden het belangrijk om deze nieuwe stadswijk van meet af aan goed aan te sluiten op de stedelijke netwerken voor fietsers, voetgangers en hoogwaardig openbaar vervoer.

4.4.1 Voetgangersnetwerk

Met goede loopverbindingen tussen de Merwedekanaalzone en de gebieden eromheen verbeteren we de interactie tussen de wijken. We maken een kwaliteitssprong die uitnodigt om te lopen. Voor voetgangers moeten er logische en korte routes zijn naar (onder andere) de stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn, de winkelcentra op Kanaleneiland, Hart van Hoograven (’t Goylaan), de Balije- en Rijnlaan, het Beurskwartier en de Woonboulevard en Park Transwijk. De omliggende wijken zijn via dezelfde looproutes op hun beurt ook beter verbonden met de voorzieningen in de Merwedekanaalzone (scholen en mobiliteitshubs), het Merwedepark en Park Transwijk.

In de Merwedekanaalzone realiseren we een fijnmazig netwerk van looproutes met een maaswijdte van maximaal 100 m. We maken het mogelijk om veilig de Europalaan, de Beneluxlaan, de Koningin Wilhelminalaan en het Merwedekanaal over te steken. 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. Het voetgangersnetwerk sluit op een voor iedereen toegankelijke wijze goed aan op de OV haltes. We gaan na waar in (de aansluiting op) het voetgangersnetwerk in de omliggende wijken een kwaliteitsimpuls nodig en mogelijk is.

4.4.2 Fietsnetwerk

Onze keuze voor verbetering van het (stadsbrede) fietsnetwerk heeft meerdere redenen. We vinden het belangrijk om de fietsstromen zo goed mogelijk over de stad te spreiden en willen om redenen van gezondheid en verkeersveiligheid ook routes kunnen kiezen die los liggen van de hoofdwegen. Deze nieuwe routes zorgen er ook voor dat het Merwedepark, Park Transwijk, winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest goed bereikbaar zijn voor de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van Transwijk, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven.

Analyses op basis van het Utrechts Verkeersmodel (VRU) laten zien dat het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest de komende jaren naar verwachting sterk zal groeien. Het gaat hierbij om een combinatie van andere gebruikersvoorkeuren (mensen fietsen vaker) én de groei van onze stad. Dit geeft een dubbel effect, waardoor het aantal fietsers tussen nu en 2030 sterk zal stijgen. Om een indicatie te geven: zónder nieuwe wandel- en fietsverbindingen over het Merwedekanaal 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. In de spits zorgt dit fietsverkeer voor te grote druk op de fietsroutes in de omgeving van de Merwedekanaalzone. Om deze reden willen we de fietsroutes langs de Europalaan en Jutfaseweg verbeteren, zodat we alternatieven bieden voor de route langs het kanaal. De toename van het aantal fietsers leidt op kruisingen mogelijk tot opstoppingen en fietsfiles, met een groter risico op het negeren van rood licht en een grotere kans op (letsel) ongevallen. Voor kwetsbare groepen, zoals ouderen en kinderen, wordt fietsen hierdoor minder aantrekkelijk.

We willen voorkomen dat het fietsen in de stad hiermee aan zijn eigen succes ten onder gaat. Het toekomstige fietsnetwerk van de stad moet deze groei daarom kunnen opvangen. We verbreden bestaande fietspaden en fietsers krijgen bij verkeerslichten waar mogelijk langer of vaker groen. Nieuwe routes helpen bij het spreiden van het fietsverkeer over de stad.

Wij streven naar een verdere verfijning van het fietsnetwerk tot een maaswijdte van circa 400 m. Daarom investeert Utrecht de komende jaren in het verbeteren van het fietsnetwerk. We zetten in op het waar mogelijk verbeteren van bestaande routes in dit netwerk en het toevoegen van nieuwe, autoluwe routes buiten de stedelijke verbindingswegen. Dit netwerk is waar mogelijk gekoppeld aan het groen-blauwe netwerk.

De voordelen van een verbeterd netwerk voor fietsers en voetgangers zijn:

- Aanvullende routes ontlasten bestaande, (straks) te drukke routes.
- Spreiden langs autoluwe routes zorgt ervoor dat mensen gezonder en (verkeers)veiliger fietsen of lopen, met minder hinder van stank, herrie en de verkeersonveiligheid door het autoverkeer.
- Nieuwe autoluwe routes bieden fietsers nieuwe directe verbindingen in de stad. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van fietsen ten opzichte van andere vervoerwijzen.
- Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte, er zijn minder omrijbewegingen nodig.
- Nieuwe bruggen over het Merwedekanaal bieden ook voetgangers een fijnmaziger structuur die geschikt is voor kleine recreatieve rondjes. Dit draagt bij aan een gezonde levensstijl en een prettige woonomgeving.

De nieuwe verbindingen dragen bij aan een versterking van het economisch draagvlak voor bestaande voorzieningen en detailhandel in de omliggende wijken. Ook kunnen bewoners van bestaande wijken dan makkelijker gebruik maken van nieuwe voorzieningen in de Merwedekanaalzone.

Om het fietsnetwerk in de omgeving van de Merwedekanaalzone te verbeteren zijn comfortabele, brede tweerichtingen fietspaden nodig langs de Europalaan, de Overste Den Oudenlaan, de Beneluxlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Jutfaseweg en een fietsroute langs het zuidelijk deel van de Europalaan-zuid die de A12 veilig en comfortabel onderdoor kruist. Het is belangrijk dat fietsroutes in de stad goed aansluiten op het regionale fietsnetwerk, zoals de fietsroute Nieuwegein-Maarssen die langs het Merwedekanaal loopt.

In het bestaande fietsnetwerk van Utrecht Zuidwest ontbreken directe en comfortabele oost-west verbindingen. Om het netwerk op dat punt te verbeteren zijn enkele nieuwe verbindingen nodig die het Merwedekanaal kruisen. In het Mobiliteitsplan SRSRSB (2016) is om die reden aangegeven dat er in het verlengde van de Heycopstraat (deelgebied 4) en in het verlengde van de Waalstraat (deelgebied 5) nieuwe wandel- en fietsbruggen komen. In de Omgevingsvisie deel 1 hebben wij voorgesteld om ook op andere locaties bruggen over het Merwedekanaal te realiseren in het kaders van spreiding van fietsverkeer en verfijning van het fietsnetwerk.

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 1 in februari 2018 heeft de Raad moties aangenomen waarin ons is gevraagd om nader onderzoek te doen naar de noodzaak van deze nieuwe bruggen. In dit onderzoek (Variantenstudie Wandel- en fietsbruggen Merwedekanaalzone) is nagegaan wat verbetering van de bestaande bruggen betekent en welke nieuwe verbindingen minimaal nodig zijn om de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar en met de stad te verbinden.

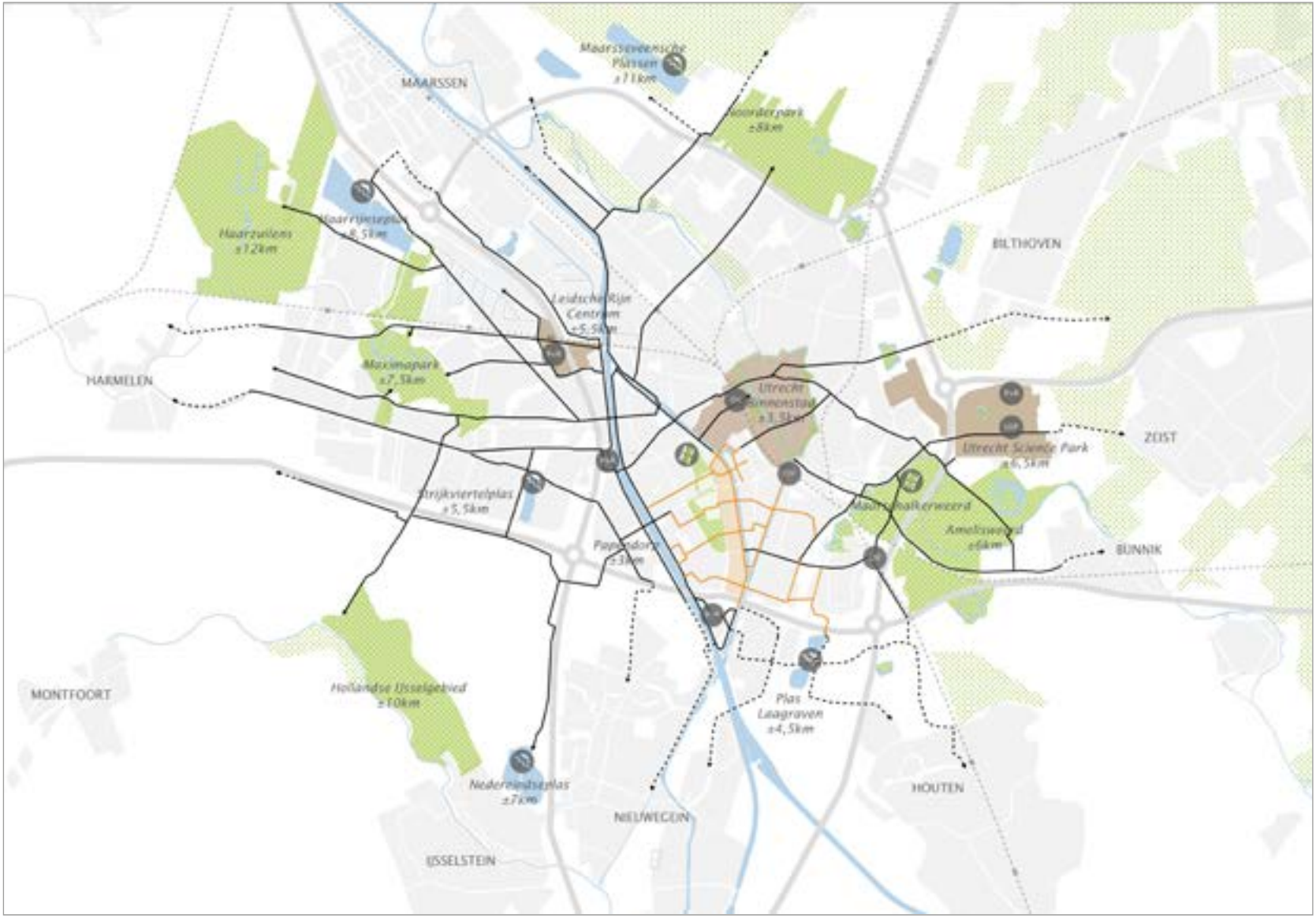
Naast deze nieuwe bruggen blijven de Mandela-, Balije- en Socratesbrug natuurlijk belangrijke schakels in het stedelijk netwerk voor voetgangers en fietsers in de omgeving van de Merwedekanaalzone. Daarom wordt er ook ingezet op de verbetering van de fietsverbindingen op de bestaande bruggen (bijv. extra hellingen en trappen naar de oevers van het Merwedekanaal om kortere wandel- en fietsafstanden mogelijk te maken).

▶ Verbetering fietsnetwerk Zuidwest in omgeving Merwedekanaalzone (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

▶ Toekomstig fietsnetwerk Utrecht Zuidwest (selectie).

Legenda

- langaam verkeers-verbinding
- langzaam verkeers-verbinding rondom Merwedekanaalzone
- centrumgebied
- woonwerkgebied
- recreatiegebied
- buitengebied
- P+R Parkeer en reis voorziening
- OV Openbaar vervoer
- bedrijventerrein
- sportvelden
- recreatieplas



Afweging nieuwe bruggen Merwedekanaal
De gemeente realiseert zich dat nieuwe verbindingen en de daartoe noodzakelijke nieuwe bruggen niet door iedereen als een voordeel worden ervaren. Verandering van het gebruik van bestaande straten en de nieuwe bruggen over het kanaal werken door in de directe omgeving. Voor woonboot-bewoners is dit het meest ingrijpend. De nieuwe routes kruisen de veel gebruikte doorfietsroute Kanaalweg langs het Merwedekanaal, het Merwedepark en het Merwedeplantsoen. Door de aanleg van nieuwe bruggen is het de verwachting dat een deel van het fietsverkeer langs het kanaal straks kiest voor een alternatieve route door de Dichterswijk, Rivierenwijk of Hoograven. Enkele straten moeten hierdoor worden ingericht op meer fietsgebruik en waarschijnlijk minder autogebruik (effect betaald parkeren). Hier over zijn zorgen naar voren gekomen tijdens de participatie en de inspraak. Dit vereist een zorgvuldige afweging en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

In de variantenstudie zijn de wenselijkheid, noodzaak èn de effecten van verschillende potentiële (combinaties van) bruggen in beeld gebracht, op stedelijk, wijk en buurtniveau. De verbindingen (en de nieuwe bruggen die daartoe nodig zijn) moeten er minimaal toe leiden dat er voor alle bewoners van Utrecht Zuidwest (inclusief de toekomstige inwoners van de Merwedekanaalzone) voldoende fietskwaliteit is. Ook moeten ze bijdragen aan een beter stedelijk fietsnetwerk, waardoor fietsen op veel ritten een aantrekkelijker alternatief is voor het gebruik van de auto.

Op basis van de uitkomsten van deze studie wil de gemeente vijf nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone inpassen, waarvan één in deelgebied 4, twee in deelgebied 5 en twee in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone.

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.

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).

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

► Bestaande bruggen en nieuwe bruggen.

Legenda

- Nieuwe wandel- en fietsbrug (nodig volgens onderzoek)
- Vervallen wandel- en fietsbrug
- Bestaande bruggen voor al het verkeer zijn/worden verbeterd voor wandelen en fietsen
- Bestaande wandelbrug
- Visie nieuwe fietsroute

Verbeteren bestaande bruggen
Tweerichting-fietspaden, kortere hellingen en trappen.

Brug Heycopstraat:
Vermindert de groei op de Mandelabrug en verkeer over nieuwe brug wordt niet te druk voor de wijk.

Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat:
Eén nieuwe brug vermindert de drukte op de bestaande bruggen, maar geeft drukte in één woonstraat. Twee nieuwe bruggen verminderen groei op bestaande bruggen én verdelen het fietsverkeer beter over Rivierenwijk. De derde nieuwe brug heeft nauwelijks meerwaarde en vervalt omdat dit belang niet opweegt tegen de extra doorsnijding van het Merwedepark en -plantsoen en de impact van deze brug op de omgeving.

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.

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.

Fietsroute Kanaalweg
De Kanaalweg (in deelgebied 6 Zeehaenkade) is voor fietsers in de stad en de regio een belangrijke noord-zuid verbinding. Het is op dit moment ook de enige fietsroute die de Merwedekanaalzone voor fietsers comfortabel ontsluit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat het aantal fietsers op deze route de komende jaren zodanig in omvang toeneemt dat dit met name in de spits op gespannen voet komt te staan met de beoogde verblijfskwaliteit in het Merwedepark. Daarom bieden we de fietser enkele alternatieve routes, zodat het fietsverkeer zich over meerdere routes kan spreiden.
Dit brengt de drukte op de route Kanaalweg meer in evenwicht met de verblijfsfunctie van het Merwedepark. Het zal op de Kanaalweg desondanks drukker zijn dan we gewend zijn.

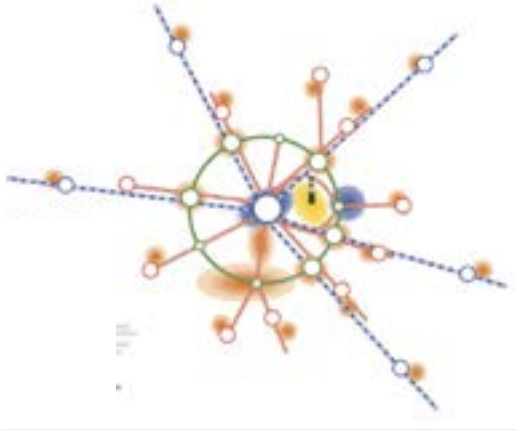
Eén van deze alternatieve routes is de verbeterde fietsroute langs beide zijden van de Europalaan. Deze routes moeten op een zorgvuldig ingepaste wijze het drukke Europaplein kruisen. Het noordelijk deel van de Europalaan krijgt twee tweerichtingen fietspaden, één van minimaal 3,5 meter breed aan de zijde van het Park Transwijk en één langs de Merwedekanaalzone van 4 meter (samen minimaal 7,5 m). Wij streven er naar om de twee richtingen fietspaden ook door te zetten in Europalaan-zuid in combinatie met een onderdoorgang bij de A12. Dit vereist aanpassing van de bestaande infrastructuur. Een goede oversteekbaarheid van het Europaplein voor het fietsverkeer op deze route is belangrijk.

Een andere belangrijke route voor het fietsverkeer is via de brug naar de Jutfasepunt in combinatie met de Jutfaseweg, Deze route loopt langs de Vaartsche Rijn en geeft een directe verbinding vanaf de Kanaalweg naar het NS station Vaartsche Rijn en de binnenstad. De Jutfaseweg is reeds onderdeel van het hoofdnet fiets en van de regionale snelfietsroute Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein. In de Actualisatie van het Groenstructuurplan Utrecht 2017-2030 is voor de Jutfaseweg het versterken van de groenstructuur als opgave benoemd. Deze opgaven vragen om een samenhangende aanpak.

Overige verbeteringen in fietsnetwerk Zuidwest
De toename van het fietsverkeer is een opgave voor geheel Utrecht Zuidwest (en de rest van de stad). Naast de toename van het aantal fietsers op de Kanaalweg wordt het ook langs stedelijke verbindingswegen overal drukker. Zoals het aantal fietsers op de Van Zijstweg en Socrateslaan en de routes via de Croeselaan, Rijnlaan en Jutfaseweg. Ook de kruispunten Jutfaseweg-Vondellaan en Vondellaan-Croeselaan-Balijelaan-Rijnlaan worden drukker. Het is belangrijk dat fietsroutes in de stad aansluiten op het regionale fietsnetwerk, zoals de fietsroute Utrecht - Nieuwegein/Maarssen die langs het Merwedekanaal loopt en de regionale snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein.

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).
- *Socrateslaan:* Socrateslaan wordt als stadsboulevard ingericht in het verlengde van 't Goylaan. Waarbij ook gekeken wordt naar optimalisatie van de op- en afritten voor de fiets bij de Socratesbrug naar de fietsroute op Kanaalweg.
- *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 kan uitkomst bieden.



► Conceptueel "Wiel met spaken". De Europalaan is één van de spaken.

4.4.3 Kwaliteitssprong openbaar vervoer

Het openbaar vervoer vormt in Utrecht de basis voor het ruimte-efficient en uitstoot-arm mobiliteitssysteem. Om alle huidige en toekomstige bewoners van (en werknemers in) Utrecht Zuidwest prettig te laten reizen is een schaalsprong nodig in het openbaar vervoersnetwerk. Met "schaalsprong" bedoelen we de opgave om in de komende jaren de verwachte groei in het gebruik van het openbaar vervoer aan te kunnen en tegelijk ook de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken. We investeren daarom de komende jaren fors in de openbare ruimte om veel mensen tegelijk te kunnen vervoeren via kwalitatief hoogwaardige en snelle verbindingen.

De Merwedekanaalzone heeft verschillende OV verbindingen met het centrum, rechtstreeks naar Utrecht Centraal, P+R Westraven en verder naar Nieuwegein en IJsselstein. Vanaf de sneltramhalte op Europalaan-zuid (bij deelgebied 6) ben je bijvoorbeeld in 10 minuten op Utrecht Centraal. De huidige capaciteit van het openbaar vervoer (bus en sneltram) is echter bij een groeiende reizigersbehoefte niet toereikend, zowel wat betreft materieel als frequentie. 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.

Het "Wiel met Spaken"-concept dat stadsbreed wordt uitgewerkt sluit ook aan op deze behoefte vanuit de Merwedekanaalzone. Het Wiel met Spaken is een netwerk van knooppunten waartussen je met het OV snel kan reizen en niet meer altijd via Utrecht Centraal hoeft. Bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone bieden we zo snelle verbindingen naar de locaties voor parkeren op afstand (Westraven en Papendorp) en de grotere werklocaties - zoals Utrecht Science Park. Met de provincie Utrecht (Vervoersautoriteit) maken we ons sterk voor kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende reizigerscapaciteit en comfortabele voertuigen. In de MIRT-verkenning "OV en Wonen in Utrecht" werken we met Rijk en Regio verder uit hoe de HOV-ontsluiting van gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest (waaronder de MWKZ) en een oost-west HOV verbinding (het wiel) vorm kunnen krijgen.

► Kwaliteitsslag openbaar vervoer: versnellen SUNIJ-lijn. In deelgebied 5 worden twee nieuwe haltes geprojecteerd in lijn met nabijheid van woningen.

Bij oplevering van de eerste woningen in de Merwedekanaalzone kunnen de bewoners gebruik maken van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven, waar je kan parkeren op afstand. Westraven is een belangrijke knoop in het “wiel met spaken” waar vandaan mensen straks snel kunnen reizen naar bijvoorbeeld Papendorp of Utrecht Science Park. In eerste instantie reizen zij naar verwachting met een bus.

Voor het gedeelte langs de noordelijke Europalaan is al een project in gang gezet. Uiteindelijk moet deze hoogwaardige busverbinding over de gehele Europalaan lopen. Deze weg moet op termijn ruimte bieden voor vertramming en goede fietsverbindingen. Busverkeer richting Hooggelegen loopt via de Kon. Wilhelminalaan, met een halte tussen deelgebied 4 en 5.

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).
Zowel Nieuwegein, P+R-reizigers vanaf Westraven als de Merwedekanaalzone profiteren hiervan. Het biedt de Merwedekanaalzone de hoogwaardige OV-verbinding die past bij een autoluwe wijk. Bij Utrecht CS rijdt de tram verder richting Utrecht Science Park.

Samenwerking in UNed

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 noemder 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 te komen tot een pakket aan maatregelen die het USP beter bereikbaar maken, Utrecht CS ontlasten, nieuwe woon- en werklocaties ontsluiten in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein en de bouw van extra woningen mogelijk maken. Deze verkenning richt zich op de periode tot ongeveer 2030.

4.4.4 Netwerk auto

Utrecht zet in op lopen, fietsen en openbaar vervoer, maar wil ook voor de auto (bestemmingsverkeer) bereikbaar zijn. De gemeente Utrecht werkt aan een ontsluitingsstructuur die bestaat uit een netwerk van stedelijke verbindingswegen. Vanaf de verschillende aansluitingen op de Ring wordt het autoverkeer via invalswegen, de stadsboulevard en stedelijke verbindingswegen naar de eindbestemming in de stad geleid. Met deze ontsluitingsstructuur zijn alle wijken van de stad bereikbaar voor bestemmingsverkeer en beperken we het aantal (onnodige) autokilometers in de stad. In de Merwedekanaalzone weren we daarom ook (regionale) functies die autoverkeer aantrekken of generen.

Vanaf de aansluiting Westraven (A12) is de Merwedekanaalzone bereikbaar via de Europalaan en de Overste den Oudenlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan/Socrateslaan zijn belangrijke oost-westverbindingen. De Socrateslaan, de oostelijke Beneluxlaan en de Rijnlaan ondervinden een direct effect door de verandering van het profiel van het noordelijk deel van de Europalaan. Voor aanvang van de werkzaamheden aan dit deel van de Europalaan nemen we maatregelen om het verkeer dat dan geen gebruik meer kan maken van dit deel van de Europalaan op deze wegen met dynamisch verkeersmanagement goed te verwerken. Het nieuwe profiel van het noordelijk deel van de Europalaan is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Autoverkeer met een bestemming elders in de stad maakt bij voorkeur gebruik van de stadsboulevard. Ook daartoe maken we gebruik van dynamisch verkeersmanagement. In samenhang met het zuidelijk deel van de Europalaan (en de verschillende A12 aansluitingen) wordt gewerkt aan passende maatregelen. Hierbij betrekken we ook de verbetering van de fietsverbinding langs het zuidelijk deel van de Europalaan, onder de A12 door, in de richting van P+R Westraven.

We willen het huidige netwerk auto in de stad optimaal benutten. Dit doen we door routegeleiding op stedelijke verbindingswegen en door het zo goed mogelijk laten doorstromen van het verkeer.

▶ Functionele typologie stedelijke verbindingswegen Utrecht.

Legenda

- ring
- stadsboulevard
- bestaande invalswegen
- overige stedelijke verbindingswegen

Dynamisch verkeersmanagement

Met Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) kunnen we het huidige netwerk optimaal benutten. Met behulp van DVM kunnen we de verkeersintensiteiten in het netwerk beïnvloeden door routegeleiding en het daartoe dynamisch aanpassen van de programmering van verkeerslichten. Europalaan-zuid is een belangrijke invalsroute vanaf de aansluiting Westraven (Kanaleneiland) op de A12. Met DVM sturen en regelen we het autoverkeer op het Europaplein op de meest optimale wijze over de Beneluxlaan en de Europalaan-Noord. We stellen een netwerkvisie op waarin we aangeven hoe we het verkeer over het stedelijk netwerk willen verdelen en welk verkeer daar prioriteit krijgt.

► Dynamisch verkeersmanagement met communicerende verkeerslichten.

Stedelijk netwerk verbindingswegen

Naast optimaal benutten van de beschikbare capaciteit van de stedelijke verbindingswegen door DVM wordt in het Mobiliteitsplan een pakket van maatregelen voorgesteld om de doorstroming van het autoverkeer op het stedelijk netwerk van verbindingswegen te verbeteren. Een overzicht van de maatregelen in de omgeving van de Merwedekanaalzone is in deze paragraaf opgenomen (zie grijs kader). Stedelijke verbindingswegen zijn de invalroutes vanaf de Ring en de andere hoofdwegen die de verschillende wijken van de stad met elkaar en met de binnenstad verbinden. Stedelijke verbindingswegen zijn ruimtelijk goed ingepast. Deze wegen zijn belangrijk voor de ontsluiting van de verschillende bestemmingen in de stad voor het autoverkeer, maar moeten voor fietsers en voetgangers ook veilig oversteekbaar zijn. Ze kunnen ook het lokale (bestemmings)verkeer goed verwerken.

Autoverkeer Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest krijgt in 2030 naar verwachting te maken met een zwaar belast netwerk, nog los van de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Voor het autonetwerk in Zuidwest zijn maatregelen nodig door de toename van het autoverkeer als gevolg van de autonome groei. Op basis van modelberekeningen voor de Merwedekanaalzone (met het VRU 3.4 model, zie bijlage 1.7 Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone) verwachten we dat een ontwikkeling van ongeveer tweederde van het programma voor deelgebied 5 (circa 4000 woningen inclusief de daarbij behorende voorzieningen) op basis van het opgestelde mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone voor het autoverkeer in Zuidwest geen ander beeld geeft dan de autonome groei. Daarboven zijn er naar verwachting aanvullende maatregelen noodzakelijk om het verkeer in Zuidwest in goede banen te leiden. Knelpunten zijn de doorstroming van het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Europalaan, de oostelijke Beneluxlaan en het toenemende verkeer op wegen ten noorden van de Merwedekanaalzone zoals de Wilheminalaan en de Overste Den Oudenlaan nabij de Weg der Verenigde Naties.

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.

Pakket maatregelen autoverkeer
Hieronder staan de belangrijkste maatregelen kort opgesomd die de gemeente de komende jaren wil aanpakken.

- DVM-routebeïnvloeding Route Beurskwartier en Jaarbeurs: minder verkeer via de Europalaan, meer verkeer via de Graadt van Roggenweg. Dit sluit aan bij de gewenste routering.
- Herinrichting Noordelijke Europalaan: minder verkeer, dit maakt een goede ruimtelijke inpassing mogelijk met goede oversteekkwaliteit en een vrijliggende OV baan.
- Herinrichting Wilhelminalaan: Bij groei van het autoverkeer tot het niveau autonome groei 2030 is het mogelijk om deze weg bij een goed ontwerp goed oversteekbaar te houden. Bij herontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt de groei beperkt toe boven dit niveau. Deze toename is ongewenst. Maatregelen zijn nodig om de weg goed oversteekbaar te houden.
- Herinrichting Rijnlaan: De verwachting is dat een toename van het autoverkeer met ongeveer 20% ten opzichte van de huidige situatie hier nog goed te verwerken is. Door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt het verkeer op de Rijnlaan toe. De doorstroming op deze weg komt onder druk en daarmee de oversteekbaarheid en leefbaarheid. Met maatregelen op netwerkniveau beperken we de toename van het verkeer. Doel is dat de weg goed oversteekbaar blijft en wachtrijen bij verkeerslichten niet veel verder terugslaan dan nu.
- Beneluxlaan West: Het autoverkeer hier neemt toe door de herinrichting van de Europalaan. De Beneluxlaan West kan dit verkeer verwerken, ook bij een toekomstige herinrichting tot stadsboulevard.
- Herinrichting Socrateslaan / Beneluxlaan Oost: Deze weg is al zwaar belast en wordt drukker door de nieuwe ontwikkelingen in de stad (autonoom 2030) en door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De doorstroming van het verkeer staat onder druk. Met herinrichting tot stadsboulevard en gericht verkeersmanagement gaan we dit effect tegen, waardoor doorstroming mogelijk blijft en de weg ook goed oversteekbaar is.
- Herinrichting zuidelijk deel van de Europalaan en verbetering aansluiting Westraven A12: In het scenario autonome groei 2030 loopt de vertraging hier tijdens de spits al zo sterk op dat het verkeer uitwijkroutes kiest en de bereikbaarheid van P+R Westraven in gevaar komt. Dit is zeer ongewenst. Een toename van het verkeer door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone vergroot dit knelpunt. Inzet is stadsbreed om autoverkeer niet te laten toenemen. Er liggen kansen in het combineren van de aanpak t.b.v. het autoverkeer, het verbeteren van de bereikbaarheid te voet en fiets (o.a. lopen en fietsen naar P+R Westraven) en de gewenste versnelling van de SUNIJ-lijn. Dit is een integrale opgave die in goed overleg met de Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat moet worden aangepakt en opgelost.
- Woonstraten: toename van autoverkeer in de woonstraten (de huidige 30km-zone) wordt niet verwacht. In deze straten rijdt in principe alleen bestemmingsverkeer.

▲ Impressie: Mobiliteitshub Europalaan-noord.

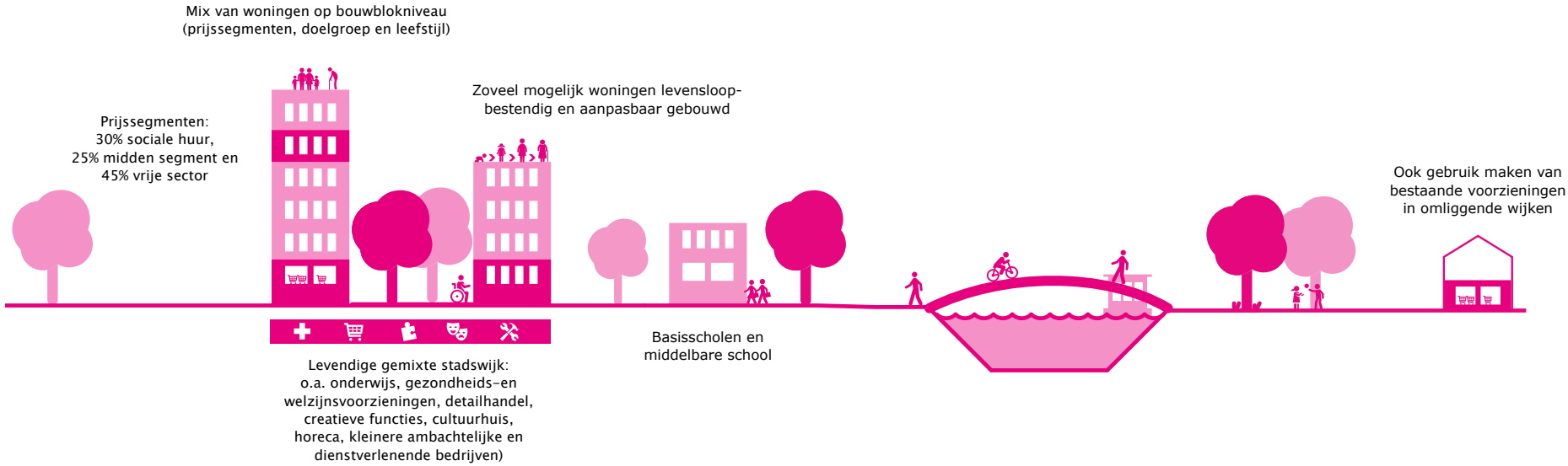
Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop. Bij noodzakelijk autogebruik staat autodelen voorop.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer		
	De inrichting verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken.	De netwerken voor fietsers en voetgangers in het gebied zijn fijnmazig. De haltes voor openbaar vervoer sluiten goed aan op het voetgangersnetwerk.
	Dagelijkse voorzieningen liggen op wandel- en fietsafstand.	Dagelijkse voorzieningen worden gedefinieerd als winkels in de dagelijkse behoefte, basisscholen en een OV-halte. Loopafstand betekent maximaal 500 meter.
	Uitgangspunt bij de openbare ruimte van deelgebied 5 en 6 is autovrij. In deelgebied 4 zetten we in op zoveel mogelijk autovrij krijgen van bestaande plannen; nieuwe plannen zijn autovrij.	Voor nood- en hulpdiensten is het autovrije woongebied toegankelijk; voor ander autoverkeer alleen op basis van ontheffing.
Stimuleren van deelmobiliteit		
	Toepassing van MaaS is uitgangspunt bij ontwikkelingen.	
	De eerste bouwfase (en de volgende fasen) is gekoppeld aan een mobiliteitshub, bestaande uit vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform.	Bij gebleken succes kan de mobiliteitshub worden herhaald of dienst doen voor een groter gebied.
	In elke bouwfase wordt een centraal ophaalpunt voor bezorgdiensten gerealiseerd.	Bij gebleken succes kan het centrale ophaalpunt worden herhaald of dienst doen voor een groter gebied.
	Mobiliteitshubs, centrale ophaalpunten en logistieke laad- en losplekken worden aan de rand van het plangebied ingepast en gekoppeld aan een stedelijke verbindingsweg.	Pakketbezorging en servicelogistiek wordt in een logistieke hub aangeboden. Groot vrachtvervoer halteert in een aantal grote parkeerhavens direct langs de stedelijke verbindingsweg.
		Mobiliteitsregisseur voert regie op een optimaal werkend bevoorradingssysteem incl. digitale ontheffingen en handhaving.
Lage parkeernormen voor een laag autogebruik		
AUTOPARKEREN	Er geldt een gemiddelde parkeernorm in het gebied van maximaal 0,3 parkeerplaatsen (inclusief plaatsen voor deelauto's) per woning.	Mensen met een fysieke beperking krijgen prioriteit bij de verdeling van parkeerplaatsen.
	Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeren op afstand.	
	De parkeerplaatsen in het gebied zijn toegankelijk via een beperkt aantal punten, direct vanaf de stedelijke verbindingswegen.	De parkeerplaatsen zijn in gebouwde parkeergarages al dan niet onder de grond, betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen.
	Als de behoefte van bewoners aan parkeerplaatsen in het gebied afneemt, komen deze plaatsen beschikbaar voor bezoekers van bewoners en voorzieningen.	
	Dag en nacht kan men snel, veilig en comfortabel vanaf parkeren op afstand naar de Merwedekanaalzone fietsen. Er is een goede OV verbinding tussen de P+R en de Merwedekanaalzone.	Parkeren op afstand vindt plaats op een van de bestaande P+R's, nabij de Ring Utrecht (P+R Westraven, P+R Hooggelegen). Per deelgebied wordt in kaart gebracht hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij P+R.
	Afwenteling van de parkeerdruk in omliggende wijken wordt voorkomen door de invoer van betaald parkeren.	Betaald parkeren wordt ingevoerd in de wijken rondom de Merwedekanaalzone (Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk, Woonboulevard en een deel van Kanaleneiland-Zuid).

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop. Bij noodzakelijk autogebruik staat autodelen voorop.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
FIETSPARKEREN	We hanteren een (hogere) norm van 1 fietsparkeerplaats per 25 m^2 GVO voor bewoners en 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers.	Fietsparkeren gebeurt zoveel mogelijk inpandig, in een stalling op de begane grond.
	Voor fietsparkeerplaatsen voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt de Nota Parkeernormen Fiets en Auto 2013, inclusief Addendum 2019. Merwedekanaalzone valt hier onder gebied centrum A1. Dit betekent dat betaald parkeren ook zonder draagvlakmeting mag worden uitgevoerd.	
	Voor de fietsparkeerplekken is het uitgangspunt dat 95% van alle fietsparkeerplaatsen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebouw en voor 5% in de openbare ruimte.	Fietsparkeren komt zo voor 80% in gemeenschappelijke bergingen, voor 15% in openbaar toegankelijke gebouwde voorzieningen en voor 5% in de openbare ruimte.
	Uitgangspunt is dat 20% van de fietsparkeerplaatsen geschikt is voor stallen van speciale fietsen zoals cargobikes en e-scooters.	
Kwaliteitssprong van netwerk		
VOETGANGERS	In het plangebied wordt een fijnmazig voetgangersnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter gerealiseerd.	Bouwblokken langer dan 100 meter vragen om een route door het bouwblok en de binnentuin.
FIETSNETWERK	Er wordt een fietsnetwerk met een maaswijdte van circa 400 meter gerealiseerd.	
	Er worden minimaal vijf oost-westverbindingen voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal heen gerealiseerd, waarvan één in deelgebied 4, twee in deelgebied 5 en twee in deelgebied 6.	Elke oost-west verbinding bestaat uit een oversteek over de Europalaan, een min of meer gestrekte route door het plangebied, een brug over het Merwedekanaal en een aansluiting op de noordzuidroute in de aangrenzende wijk.
OPENBAAR VERVOER	Openbaar vervoer van hoge kwaliteit rijdt richting het station en het parkeren op afstand over de aangrenzende stedelijke verbindingswegen.	De frequentie bedraagt overdag minimaal één keer per zes minuten, de afstand tussen haltes is maximaal 800 meter.
		De capaciteit van het openbaar vervoer loopt vooruit op de vervoersvraag en de betrouwbaarheid en doorstroming wordt geoptimaliseerd.
		Het profiel van de Europalaan wordt heringericht op basis van het structureel kunnen aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer.
AUTO	De ontsluitingsstructuur is erop gericht alle wijken van de stad goed bereikbaar te houden voor bestemmingsverkeer.	
	(Regionale) functies die autoverkeer aantrekken of genereren, worden geweerd.	
	Dynamisch verkeersmanagement rondom de Merwedekanaalzone wordt benut om het autoverkeer vloeiend te begeleiden via de meest logische route.	
	De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.	

5. Programma

Kerndoelen:
Gezonde mix
Levendige wijk

De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengde stadswijk. Er zijn verschillende woningtypen, levendige bedrijvigheid, winkels, voorzieningen en andere functies te vinden in een gezonde en plezierige stedelijke woon- en leefomgeving. Kortom, waar het binnen en buiten de woning goed toeven is. Bovendien zijn door de dichtheid en inrichting van het gebied de dagelijkse voorzieningen goed bereikbaar en binnen loopafstand.



▲ Infographic programma.

Kerndoel: Gezonde mix

5.1 Gezonde mix

We streven naar een ‘gezonde mix van doelgroepen’. Dat wil zeggen dat een grote verscheidenheid aan bewoners hier straks een thuis moet kunnen vinden zoals starters, studenten, gezinnen, woongroepen en senioren. De Merwedekanaalzone biedt een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen, lofts, vriendenhuizen, penthouses, zorgwoningen en (in beperkte mate) stadswoningen (grondgebonden woningen). Ook in het opdrachtgeverschap is er in dit gebied een mix: Er is ruimte voor nieuwe woonvormen, zelfbouw en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Aan de ambitie “inclusieve stad” geven we invulling door de beschreven mix te organiseren tot op bouwblokniveau. Waar we kansen zien zijn woningen levensloopbestendig en voor iedereen bezoekbaar. Een gezonde mix van doelgroepen kan bereikt worden via verschillende invalshoeken. Naastgelegen tabel geeft een overzicht.

5.1.1 Leefstijl

De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om de Merwedekanaalzone aantrekkelijk te maken voor alle leefstijlen. Dat doen we door aandacht te besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen, de kwaliteit van de buitenruimte en het aanbod van voorzieningen in de nieuwe wijk. De verwachting is dat het gebied in eerste instantie vooral bewoners zal trekken die bewust voor het nieuwe stedelijk leven kiezen. Wonen in de stad, in een levendige, groene en autovrije omgeving, met wel de mogelijkheid om auto’s en fietsen te delen. Mensen die willen en kunnen leven zonder een eigen auto.

Gezonde mix van doelgroepen	
Prijssegmenten	· Sociale huur: 30% · Middencategorie: 25% · Vrije Sector: 45%
Doelgroep	· 1-2 persoonshuishouders: 65% *(starters, ouderen, studenten (zelfstandig), huishoudens zonder kinderen)* · Meerpersoonshuishoudens: 30% *(gezinnen)* · Overige huishoudens: 5% (*CPO, woongroepen, friendswoningen en onzelfstandige studenteneenheden)*
Kwetsbaar en Bijzonder	· Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen · Statushouders · Kwetsbare jongeren · Gemengd wonen
Zelf Bouwen	· CPO’s · Zelfbouw · Nieuwe Wooncoöperaties

“Spannende nieuwe wijk!

Lijkt me leuk om te gaan wonen.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Verdeling van doelgroepen in de Merwedekanaalzone.

5.1.2 Prijssegmenten

Wij streven naar een inclusieve mix van bewoners. We gaan uit van tenminste 30% sociale huur en minimaal 25% middencategorie.
In de in 2019 vastgestelde Woonvisie is het voor de Merwedekanaalzone geldende kader voor sociale huurwoningen opgenomen. Voor de uitvoering van sociale huur gaan we ervan uit dat dit bij woningcorporaties wordt belegd, aangezien zij vanuit hun huidige rolvoering het beste zijn ingericht. Bij de middencategorie maken we onderscheid in middenhuur en koop in de middencategorie. Voor middenhuur vormt het Actieplan Middenhuur het kader (vastgesteld in 2017 door de Raad). Dit is bedoeld om in de stad de doorstroom en betaalbaarheid van woningen te bevorderen. Dit actieplan is onderdeel van de Woonvisie. In de woonvisie is de prijs van koopwoningen in de middencategorie gekoppeld aan de maximale NHG (Nationale Hypotheek Garantie) grens.

Voor de verdeling in sociale huur, middensegment en vrije sector over het gebied hanteren we de volgende richtlijnen:

- Mix op bouwblokniveau;
- Gelijkmatige verspreiding van sociale huur/middenhuur en vrije sector, zowel binnen een blok als tussen de blokken (maar wel uniformiteit op gebouwniveau).

Eén van de speerpunten in de Woonvisie ‘Utrecht in Balans’ is het realiseren van meer gemengde wijken, verspreid over de stad. De Merwedekanaalzone biedt mogelijk ruimte om aan deze ambitie bij te dragen. Via het ruilprincipe kunnen in de Merwedekanaalzone meer sociale huurwoningen dan de genoemde 30% gerealiseerd worden en op andere plekken in de stad juist minder, ten faveure van andere prijssegmenten.

5.1.3 Doelgroepen

We zetten met name in op woningen voor gezinnen, starters/huishoudens zonder kinderen en ouderen. We weten natuurlijk niet wie er daadwerkelijk voor zullen kiezen om hier te komen wonen. We kunnen het wel voor alle genoemde groepen zo aantrekkelijk mogelijk maken. We zetten in op de volgende verdeling:

Verdeling huishoudens	
1-2 persoons huishoudens Starters, ouderen, studenten (zelfstandig), huishoudens zonder kinderen.	65%
Meerpersoonshuishoudens Gezinnen	30%
Overige huishoudens CPO, woongroepen, friendswoningen en onzelfstandige studenteneenheden.	5%

Iedereen kan hier straks in de Merwedekanaalzone wonen, ook mensen met een functiebeperking. Zoveel mogelijk woningen zijn levensloopgeschikt en worden aanpasbaar gebouwd.

1-2 persoons huishoudens: Starters
Voor starters op de woningmarkt is het nodig om meer betaalbare woningen in het middensegment (betaalbare koop en middenhuur) te bouwen.
Hiermee stimuleren we de doorstroming vanuit sociale huur en middenhuur.

1-2 persoons huishoudens: Ouderen
Ook voor ouderen moet er plek zijn. Het aantal ouderen in Utrecht groeit licht. Dit komt vooral door het ouder worden van onze huidige bevolking, er zijn maar weinig ouderen die van buiten naar de stad verhuizen. Ouderen verhuizen het liefst binnen de eigen woonplaats en bij voorkeur ook nog binnen de eigen buurt (bron: ANBO en Woonz). Daar hebben ze hun (professionele) zorgnetwerk en kennen ze de voorzieningen.

We maken de wijk ook voor deze groep aantrekkelijk. We bieden ouderen een compacte en goed bereikbare wijk, appartementen met lift, een terras of balkon (in plaats van een tuin) en voorzieningen op loopafstand. We verwachten dat de vraag van ouderen ook toeneemt (vooral naar levensloopbestendige woningen en woon-zorg combinaties) omdat er steeds minder plekken beschikbaar komen in verzorgingshuizen. Bijkomstig voordeel is dat ouderen die binnen de stad naar de Merwedekanaalzone verhuizen de doorstroom bevorderen, omdat ze veelal een grote(re) (eengezins)woning achterlaten.

Ook in de sociale huursector realiseren we woningen die voor ouderen geschikt zijn. Dit zijn voornamelijk wat kleinere woningen waar, op het moment dat het nodig is, kleinschalige opvang en zorg geboden kan worden. Daarbij denken we aan woonzorginitiatieven zoals De Herbergier of aan ‘beschutte’ woonvormen waar ouderen zelfstandig wonen, maar wel met elkaar in contact staan, zoals De Knarrenhof.

1-2 persoons huishoudens: Studenten
In Utrecht studeren 60.000 studenten aan de universiteit of hogeschool. De druk op de studentenwoningmarkt is al jaren hoog, ondanks het realiseren van veel nieuwe wooneenheden. We verwachten voor de komende acht jaar in Utrecht nog een toename van ruim 3.000 studenten (bron: Apollomonitor 2018). Wij geven de voorkeur aan onzelfstandige studentenwoningen, aangezien deze voor hen beter betaalbaar zijn.

Meerpersoonshuishoudens: gezinnen
In Utrecht is op dit moment 26% van de huishoudens een gezin met kinderen. Dit percentage had mogelijk hoger kunnen zijn, maar door het ontbreken van betaalbaar en aantrekkelijk aanbod vertrekken steeds meer gezinnen uit de stad, terwijl met name jonge gezinnen hier vanwege de stedelijke dynamiek en de hier aanwezige voorzieningen graag hadden willen blijven wonen. Van de gezinnen die na 2012 gezinsuitbreiding kregen, is 34% binnen vier jaar naar een andere gemeente verhuisd. Gezinnen met een hoog inkomen en gezinnen zonder migratieachtergrond verhuizen zelfs vaker (bron: CBS). We behouden gezinnen graag voor de stad. Vooral gezinnen met schoolgaande kinderen dragen immers bij aan een sterke sociale structuur. Voor gezinnen is met name het aantal kamers van belang. De woningen moeten bij voorkeur in de onderste vier bouwlagen komen, omdat er dan vanuit de woning beter toezicht op buitenspelende kinderen mogelijk is.

Overige huishoudens
We bieden ruimte voor initiatieven die zich richten op nieuwe vormen van gemeenschappelijk bouwen en wonen (middenhuur of koop). Denk hierbij aan Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), woongroepen, individuele zelfbouw, friends-constructies of nieuwe wooncoöperaties.

5.1.4 Kwetsbare groepen en gemengd wonen

Maatschappelijke Opvang en beschermd wonen
Op basis van de Woonvisie is in 2019 door gemeente, zorgpartners (aangesloten bij Beter Wonen/NEMO) en Utrechtse woningcorporaties het ‘Plan van aanpak Huisvesting en ondersteuning Kwetsbare groepen” vastgesteld. Daarin is aangegeven dat de Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen en huisvesting voor kwetsbare jongeren, meer lokaal (in de wijk) moet worden georganiseerd. Kwetsbare inwoners kunnen hier dan zelfstandig wonen en zo onderdeel zijn van de samenleving. Ook in de Merwedekanaalzone moet er ruimte zijn voor deze doelgroepen.

Gemengd wonen
In Merwedekanaalzone bouwen we woningen voor gemengde woonvormen waarvan we er twee willen realiseren (sociale huur). Hierin leven dragende bewoners (studenten, starters of reguliere huurders) en vragende bewoners (ouderen, statushouders, mensen met een licht verstandelijke beperking of mensen die uit een zorginstelling of de maatschappelijke opvang) samen in één woonvorm.

Gezonde mix Aspect	Er wordt een inclusieve mix van bewoners voorgestaan in termen van leefstijl, vermogen en doelgroep. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
DICHTHEID EN WONINGAANTAL	De toevoeging van het aantal woningen in de Merwedekanaalzone wordt bepaald in relatie tot extra maatregelen in HOV en de aansluiting op de A12.	Rondom OV-haltes en mobiliteitshubs is een hogere dichtheid van wonen en voorzieningen gewenst.
	De ambitie is dat zoveel mogelijk zelfstandige woningen in de Merwedekanaalzone levensloopgeschikt zijn en aanpasbaar worden gebouwd.	Dit houdt in dat bewoners zonder aanpassingen hun hele leven in de woning kunnen blijven wonen, ook als deze persoon slecht ter been raakt.
		Indien een bouwplan rolstoeltoegankelijk moet zijn dan moet het voldoen aan de aanvullende eisen bovenop het bouwbesluit: een vrije draaicirkel van 1050 mm in de badkamer, een slaapkamer van minimaal 12 m² met een breedte van minimaal 2900 mm, een strook voor het aanrecht met een breedte van minimaal 1050 mm, elektrisch te openen toegangsdeuren bij een complex, een drempelvrije toegang tot een terras, rolstoeltoegankelijkheid aan de voorkant van de woning.
LEEFSTIJL	De Merwedekanaalzone is geschikt voor alle leefstijlen, maar met name voor de groep die kiest voor een hoogstedelijke dichtbebouwde wijk, duurzaam ingericht en vormgegeven en met een bijpassend mobiliteitsconcept.	
PRIJSSEGMENTEN	Van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone is minimaal 30% sociale huur (volgens de regels in de Woonvisie).	
	Van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone is minimaal 25% middensegment (huur en koop).	De spelregels uit het actieplan Middenhuur zijn van toepassing. Doorstromers uit sociale huur krijgen voorrang bij een substantieel deel van de middenhuur.
DOELGROEP	Tenminste eenderde van het aantal woningen wordt gerealiseerd met gemiddeld 3 kamers. Deze worden bij voorkeur grotendeels gerealiseerd in de eerste vier bouwlagen.	Hoogstedelijk wonen voor gezinnen houdt in: · een courante, betaalbare, flexibele woning (die kan meegroeien met de gezinssamenstelling); · ruim genoeg, met meerdere slaapkamers; · goede, veilige speelomgeving voor kinderen (kunnen ook daktuinen zijn); · een ruime hal waarin gespeeld kan worden; · ruimte voor opslag en speelgoed; · gemeenschappelijkheid en voldoende sociale controle; · mogelijkheden voor werken aan huis; · deelmogelijkheden (daktuin, wasbar, opslag (voor kinderwagens/ bakfietsen), logeerkamer).
	20% van de woningen is beoogd voor ouderen (exclusief woonzorgvoorziening).	
	Er moeten woonvormen komen waar mensen uit Beschermd wonen en Maatschappelijke opvang kunnen instromen. Het gaat om gemiddeld 40 m² gbo en circa 300 wooneenheden.	In deelgebied 5 Merwede zijn 2 woonvormen voorzien.
	5% van de woningen is beoogd voor overige huishoudens (CPO, woongroepen, friendswoningen, studentenhuisvesting en onzelfstandige woningen).	Voor studentenhuisvesting gelden de volgende spelregels: · Bij voorkeur onzelfstandige woningen en zowel zelfstandig als onzelfstandig in het betaalbare segment; · Minimale exploitatietermijn van 20 jaar; · Verhuur via campuscontracten; · Minimale omvang circa 18 m² voor onzelfstandige woningen; · Eenheden worden bij voorkeur zo bouwen dat ze op een later moment kunnen worden samengevoegd tot één nieuwe woning.
SITUERING	De mix van woningen in termen van financieringscategorie, doelgroep en leefstijl wordt in principe doorgezet tot op het niveau van het bouwblok.	

Kerndoel: Levendige wijk

5.2 Levendige wijk

Het kerndoel levendige wijk realiseren we in de Merwedekanaalzone door in de directe woonomgeving een mix van voorzieningen aan te bieden en in te zetten op het behoud en daar waar mogelijk uitbreiding van de werkgelegenheid, aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Naast horeca, creatieve- en commerciële bedrijven vind je in deze wijk veel andere functies, zowel voor de nieuwe wijk zelf als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en kleinere bedrijfs- en kantoorunits. Wij zetten ons in voor het voor de Merwedekanaalzone behouden en met een passende ontwikkelstrategie door ontwikkelen van bestaande functies, zoals creatieve bedrijven als de VechtclubXL, Alchemist en Stadstuin in deelgebied 5. In deze stadswijk ontstaat daarmee een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Dit is een randvoorwaarde.

5.2.1 Maatschappelijke voorzieningen

De Merwedekanaalzone biedt straks, als een wijk met circa 10.000 woningen, een diversiteit aan functies zowel op stedelijk niveau als op de wijk gericht. Het accent ligt op voorzieningen in de (dagelijkse) eerste levensbehoeften, op creatieve en (kleinschalige) bedrijvigheid en op voorzieningen die bijdragen aan ontmoeting en (lokale) werkgelegenheid. Deze zijn van belang voor gezond stedelijk leven. Ze nodigen uit tot ontmoeten en dragen bij aan de interactie met omliggende wijken en de inclusieve stad.

We bieden in de Merwedekanaalzone ruimte aan instellingen die gezondheidszorg bieden en verweven zijn met het sociale domein. Bijvoorbeeld (innovatieve) ondernemers die zich bezighouden met gezondheid, duurzaamheid en gedrag. Daarnaast bieden we ook ruimte aan de door de gemeente gecontracteerde partijen die zorg leveren vanuit de jeugdwet en de wet maatschappelijke ondersteuning. Met elkaar dragen deze functies bij aan de omgeving waarin mensen leven.

Vooral voor gezinnen met jonge kinderen is de buurt erg belangrijk. In deze levensfase is er vaak een dubbele oriëntatie op de buurt van zowel ouders als kinderen. Er is daarom behoefte aan voorzieningen zoals basisscholen, kinderdagopvang, sport- en speelruimte, en buurtteams jeugd en gezin. De gemeente hanteert ambities en richtlijnen om maatschappelijke voorzieningen op een goede manier te realiseren. Dit beleid is vastgelegd in het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke Voorzieningen van de gemeente Utrecht (maart 2020). Het grootste deel van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone voldoet aan deze richtlijnen.

In de Merwedekanaalzone reserveren we 4% van de totale bruto vloeroppervlakte aan ontwikkelruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Op basis van het Koersdocument zijn de maatschappelijke voorzieningen voor deelgebied 5 specifiek en voor de andere deelgebieden globaal uitgewerkt. De benodigde maatschappelijke voorzieningen zijn gebaseerd op maximaal 10.000 woningen.

“Ik hoop dat de Merwedekanaalzone meer leuke horeca of winkels krijgt.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

5.2.2 Zorg en welzijn gespecificeerd

In de Merwedekanaalzone zetten we in op een inclusieve wijk, waar iedereen kan meedoen. Ook mensen, die het niet (altijd) alleen redden. Gezondheid wordt niet alleen door iemands fysieke en mentale gesteldheid bepaald, ook (soms tijdelijke) maatschappelijke en sociale omstandigheden zijn daarop van invloed, zoals opleiding of schulden. Hulp moet aansluiten bij de leefsituatie en leefstijl van mensen. Een goed netwerk van professionals uit de verschillende domeinen van zorg en welzijn is vereist om persoonsgericht en flexibel te werken. Instellingen die deze visie op gezondheid en samenwerking onderschrijven hebben onze voorkeur in de Merwedekanaalzone. Gebouwen moeten flexibel zijn en indelingen moeten eenvoudig aan te passen zijn om veranderende behoeften van zorgvragers en zorgaanbieders te kunnen opvangen willen we kunnen inspelen op de behoefte aan zorg en ondersteuning die in de toekomst anders zal zijn omdat de bevolkingssamenstelling wijzigt of door technologische ontwikkelingen. We denken hierbij aan onderstaande voorzieningen.

Gezondheidscentra
In de Merwedekanaalzone zijn minimaal twee gezondheidscentra gewenst om de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken te bedienen. Om onderline samenwerking tussen functies te bevorderen is het wenselijk om alle functies in één gebouw te combineren, maar het is ook mogelijk om in netwerken samen te werken. We verwachten dat de functies een gezamenlijk en samenhangend zorgaanbod bieden waarin de samenwerking tussen zorg en maatschappelijke ondersteuning is gegarandeerd. Minimaal één van de gezondheidscentra wordt gecombineerd met de buurtteams sociaal en jeugd & gezin, aanvullende jeugdhulp en wijk GGZ.

Jeugdhulp met verblijf
Ook jongeren met problemen moeten thuis kunnen blijven wonen. Voor jongeren die niet thuis kunnen blijven wonen en (nog) niet in staat zijn om zelfstandig te wonen is hulp gewenst in de vorm van een pleeggezin, gezinshuis of leefgroep. We streven er naar dat deze kinderen of jongeren in hun eigen omgeving kunnen blijven wonen. In Merwedekanaalzone zetten we in op een specifiek op deze groep gerichte kleinschalige opvang (gezinshuis+) in de wijk. We willen twee voorzieningen, bij voorkeur in deelgebied 5, bestaande uit een groot appartement voor een (pleeg)gezin met daarbij een aantal zelfstandige studio's.

Time-out voorziening Maatschappelijke Opvang
Mensen die dakloos dreigen te raken, bijvoorbeeld na een scheiding, kunnen in een Time-out voorziening een paar maanden verblijven om hun leven weer wat op orde te brengen. De voorziening bestaat uit één groter, permanent bewoond appartement, waarvan de bewoner vraagbaak is voor de tijdelijke bewoners van (circa) 5 zelfstandige studio's.

Woonvoorzieningen voor ouderen met een langdurige zorgvraag
Voor ouderen die niet meer zelfstandig kunnen wonen door chronische somatische of psychogeriatrische problematiek, is een woon-zorg voorziening nodig. Vanwege de verschillen in problematiek is het wenselijk om mensen met een somatische of psychogeriatrische zorgvraag gescheiden te huisvesten. In beide woonzorgvormen wordt persoonlijke begeleiding en (verpleegkundige) verzorging aangeboden. Ouderen worden in groepen van 6 tot 8 personen gehuisvest en iedere bewoner beschikt over een zit-/slaapkamer met eigen sanitair. In de gemeenschappelijke woonkamer wordt dagbesteding aangeboden en gezamenlijk gegeten.

Dagbesteding en activering
De meeste mensen hebben werk, volgen een opleiding of vullen hun dag op een andere wijze zelfstandig in. Mensen die hulp nodig hebben bij hun dagbesteding, kunnen terecht bij WIJ3.0 en de Stadsbrug. De Stadsbrug biedt dagbesteding en activering aan zeer kwetsbare mensen, zoals ex-daklozen. Hier kan je sporten, eten of koken en naar een goedkope kapper. Er zijn zo'n 80 bezoekers per dag. De Stadsbrug vervult daarmee een belangrijke functie en blijft dan ook behouden in het gebied. Bij voorkeur op de huidige locatie maar in ieder geval op loopafstand van de binnenstad. Dat is nodig omdat de Stadsbrug bij zeer koud weer slaapplekken biedt aan daklozen.

▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige gezondheidscentra en buurthuizen.

Legenda

- bestaand gezondheidscentrum
- bestaand buurthuis
- zoeklocatie gezondheidscentrum
- zoeklocatie buurthuis
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

Welzijn

Daarnaast willen we in de Merwedekanaalzone ook voorzieningen om mensen te ondersteunen om de dag zinvol en actief in te vullen, zodat zij kunnen meedoen in de samenleving. Buurtcentra en huiskamers zijn plekken waar iedereen zich welkom weet en waar de gebruikers zorgen voor activiteiten. Het buurtcentrum heeft naast een huiskamer -voor de dagelijkse inloopfunctie- ook activiteitenruimten. Het buurtcentrum krijgt bij voorkeur een plek nabij andere maatschappelijke voorzieningen. Het buurtcentrum heeft ook een jongerenhuiskamer en ontmoetingsruimte voor het jongerenwerk.

Gezondheidscentra van de toekomst

Onder een gezondheidscentrum verstaan we de intensieve samenwerking tussen een groot aantal zorgverleners: huisartsen (inclusief Praktijk Ondersteuner Huisarts GGZ en Somatiek), fysiotherapie, verloskundige, buurtteams Sociaal en buurtteams Jeugd en Gezin, GGZ zorg, jeugdgezondheidszorg, specialistische jeugdhulp, kantoor wijkverpleging, spreekuur wijkspecialist, specialist ouderengeneeskunde, logopedie, diëtist, etc. Deze functies dicht bij elkaar brengen stimuleert nauwe samenwerking, draagt bij aan efficiency, vakmanschap, biedt meer kwaliteit en kan beter in passende zorg voorzien. Het is ook handig door gemeenschappelijk gebruik van spreekruimten, etc. Bewoners biedt het een herkenbare plek voor zorg in de wijk.

▼ Programma Zorg en Welzijn

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Zorg en welzijn	**12.640**	**16.150**	**3.500**	**3.500**	**6.670**	**9.350**	**2.470**	**3.300**	
Gezondheidscentra incl. apotheek	3.750	6.000			2.500	4.000	1.250	2.000	per centrum min. 1250, incl apotheek
Jeugdhulp met verblijf	600	600			400	400	200	200	
Time-out voorziening maatschappelijke opvang	240	400			120	200	120	200	
Woonvoorziening voor ouderen WLZ	5.300	6.200	3.500	3.500	1.800	2.700			
Dagbesteding en activering: behoud Stadsbrug	800	1.000			800	1.000			
Buurtcentrum incl. jongerenhuiskamer	1.500	1.500			750	750	750	750	
Buurt-huiskamers	450	450			300	300	150	150	

▼ Programma Onderwijs en kinderopvang.

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)	Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Onderwijs	**21.790**	**24.790**	**0**	**17.860**	**20.860**	**3.930**	**3.930**	
Basisschool	8.940	8.940		5.960	5.960	2.980	2.980	Inclusief gymzaal
Middelbare school	10.000	13.000		10.000	13.000			Bij voorkeur gekoppeld aan sporthal
Kinderdagverblijf	2.400	2.400		1.600	1.600	800	800	
Buitenschoolse opvang	450	450		300	300	150	150	Indien gekoppeld aan school kan dit vervallen

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

5.2.3 Onderwijs en kinderopvang

Kinderen moeten in de Merwedekanaalzone naar school kunnen. Basisscholen zijn in de wijk onmisbaar. Ook realiseren we een school voor voortgezet onderwijs. Scholen zien wij ook als een ruimte voor ontmoeting en verbinding in de buurt, voor kinderen, ouders en andere bewoners. Het is immers een bijna dagelijkse activiteit. Scholen zijn belangrijk voor de leefbaarheid en levendigheid van een gebied.

De gemeente wil verbinding tussen kinderopvang en onderwijs faciliteren en stimuleren. De focus ligt hierbij op het werken vanuit een gezamenlijk pedagogische visie op de ontwikkeling van het kind, in nabijheid van elkaar of binnen één voorziening. Gezamenlijk wordt zo, met onderwijs en opvang in de kern, een integraal kindcentrum vormgegeven. Het is daarom van belang ruimte te reserveren op of nabij een schoollocatie om intensieve samenwerking en de doorgaande ontwikkelingslijn mogelijk te maken. Voor de kinderopvang reserveren we ruimte op de schoollocatie of in de directe nabijheid daarvan. Voor Buitenschoolse Opvang (BSO) is uitgangspunt dat dit wordt georganiseerd binnen de vierkante meters van het onderwijs. Als dit onder één dak wordt gerealiseerd moeten kinderopvang, schoolbestuur en de gemeente een oplossing vinden voor de extra (voor)investering in de 0-4 jarigenopvang.

Eénderde van de woningen die we in het plangebied realiseren is bedoeld voor gezinnen. Op basis daarvan gaan we in eerste instantie uit van twee basisscholen van 17 groepen en één school voor Voortgezet Onderwijs (VO-school). Bij doorgroei van het aantal woningen is een derde basisschool nodig. Het ligt voor de hand de eerste twee basisscholen aan de noord- en zuidzijde van deelgebied 5 te situeren. Ook de VO-school krijgt een plek in deelgebied 5. Scholen zijn niet wenselijk binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijk weg (conform Nota Volksgezondheid).

Het is van belang dat gelijktijdig met de oplevering van het eerste grote cluster van woningen ook een basisschool wordt opgeleverd en dat deze school zoveel mogelijk meegroeit met het aantal kinderen in de wijk. Door in de programmering ruimte voor groei met 8 lokalen te reserveren, kan hierin worden voorzien.

“Scholen in de omgeving van de Merwedekanaalzone zullen effect gaan ondervinden van de nieuwbouw. Goed nadenken over de positie van de schoolgebouwen dus.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Bestaand en zoeklocatie toekomstig (speciaal) basisonderwijs.

Legenda

- bestaand basisonderwijs
- bestaand speciaal basisonderwijs
- zoeklocatie basisonderwijs
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeersverbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

Scholen in een hoogstedelijke omgeving

De Merwedekanaalzone vraagt om een andere kijk op inpassing en bouw van scholen. Hoe geven we scholen een centrale ontmoetingsfunctie die bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving?

De volgende punten zijn van toepassing:

- Publiek programma op strategische plekken.
- Basisscholen zijn bij voorkeur onderdeel van het bouwblok.
- Gedeelde voorzieningen, gedeelde ruimtes, gedeelde buitenruimte.
- Functie(s) gericht op levendigheid en ontmoeting.
- Dubbel grondgebruik.

Samen met de scholen wordt hier uitwerking aan gegeven.

Dubbel grondgebruik en deelgebruik maken niet alleen een efficiënt grondgebruik mogelijk, maar zorgen ook voor meer levendigheid. Een gymzaal kan ook verdiept gebouwd worden en onderwijs kan gecombineerd worden met sport of fitness. Medegebruik van een gymzaal in de avond is al normaal, maar wanneer de ruimte eigendom is van de school kan ook gedacht worden aan dubbel gebruik of verhuren van keuken, aula, muziek en techniekruimten of documentatieruimte - bijvoorbeeld als wijkbibliotheek.

De ruimtebehoefte van scholen kan veranderen, door groei, krimp of veranderende bevolkingssamenstelling van de wijk. We proberen hier op in te spelen door scholen zo flexibel mogelijk te bouwen.

▶ Bestaand en zoeklocatie toekomstig voortgezet onderwijs.

Legenda

- bestaand voorgezet onderwijs
- zoeklocatie voortgezet onderwijs
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

▶▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige kinder- en buitenschoolse opvang.

Legenda

- bestaande kinderopvang
- bestaande buiten-schoolse opvang
- zoeklocatie kinderopvang
- zoeklocatie buiten-schoolse opvang
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

▲ Impressie: Schoolplein als onderdeel van de openbare ruimte.

5.2.4 Cultuur en Werken

Voor Merwedekanaalzone zetten we in op een levendige stadswijk en behoud en versterking/uitbreiding van werkgelegenheid.

Cultuur en creatieve bedrijven

De creatieve sector is één van de snelst groeiende sectoren in Utrecht. Uit het oogpunt van werkgelegenheid, uitstraling, identiteit, levendigheid en impact bieden bedrijfjes en broedplaatsen in deze sector meerwaarde voor de stad en in nieuwe gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone.

De bestaande (creatieve) bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving van de Merwedekanaalzone. Ook bieden ze (lokale) werkgelegenheid. De Merwedekanaalzone is door deze bedrijven en functies interessant om te wonen. Het geeft de nieuwe Merwedekanaalzone direct bij de start van de nieuwbouw een stedelijke uitstraling. In (voorheen leegstaande) gebouwen zijn nu (tijdelijk) creatieve en bijzondere functies gehuisvest, zoals Villa Jongerius (deelgebied 4), Mobach, Vechtclub XL, de Alchemist, de Stadstuin, Kanaal30 en Boulderhal Sterk (deelgebied 5) en de start- en scale-up hub ('./Utrecht'), de Stadswerkplaats en een tweede vestiging van de Stadstuin (deelgebied 6).

Deze bedrijven hebben een meerwaarde voor de stad en trekken vele bezoekers naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom, Ididslowfashion, Blue linked en de Stadsbrug zijn functies die goed passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen. De Merwedekanaalzone is mede door deze initiatieven op de kaart gezet. Deze functies dragen bij aan de levendigheid in het gebied. Wij streven naar behoud en doorontwikkeling van deze bedrijven en/of initiatieven, mogelijk op een andere locatie in de Merwedekanaalzone.

Op basis van Werkplan Huisvesting Creatieve Sector willen we een groot deel van de bestaande creatieve bedrijven behouden, maar daarnaast is er behoefte aan nieuwe ruimte voor (creatieve) bedrijvigheid, culturele en bijzondere functies. Naast commerciële bedrijfsruimtes gaat het daarbij om onder meer beoefening van amateurkunst, plek voor

► Brewpub de Kromme Haring.

► Vechtclub XL

▶ Bestaande creatieve bedrijven.

Legenda

- bestaand creatief bedrijf
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

cultuur- en amateurkunsteducatie (cursusaanbod voor jong tot oud), presentatieruimte voor podiumkunsten of beeldende kunst en creatieve werkruimten. Eventueel in een mix met initiatieven die mensen helpen een plek op de arbeidsmarkt te vinden en uitdagen om meer te bewegen. Een wijkcultuurhuis zoals we die op meerdere plekken in de stad kennen, kan hieraan goede invulling geven.

De cultuurhistorische gebouwen langs het kanaal lenen zich bij uitstek voor interessante combinaties van functies, zoals culturele programmering, podiumkunsten, beeldende kunst, kinderopvang, dagbesteding of stadstuin. Diversiteit in huurprijzen en het bestemmen van ruimte voor creatieve bedrijvigheid draagt bij aan de beoogde diversiteit in huurders, doorstroming etc. De gemeente onderschrijft het belang van een voldoende aanbod van goedkope bedrijfsruimte in de Merwedekanaalzone, om daarmee de kansen voor behoud en doorontwikkeling van de creatieve sector te stimuleren. Voor de creatieve sector zetten we er op in dat 20% tegen een relatieve lage huur van rond de €70 per m^2 per jaar wordt aangeboden.

Kunst in de openbare ruimte maakt de omgeving aantrekkelijk, geeft het gebied identiteit en versterkt de verbindingen in het rondje Stadseiland. Utrecht heeft een lange traditie opgebouwd in het realiseren van toonaangevende kunstprogramma's in ontwikkelingsgebieden. Deze traditie zetten we hier voort.

Kantoren en commerciële bedrijfsruimten
In het coalitieakkoord is voor het uitgangspunt gekozen dat de groei van de werkgelegenheid binnen onze gemeente gelijk op moet gaan met de groei van onze beroepsbevolking. Op basis van de te verwachten groei van het aantal inwoners gaan we uit van een behoefte aan circa 70.000 nieuwe banen voor de stad in de periode tot 2040. Om deze reden stelt de gemeente zich op het standpunt dat bestaande vierkante meters kantoorruimte en overige (creatieve) werkruimtes voor de Merwedekanaalzone moeten worden behouden en waar mogelijk kan worden uitgebreid, passend bij de verdichting/groei van de Merwedekanaalzone.

Voor kantoren hanteert de provincie het uitgangspunt dat voor panden die een kantoorbestemming hebben of panden die ten tijde van de Beheersverordening (2013) in gebruik waren als kantoor, hetzelfde aantal m^2 kantoren kan terugkomen of behouden blijft. We zijn met de provincie in gesprek over het slepen van kantoormeters binnen de Merwedekanaalzone, de naastgelegen woonboulevard en deelgebied 7 (incl. Westraven). Dit met het oog op behoud van de werkgelegenheid in Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor het behoud van werkgelegenheid de ruimte hebben om vierkante meters kantoorruimte binnen het plangebied te kunnen verplaatsen. Kantoorruimte is in onze visie met name gewenst langs zuidelijke Europalaan en de A12, waar de kantoren tevens dienst doen als geluidsscherm voor het achterliggende woongebied. Wij streven daarom naar behoud en de realisatie van vervangende kantoorruimte langs de hierboven genoemde wegen. Indien deze functie aantoonbaar niet volledig is in te passen binnen de Merwedekanaalzone, zal dit metrage buiten het plangebied moeten worden gerealiseerd, zoals in voorgaande alinea is aangegeven.

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 m^2 voor ZZPérs 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 m^2). 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 inpasbaar, geen grote verkeersaantrekkende werking, te combineren met naastgelegen functie en passend bij de sfeer van de Merwedekanaalzone) zijn hier grotere werkruimtes (>2500 m^2) mogelijk.

Verdeling over de deelgebieden
Op basis van de bovenbeschreven visie kunnen we globaal het metrage aan cultuur en bedrijfsruimte bepalen. Dit is echter geen blauwdruk.

Werkgelegenheid Merwedekanaalzone
Op basis van het Provinciaal Arbeidsmarkt Register (PAR) is de werkgelegenheid in 2018 in de Merwedekanaalzone berekend op circa 9.300 fte. Het fte staat daarbij voor het aantal beschikbare arbeidsplaatsen. 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.

Achtereenvolgens gaat het om:

- 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.
- Handhaven van grotere kantoren in beeldbepalende gebouwen langs zuidelijke Europalaan, waarbij we afspraken willen maken over mobiliteitsmanagement van personeel en bezoekers.

In de volgende tabel is het metrage cultuur en werken verdeeld over de deelgebieden.

▼ Programma cultuur en werken

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Cultuur-, creatieve- en overige bedrijven	**27.450**	**41.500**	**450**	**500**	**26.000**	**40.000**	**1.000**	**1.000**	
Behoud zittende creatieve bedrijvigheid	7.000	7.000			7.000	7.000			In bedrijfsverzamelgebouwen en plinten
Aanvullende huisvesting creatieve bedrijvigheid	1.450	1.500	450	500			1.000	1.000	of solitair
Aanvullende creatieve en overige bedrijvigheid	18.000	31.500			18.000	31.500			
Cultuurhuis	1.000	1.500			1.000	1.500			
Kunst in de openbare ruimte									
Bedrijfsruimte-commercieel	**196.750**	**201.800**	**22.950**	**24.000**	**9.000**	**13.000**	**164.800**	**164.800**	
Kleine bedrijfs- en kantoorunits	4.750	5.250	750	1.250			4.000	4.000	In bedrijfsverzamelgebouwen en plinten
Grote bedrijfs- en kantoorunits	6.200	6.750	1.200	1.750			5.000	5.000	of solitair
Kantoren	185.800	189.800	21.000	21.000	9.000	13.000	155.800	155.800	

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

5.2.5 Retail, horeca en commerciële dienstverlening

Retail, horeca en commerciële dienstverlening dragen bij aan het levendige karakter van een hoogstedelijke stadswijk. Bureau Stedelijke Planning B.V. heeft op ons verzoek onderzocht wat, op basis van deze ambitie, in de Merwedekanaalzone een haalbare en gewenste programmering is van deze voorzieningen. Extra hotels behoren in principe niet tot de scope.

Het onderzoek is gebaseerd op 6.600 tot 10.000 woningen en een gemiddelde huishoudengrootte van 1,5 tot 2. In de Merwedekanaalzone wonen straks tussen de 10.000 en 20.000 mensen. Tussen dit minimum en maximum zit een factor 2. Deze komt terug in de behoefteberekeningen. Behalve bewoners zijn er mensen die hier werken en bezoekers aan het gebied. We gaan ervan uit dat er ook gebruik zal worden gemaakt van de bestaande voorzieningen en detailhandel in de omliggende wijken, zoals het Winkelcentrum Nova in Kanaleneiland, Smaragdplein en Rivierenwijk (Balijelaan/Rijnlaan).

Voor de commerciële voorzieningen binnen de Merwedekanaalzone is het volgende mogelijk:

- Voor detailhandel in dagelijkse goederen is de ontwikkeling van het eigen draagvlak maatgevend. Voor commerciële dienstverlening is naast het eigen draagvlak ook rekening gehouden met de voorzieningen behorende bij de mobilteitshubs.
- Voor detailhandel in niet-dagelijkse goederen past enige bescheidenheid. Het potentieel is dun, de mogelijkheden zijn beperkt en er zijn sterke alternatieven op korte afstand, te weten het centrum van de stad, maar ook winkelcentra Nova in Kanaleneiland en Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht en Leidsche Rijn Centrum. Er zijn alleen mogelijkheden voor frequent benodigde artikelen en enkele conceptstores, gerelateerd aan productie/ambacht van de creatieve sector in dit gebied. Bij de koppeling van productie met verkoop gaan we uit van maximaal 250 m² detailhandel per verkooppunt.
- De Merwedekanaalzone kent nu al verschillende horeca gelegenheden zoals de Kromme Haring, De Klub en Van der Valk, maar horeca is een groeimarkt. Een structureel groter deel van ons budget gaat naar consumptie buitenshuis. Voor de Merwedekanaalzone houden we rekening met extra vraag. Verder is er wat extra potentieel door de vraag van mensen die hier werken en bezoekers. Het beoogde voorzieningenniveau is vergelijkbaar met Utrecht Oost.

Uitgangspunt is om dit programma over de Merwedekanaalzone te verdelen naar rato van het aantal woningen, met daarbij wat extra voor deelgebied 5, omdat dit het grootste en meest centraal gelegen deelgebied is. Ook komt dit deelgebied als eerste tot ontwikkeling. Naar onze verwachting is het draagvlak voor commerciële voorzieningen hier het grootst.

▼ Programma Retail, Horeca en Commerciële dienstverlening

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Retail, horeca en commerciële dienstverlening	**47.875**	**66.100**	**1.500**	**2.000**	**13.425**	**28.650**	**32.950**	**35.450**	
Bestaande retail en werkruimtes[1]	6.200	6.200			6.200	6.200			[1] Max en bouwmarkt
Dagelijkse boodschappen	3.450	5.350	500	600	2.950	3.500[2]	0	1.250	[2] Waarvan minimaal 2 supermarkten van elk
Detailhandel niet-dagelijks	1.250	2.200			1.075	1.800[3]	175	400	maximaal 1.250 m² bvo.
Horeca categorie D1, D2 en D3	4.000	6.750	875	1.250	1.500	3.000	1.625	2.500	[3] Waaronder bouwmarkt van 500 – 600 m² bvo
Foodhal (horeca concept)	0	1.750			0	1.750			(momenteel al in gebied gevestigd).
Foodhal (verkoop maakindustrie)	0	1.000			0	1.000[4]			[4] Geen reguliere detailhandel.
Commerciële dienstverlening	1.225	3.000	125	150	800	2.400	300	450	[5] Zie ook paragraaf 5.2.6 Hotels.
Hotel en leisure[5]	31.750	39.850			900	9.000	30.850	30.850	Incl. Van der Valk Hotel en Holland Casino.

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

▶ Bestaande en zoek-locatie toekomstige retail.

Legenda

- bestaand winkelcentrum
- bestaande buurtwinkel
- bestaande meubelboulevard
- zoeklocatie retail
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

Op een beperkt aantal locaties is ruimte voor restaurants (D1). Daarbij letten we op de geschiktheid en ruimte in de nieuwe ontwikkellocaties en op de ruimte die het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (OHU) 2018 biedt. Daarnaast zijn ook andere horeca categorieën mogelijk.

Horecaontwikkeling Merwedekanaalzone

- Bandbreedte ontwikkelruimte horeca aanhouden tussen de 4.000 en 6.750 m^2 BVO, dit is inclusief de reeds in de Merwedekanaalzone gevestigde horeca (circa 1.550 m^2).
- Dit biedt ruimte voor een grootschalige foodhal (foodmarket). Het gaat om een bijzondere voorziening met een horecagedeelte in de vorm van eetkramen en gedeelde zitplaatsen, in combinatie met de verkoop van ter plekke vervaardigde (food en non-food) producten en tweedehands artikelen. Belangrijk is ook dat deze foodhal geen autoverkeer aantrekt. Wanneer een dergelijke formule niet wordt gerealiseerd heeft dit gevolgen voor de bandbreedte. Het aantal vierkante meters BVO zal dan door ons naar beneden worden bijgesteld. De foodmarket is een grootschalige specifieke horecavorm, die complementair is aan de andere horeca functies in het gebied. De bevoorrading en de daarmee eventueel samenhangende overlast is geconcentreerd op één plek.
- Vergunningenruimte volgens profielen Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018: horecavergunningen D1, D2, D3 is mogelijk in dit gebied. Horeca uit zwaardere categorieën wordt extra getoetst op leefbaarheidseffecten.
- Ook ondersteunende horeca bij detailhandel en andere mengfuncties met horeca maar ook foodservices bijv. in supermarkten vallen binnen de vierkante meters BVO ontwikkelruimte horeca. Ook horecavoorzieningen in het leisure-aanbod of hotels tellen mee als vierkante meters BVO.
- Op voorhand geen concrete aantallen vestigingen benoemen maar ruimte laten aan initiatieven vanuit de markt en locaties (denk aan recreatiezone Merwedekanaal).
- Horeca ontwikkelruimte vooral gericht op lokale behoefte, bijzondere combinaties en zakelijke concepten.

Horeca in de wijken

Meer ontmoeting in de wijken, meer spreiding over de stad.
Bewoners, bezoekers en omwonenden van de Merwedekanaalzone brengen graag een bezoek aan een restaurant, koffiecorner of lunchroom “om de hoek”. Meer dan vroeger zijn we gewend om daar af te spreken om wat te eten of te drinken. Horeca in de directe omgeving heeft een ontmoetingsfunctie en draagt bij aan buurtbeleving en een gevoel van saamhorigheid. In een stad waar veel bewoners een gevoel van eenzaamheid kennen, kan horeca in de directe woonomgeving dit mogelijk deels wegnemen.

Horeca kan een ‘placemaker’ zijn voor de nieuwe stadswijk. Bedrijven als de Stadstuin of de Brouwerij Kromme Haring passen in dit beeld. Aan nieuwe horecaondernemers vragen wij om een bijdrage te leveren aan de buurt of wijk. Het nieuwe Ontwikkelingskader Horeca 2018 maakt vestiging van lichtere vormen van horeca buiten de binnenstad mogelijk.

Horecavoorzieningen die ook in de avonduren geopend zijn, kunnen in de wijken een rol spelen om de sociale cohesie en buurtfunctie te versterken. Dit zien we op meerdere plekken. Uiteraard moet daarbij de balans tussen levendigheid en leefbaarheid behouden blijven. Hier is de nieuwe horeca categorie D3 voor bedoeld. Het gaat om lichte horeca, maar met een sluitingstijd van 23.00 uur. Ook is er een horeca categorie D2 met een sluitingstijd van 22.00 uur, gekoppeld aan de winkeltijden. De categorieën D2 en D3 zijn in de Merwedekanaalzone inpasbaar.

Daarbij moet worden voldaan aan onderstaande criteria:

- Voor hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere retail panden die geen woningen zijn, staan we D2 of D3 toe mits dit past bij de leefbaarheid in de woonomgeving. Bij de omgevingsvergunning wordt scherp gelet op de mate waarin de horecagelegenheid met de wijk verbonden is en op het voorkomen van ongewenste effecten op de leefbaarheid.
- Ook nabij creatieve hotspots zijn er mogelijkheden voor horeca. Op plekken waar creatieve hotspots voorzien zijn verlenen we, voor concepten die investeren in (contacten met) de wijk en een culturele en maatschappelijke functie met zich brengen, in principe een tijdelijke ontheffing (voor maximaal vijf jaar) voor een bijbehorende horecafunctie. Daarbij wordt gekeken naar vernieuwende concepten, de creatieve mix en de combinatie van functies. Dit in afwachting van de verdere ontwikkeling van het gebied.
- Om aan te sluiten bij de behoefte van bewoners en omwonenden die uitgebreider willen dineren kan op een beperkt aantal locaties ook ruimte geboden worden aan restaurants (categorie D1). Dit hangt af van de geschiktheid van de locatie en de in nieuwe ontwikkellocaties beschikbare ruimte.

Alle aanvragen worden getoetst aan, en moeten passen binnen, het Ontwikkelingskader Horeca 2018. Voor eventuele terrassen verwijzen we naar het terrassenreglement.

5.2.6 Hotels

Op 19 december 2019 heeft de gemeenteraad het “Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels” vastgesteld als aanvulling op de beleidsnota ‘Hotels Utrecht 2010-2020. Dit is het kader voor de ontwikkeling van hotels in de stad. Om de markt voor hotels in Utrecht gezond en in evenwicht te houden toetsen we kritisch op initiatieven voor bijzonder concept hotels en doelgroephotels. Voor de overige hotelconcepten maken we een tijdelijke pas op de plaats tot 2023. Aan de vestiging van nieuwe bijzondere concepthotels zijn voorwaarden verbonden: de locatie (de meerwaarde van het initiatief voor gebiedsontwikkeling of een gebouw), segmentatie (initiatief met aantoonbaar eigen doelgroep), kwaliteit initiatiefnemers (commitment aan realisatie, eerder gerealiseerde plannen, referenties) en duurzaamheid (aanpasbaarheid, doelstellingen gezond stedelijk leven). Voor mensen die tijdelijk in Utrecht werken, zoals internationale werknemers of expats en internationale studenten, willen we short stay eenheden faciliteren. Deze verblijfsdoelgroep wordt nu in onze stad beperkt bediend. We zien in de Merwedekanaalzone ruimte voor een short stay accommodatie van circa 100 kamers voor mensen die minimaal 2 weken en maximaal 6 maanden in onze stad verblijven (met mogelijke uitloop tot maximaal 12 maanden).

► Volkshotel in Amsterdam heeft een functie voor de buurt.

► Overzicht van het niet woonprogramma

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

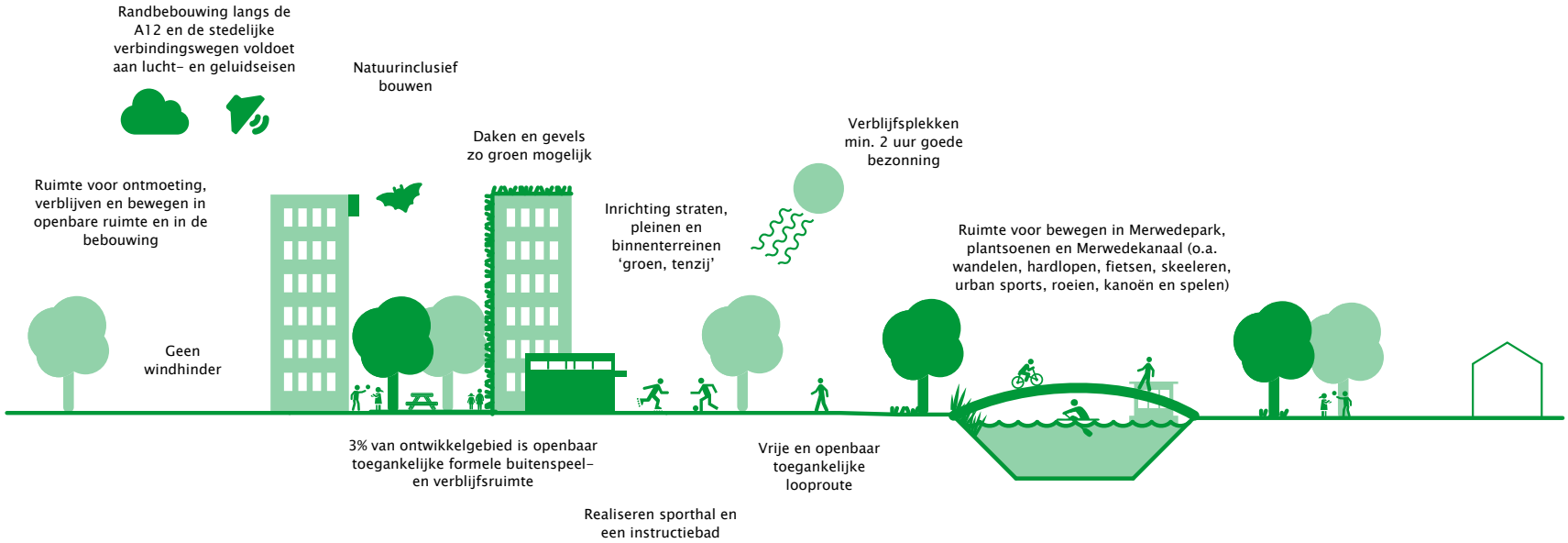
Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)	
Zorg en welzijn	**12.640**	**16.150**	**3.500**	**3.500**	**6.670**	**9.350**	**2.470**	**3.300**
Gezondheidscentra incl. apotheek	3.750	6.000			2.500	4.000	1.250	2.000
Jeugdhulp met verblijf	600	600			400	400	200	200
Time-out voorziening maatschappelijke opvang Woonvoorziening	240	400			120	200	120	200
voor ouderen WLZ	5.300	6.200	3.500	3.500	1.800	2.700		
Dagbesteding en activering: behoud Stadsbrug Buurtcentrum incl.	800	1.000			800	1.000		
jongerenhuiskamer	1.500	1.500			750	750	750	750
Buurt-huiskamers	450	450			300	300	150	150
Begeleid wonen (valt onder wonen)	**1.500**	**2.000**			**1.500**	**2.000**		
Gemengd wonen								
Onderwijs	**21.790**	**24.790**	**0**	**0**	**17.860**	**20.860**	**3.930**	**3.930**
Basisschool	8.940	8.940			5.960	5.960	2.980	2.980
Middelbare school	10.000	13.000			10.000	13.000		
Kinderdagverblijf	2.400	2.400			1.600	1.600	800	800
Buitenschoolse opvang	450	450			300	300	150	150
Binnensport	**3.350**	**3.350**	**0**	**0**	**3.350**	**3.350**	**0**	**0**
Gymzaal (inbegrepen bij basisschool)	0	0			0	0		
Sporthal	2.250	2.250			2.250	2.250		
Instructiebad	1.100	1.100			1.100	1.100		
Cultuur, creatieve en overige bedrijven	**27.450**	**41.500**	**450**	**500**	**26.000**	**40.000**	**1.000**	**1.000**
Behoud zittende creatieve bedrijvigheid	7.000	7.000			7.000	7.000		
Aanvullende huisvesting creatieve bedrijvigheid	1.450	1.500	450	500			1.000	1.000
Aanvullende creatieve en overige bedrijvigheid	18.000	31.500			18.000	31.500		
Cultuurhuis	1.000	1.500			1.000	1.500		
Kunst in de openbare ruimte								
Retail, horeca en commerciële werkruimtes	**47.875**	**66.100**	**1.500**	**2.000**	**13.425**	**28.650**	**32.950**	**35.450**
Bestaande retail en werkruimtes	6.200	6.200			6.200	6.200		
Dagelijkse boodschappen	3.450	5.350	500	600	2.950	3.500	0	1.250
Detailhandel niet-dagelijks	1.250	2.200			1.075	1.800	175	400
Horeca categorie A2, B, D1, D2 en D3	4.000	6.750	875	1.250	1.500	3.000	1.625	2.500
Foodhal (horeca concept)	0	1.750			0	1.750		
Foodhal (verkoop maakindustrie)	0	1.000			0	1.000		
Commerciële dienstverlening	1.225	3.000	125	150	800	2.400	300	450
Hotel en leisure	31.750	39.850			900	9.000	30.850	30.850
Bedrijfsruimte-commercieel	**196.750**	**201.800**	**22.950**	**24.000**	**9.000**	**13.000**	**164.800**	**164.800**
Kleine bedrijfs- en kantoorunits	4.750	5.250	750	1.250			4.000	4.000
Grote bedrijf- en kantoorunits	6.200	6.750	1.200	1.750			5.000	5.000
Kantoren	185.800	189.800	21.000	21.000	9.000	13.000	155.800	155.800
Totaal	**311.355**	**355.690**	**28.400**	**30.000**	**77.805**	**117.210**	**205.150**	**208.480**
Maatschappelijk	39.280	46.290	3.500	3.500	29.380	35.560	6.400	7.230
Commercieel	272.075	309.400	24.900	26.500	48.425	81.650	198.750	201.250

Levendige wijk Aspect	Inzetten op een diversiteit aan functies voor een levendige stadswijk en behoud van werkgelegenheid. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
NIET-WONEN	Het streven is om van de Merwedekanaalzone een levendige gemixte stadswijk te maken. Voor deelgebied 5 betekent dit circa 15% van de bebouwing (in m² bvo) niet-wonen. Voor de deelgebied 4 en 6 is dit minimaal 7 en respectievelijk 17%.	De voorzieningen, kantoren en bedrijven zijn geconcentreerd langs de stedelijke verbindingswegen en de oost- west langzaamverkeersverbindingen.
	Er wordt minimaal 5.000 m² bvo gerealiseerd voor detailhandel, vooral in de dagelijkse goederen.	Voor deelgebied 4, 5 en 6 respectievelijk minimaal 500, 4025 en 175 m² BVO (dagelijks en niet-dagelijks).
ONDERWIJS	De gebiedsontwikkeling omvat tevens de realisatie van basisscholen, gecombineerd met gymzalen, kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang en een middelbare school (aandachtspunt is akoestiek, *zie kader akoestisch woon- en leefklimaat p. 137*).	Uitgangspunt is de realisatie van twee complete basisscholen in deelgebied 5, één complete basisschool in deelgebied 6 (afhankelijk van toekomstig programma) en één middelbare school in deelgebied 5. Een complete basis-school heeft een vloeroppervlakte van circa 3.000 m² bvo.
		De complete basisscholen liggen verspreid in het gebied (goed ingepast) in het luwe gedeelte, aan een fietsroute.
		Elke basisschool grenst direct aan een veilige openbare ruimte, met voldoende capaciteit en kwaliteit voor sport-, spel- en beweegactiviteiten tijdens de pauzes.
		De locatie voor de middelbare school ligt nabij een OV-halte en aan een fietsroute.
ZORG EN WELZIJN	Er wordt minimaal 12.500 m² BVO voor laagdrempelige maatschappelijke voorzieningen op het gebied van gezondheid en welzijn gerealiseerd.	De maatschappelijke voorzieningen liggen verspreid door het gebied, waarbij in elk cluster een palet aan voorzieningen (gezondheidscentrum, jeugdhulp, dagbesteding, huiskamers en woonvoorzieningen voor ouderen) wordt gerealiseerd.
BEDRIJVIGHEID	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).	Inspanning wordt gepleegd om continu minimaal 2.000 m² aan tijdelijke huisvesting te kunnen aanbieden, al dan niet op wisselende locaties.
		Uitgangspunt bij de huisvesting van creatieve functies is een breed palet aan huurniveaus met 20% ruimte aan de onderkant van de markt (circa € 70,- per m², prijspeil 2019).
	Er wordt een cultuurhuis met een omvang van minimaal 1.000 m² BVO gerealiseerd als verzamelplek voor podiumkunsten en beeldende kunst.	Cultuurhuis, creatieve en commerciële publieksfuncties worden gesitueerd in de levendige gebiedsdelen.
	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.
	Er wordt een breed en divers aanbod aan horeca gerealiseerd conform het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018.	Horeca is alleen toegestaan in levendige gebiedsdelen.

6. Leefomgeving

Kerndoelen:
Gezond gedrag in een groene omgeving
Gezonde en veilige leefomgeving

De Merwedekanaalzone biedt een binnenstedelijke leefomgeving met een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. Een stadswijk met een leefomgeving waar de druk op de gezondheid door milieufactoren zo laag mogelijk is. Een wijk met een groene, gezonde, veilige en natuurlijke leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag (lopen, fietsen, spelen en sporten) en ontmoeten. Wonen in een leefomgeving met voldoende licht, schaduw, schone lucht en niet te veel geluidhinder. Het is aangenaam en aantrekkelijk om er te wonen en te verblijven. Bij de ambities voor geluid en lucht willen we verder gaan dan het alleen voldoen aan de wettelijke normen. In het stedenbouwkundig ontwerp en de architectuur moet nadrukkelijk rekening gehouden met zonlicht, daglichttoetreding en beperken van windhinder.



▲ Infographic leefomgeving.

Kerndoel: Gezond gedrag in een groene omgeving

6.1 Gezond gedrag in een groene omgeving

6.1.1 Ontmoeten en bewegen

De Merwedekanaalzone nodigt uit tot ontmoeten, verblijven, bewegen, spelen en sporten. Dit draagt bij aan sociale cohesie, het gevoel van eigenwaarde en houdt ons gezond. Een groene en autovrije buitenruimte draagt hieraan bij. Een omgeving die aantrekkelijk is om te verblijven en het welbevinden verbetert. De openbare ruimte leent zich daarvoor bij uitstek, vooral omdat deze ruimte voor iedereen toegankelijk is. Routes met plekken waar het gemakkelijk is om (kracht)oefeningen te doen helpen hier bij. We vinden het daarom belangrijk dat de openbare ruimte overdag, maar ook ‘s avonds en ‘s nachts sociaal veilig is door “ogen” op de openbare ruimte.

Ontmoeten

Samenleven begint met ontmoeten. Elkaar ontmoeten en leren kennen draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Het is ook gewoon fijn om in een buurt te wonen waar je de mensen om je heen kent, en de mensen jou kennen. Dat het een stadswijk is waar veel mensen op straat lopen of fietsen, draagt hieraan bij. Mensen die elkaar regelmatig ontmoeten worden, ook zonder elkaar echt aan te spreken, ‘vertrouwde’ vreemden. Elkaar ontmoeten kan overal. In de hal, op straat, bij de school, in een winkel, bij een speelplek enz. Ontmoeten bij een speelplek is gewenst, gemakkelijk en draagt zeer bij aan de sociale cohesie. De inrichting van de wijk en bouwblokken is heel bepalend of en hoe gemakkelijk je elkaar ontmoet en of je ergens prettig verblijft. Hiervoor zijn voorzieningen nodig in de openbare ruimte (zoals bankjes en speelplekken), pleinen en groen in binnenterreinen. Maar ook voorzieningen zoals een buurthuis, een wijkcultuurhuis of horeca.

Evenementen

Evenementen en festivals versterken de sociale cohesie in de stad. Utrecht zoekt draagvlak onder haar inwoners voor (incidentele) evenementen in de stad. Dit doen we door evenementen te spreiden over de stad. Uitgangspunt is dat evenementen in de openbare buitenruimte duurzaam zijn en een sociale of economische meerwaarde hebben. Gezien de nabijheid van Park Transwijk, als locatie waar grote evenementen plaatsvinden, maken we in de Merwedekanaalzone planologisch en fysiek ruimte voor (incidentele) kleinschalige tot middelgrote evenementen, voor zover passend in deze stadswijk.

Bewegen in een groene omgeving

De meest effectieve vorm van gezond bewegen is het maken van de bewegingen die we dagelijks doen. Lopend of fietsend naar school, het werk of de winkel zorgt vaak al voor voldoende (dagelijkse) beweging. In de Merwedekanaalzone vind je deze voorzieningen op (verkeersveilige) wandel- en fietsafstand. We maken ruimte voor kleine en grote ommetjes in de wijk en in de directe omgeving. Aantrekkelijke rondjes met veel groen voor de mentale ontspanning. De ommetjes zijn onderdeel van het groenblauwe netwerk van de Merwedekanaalzone en omgeving. In een gezonde wijk richten we de openbare ruimte in als openlucht sportschool voor ongeorganiseerd (informeel) of georganiseerd sporten, zoals fitness (bootcamp), urban sports of conditietraining.

“Ik ben op zoek naar hardlooprondjes zonder dat je hoeft te stoppen bij verkeerslichten.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

▶ Waar ontmoeten kinderen, tieners en volwassenen elkaar in de buurt?

Legenda

- speeltuin
- basisonderwijs
- buurtwinkel
- park
- sport
- voortgezet onderwijs
- zwembad
- winkelcentrum
- buurthuis
- gezondheidscentrum

▲ Ontmoetingsplekken van kinderen

▲ Ontmoetingsplekken van tieners

▲ Ontmoetingsplekken van volwassenen

▲ Impressie: Buurtplein bij de Vechtclub.

6.1.2 Spelen

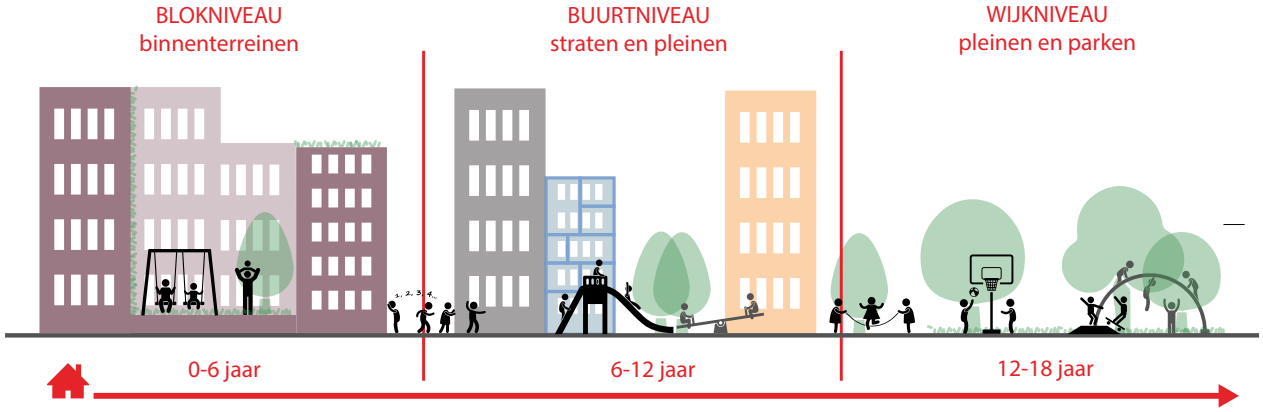
Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken, ontmoeten, spelen en sporten. Utrecht wil een aantrekkelijke omgeving bieden voor alle leeftijdsgroepen (0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar). Het gemeentelijk speelbeleid hanteert een Utrechtse Speelnorm. Deze bestaat uit eisen aan formele en informele ruimte voor sport en spel voor kinderen en jongeren. Voor formele speelplekken geldt als ruimtereservering de 'Jantje Betonnorm' als de minimum norm voor speelruimte. Dit betekent dat ten minste 3% van het uitgeefbaar en openbaar gebied wordt bestemd voor spelen. De Utrechtse Speelnorm bestaat daarnaast uit kwaliteitsrichtlijnen per leeftijdscategorie ten aanzien van o.a. speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting. Daarnaast bestaan aparte kaders voor informele speelruimte.

Omdat we in de Merwedekanaalzone veel gezinnen willen faciliteren (30%) betekent dit dat we voor alle leeftijdsgroepen (van 0 tot 18 jaar) een gevarieerd aanbod van speel- en sportvoorzieningen in het plangebied zelf realiseren.

Ook in de Merwedekanaalzone zetten wij voor formele speelplekken minimaal in op de Jantje Betonnorm. Dit is van belang voor de gezinnen die we hier een aantrekkelijke leefomgeving willen bieden. Omdat vrijwel de gehele wijk autoluw is, is vrijwel de gehele openbare ruimte overigens als (informele) speelruimte te gebruiken.

De speelontwikkeling van kinderen begint met spelen dicht bij huis, in de tuin of op het terras, of in het binnenterrein. Naarmate kinderen ouder worden neemt de speelruimte toe naar de stoep, de straat, het (school) plein en het park. Ook de routes naar de speelplekken hebben een speelfunctie. Verschil in hoogte, structuur of kleur geeft aanleiding tot spel. Veiligheid is daarbij van groot belang. We houden rekening met de verschillende leeftijdsgroepen en de wensen van die groepen.

Voor kinderen ouder dan twaalf jaar is een gevarieerd speelaanbod interessant, van een traditionele voetbalkooi tot meer moderne 'urban sports', zoals freerunning. Vooral interessant voor deze leeftijdsgroep zijn pleinen en parken waar een vrije invulling aan het spelen gegeven kan worden.



► De afstand tussen de woning en een speelplek wordt groter naarmate de kinderen ouder worden.

6.1.3 Sporten

Sportvoorzieningen
Informeel sporten in de openbare ruimte is een essentieel onderdeel van een prettige, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving. Daarnaast blijft er ook behoefte aan accommodaties voor georganiseerde buitensport. Vooral jongeren sporten in georganiseerd verband (84% is lid van een vereniging). Met de groei van het aantal inwoners moet in het westen van de stad rekening worden gehouden met een behoefte aan een extra sporthal, twee hockeyvelden, voor voetbal een extra trainingsveld en op termijn mogelijk ook extra wedstrijdvelden. In de Merwedekanaalzone wordt een sporthal gerealiseerd. Voor extra sportvelden is in Utrecht Zuidwest nog geen ruimte gevonden, zowel fysiek als financieel. Goede en veilige verbindingen tussen de Merwedekanaalzone en (bestaande) sportvoorzieningen in de stad zijn daarom belangrijk.

Zwemvoorzieningen
De groei van Utrecht vraagt om meer zwemfaciliteiten in de stad. Het onderzoek hiernaar loopt. Door de hoge dichtheden leent dit gebied zich niet voor een openlucht recreatiebad. Het gebied biedt wel mogelijkheden voor een instructiebad. Een instructiebad leent zich uitstekend voor medegebruik door onderwijs, sportcentra of een hotel. Dit biedt een betere kans op rendabele exploitatie van een zwembad, dan een ‘standalone’ zwembad.

Recreatie
Het Merwedekanaal wordt intensief gebruikt door roeiers en zeeverkenners, vissers en kleine pleziervaart. Op warme dagen wordt er in het kanaal ook gezwommen. Langs de oever van het kanaal wordt veel gewandeld, gefietst, geskated, hardgelopen of gezeten. Voor de roeisport is dit het enige roeiwater in de stad. Het intensieve gebruik van kanaal en oever leidt nu al soms tot aanvaringen. Door de groei van de stad, deze nieuwe wijk en het doortrekken van de Leidsche Rijn wordt het hier zeker drukker. Met belanghebbenden maken we afspraken over het gebruik van het water, zodat het intensieve en meervoudig gebruik van het Merwedekanaal mogelijk blijft. Door het voorzien in alternatieve routes en verbindingen brengen we het fietsverkeer dat langs het kanaal rijdt of het kanaal kruist meer in balans met het recreatieve gebruik van het Merwedepark.

Bijzondere sportvoorzieningen
Bijzondere sporten, zoals de tijdelijke functies op het OPG terrein (boulderen, circus/acrobatiek en (indoor) skaten) zijn vanuit gezondheidsoptiek interessant. Als stedelijke voorziening dragen deze functies mede bij aan het bijzondere karakter van de Merwedekanaalzone. Deze initiatieven willen we zoveel mogelijk voor het gebied behouden.

6.1.4 Groene omgeving
Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling willen we de balans behouden tussen verdichten en vergroenen. Een groene woonomgeving stimuleert bewegen (wandelen, spelen, sporten) en het vermindert stress. Dat is goed voor de gezondheid. Het toevoegen van groen draagt ook bij aan meer leefgebied voor planten en dieren in de stad. Het zorgt voor geluidsreductie en maakt de stad meer klimaatbestendig door het creëren van koele plekken en de mogelijkheid om regenwater vast te houden en te laten infiltreren in de bodem. Voldoende groen van voldoende kwaliteit vergroot de maatschappelijke en economische waarde van de stad.

In de Merwedekanaalzone gaat verdichting daarom hand in hand met het realiseren van kwalitatief hoogwaardig groen. Groen is een wezenlijk onderdeel van de nieuwe stedelijke leefomgeving. Ook goede fietsverbindingen met de groengebieden in en om de stad zijn belangrijk. Gezonde verstedelijking bestaat bij de gratie van groen en water met voldoende omvang, van goede kwaliteit en op wandel- of fietsafstand.

De hoge bebouwingsdichtheid in de Merwedekanaalzone vraagt om een krachtige groene inrichting van de buitenruimte (wandel- en fietsroutes, plantsoenen, tuinen, binnenterreinen en de groen langs het kanaal), én zoveel mogelijk groen op daken of aan gevels van gebouwen. Groen is in het plangebied dominant aanwezig. Met het groen aan en op gebouwen zorgt het voor een hoge recreatieve en ecologische waarde.

▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige binnensporten.

Legenda

- bestaande sporthal
- bestaande gymzaal
- bestaand wedstrijdbad
- bestaand instructiebad
- zoeklocatie sporthal
- zoeklocatie gymzaal
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

▶▶ Bestaande locaties buitensporten.

Legenda

- bestaande sportplek in park
- bestaande geor-ganiseerde sport
- bestaande water-sportvereniging
- bestaande recreatieplas
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

Vergroenen en verdichten in balans
De gemeenteraad van Utrecht heeft in de Programmabegroting 2019 een doelstelling (peildatum 2012) opgenomen voor groen en water van gemiddeld 105 m^2 per woning (of 75m^2 groen per huishouden). Daarmee geeft de gemeenteraad het belang aan van het behouden van de balans tussen binnenstedelijke verdichting en het groen en water in de stad. Door het grote aantal woningen dat wij hier realiseren, is er in de Merwedekanaalzone zelf niet genoeg ruimte voor groen. Daarom willen wij - voor zover daartoe binnen de begroting ruimte is - de komende jaren investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaand en nieuw groen in Zuidwest (netwerk van groene routes) en bijdragen aan de klimaatadaptatie van buurten in de omgeving van de Merwedekanaalzone door het 'vergroenen' en 'ontharden' van de openbare ruimte (beperken 'hittestress' en betere infiltratie van hemelwater). Het gaat om de volgende groene investeringen:

In de Merwedekanaalzone:
- Merwedepark en -plantsoen
- Vergroenen van het Rondje Stadseiland
- Op zoek naar innovatieve vergroeningsmogelijkheden (principe: groen, tenzij).
- Binnenterreinen zijn publiek toegankelijk.
- Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht.

Groen netwerk:
- Het met groen begeleiden van routes voor fietsers en voetgangers en het koppelen van deze routes aan bestaande (of nieuwe) groene ruimten.

In de omgeving van het plangebied:
- Kwaliteitsslag Park Transwijk.
- Rondje Transwijk.
- Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk.

▶ Bestaande en toekomstige groene rondjes in Utrecht.

Legenda

gerealiseerd rondje

niet gerealiseerd rondje

▶ Toekomstig groen (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- stedelijke groenstructuur
- wenselijke verbindingen groenstructuurplan
- ambitie verbinding binnen project Merwedekanaalzone
- ambitie verbinding buiten project Merwedekanaalzone
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- Merwedepark en – plantsoen
- start vergroenen omgeving (1e aanzet)
- waterverbinding
- plangrens

Merwedekanaalzone

Het Merwedepark en -plantsoen en het Rondje Stadseiland zijn onderdeel van het raamwerk op stedelijk niveau. Voor deze onderdelen verwijzen wij hier naar paragraaf 3.1 Raamwerk. Voor binnenterreinen verwijzen we naar paragraaf 8.2.3 Binnenterrein.

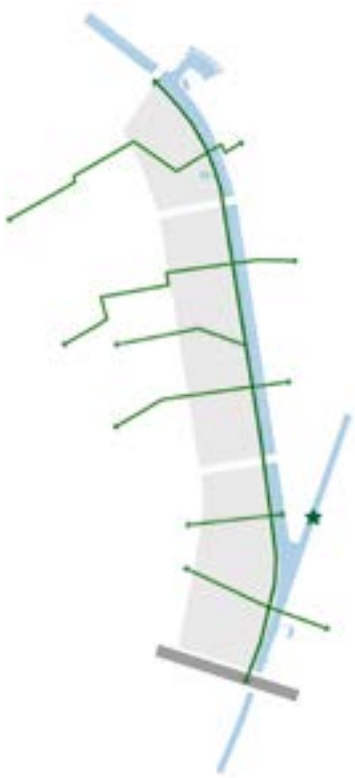
Voor ontwerp en inrichting van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is “groen, tenzij” het leidende principe. Verharding voegen we alleen toe als het nodig is om het gewenste gebruik en beheer te faciliteren. Een zo groen mogelijke inrichting van parken, plantsoenen en straten (routes) en grote bomen dragen op hete dagen bij aan een meer aangename temperatuur.

Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht (met als streven 60% groen, zie p. 169). Dit draagt bij aan de belevings- en ecologische waarde en de akoestische en hittestressbestendige kwaliteit. Bij groene gevels kan het gaan om verticale constructies, klimplanten tegen de gevel maar ook in het ontwerp meegenomen plantenbakken. Deze ambitie geldt zowel voor de gevels aan de straatzijde als aan de binnentuin.

Groen netwerk

Het wordt drukker in de stad. Naar verwachting neemt het aantal fietsers de komende jaren sterk toe. We investeren daarom in het netwerk voor het langzaam verkeer van de stad, ook in Zuidwest. Knelpunten in bestaande routes langs hoofdwegen pakken we aan, voor nieuwe routes maken we ruimte in de bestaande straten van wijken en buurten in de stad. Met het nieuwe netwerk willen we groene ruimte in de wijken en buurten met elkaar verbinden. In de straten of op de pleinen willen we groene ruimte toevoegen. Dit noemen we groen netwerk. Dit groene netwerk is ook van belang voor dieren. Dit is het routenetwerk waarlangs dieren (en planten) door de stad bewegen, en vanwaaruit zij de Merwedekanaalzone gaan bevolken. De onverharde groene ruimte verbetert het opnemen van neerslag door de bodem (infiltratie). Wanneer er ruimte is voor bomen biedt dit schaduw en verkoeling, wat belangrijk is in de stad (hitteeilandeffect). Dit draagt bij aan het klimaatbestendig maken van het bestaand stedelijk gebied.

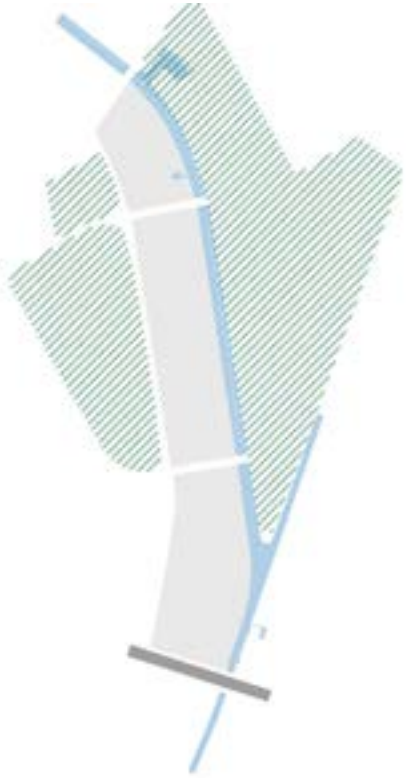
► Investeren in het groen in omgeving Merwedekanaalzone.



▲ Groen netwerk

▲ Kwaliteitsslag Park Transwijk

▲ Rondje Transwijk



▲ Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk

Kwaliteitsslag Park Transwijk
Park Transwijk is een goed voorbeeld van een park uit de naoorlogse stedenbouw. Het is in de vijftiger jaren ontworpen als een 26 hectare groot recreatiepark voor heel Kanaleneiland. De rechte lijnen van het park sluiten aan bij de rationele stedenbouw van Kanaleneiland. Verschillende functies vonden een plek in het park: een tennisbaan, een rosarium, de bouwspeelplaats, speelweiden, terrassen en een verkeerstuin. De verkeerstuin (uit de jaren '50 -'60) is voor zover bekend de enige van dit type die nog in gebruik is. Dit geeft het park een eigen en unieke identiteit. Het groen is tegelijk de omlijsting van deze verschillende functies én zorgt voor samenhang tussen de onderdelen. In de loop der jaren zijn enkele oorspronkelijke functies verdwenen, andere zijn er voor teruggekomen (Bron: Gebouwd erfgoed in Utrecht 1940-1970).

Het park heeft een hoge:
- ensemblewaarde (voorbeeld van een naoorlogse uitbreidingswijk)
- tuinhistorische waarde (voorbeeld Nieuwe Zakelijkheid in tuin- en landschapsarchitectuur)
- waarde vanuit gebruikshistorie (verkeerstuin en schoolwerktuinen).

Door de slechte oversteekbaarheid van de brede wegen (Europalaan en de Beneluxlaan) langs beide zijden van het park functioneert het park nu niet goed voor het omliggende woongebied. Er is relatief veel verharding in het park en er is sprake van versnippering omdat er functies in het park zijn die maar één doel dienen en hierdoor geen meervoudig gebruik mogelijk maken. Wanneer het park wordt verbonden met het groen van het Sportpark Welgelegen kunnen nu gescheiden groengebieden zich ontwikkelen tot een stadspark voor Stadseiland.

Bij de kwaliteitsslag die we voor Park Transwijk nastreven blijft de recreatieve, ecologische, en cultuurhistorische betekenis van Park Transwijk behouden. Nieuwe invullingen moeten passen bij de cultuurhistorische en ecologische waarde van het park. De in het Griftpark gevolgde aanpak kan als referentie dienen. Het park is straks door de gewijzigde functie en het nieuwe profiel van de Europalaan vanaf het oosten beter bereikbaar en daarmee beter bruikbaar voor de bewoners van de omliggende wijken.

Rondje Transwijk
Het Rondje Transwijk is een recreatieve en sportieve wandel- of joggingroute die de groene ruimte in het hart van Kanaleneiland en het sportpark Welgelegen aan de Grebbelaan/Overste Den Oudenlaan met elkaar verbindt. Het Rondje Transwijk maakt grotendeels gebruik van bestaande voetpaden in Park Transwijk, langs Transwijk en het sportcomplex aan de Grebbeberglaan. Enkele schakels ontbreken nog, of moeten (zoals langs de Johannes Beenlaan) voor voetgangers beter worden ingericht. De verschillende onderdelen van het Rondje Transwijk krijgen een eigen (meer herkenbare) inrichting.

Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk
Bij het vergroenen van de omliggende wijken en buurten wordt, zoals hierboven aangegeven, aansluiting gezocht bij bestaande en de inpassing van nieuwe routes voor het langzaam verkeer in deze wijken. Ook in de andere straten in dit gebied zoeken we, in gesprek met de bewoners van deze straten, naar mogelijkheden om groene ruimte of bomen toe te voegen. Wij stellen ons voor dit met omwonenden te bespreken in relatie met ons voornemen om voor de oplevering van woningen in de Merwedekanaalzone in deze gebieden betaald parkeren in te voeren. Dit is onderdeel van de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk.

"Mag het hek rondom Park Transwijk weg?"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

6.1.5 Ecologische waarde en recreatief gebruik stedelijk groen

We vergroenen niet alleen voor mensen, maar ook voor dieren. Groen met hoge ecologische waarde is niet alleen voor ons van belang. Het biedt een goede leefomgeving voor dieren als vogels, vlinders en bijen. Maar stedelijk groen moet ook voor recreatief gebruik geschikt zijn. We stellen dan ook hoge eisen aan stedelijk groen. Het stedelijk groen moet:

- ecologische waarde hebben: bijdragen aan het behoud van planten en dieren in de stad, natuureducatie en het leefgebied versterken.
- recreatief gebruik verdragen: gezond gedrag moet mogelijk en vanzelfsprekend zijn.
- klimaatadaptief zijn: bijdragen aan verkoeling en opvangen en vasthouden van regenwater.

Ecologische waarde van groen

We kiezen voor het toepassen van vooral inheemse soorten. Bij soortenkeuze geeft de ecologische waarde de doorslag. Inzet is voldoende variatie in soorten en inrichting. Ecologische waarde en variatie zijn belangrijk voor beleving en biodiversiteit. Variatie in soorten ontstaat door gericht verschillende grondsoorten toe te passen (zand, klei, steen, droog of nat). Ook in de groene ruimte komt het ongepolijste karakter van het gebied tot uiting. Door bijvoorbeeld een ander type groen te gebruiken dan het standaard groen in onze stad (verrassend, uitdagend, wild, onverwacht).

De gemeente heeft onlangs de ‘Utrechtse Soortenlijst’ vastgesteld. Dit is het beleidskader voor bescherming van waardevolle en kenmerkende soorten binnen onze gemeente. We houden rekening met de specifieke eisen die deze plant- en diersoorten aan hun leefgebied stellen. Dit draagt bij aan het duurzaam voortbestaan van soorten als wilde reseda, resedamaskerbij en merel en mussen.

We zetten in op natuurinclusief bouwen. Voor elke woning die we realiseren maken we ruimte voor tenminste één nest voor de huismus, gierzwaluw of vleermuis. Ook in civiele bouwwerken maken we ruimte voor natuur. Dit brengt mens en dier samen en draagt bij aan het behoud van plant- en diersoorten in onze stad.

Bestaande bomen in de Merwedekanaalzone blijven behouden of worden verplant. Als dat niet mogelijk is worden nieuwe bomen geplant. In de verdere uitwerking wordt dit per plangebied met een bomenparagraaf onderbouwd. Voorafgaand aan bestemmingsplanwijziging of de start van werkzaamheden wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek brengt de bestaande natuurkwaliteiten in beeld. Het omvat ten minste de in de Wet natuurbescherming en de nota Utrechtse Soorten opgenomen soorten.

Recreatief gebruik van groen

Groen is belangrijk voor recreatief gebruik. We gebruiken het om te spelen, te sporten, te bewegen, te verblijven, te ontdekken, te verwonderen, te ontspannen of om elkaar te ontmoeten. Een parkje of plantsoen heeft een vooral groene gebruiks- en belevingswaarde als het voor 60% of meer uit ‘levend groen’ bestaat. Het overige groen vind je langs routes, speel- of sportvoorzieningen en verblijfsplekken, waar nodig met noodzakelijke verharding. Hiermee ontstaat een groen netwerk van parken, plantsoenen, moestuinen en door groene straten aaneengeschakeld oppervlaktegroen. Dit netwerk nodigt uit om te wandelen, een rondje hard te lopen of om te spelen.

“Het is zo massief (…) kijk dit is al wat vriendelijker bij dat parkje.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

Binnenterreinen zijn publiek toegankelijk, zoveel mogelijk groen en er staan bomen. Dit geeft een aantrekkelijk binnenterrein en een akoestisch prettig leefklimaat. Het maakt het mogelijk om regenwater op te vangen en (even) vast te houden en dit water in de bodem te infiltreren. De binnenterreinen krijgen voor (ten minste) 60% van het oppervlak een groene (recreatieve) invulling met beplanting van levend groen waar ook stadstuinieren tot de mogelijkheden kan behoren. Deze binnentuinen bieden voldoende ruimte voor de groei van (enkele) grote bomen.

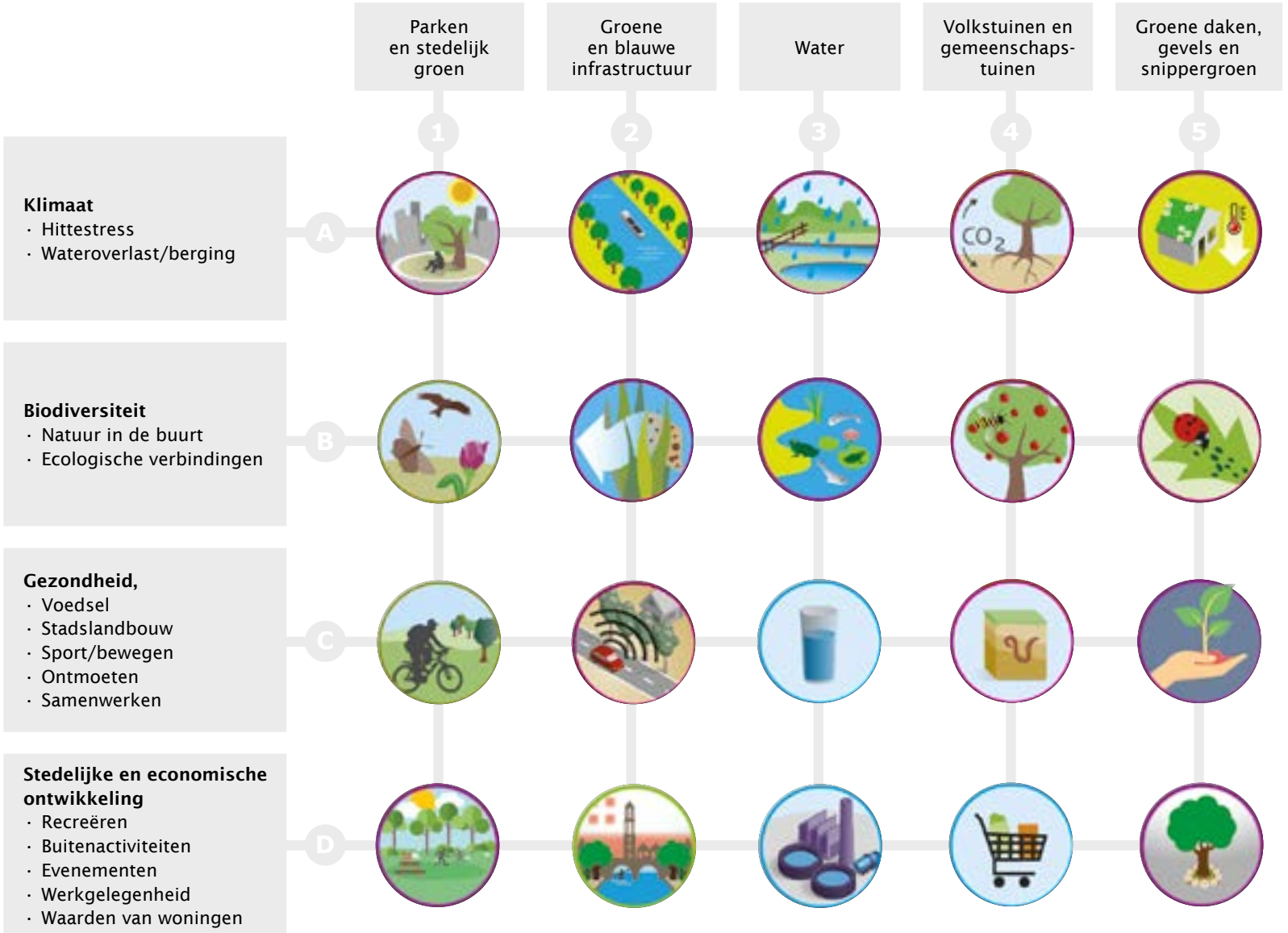
Daken hebben een functie voor waterberging, duurzaamheid (energie) en/of ecologie en/of zijn toegankelijk voor de bewoners van het gebouw en zien er aantrekkelijk uit vanuit de aangrenzende woongebouwen. Geen dak blijft onbenut. Bij optimaal ruimtegebruik worden de verschillende functies gecombineerd: onder zonnepanelen kunnen planten groeien - deze natuurlijke koeling verbetert bovendien het rendement van zonnepanelen - en een groen dak kan ook water bergen. De hoogste daken zijn primair bedoeld voor energievoorziening, de lagere daken voor ecologie en gebruik door de bewoners. Deze daken hebben voldoende grond om ze geschikt te maken voor de groei van grassen, kruiden, kleine heesters of zelfs boompjes. De groene daken dragen daarmee meer bij aan een leefgebied voor planten en dieren, waterberging, verkoeling en beleefbaarheid.

“Wat is de behoefte van Rivierenwijk:

dat is meer groen.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Nature Based Solutions (betekenis van groen) uit Actualisatie Groen-structuurplan 2017-2030 (2018).



Gezond gedrag in een groene omgeving Aspect	Gezond gedrag stimuleren met veel ruimte voor ontmoeting en beweging in een groene omgeving. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
ONTMOETEN EN BEWEGEN	In de openbare ruimten en in de gebouwen (met uitzondering van de woningen en private bedrijven) is voldoende ruimte voor ontmoeting, verblijven en bewegen.	In de openbare ruimte is zitgelegenheid aanwezig bij sport- en speelvoorzieningen voor informele ontmoetingen.
		Elk bouwblok heeft een publiek toegankelijk binnenterrein met een ontmoetingsplek.
	In elk (sub)deelgebied wordt een vrije en openbaar toegankelijke looproute gerealiseerd die het mogelijk maakt een rondje van minimaal 500 meter te wandelen.	De looproutes sluiten aan op het stedelijke recreatieve netwerk (waaronder het Rondje Stadseiland) en zijn geschikt voor hardlopen met daarlangs sport- en beweegaanleidingen.
	Het Merwedepark en het Merwedekanaal bieden voldoende openbaar toegankelijke ruimte om in ieder geval de volgende vormen van bewegen te beoefenen: wandelen, hardlopen, fietsen, skeeleren/skaten, urban sports, roeien, kanoën en spelen.	
SPELEN	In elke (sub)deelgebied is minimaal 3% van het ontwikkelgebied (Jantje Betonnorm) bestemd voor openbaar toegankelijke formele buitenspeel- en verblijfsruimte.	
	Aan buitenspeelruimte worden kwaliteitseisen gesteld ten aanzien van speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting voor de leeftijdscategorieën 0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar. Deze eisen (met onderscheid tussen formele en informele speelruimte) zijn opgenomen in het gemeentelijke speelruimte beleid.	Binnen het plangebied wordt voor kinderen in de leeftijd tot 6 jaar een formele speelvoorziening op elk publiek toegankelijk binnenterrein en op de grotere openbare verblijfsruimten (parken en pleinen) gerealiseerd, passend binnen de afstandnorm.
		Voor kinderen in de leeftijd van 6-12 jaar wordt minimaal één formele speel- en sportvoorziening in elk deelgebied (4, 5 en 6) gerealiseerd en passend binnen de afstandnorm.
	Voor kinderen in de leeftijd van 12-18 jaar wordt in elk deelgebied (4, 5 en 6) minimaal één formele speelvoorziening gerealiseerd.	Bijvoorbeeld op pleinen of in het Merwedepark.
SPORT	Door de ontwikkeling van het plangebied is er behoefte aan twee extra hockeyvelden en één extra voetbalveld. Er wordt geen ruimte gereserveerd voor veldsporten binnen het plangebied.	
	Naast gymzalen bij de basisscholen, wordt in het gebied een sporthal (minimaal 2.250 m²) en bij voorkeur een instructiebad (minimaal 1.100 m²) gerealiseerd.	De sporthal wordt bij de middelbare school gebouwd, het instructiebad is een particulier initiatief, bijvoorbeeld bij een hotel.
GROENE OMGEVING	Straten, pleinen en binnenterreinen worden zo groen mogelijk ingericht, volgens het principe ‘groen, tenzij’.	Elke wooneenheid heeft tenminste één raam met zicht op openbaar toegankelijk levend groen.
	Daken zijn zo groen mogelijk ingericht en groen (aan de) gevels is duidelijk aanwezig in het straatbeeld en in de binnentuinen.	Bij groene gevels kan het gaan om verticale tuinconstructies, klimplanten tegen de gevel maar ook in het ontwerp meegenomen plantenbakken.
	Bomen in de Merwedekanaalzone worden behouden of verplant, en indien dit niet mogelijk is, worden bomen herplant.	Bij het ver- of herplanten van bomen is de Nota Bomenbeleid Utrecht en het Handboek Openbare Ruimte (Handboek Bomen) van toepassing.
	Leefgebied vergroten van Utrechtse soorten zoals de huismus, merel, gierzwaluw, wilde bijen en vleermuizen.	Het stappenplan uit de Nota Utrechtse Soortenlijst wordt gevolgd.
	Het stedelijk groen moet ecologische waarde hebben en recreatief gebruik verdragen.	Bij voorkeur toepassing van inheemse planten.
	Gebouwen en openbare ruimte worden natuurinclusief ontworpen.	Het streven is evenveel verblijfplaatsen voor vleermuizen, gierzwaluwen en/ of huismussen als woningen voor mensen. Met veel inheemse planten om voldoende voedsel en beschutting voor dieren te waarborgen.

▲ Impressie: Kanaalweg

Kerndoel: Gezonde en veilige leefomgeving

6.2 Een gezonde en veilige leefomgeving

6.2.1 Bezonning en daglichttoetreding

Een goede bezonning van de straten, pleinen en parken in de (directe) omgeving van gebouwen is belangrijk voor de bruikbaarheid ervan.

Voldoende daglichttoetreding in woningen is belangrijk voor een gezond binnenklimaat. De grootte, plaatsing en vorm van ramen in gevels speelt daarbij een rol. In het bouwbesluit staan daarom functionele eisen die moeten waarborgen dat er voldoende daglicht kan toetreden in woningen. Het bouwbesluit stelt geen eisen aan daglichttoetreding bij naastgelegen woningen, daarom zijn voor het plangebied aanvullende kaders en voorbeelduitwerkingen opgesteld.

De kaders en de voorbeelduitwerkingen voor bezonning in het plangebied zijn gebaseerd op de lichte TNO norm voor bezonning.

6.2.2 Windhinder

Bijna dagelijks ondervinden we in de stad hinder van wind. Vooral rond hoge gebouwen treedt vaak windhinder op. Windstromen moeten hier immers wijken of moeten zich door een beperkte ruimte persen, waardoor verhoogde luchtsnelheden ontstaan. Hierdoor kan het verblijf in de directe omgeving van hoogbouw onaangenaam of zelfs gevaarlijk zijn. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die op een bepaald moment wordt ondernomen. Bij stilzitten wordt eerder windhinder ervaren dan bij stevig doorlopen.

De belangrijkste (bouwkundige) maatregel om windhinder op maaiveld tegen te gaan is het (getrapt) terugleggen van de hogere verdiepingen van een gebouw (setback). Dit voorkomt hinderlijke valwinden. Plaatselijk kan windhinder worden beperkt door het plaatsen van een windscherm en luifels of het strategisch aanplanten van bomen op plekken waar windhinder naar verwachting een probleem is.

► Terugleggen van hogere verdiepingen om windhinder tegen te gaan.

6.2.3 Luchtkwaliteit

In een gezonde en veilige leefomgeving is een goede luchtkwaliteit belangrijk. We moeten voldoen aan Europese grenswaarden voor vervuilende stoffen, zoals fijnstof en stikstofdioxide. Deze zijn in Nederland vertaald in de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. Ook de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft advieswaarden opgesteld voor een aantal stoffen. Deze zijn in het algemeen strenger dan de in de wet Milieubeheer gehanteerde grenswaarden. De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 1 het college (bij motie) opgedragen de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren, om zo -uiteindelijk- de WHO advieswaarden voor fijnstof te behalen. Dit is nu ook onderdeel van de Nota Volksgezondheid.

Om het effect van deze Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone te kunnen beoordelen is een model gemaakt. Voor zeven locaties in het plangebied is met dit model de concentratie stikstofoxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) berekend. Op al deze locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. Op geen van de locaties wordt, niet op dit moment en ook niet na realisatie van de visie, voldaan aan de WHO advieswaarden voor fijnstof (PM10 en PM2,5). Door steeds schoner vervoer neemt de achtergrondconcentratie van deze stoffen naar verwachting af. Als het verkeer van en naar het plangebied gelijk blijft, kan het gebied in 2020 voldoen aan de WHO advieswaarde voor PM10 en in 2028 voor PM2,5. Omdat het autoverkeer naar verwachting toeneemt (door zowel de autonome ontwikkeling als de Omgevingsvisie), duurt het voor PM10 tot 2025 en voor PM2,5 tot 2030 voordat de concentraties op gemiddeld 10m langs de wegrand voor alle meetpunten in het model lager zijn dan de WHO advieswaarde.

► Overzicht grens-, advies en ambitiewaarden ten aanzien van fijnstof

Fijnstof	Wettelijke verplichte grenswaarden	WHO advieswaarden en ambitie Utrecht
Stikstofdioxide (NO2)	40 µg/m³	40 µg/m³
Fijn stof (PM10)	40 µg/m³	20 µg/m³
Fijn stof (PM2.5)	25 µg/m³	10 µg/m³

Daarbij tekenen we aan dat de op basis van het model berekende hogere concentraties zich met name voordoen langs de Europalaan. Door de naar verwachting hoge bebouwing langs de oostelijke zijde van deze weg blijven de door het verkeer vrijkomende stoffen hier wat langer hangen. Op enige afstand van de Europalaan zal al eerder aan de WHO advieswaarde worden voldaan, hier is de bijdrage van de verkeer kleiner.

Het belang van een gezond binnenmilieu en een schone (en geluidsluwe) achtergevel weegt met name zwaar bij gevoelige groepen (kinderen, zieken of ouderen), vooral als deze mensen bijvoorbeeld in de kinderopvang, in scholen of in zorgwoningen langdurig in een ruimte verblijven met lucht van onvoldoende kwaliteit.

Uitgangspunt is daarom dat er in een zone van 300 meter vanaf de A12 en in de eerstelijnsbebouwing langs stedelijke verbindingswegen zoals de Europalaan vanwege de luchtkwaliteit geen gevoelige bestemmingen komen zoals kinderopvang, basisscholen of verzorgingstehuizen.

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.

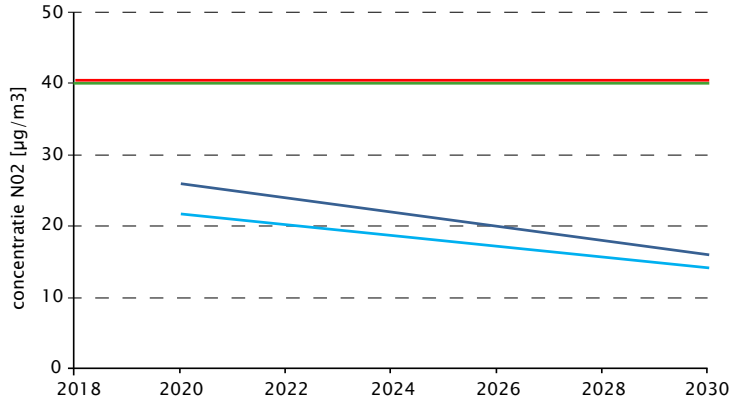
Uitdaging aan Marktpartijen

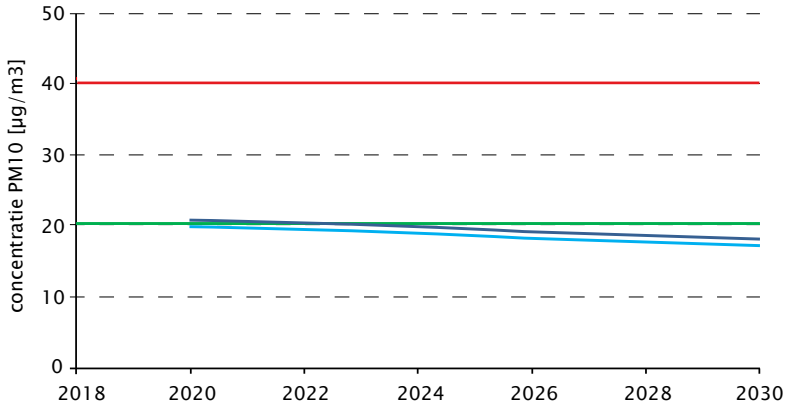
Wij dagen marktpartijen uit om - vanwege het belang van een gezond binnenmilieu voor de gezondheid - bij gebiedsontwikkeling langs drukke binnenstedelijke wegen tot een (innovatieve) aanpak te komen die de nadelige gezondheidseffecten door luchtverontreiniging kan beperken.

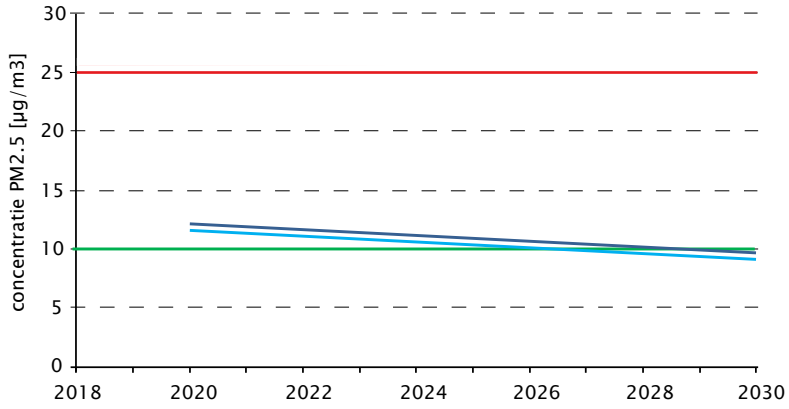
► Concentraties stikstof (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2.5) voldoen aan Europese grenswaarden in 2020.
Ambitie is om de WHO-advieswaarden voor fijnstof op langere termijn te behalen.

Legenda

- grenswaarde EU
- WHO advieswaarde
- gemmiddeld 10 meter van wegrand
- gemiddeld Gcn







6.2.4 Geluid

Een gezonde en veilige leefomgeving heeft een prettig akoestisch leefklimaat. Na luchtverontreiniging is vooral langdurige blootstelling aan geluid (lawaai) schadelijk voor onze gezondheid. Belangrijke effecten zijn hinder en slaapverstoring. Slecht slapen of moeilijk in slaap kunnen vallen heeft een negatief effect op het dagelijks functioneren. Langdurige geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot chronische stress. Dit kan zich lichamelijk uiten in vermoeidheid of een stijging van de bloeddruk.

Het beperken van geluidhinder begint bij de bron. In dit gebied is de bron vooral het wegverkeer. Voor een goed leefklimaat is het nodig om de toename het autoverkeer op de wegen langs het gebied te beperken. Tijdens en na de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone moeten de deelgebieden zo min mogelijk nieuw autoverkeer genereren. Daarnaast is maximale inzet op geluidreducerende wegdekken nodig, waaronder geluidreducerend asfalt ter vervanging van het huidige wegdek van Europalaan-noord en de Beneluxlaan. Mogelijk geldt dit ook voor de Koningin Wilhelminalaan. Gezien de aard van de wegen (vele kruisingen en afslagen) is belangrijk dat het toe te passen wegdek civieltechnisch op dit gebruik wordt afgestemd. Op kruisingen kan een minder geluidreducerend type worden toegepast, dat beter tegen wringend verkeer kan. Op rechte stukken kan een type met hogere geluidreductie worden toegepast.

In het gebied heeft de bebouwing langs de wegen een geluidafschermende werking voor de bebouwing erachter. Deze staan in een geluidsluwe omgeving, door de vorm en hoogte van de eerstelijns bebouwing. Elke woning heeft tenminste één geluidsluwe gevel met bouwkundige middelen gerealiseerd. Het maximaal toegestane geluidniveau op een luwe gevel komt overeen met de WHO norm voor geluid. In de deelgebieden 5 en 6 heeft de gevel van eerstelijns bebouwing langs de stedelijke verbindingswegen een geluidniveau tot maximaal 58 dB (na aftrek conform art. 110 Wet geluidhinder). Dit geluidniveau wordt mede bereikt door de toepassing van geluidreducerend asfalt. Deze norm is strenger dan voor het plan Defensieterrein, waar een geluidbelasting tot maximaal 63 dB is toegestaan. De norm van 63 dB wordt ook gehanteerd voor de rest van de Overste Den Oudenlaan. De bebouwingslijn van het Defensieterrein kan hierdoor worden doorgezet.
Langs de Koningin Wilhelminalaan geldt in deelgebied 4 de norm van maximaal 58 dB zoals in deelgebied 5 en 6. Daarmee kan hier een mogelijke schaalsprong in het openbaar vervoer worden gerealiseerd zonder dat direct knelpunten in relatie tot de geluidsnormering ontstaan. Voor het gebied langs de A12 geldt een wettelijk maximum van 53 dB (na aftrek conform art.110 Wgh). De eerstelijns bebouwing heeft hier een afschermende werking, zodat achter deze gebouwen een betere akoestische situatie ontstaat.

Voor de plannen in de Merwedekanaalzone is de geluidbelasting op de nieuwe woningen langs de Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan onderzocht.
Zowel de wettelijke eis van 63 dB aan de M. A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan als de gemeentelijke ambitie van 58 dB aan de Koningin Wilhelminalaan lijken haalbaar. Uitgaande van het nieuwe wegprofiel met de rooilijn en de toepassing van geluidreducerend asfalt lijkt de norm van maximaal 58 dB langs de Europalaan-Noord haalbaar voor de meeste plekken. Op enkele plekken met een (minimale) overschrijding kunnen wellicht alleen niet geluidgevoelige functies worden gesitueerd. Dit zal formeel moeten blijken bij het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de afweging gebaseerd dient te zijn op de meest recente verkeerskundige inzichten. Woongebouwen met een eenzijdige oriëntatie langs het noordelijk deel van de Europalaan zijn op grond van de geluidbelasting niet op alle posities mogelijk en zijn om deze reden vanuit gezondheidsoverwegingen niet wenselijk.

In deelgebied 6 speelt de wettelijke strenge(re) eis van 53 dB van de A12 en de drukke zuidelijke Europalaan een bepalende rol. In de omgevingsvisie is voor de geluidsbelasting vanaf de A12 uitgegaan van het Tracébesluit Ring Utrecht 2018. De Raad van State heeft in juli 2019 geoordeeld dat, als gevolg van een eerdere uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS), ook dit tracébesluit niet in stand kan blijven. Het tracébesluit is daarmee vernietigd. In het Tracébesluit Ring Utrecht moet op dit onderdeel nu een eigen beoordeling (los van het programma PAS) worden gemaakt, en

► Grenswaarden en ambitiewaarden van weglawaai.

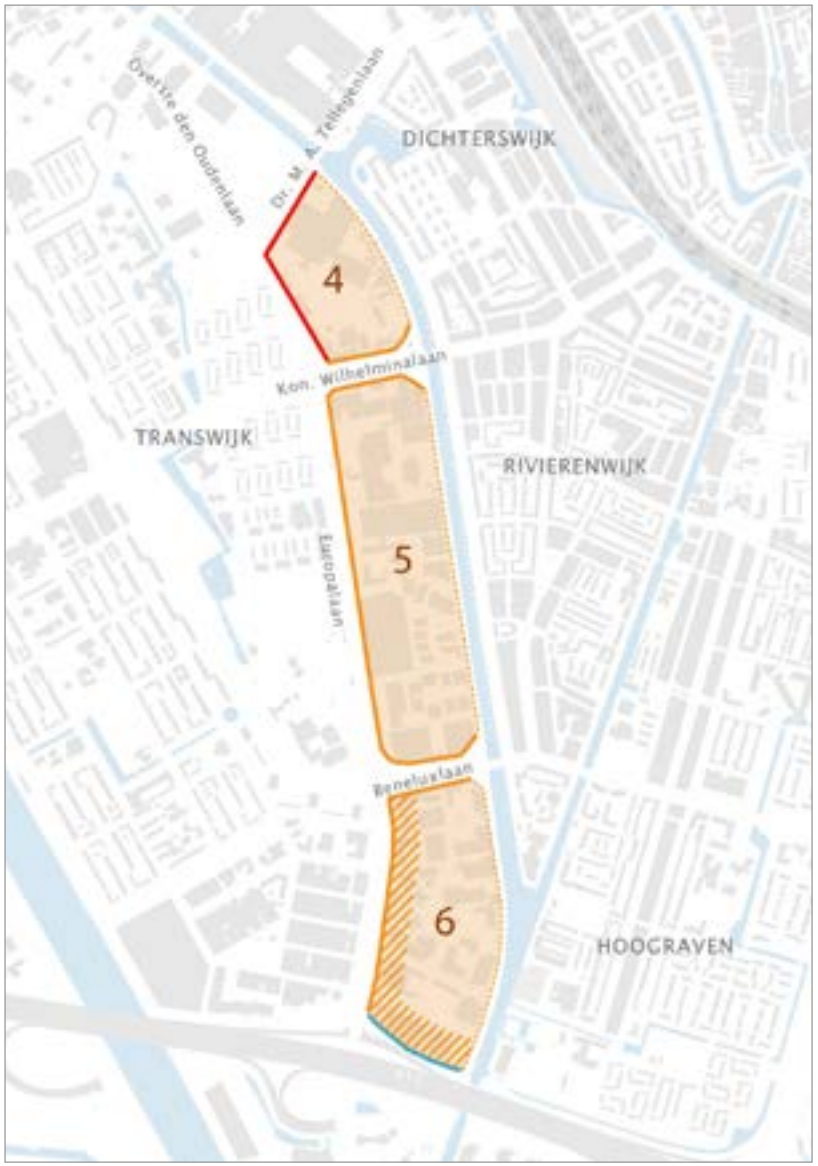
Legenda

63 dB wettelijke grenswaarde

58 dB ambitiewaarde

53 dB wettelijke grenswaarde

niet geluidsgevoelige bestemmingen



►► Geluidscontouren vanwege Europalaan ter hoogte van deelgebied 4 5 en 6. *Alle geluidscontouren zijn inclusief aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder.*

Legenda

> Wettelijke grenswaarde 63 dB

> Ambitiewaarde 58 dB

Tussen 48 en 58 dB

< Voorkeursgrens-waarde (48 dB)

▲ Geluidscontouren Europalaan op 10 meter hoogte.

▲ Geluidscontouren Europalaan op 40 meter hoogte.

opgenomen in een nieuw Tracébesluit Ring Utrecht. De geluidsmaatregelen langs de A12 zijn daarmee minder toekomstvast en concreet, maar in verband met de (forse) saneringsopgave tussen Oudenrijn en Lunetten is wel sprake van een redelijkerwijs te verwachten ontwikkeling. Bij de herontwikkeling van deelgebied 6 moet hier adequaat op worden ingespeeld.

Hoewel het effect afhankelijk is van een herziening van het Tracébesluit Ring Utrecht en de besluitvorming daarover, gaan we bij herontwikkeling van deelgebied 6 vooralsnog uit van geluidscontouren op 10 en 40 meter hoogte langs de A12 zoals in de figuren hiernaast is aangegeven, waarbij is uitgegaan van een geluidsscherm van 7 meter hoog langs de A12. Wij tekenen daarbij aan dat dit beeld nog kan wijzigen.

In ieder geval moet in deelgebied 6 rekening gehouden worden met beperkingen als het gaat om het bouwen van hoogteaccenten in een brede zone langs de A12. Ook moet bij herontwikkeling mogelijk meer rekening worden gehouden met gesloten bouwblokken met een gelijkmatige hoogte. Het voorzien in een 'dove' gevel (veelal aan de zijde van de A12) is daarbij een vereiste. Alleen dan kunnen de woningen in het blok voldoen aan de eis van tenminste één geluidsluwe gevel (aan het binnenterrein).

Langs Europalaan-zuid overschrijdt de geluidbelasting in de toekomstige situatie de maximale ontheffingswaarde ook bij toepassing van licht geluidreducerend asfalt. Sterker reducerend wegdek is hier civieltechnisch niet mogelijk. De geluidbelasting is minstens 5 dB hoger dan de doelstelling van 58 dB. Reguliere woningbouw in de eerste lijn is derhalve niet mogelijk. De eerstelijns bebouwing zal dienen te bestaan uit geluidongevoelige bestemmingen (dus geen wonen, onderwijs, kinderopvang en zorg met bedfunctie). Het in stand laten van de bestaande eerstelijns bebouwing langs de Europalaan zorgt op lagere hoogten (10 meter) voor een relatief geluidsluw gebied achter deze bebouwing. Op grotere bouwhoogten is dit effect afwezig.

In een groot deel van deelgebied 6 wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden, maar de norm van 58 dB wordt nagenoeg overal gehaald. Verderop in het gebied is de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dermate klein dat woningen veelal op een natuurlijke wijze beschikken over een luwe zijde. Op grote(re) hoogte of dichterbij de Europalaan is de geluidbelasting door de rijksweg A12 hoger en zal woningbouw met de beschikking over een geluidsluwe gevel een uitdaging zijn[1]. Voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen moet de geluidsluwe gevel immers voldoen aan de geldende voorkeursgrenswaarde voor de betreffende bron.

[1] Voor niet-zelfstandige woonruimten of woningen met een zelfstandig woonoppervlakte van minder dan 30m2 worden op individueel woningniveau geen eisen gesteld met betrekking tot de geluidluwe gevel.
Op gebouwniveau dient echter tenminste 50% van de wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

► Geluidscontouren vanwege A12 ter hoogte van deelgebied 6.

Legenda

- Meer dan max. waarde Omgevingswet 60 dB (zonder aftrek).
- Tussen max. ontheffingswaarde Wgh 57 dB en max. waarde Omgevingswet 60 dB (zonder aftrek).
- Tussen voorkeursgrenswaarde en max. ontheffingswaarde Wgh 57 dB (zonder aftrek).
- Voldoet aan voorkeursgrenswaarde 50 dB (zonder aftrek).

▲ Geluidscontouren A12 op 10 meter hoogte.

▲ Geluidscontouren A12 op 40 meter hoogte.

6.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Ruimte bieden voor levendige bedrijvigheid is één van de kerndoelen bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit gebied is straks een uitgesproken gemengd stuk stad met een mix van functies die je in weinig andere nieuwe wijken in Utrecht tegenkomt. Deze mix van wonen en werken draagt naar onze verwachting straks bij aan levendigheid, ontmoeting én werkgelegenheid in onze stad. Maar wonen en werken moeten elkaar versterken, niet blokkeren. Bewoners moeten straks niet te veel hinder ondervinden en bedrijven moeten in hun bedrijfsvoering niet te veel worden beperkt. We zoeken daarbij steeds de balans. Verschillende van de nu in het gebied gevestigde bedrijven zullen hun huidige plek verlaten. Sommige bedrijven blijven en moeten duurzaam worden ingepast. Nieuwe bedrijven zullen in de Merwedekanaalzone juist een plek vinden, soms aanpandig aan woningen.

In het plan voor het Defensieterrein (deelgebied 4) ligt de nadruk op de woonfunctie. Bedrijven worden hier op geluid beoordeeld, met een rustige woonwijk als uitgangspunt. Dit geldt ook voor het grootste deel van de Merwedekanaalzone.

De beoogde functiemenging in Merwede en met name de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fietsnetwerk 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 woonomgeving. 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 geluidbelasting 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.

► Vogelvlucht geluidsberekening deelgebied 5 (boven: gezien vanaf de Europalaan, onder: gezien vanaf het Merwedekanaal).

Legenda

< 48 dB
Luwe gevel, voldoet aan ambitie.

48 – 53 dB
Voldoet aan ambitie mits een luwe zijde.

53 – 58 dB
Voldoet aan ambitie mits een luw zijde.

58 – 63 dB
Voldoet niet aan ambitie wel aan wet.

> 63 dB
Voldoet niet aan de wet. Moet doof of voorzien van vliesgevel of andere (niet geluidgevoelige) bestemming.

► Groene luwte/oase in een binnenterrein op Java-Eiland in Amsterdam.

Bedrijven en milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken te kunnen mengen. In Bedrijven en Milieuzonering worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De daarbij aangehouden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk.
In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd, in een drukke woonwijk een kleinere.
Een drukke woonwijk wordt in de VNG systematiek een gemengd gebied genoemd. In een gemengd gebied accepteren we een sterkere menging van wonen en werken met een hoger geluidsniveau 50 dB dan in een rustige woonwijk (45dB).

Op basis van de Omgevingsvisie ontwikkelt de Merwedekanaalzone zich tot een stadswijk met door het gebied heen een verscheidenheid aan dynamische (drukke) plekken met daartussen luwere (rustige) plekken. 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.

Een prettig akoestisch woon- en leefklimaat

Door te bouwen in blokken ontstaat een rustig binnenterrein, meestal met tuin. Deze binnenterreinen zijn gevrijwaard van sterk storende geluiden. Hier zijn geen speelfaciliteiten voor grotere kinderen, zoals voetbalkooien of pannaveldjes. Wel is er speelruimte voor kleine kinderen, zoals een zandbak. Dit geeft meestal geen (grote) geluidsoverlast.

Er moet aandacht worden besteed aan technische installaties, zoals warmtepompen en luchtbehandeling. Deze installaties kunnen, als geen voorzieningen worden opgenomen en maatregelen worden getroffen, voor een sterke verstoring van de rust zorgen.

Voor de kwaliteit van de leefomgeving is het gewenst dat ook de binnenhoven publiek toegankelijk zijn. Hier kan een bezoeker de rust vinden om op een bankje een boek te lezen. De Utrechtse binnenstad heeft meerdere van deze verborgen oases, die voor rust en stilte zorgen in een drukke en levendige stad.

Groene binnenterreinen of binnenterreinen met groene gevels of een fontein hebben een gunstig akoestisch effect. Het groen beperkt de hinder van weerkaatsing van het geluid en het geluid van de bewoners zelf. Een plein dat ook als schoolplein wordt gebruikt moet met aandacht worden ingepast. Het luide stemgeluid van kinderen op het schoolplein hoort bij de stad, maar zorgt ook voor geluidhinder. Een goede ligging en de toedeling van de functies op het schoolplein (rustig en druk) ten opzichte van woningen kan deze hinder veelal reduceren.

Horecaterrassen zijn op het binnenterrein niet gewenst.

Een gezonde en veilige omgeving Aspect	Een gezonde en veilige omgeving, waar het aangenaam en aantrekkelijk is om te wonen of te verblijven. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
BEZONNING	Verblijfsplekken in parken en op pleinen worden minimaal 2 uur per dag blootgesteld aan direct zonlicht op de kortste winterdag.	
	Verblijfsplekken in straten en binnenterreinen hebben over het algemeen minimaal 2 uur zonlicht per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.	Goede bezonning in straten is onder meer te bereiken door een breedte-hoogteverhouding van gemiddeld niet meer dan 1:1,5 te hanteren, aaneengesloten hoge bebouwing te vermijden, door verblijfsfuncties zoals terrassen aan de zonnige noordzijde van de straat te positioneren en elementen die ruimte eisen en zelf schaduw werpen op schaduwrijke plekken te plaatsen.
	Bij de maatvoering, opzet en positionering van hogere gebouwen moet expliciet rekening worden gehouden met de (duur van de) beschaduwing op binnenterreinen, straten en overige bebouwing.	Goede bezonning van binnenterreinen is te bereiken door een breedte- hoogte verhouding van minimaal 1:1,5 in de zuid-, west- of oost-richting te hanteren en door bij een L- of T-vormig (of vergelijkbaar) bouwblok een oriëntatie te kiezen die de schaduwval op de gevel minimaliseert.
	Bij in principe elke woning schijnt minimaal 2 uur per dag direct zonlicht binnen in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.	Voldoende daglicht in gebouwen is te bereiken door een maximale diepte van 15 meter voor tweezijdig georiënteerde appartementen en een maximale diepte van 8 m voor eenzijdig georiënteerde appartementen te hanteren.
		NEN2057 wordt als uitgangspunt gehanteerd, met als richtlijn dat bij een belemmeringshoek >25˚ het raam-oppervlak wordt aangepast en dat voor uitbreidingen dichtbij vensteropeningen een obstakelhoek kleiner dan 45˚ wordt aangehouden.
GELUID	De ambitie voor de maximale geluidbelasting op de gevel bedraagt voor de stedelijke verbindingswegen 58 dB (beide inclusief aftrek art. 110g Wgh).	Om de geluidbelasting van de avenues en boulevard zoveel mogelijk te verminderen, wordt gebruik gemaakt van stil wegdek.
	Eerstelijns bebouwing langs de A12 en de stedelijke verbindingswegen fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor het achterliggend gebied.	Toepassing van dove gevels langs de stedelijke verbindingswegen is ongewenst. In geval van een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde dient elke woning te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.
	De maximale geluidsbelasting aan de A12 komt overeen met de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder (53 dB incl aftrek art. 110g Wgh) of de Omgevingswet (60 dB zonder aftrek) zoals geldt ten tijde van de planologische procedure voor het betreffende plandeel.	Aan de A12 is toepassing van dove gevels of vliesgevels acceptabel.

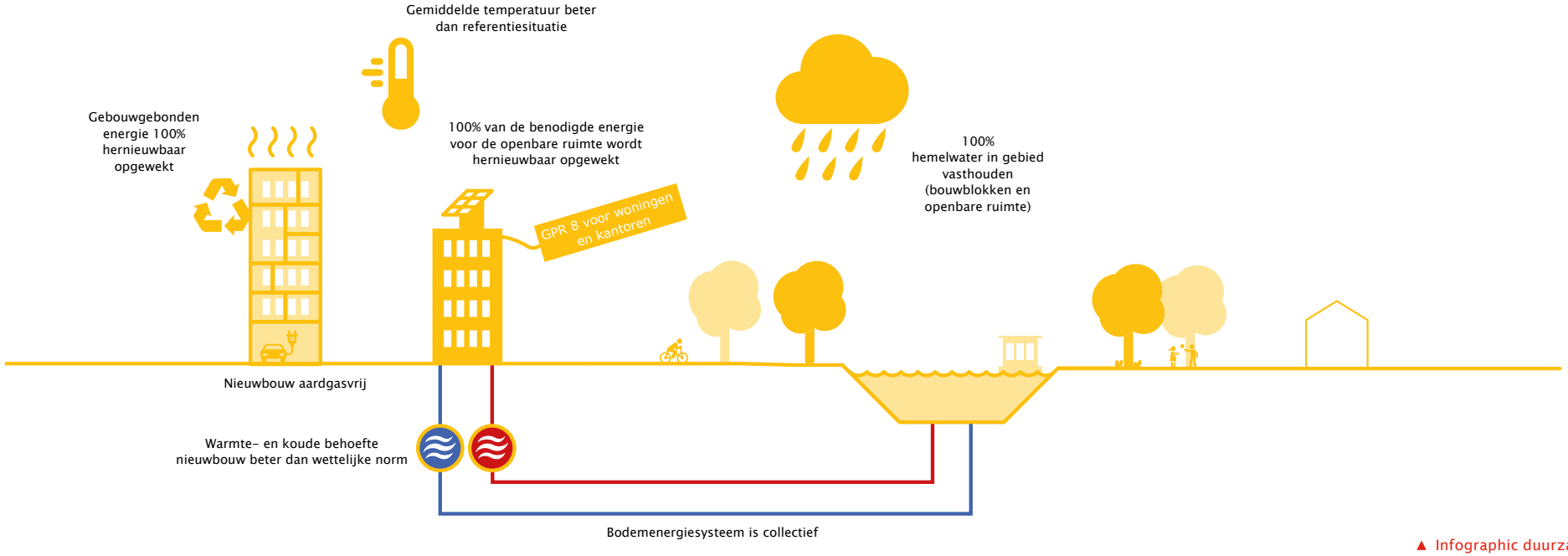
Een gezonde en veilige omgeving Aspect	Een gezonde en veilige omgeving, waar het aangenaam en aantrekkelijk is om te wonen of te verblijven. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
WINDGEVOELIGHEID	In de openbare ruimte mogen geen plekken voorkomen die volgens het Lawson-criterium met de score “hinderlijk” worden beoordeeld.	
	Elke verblijfsplek in de buitenruimte (parken, pleinen, woonstraten, binnentuinen en HOV- haltes) haalt minimaal de score ‘naar tevredenheid’ bij beoordeling volgens het Lawson-criterium.	Windhinder tussen gebouwen is te beperken door hoge gebouwen voor lagere gebouwen te plaatsen, door variaties in bouwhoogtes klein te houden en door ter beschutting bomen te planten op plekken waar wind versnelt.
	Bij gebouwen hoger dan 25 m is bij de vaststelling van de uitwerking van de individuele bouwblokken een nadere windhinderstudie conform NEN 8100 nodig.	Windhinder in straten is te beperken door lange straten met een aaneengesloten (dichte) gevel parallel aan de hoofdwindrichtingen te voorkomen, door gebruik te maken van niches langs gesloten gevels of de vrije ganglengte te reduceren, door rekening te houden met hoogte- en breedteverhoudingen in straten parallel aan de hoofdwindrichting en door bomen bij de entrees van smalle straten en lage struiken in de straten te planten.
		Windhinder rondom hoge gebouwen is te beperken door ingangen niet te positioneren op plekken waar hoge windsnelheden voorkomen en door gebruik te maken van meerdere teruggelegen verdiepingen in de overheersende windrichting.
LUCHT	Voor luchtkwaliteit moet in 2030 worden voldaan aan de WHO-advieswaarden.	
	In een zone van 300 meter van de A12 en in de eerstelijnsbebouwing van stedelijke verbindingswegen komen op basis van luchtkwaliteit geen gevoelige bestemmingen zoals kinderopvang, basisscholen en verzorgingstehuizen.	
	In de hoogbelaste zones langs de A12, de boulevard en de avenues gelden voor woningbouw met het oog op luchtkwaliteit extra eisen aan ventilatie.	Natuurlijke ventilatie is te bereiken door ten minste twee verschillende oriëntatierichtingen per woning te ontwikkelen.
BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	Nieuwe woningen en andere gevoelige functies blijven buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.	
	Bij het verlenen van de omgevingsvergunning moet zijn aangetoond dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen 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).	Uitgangspunten voor toe te laten bedrijven zijn: bedrijven uit de categorie A-B bedrijvenlijst functiemenging en C bedrijvenlijst functiemenging, een inpasbare verkeersaantrekkende werking, een schaal en maat passend bij de opzet van een samengesteld bouwblok en geluidwaarden passend bij de omgeving.
		Voor de situering van lichte horeca categorie D3 (sluitingstijd 23.00) en horeca gekoppeld aan sluiting aan de winkeltijden categorie D2 is het onderscheid rustig-levendig mede leidend.
AKOESTISCH WOON- EN LEEFKLIMAAT	Binnenterreinen zijn geluidsluwe plekken en zijn gevrijwaard van sterk storende geluiden. School- en speelpleinen en horecaterrassen worden ingepast vanuit het oogpunt van een aangenaam akoestisch leefklimaat.	

▲ Impressie: Europalaan.

7. Duurzaamheid

Kerndoelen:
Energieneutrale wijk
Klimaatbestendige wijk

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Dit betekent op jaarbasis per saldo geen belasting van het milieu door uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen van alle functies in het plangebied. Utrecht wil ook een klimaatbestendige stad zijn. In de stad die we ook voor onze toekomstige generaties bouwen houden we rekening met de opwarming van de aarde en het effect daarvan op het leven in de stad. Utrecht omarmt het principe van circulair bouwen als de nieuwe norm in onze stad, zowel voor gebouwen als in de openbare ruimte. We gaan bewust om met de grondstoffen en materialen die nodig zijn om de stad te maken die we willen zijn.



▲ Infographic duurzaamheid.

Kerndoel: Energieneutrale wijk

7.1 Energieneutrale wijk

7.1.1 Klimaatneutraal

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Klimaatneutraal betekent dat er op jaarbasis per saldo geen belasting van het milieu is door uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen van alle functies in het plangebied. Dit is ook de inzet voor de energievraag van de Merwedekanaalzone: geen CO_2 emissies aan de stad toevoegen. De energievraag is op te splitsen in drie categorieën:

1. Gebouwgebonden energievraag: energievraag door verwarming, warm tapwater, ventilatie, koeling en verlichting van alle gebouwen.
2. Gebruiksgebonden energievraag: energievraag door apparaten en installaties in de gebouwen.
3. Gebiedsgebonden energieverbruik: energieverbruik in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties en straatverlichting.

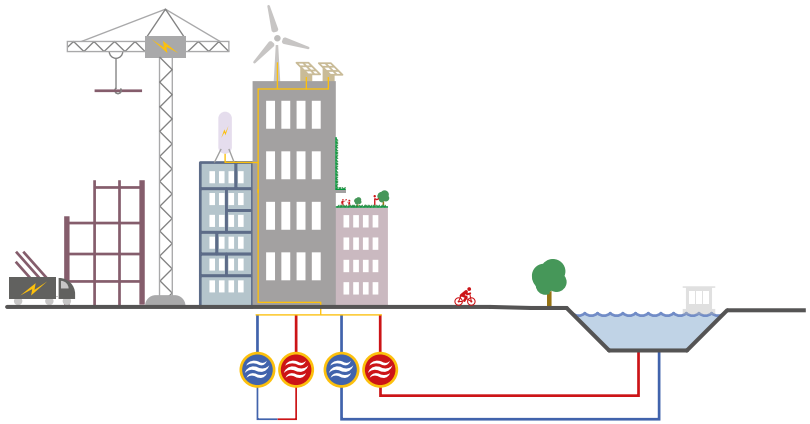
► Energiebronnen maximaal benutten.

Het klimaatneutraal invullen van de energievraag zou betekenen dat alle bovenstaande energiebehoeften volledig worden gedekt door duurzame energieopwekking binnen de Merwedekanaalzone. De analyses laten echter zien dat dit - mede gezien het te realiseren aantal woningen, de hoge bebouwingsdichtheid, de gewenste kwaliteit van de leefomgeving en het groen dat hier nodig is om hittestress te beperken - niet mogelijk is. Een op ons verzoek door het bureau DWA opgestelde analyse laat zien dat per appartement circa 16 tot 20 m^2 aan zonnepanelen moet worden gerealiseerd buiten het gebouw (afhankelijk van de hoogte van de gebouwen), waarbij is uitgegaan van zonnepanelen met een vermogen van 200 Wattpiek per m^2 en alleen het benutten van de op het dak beschikbare ruimte. Wanneer ook zonnepanelen aan de gevel gemonteerd kunnen worden, daalt dit naar circa 10 tot 15 m^2 per appartement. Gezien het aantal woningen in dit gebied gaat het alles bij elkaar om de oppervlakte van meerdere voetbalvelden. Die ruimte is in de Merwedekanaalzone niet beschikbaar.

We streven er in de Merwedekanaalzone naar om voldoende hernieuwbare energie op te wekken om (minimaal) te voorzien in de jaarlijkse gebouwgebonden energievraag.

Voor de Merwedekanaalzone definiëren we onze ambitie onafhankelijk van het door het Rijk gehanteerde instrument “Bijna Energieneutraal Gebouw” (BENG), omdat wij de ambitie zo hoog mogelijk willen leggen. We maken harde afspraken met de ontwikkelende partijen over de wijze waarop duurzaam wordt voorzien in het gebouwgebonden energiegebruik, zoals verwarmen, koelen en andere gebouwgebonden functies die elektriciteit vragen. Wanneer een deel van de gebouwgebonden energievraag niet op het perceel zelf kan worden opgewekt, vragen we de ontwikkelende partij om met andere partijen in het gebied de samenwerking te zoeken om zo binnen de Merwedekanaalzone in de resterende energievraag te voorzien. We nodigen de partijen uit om hiertoe heldere en langdurige afspraken te maken. We volgen hierbij de stappen in het Utrechts Energieprotocol.

Voor de gebruiksgebonden, gebiedsgebonden en voor het deel van de gebouwgebonden energievraag die mogelijk niet in het gebied zelf wordt opgewekt, worden afspraken verkend om duurzaam opgewekte stroom in de nabije omgeving te koppelen aan het gebruik in de Merwedekanaalzone. Daarom kijken we of er buiten de Merwedekanaalzone ruimte is voor het plaatsen van zonnepanelen en onderzoeken we ook andere vormen van energieopwekking, zoals het plaatsen van windturbines.



CO_2 impact Merwedekanaalzone

Mobiliteit
Het effect van het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone op de CO_2-balans van het gebied is onderzocht. Daarbij zijn de mobiliteitsgebonden CO_2-emissies van Merwede vergeleken met die van een 'traditionele' nieuwbouwwijk, zoals de Vinexwijk Leidsche Rijn. In beide gevallen is uitgegaan van 6.000 woningen.

In Merwede geldt een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 per woning. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer is hier voor veel verplaatsingen een goed alternatief voor de auto en wordt gestimuleerd. Omdat de accu's van de in Merwede beschikbare elektrische deelauto's met duurzame elektriciteit worden geladen, voegt het gebruik van deze deelmobiliteit geen CO_2-emissies toe. De bewoners in Merwede met een eigen auto (benzinemotor) leggen gemiddeld 10.000 km per jaar af. Dit betekent 3.300 gereden kilometers per huishouden per jaar (uitgaande van een parkeernorm van 0,3). Dit resulteert (inclusief de emissies door het openbaar vervoer) in 2.400 ton CO_2 op jaarbasis. De referentiewijk (Leidsche Rijn) heeft een parkeernorm van gemiddeld één auto per woning. Met deze 6.000 auto's wordt per jaar per auto gemiddeld 10.000 km afgelegd. Er van uitgaande dat dit auto's met benzinemotor zijn resulteert dit in een uitstoot van circa 13.200 ton CO_2 op jaarbasis. Het mobiliteitsconcept van Merwede resulteert daarmee in een reductie van circa 10.800 ton CO_2 op jaarbasis in de mobiliteitsgebonden CO_2-emissies ten opzichte van de referentiewijk.

Gebouwde omgeving
Met de huidige stand van techniek is het mogelijk om driekwart van de gebouwgebonden energievraag duurzaam in Merwede zelf op te wekken. Het via het stroomnet betrekken van de resterende gebouwgebonden energievraag resulteert in een uitstoot van circa 2.300 ton CO_2 per jaar, op basis van de huidige elektriciteitsmix. Met de circa 4.300 ton CO_2 per jaar door de gebruiksgebonden energievraag is dit circa 6.600 ton CO_2 op jaarbasis. Ter vergelijking: in een Nul op de Meter (NOM) gebied, zoals nieuwbouwwijk Leidsche Rijn, wordt het gebouw- en gebruiksgebonden energiegebruik duurzaam opgewekt en draagt derhalve niet bij aan de CO_2 emissies.

CO_2 Impact
Al met al scoort Merwede op mobiliteit een stuk beter dan een nieuwbouwwijk als Leidsche Rijn. Merwede is wat dat betreft weer een stap in de goede richting. In het Merwedelab onderzoeken we of de CO_2 prestaties van de gebouwde omgeving in Merwede nog kunnen worden verbeterd. De investerende partijen onderzoeken daarin bijvoorbeeld gezamenlijk de mogelijkheid om met gevelpanelen meer duurzame energie op te wekken (ten behoeve van de gebouwgebonden energievraag).

7.1.2 Energievraag beperken

De eerste, belangrijke stap naar een duurzaam Merwedegebied is het zoveel mogelijk beperken van de energievraag. Dit doen we door gebouwen slim en bioklimatisch te ontwerpen. In het ontwerp houden we rekening met het lokale klimaat door de gebouworiëntatie, gebouwvorm, gebouwindeling, gevelontwerp en isolatie hierop aan te passen. Door te optimaliseren op binnenvallend zonlicht (passieve zonne-energie) en natuurlijke ventilatie besparen we energie. Door het plaatsen van grote ramen op het zuiden en geen (of kleine) ramen op het noorden of het zo diep mogelijk naar binnen leiden van zonlicht vermijden we het gebruik van elektrisch licht. Deze en andere maatregelen willen we verder onderzoeken binnen het Merwede Lab.

7.1.3 Duurzame energie opwekken in het plangebied

Gebouwen hebben energie nodig om er met plezier te kunnen wonen of werken. Daarbij maken we onderscheid tussen elektriciteit voor verlichting en apparatuur en de energie die nodig is om de woon- en werkruimten in een gebouw te verwarmen of te koelen. Om een energieneutraal gebied te kunnen zijn, moet de daartoe benodigde energie binnen het gebouw of in het gebied zelf – inclusief de openbare ruimte - met (duurzame) energiebronnen worden opgewekt.

Duurzame stroom

In de Merwedekanaalzone streven we naar nul-op-de-meter (NOM) woningen. Alle benodigde energie (voor gebouw en gebruik) voor deze woningen of appartementen - zoals de warmtepomp - wordt op of in het gebouw opgewekt, zodat per saldo geen energie van het stroomnet wordt afgenomen. Voor het duurzaam opwekken van elektriciteit plaatsen we in de Merwedekanaalzone zonnepanelen op daken of we monteren ze tegen (blinde) gevels van gebouwen. Bij hoogbouw is het vinden van ruimte voor voldoende zonnepanelen op daken en aan gevels een uitdaging. Op een gebouw met meerdere verdiepingen is de op het dak beschikbare ruimte voor elk appartement nu eenmaal kleiner dan bij laagbouw. Ook kan de schaduw van een hoog gebouw de voor zonnepanelen geschikte ruimte op een naastgelegen lager dak beperken. In de Merwedekanaalzone gebruiken we daken soms ook voor andere functies zoals een dakterras of een groen dak.

We kiezen er voor dat energievoorziening een integraal onderdeel is van het ontwerp van het gebouw. De eisen vanuit milieuzonering moeten met het beeldkwaliteitplan (architectuur en groen) sturing geven aan de inpassing van deze energievoorziening. We stimuleren het dubbel inzetten van functies, waardoor er op meer plekken energie kan worden opgewekt. Om een overschot aan in het gebied opgewekte duurzame energie op een later moment in het plangebied te kunnen benutten gaan we na of tijdelijke opslag van energie (elektriciteit) in het plangebied kan worden gerealiseerd. Dit moet worden afgestemd met de netbeheerder.

Voor het volledig klimaatneutraal maken van dit gebied volgen we dan ook met belangstelling de ontwikkelingen in het verder optimaliseren van het rendement van zonnepanelen en andere duurzame innovaties. We willen in onze stad blijven leren en innoveren, met het doel een klimaatneutrale stad steeds dichterbij te brengen. Daarom werken we bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met andere partijen samen in een “Merwede Lab”.

7.1.4 Lage temperatuur warmtenetwerk

Utrecht streeft naar een duurzame, betrouwbare én betaalbare warmtevoorziening voor iedereen (Visie op de Warmtevoorziening, 2017). Voor de Merwedekanaalzone is een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur de optimale keuze. Door de relatief korte afstanden en de lage temperatuur treedt bij de warmtedistributie minder warmteverlies op. Omdat het een collectief open systeem is, is het mogelijk om later verschillende duurzame warmtebronnen aan dit warmtenetwerk te koppelen, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). De warmtevoorziening blijft daarmee flexibel. Voor de verwarming van de gebouwen wordt in deelgebied 5 (Merwede) geïnvesteerd in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers. Overschotten van warmte en koude wisselen we in het gebied zelf uit. Daarmee vergroten we de maximale capaciteit en het opwekkingsrendement.

Belangrijk criterium is dat het warmtenetwerk betaalbare en betrouwbare oplossingen biedt voor eindgebruikers. Een collectief systeem moet wat ons betreft aantrekkelijker zijn dan een individueel warmtepompsysteem. Om het voor iedereen mogelijk te maken om straks gebruik te kunnen maken van dit collectieve systeem, worden de energie-installaties in de gebouwen zo aangelegd dat ze (eenvoudig) aansluitbaar zijn op duurzame collectieve energievoorzieningen op gebiedsniveau. We volgen hier de stappen van het Utrechts Energieprotocol.

7.1.5 Bodem als warmtebron

Er zijn meerdere bronnen voor (collectieve) warmtevoorziening in het gebied. De bodem is er daar één van. Voor een optimaal gebruik van bodemwarmte voor warmte-koude opslag (WKO) is gemeentelijke sturing noodzakelijk. Alleen dan heeft deze warmtebron de capaciteit die nodig is voor de warmtevraag in het plangebied. De in de bodem beschikbare warmte is van ons allemaal. We willen dat warmte-koude opslag voor iedereen beschikbaar is en streven dan ook naar een collectief gebruik van deze warmtebron.

Randvoorwaarde één bij warmte-koude opslag is dat hiervoor alleen het eerste watervoerende pakket in de bodem wordt benut. Randvoorwaarde twee is het thermisch in balans houden van de bodem. Om deze balans te behouden kan ook warmte en koude uit het oppervlaktewater van het Merwedekanaal nodig zijn. Het bodemenergieplan Merwedekanaalzone (oktober 2018) geeft richtlijnen waaraan zal worden getoetst.

De Merwedekanaalzone is de komende decennia sterk in ontwikkeling. Het bepalen van de locaties van nieuwe bronnen voor warmte-koude opslag, de verdeling en uitwisseling van warmte en koude en de aanleg en het beheer van het bijbehorende kabel- en leidingennetwerk is geen kleinigheid. Voor een goede inzet van de bodem voor koude/warmte opslag is afstemming en regie noodzakelijk, uit te voeren door een gemeentelijk regisseur bodemenergie. Elke initiatiefnemer neemt daarom al in een vroegtijdig stadium contact op met deze gemeentelijke regisseur.

7.1.6 Oppervlaktewater als warmtebron

Naast wind, zon en biomassa is oppervlaktewater een mogelijk belangrijke energiebron. De betekenis van het oppervlaktewater kan in dicht bebouwde gebieden oplopen tot een bijdrage van meer dan 25% in het voorzien in de warmtevraag.

Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) maakt gebruik van de verschillen in temperatuur van het oppervlaktewater in de seizoenen. Zo kan het in de zomer warm oppervlaktewater uit het Merwedekanaal het grondwater in een warmte- en koudeopslaginstallatie opwarmen. Deze warmte kan in het koude seizoen vervolgens worden benut om met warmtepompen gebouwen te verwarmen. Het oppervlaktewater koelt hierdoor in de zomer enigszins af, wat bijdraagt aan het beperken van hittestress in het stedelijk gebied. Omgekeerd kan de in de winter in dit systeem opgeslagen koude in de zomer worden weer worden benut voor duurzame koeling.

7.1.7 Gebruik van het gebouw

Het elektriciteitsverbruik in het Merwedegebied zal naar verwachting door het groeiende aandeel van elektrisch vervoer (elektrische auto's, fietsen, scooters, etc.) toenemen. Om een te sterk stijgende elektriciteitsbehoefte in het gebied te voorkomen zullen we ook na oplevering van de gebouwen in de Merwedekanaalzone veel aandacht geven aan energiegebruik door bewoners. Immers, hoe lager de gebouwgebonden energievraag, hoe belangrijker de invloed van het gedrag van de bewoner wordt op het totale energiegebruik. In het Merwedegebied zullen we energiezuinig gedrag onder meer stimuleren door het met slimme energieverbuikmeters inzichtelijk maken van het eigen gebruik. We zoeken samenwerking met partijen uit de regio om energiezuinige apparaten voor een brede groep bewoners toegankelijk te maken via leaseconstructies of deelmodellen.

7.1.8 Innovatie, flexibiliteit en samenwerken

De hoge bebouwingsdichtheid van de Merwedekanaalzone, in combinatie met de opgave voor energie vereist innovatie, flexibiliteit en nieuwe manieren van samenwerken van de initiatiefnemers. Bij het ontwikkelen van nieuwe manieren van duurzame energievoorziening in stedelijk gebied maken we waar mogelijk gebruik van de kennis en ervaring opgedaan in het "Merwede Lab" (Merwede, deelgebied 5). Met belangstelling volgen we de komende jaren de ontwikkelingen en kansen die zich op dit gebied ongetwijfeld voordoen om onze ambities op energiegebied in de Merwedekanaalzone te halen.

Voor de warmte- en koudevoorziening in het gebied gaan we uit van uitwisseling en collectiviteit waarbij deze nieuwe manieren van samenwerken niet alleen noodzakelijk zijn, maar waarmee ook de flexibiliteit voor inzet van mogelijke toekomstige bronnen in dit gebied wordt geborgd. De inzet van TEO vraagt overigens niet alleen om gezamenlijke afspraken tussen initiatiefnemers onderling, er is afstemming nodig met het Waterschap en Rijkswaterstaat.

Een mogelijke nieuwe vorm van samenwerking kan, bijvoorbeeld, een energiecoöperatie zijn van en voor alle eigenaren in het gebied of een aparte exploitant die de energievraag en -aanbod van het gehele gebied organiseert. Een goede (en tijdige) samenwerking tussen ontwikkelende en beherende partijen is belangrijk. Om de energievoorziening voor nu en in de toekomst duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar te regelen, moeten de afspraken daartoe voor langere tijd kunnen worden vastgelegd. De gemeente wil deze nieuwe vormen van samenwerking stimuleren. We nemen ons voor daarin een verbindende rol te spelen met de inzet van een bodemenergieregisseur.

▶ Interferentiegebieden Bodemenergieplan Merwedekanaalzone.

Legenda

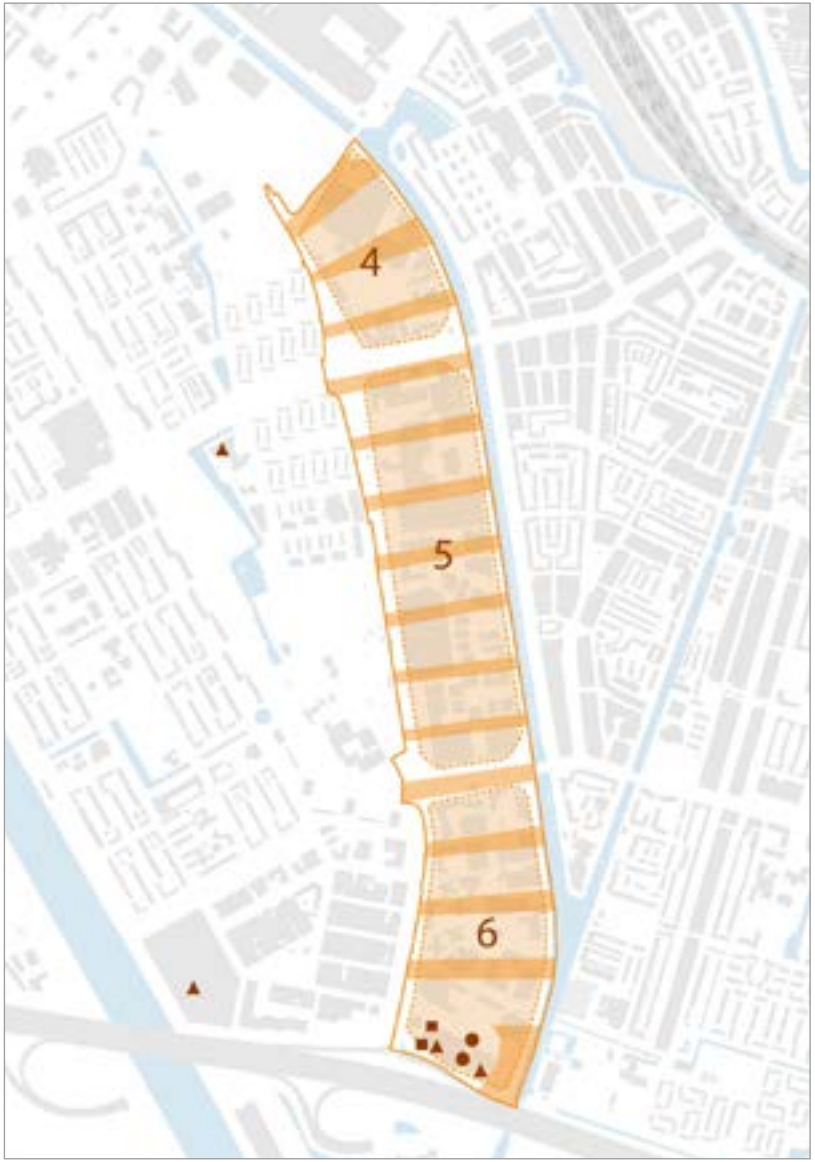
- vergunde WKO (verwacht)
- infiltratiebron WKO
- onttrekkingsbron WKO
- zoekgebieden uit bodemenerigeplan

Verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen

Sinds 1 november 2018 geldt in de Merwedekanaalzone de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen. Ook is er een Bodemenergieplan voor de Merwedekanaalzone opgesteld. Hierin zijn ordeningsregels opgenomen die gelden voor zowel de open als de gesloten bodemenergiesystemen. De gemeente neemt hiermee sturing op (onder andere) de bodemenergie in het plangebied.

Voor alle in het interferentiegebied Merwedekanaalzone aan te leggen bodemenergiesystemen is een vergunning vereist. Het uitgangspunt is dat het bodemenergiesysteem een alliantie betreft. Dit kan een bodemenergiesysteem zijn voor meerdere gebouwen gecombineerd of meerdere individuele systemen in een collectief verband.

Van dit principe kan alleen worden afgeweken indien, naar het oordeel van de gemeente, is aangetoond dat een individuele aanvraag in dit gebied geen andere (toekomstige) bodemenergiesystemen (open of gesloten) in dit gebied in de weg staat en dat in de toekomst alsnog kan worden aangehaakt op een collectief systeem.



7.1.9 Circulair bouwen

Hergebruik bestaande bebouwing
Binnen de Merwedekanaalzone zetten we waar mogelijk in op hergebruik van bestaande gebouwen. Voorbeelden zijn: Villa Jongerius in deelgebied 4 en kantoorpand 'Nova Zembla' in deelgebied 6. Ook in deelgebied 5 wordt voorgesteld om een aantal gebouwen te behouden en voor ander gebruik geschikt te maken, waaronder OPG met gebouwen A, K, E, B en M.

Hergebruik afval- en grondstoffen
We blijven zoeken naar innovatieve oplossingen voor het inzamelen en hergebruiken van afval- en grondstoffen die vrijkomen bij huishoudens scholen, horeca en detailhandel en andere bedrijven.

Circulair demonteren
In de Merwedekanaalzone is de afvoer van herbruikbare bouwmaterialen een belangrijk aandachtspunt. In het recente verleden is het materiaal dat bij de sloop van het voormalige Defensieterrein en de voormalige Vendex-locatie beschikbaar kwam op de traditionele manier (over de weg) afgevoerd en niet op het bouwterrein gescheiden naar herbruikbare materialen. Bij de sloop van gebouwen in het plangebied zoeken we naar innovatieve oplossingen voor het afvoeren (of zo mogelijk in het gebied hergebruiken) van sloopafval en de aanvoer van bouwmaterialen. Daarbij kiezen we zoveel mogelijk voor hergebruik van materialen in het gebied zelf - zoals onlangs na de sloop van BCC en Toy's R Us voor de nieuwbouw van Holland Casino in deelgebied 6.

Circulair bouwen
We willen bewust omgaan met beschikbare grondstoffen en materialen. Daarmee dragen we bij aan het beperken de milieubelasting door de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Bij het streven naar circulair bouwen legt Utrecht de lat hoog: geen nieuwe grondstoffen toevoegen, tenzij (her) gebruik van grondstoffen (direct of via een grondstoffenbank) onmogelijk is. Circulair bouwen voegt maatschappelijke- en publieke waarde toe aan het (omliggende) gebied. Waar mogelijk maken we gebruik van de in het (omliggende) gebied al aanwezige waarden, zowel wat betreft materialen als sociale componenten. Circulair bouwen draagt bij aan procesinnovatie en, zo mogelijk, aan het creëren van nieuwe banen. Het zal uitnodigen tot het aangaan van duurzame relaties en allianties (Total Cost of Ownership and Usership benadering). Circulair bouwen richt zich ook op slimme en duurzame materiaalkeuzes, zoals toepassing van hout (CO_2-opslag). Een eerste stap is het in dit gebied voor nieuwe gebouwen en voor de openbare ruimte opstellen van een materialenpaspoort. Circulair bouwen is volop in ontwikkeling. Kennisontwikkeling - in samenwerking met andere partijen - is van groot belang voor opschaling. Onlangs heeft een aantal steden op de Innovation Expo (Zie: https://circulairestad.nl/over-de-city-deal) enkele eerste resultaten gepresenteerd. Deze ervaringen krijgen, voor zover mogelijk en effectief, in de planuitwerking voor de Merwedekanaalzone een plaats.

Het Platform 31(Kenniscentrum voor stedelijke ontwikkeling) is nagegaan wat de mogelijkheden zijn van een 'learning community' als onderdeel van het Merwede Lab. Dit is onder meer:

- door weloverwogen materiaalkeuze behalen van een Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) 0,5 en een Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) gebouwscore van 8 of beter;
- wisselwerking versterken tussen gebouwen en omgeving, cruciaal in een hoogstedelijk gebied;
- meervoudige waardecreatie en daarmee bijdragen aan circulaire economie;
- het meten en laten meewegen van de maatschappelijk meerwaarde;
- het benutten van de kracht van 'placemaking' aan de hand van bestaande gebouwen en plekken.

Circulair Bouwen
De landelijke Transitieagenda Bouw (2018) omschrijft circulair bouwen als: ‘het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en daar, nu en later’.

Bouwlogistiek
Bouwactiviteiten zullen langdurig een wissel trekken op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. Bestelbusjes en vrachtwagens rijden dagelijks naar en van bouwplaatsen. De ruimte voor al dit bouwverkeer en het lossen en tijdelijk opslaan van bouwmaterialen is beperkt. Dit leidt niet alleen tot congestie, dit bouwverkeer is ook een grote bron van CO_2 uitstoot. Slimme bouwlogistiek is noodzakelijk. De inzet van een bouwlogistieke hub aan de rand van de stad, de aanvoer van bouwmaterialen met bouwcontainers en maatregelen om het bouwverkeer te organiseren beperken de druk op de stedelijke verbindingswegen en dragen bij aan CO_2 reductie.

Pilots in het stationsgebied hebben laten zien dat er bijna 70% minder vervoersbewegingen nodig waren, wat resulteerde in een bijna 70% lagere uitstoot van CO_2. Om vermijdbaar bouwafval te voorkomen wordt gewerkt met afvalvrije bouwplaatsen (zero waste). Bouwafval moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het bouwafval wordt daartoe zoveel mogelijk op de bouwlocatie gescheiden tot herbruikbare grondstoffen.

Deze en mogelijk andere maatregelen moeten in de bouwfase van het project door de opdrachtgever nadrukkelijk worden overwogen. Bij gebrek aan initiatief daartoe kunnen deze door ons ook worden voorgeschreven.

Energieneutrale wijk Aspect	De energievoorziening in de Merwedekanaalzone is op termijn fossielvrij en draagt niet meer bij aan broeikasemissies. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
AARDGASVRIJ	Nieuwbouw in de Merwedekanaalzone is aardgasvrij.	Bestaande leidingen in het gebied blijven vooralsnog in stand, voor bestaande gebouwen en voor eventuele toekomstige alternatieven voor aardgas.
BEPERKEN ENERGIEBEHOEFTE	Nieuwbouw heeft een zeer lage warmte- en koudebehoefte, waarbij wordt gestreefd naar beter dan de op het moment van vergunningverlening geldende wettelijke norm.	
	Alle nieuwbouw is geschikt voor een warmtevoorziening op lage temperatuur.	
BODEMENERGIE	Een bodemenergiesysteem is collectief op tenminste bouwblokniveau.	Ordeningsregels voor gesloten en open bodemenergiesystemen zijn te herleiden uit het Bodemenergieplan Merwedekanaalzone.
DUURZAME OPWEKKING	Het streven is dat gebouwgebonden energie (verwarming, koeling, warm water en installaties) zowel voor woningen als voor utiliteitsgebouwen voor 100% hernieuwbaar wordt opgewekt.	Opwekking van hernieuwbare gebouwgebonden energie wordt op bouwblokniveau gerealiseerd, als dat niet volledig lukt is uitruil binnen het (deel)plangebied mogelijk.
	Energie voor consumptief gebruik of productie in het gebied wordt voor in principe100% hernieuwbaar op het grondgebied van de gemeente Utrecht opgewekt.	Opwekking van voldoende hernieuwbare energie voor consumptief gebruik of productie wordt toegepast in de volgorde gebouwniveau, gebiedsniveau, stadsniveau. Pas wanneer een voorliggende stap onvoldoende mogelijkheden biedt, is een hoger schaalniveau aan de orde.
	Energie voor de openbare ruimte wordt voor 100% hernieuwbaar opgewekt op het grondgebied van de gemeente Utrecht.	Duurzaam energiegebruik in de openbare ruimte wordt bevorderd door achtereenvolgens energiebesparende maatregelen (terugverdientijd <10jaar) en opwekking van hernieuwbare energie.
Circulair bouwen	Voor nieuwe woningen en kantoren wordt een milieuprestatie van maximaal 50% van de norm (nu 1,0 per m2 BVO) volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven.	De prestatie wordt evenredig aangepast bij een wijziging van de landelijke milieuprestatie.
	Het instrument GPR gebouw wordt gehanteerd om de integrale duurzaamheid van een gebouw te beoordelen. Op gebouwniveau wordt een waarde van minimaal 8 voorgeschreven voor woningen en kantoren.	De GPR score wordt periodiek strenger gemaakt bij landelijk aanvaarde wijzigingen in de beoordeling.
	Om de integrale duurzaamheid van een plan te beoordelen wordt een score van minimaal ‘excellent’ volgens Breeam nagestreefd of een vergelijkbare score met instrumenten, zoals Greencalc+ of GPR Stedenbouw.	Op basis van een geobjectiveerd inzicht worden de prestaties qua integrale duurzaamheid per bouwfase beoordeeld ten opzichte van vergelijkbare ontwikkelingen in Nederland (Benchmark).

Kerndoel: Klimaatbestendige wijk

7.2 Klimaatbestendige wijk

7.2.1 Water

Regenwater vasthouden
De Merwedekanaalzone moet ook bij een opwarmend klimaat een aangename plek zijn om te wonen of te verblijven. Er is dan een grotere kans op extreme buien en ook meer kans op langere, droge periodes. Om de effecten van langdurige droogte op het groen tegen te gaan houden we regenwater zo lang mogelijk in het gebied vast. Daartoe maken we in het plangebied combinaties met groen, water en beleving, zoals wadi's (waterinfiltratiesysteem) en groenblauwe verbindingen. Ook vergroenen we waar mogelijk de bestaande oevers.

Voor het verwerken van regenwater hanteren we in het plangebied op basis van landelijk beleid de volgorde: vasthouden en nuttig gebruiken, dan bergen en pas als het moet afvoeren. Oplossingen waarbij we regenwater in het plangebied vasthouden en later nuttig gebruiken, hebben de voorkeur boven bergen. Bergen heeft de voorkeur boven het afvoeren van regenwater naar buiten het plangebied of lozen in het Merwedekanaal.

Het belangrijkste en nuttigste gebruik van neerslag is de vochtvoorziening van het groen, de beplanting en bomen in het gebied. Op bouwblokniveau en in de openbare ruimte wordt zoveel regenwater vastgehouden om het groen in het plangebied ook in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Wij verwachten dat hieraan kan worden voldaan wanneer in elk bouwblok tenminste 45 mm per uur neerslag vastgehouden kan worden, voordat het op de omgeving moet worden afgewenteld. Voor de openbare ruimte is het streven op jaarbasis om 99% van de neerslag in de bodem te infiltreren en vast te houden. De in het gebied benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van voldoende infiltratiecapaciteit vragen wij ook om een berging van 45 mm voor verhard oppervlak in het openbare gebied. Dit betekent dat er slechts eenmaal per tien jaar een overschot aan regenwater is dat op het open water moet worden afgewenteld.

Extreme regenbuien
We richten het gebied zo in dat er ook bij een zeer extreme regenbui in het plangebied geen waterschade optreedt. Dit betekent dat het mogelijk moet zijn om een extreme bui van 80 mm in één uur in het gebied te verwerken zonder schade door instromend regenwater aan of in gebouwen of vitale infrastructuur (nutsvoorzieningen). Ook mogen er geen gezondheids- of veiligheidsrisico's zijn, bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Dit geldt voor zowel straten als binnenterreinen. Bebouwing moet daartoe voldoen aan de geldende bouwregelgeving.

Oppervlaktewater
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.

Het streven is om in elk deelgebied een waterpartij met recreatieve functie te realiseren. In deelgebied 4 is dit de haven bij de Wilhelminawerf, voor deelgebieden 5 en 6 moet dit nog nader worden onderzocht.

► Blauw raamwerk in Zuidwest.

Legenda

water

groen

watergang bestaand

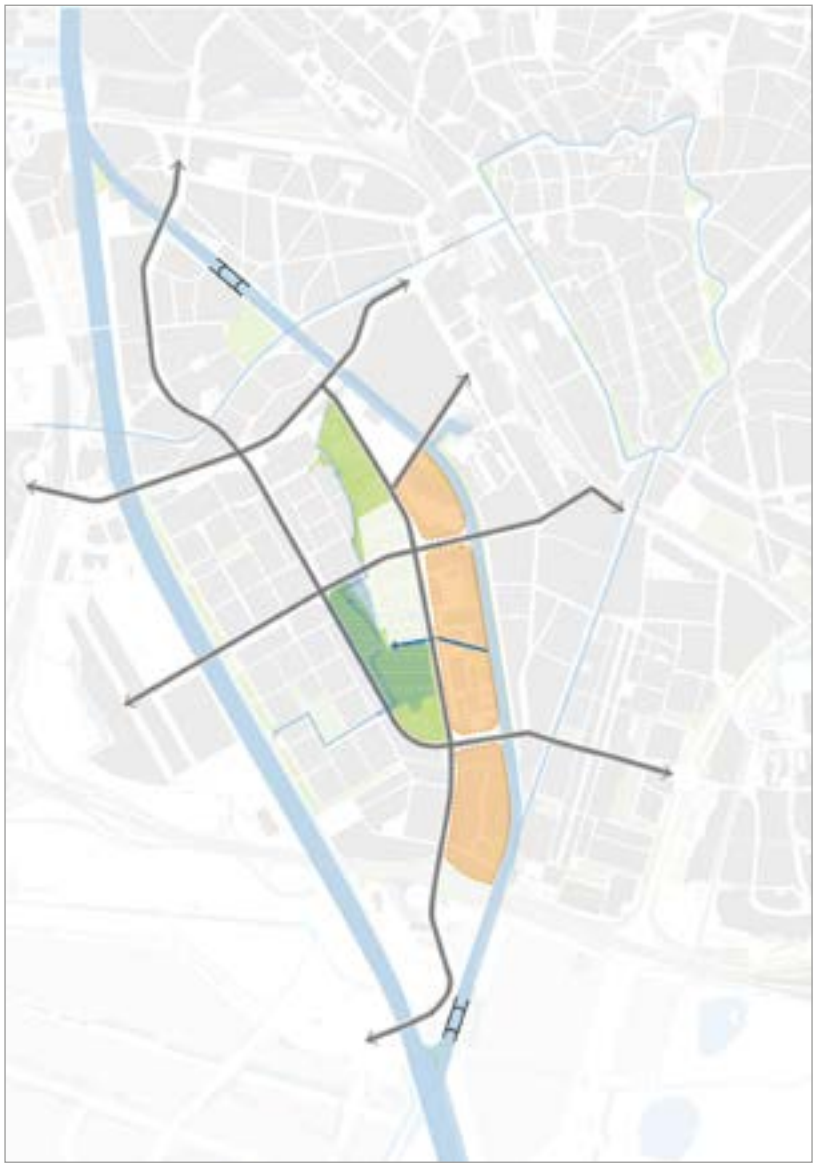
watergang nieuw

water bergen

sluis

hoofdwegen

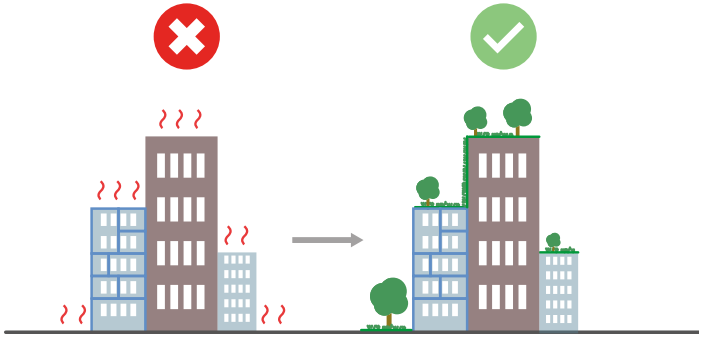
plangebied



7.2.2 Hittestress

Klimaatverandering leidt naar verwachting tot meer zomerse of tropische dagen. Door het opslaan van de warmte van zonlicht in verharding, gevels en daken is het dan in de stad nog warmer dan het buitengebied (hittestresskaart 2018). Dit is het 'hitte-eiland effect'. De in asfalt, steen of beton opgeslagen zonne-energie wordt 's nachts weer als warmte uitgestraald. Hierdoor kunnen bewoners hittestress ervaren. Vooral kinderen, ouderen en zieken zijn kwetsbaar voor aan hitte gerelateerde gezondheidseffecten. De mate van hittestress wordt bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.

Op dit moment bestaat het plangebied vrijwel geheel uit gebouwen en verharding. De toekomst van dit gebied is groener en de bebouwingsdichtheid groter. Groen verkoelt en verdichting en verharding zorgt juist voor meer warmte.



►► Vergroenen om hittestress tegen te gaan. Niet alleen op maaiveld maar ook op daken en aan gevels.

► Gevoelstemperatuur (hoe warm het aanvoelt) bij 33°C in 2015 in de huidige situatie van de Merwedekanaalzone. Wind, schaduw en luchtvochtigheid hebben invloed op de gevoelstemperatuur. (Klimaatstresstest Gemeente Utrecht, 2018).

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 luchttemperatuur 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 voorkeur 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 m^2.
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.

▲ Impressie: Ecologische verbinding (diagonaal).

Klimaatbestendige wijk Aspect	Een klimaatbestendige inrichting van de wijk, bestand tegen een warmer klimaat en grotere weerextremen. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
OPVANG HEMELWATER	Hemelwater tot een bui T= 10 (45 mm/uur) 100% in het gebied vasthouden. Dit geldt voor zowel de bouwblokken met de binnentuinen als de verharde openbare ruimte.	Het vasthouden van het hemelwater in het gebied wordt bevorderd door achtereenvolgens zo min mogelijk oppervlak te verharden, zo veel mogelijk direct te infiltreren in de bodem, zo veel mogelijk oppervlaktewater te realiseren en door bergingscapaciteit toe te voegen op of aan gebouwen.
	Elk bouwblok houdt zelf tot een bui T=10 (45 mm/uur) het hemelwater voor 100% vast.	Met alle daken - of het nu om een daktuin, groen dak of PV-dak gaat - en aanvullende voorzieningen op de binnenterreinen kan de waterbuffering binnen bouwblokken worden gerealiseerd.
	Inrichting van het gebied (openbare ruimte en de binnentuinen) is zodanig dat bij een zeer extreme regenbui (T=100 of 80 mm/uur) geen schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen én veiligheidsrisico's worden voorkomen.	
HITTESTRESS	Op een hete zomerse dag is de gemiddelde temperatuur in de buitenruimte maximaal 5 graden warmer dan de referentiesituatie van de stresstest in 2018.	De temperatuur op pleinen en parken is te beperken door het situeren van schaduw door grote bomen, het realiseren van laag groen (gras en struiken) op zonnige plekken, het niet toepassen van donkerkleurige verharding op langdurig bezonde plekken en het situeren van objecten die schaduw werpen (bij voorkeur door bomen en seizoensgebonden groen) op plekken die in de zomer meer dan twee uur per dag bezond zijn.
		De temperatuur tussen gebouwen is mede te beperken door het realiseren van groene daken en groene gevels.

8. Kwaliteit woonomgeving

Kerndoel:
Kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau

De ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving bepaalt of je straks in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven. Ruimtelijke kwaliteit gaat om beleving en over hoe de inrichting van het gebied aansluit bij het toekomstige gebruik. Het geeft betekenis aan dit gebied. Het kerndoel is kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau. Er ontstaat kwaliteit in gebouwen en in de inrichting van de buitenruimte door een goede maatvoering, doordachte opbouw en positionering van bouwblokken, door kwaliteit van toegepaste detaillering en materiaalgebruik en door een goede inrichting en beheer van de openbare ruimte en de binnenterreinen.

▲ Infographic kwaliteit woonomgeving.

Kerndoel: Kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau

8.1 Kwaliteit openbare ruimte

8.1.1 Inrichtingskwaliteit en beheer

Voor de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone zetten we in op een fijnmazig stelsel van straten en paden (met een maaswijdte van 50 tot 100 m), oost-west routes en een noord-zuid route door het plangebied, min of meer parallel aan de Europalaan en het Merwedekanaal. De openbare ruimte is grotendeels autovrij. De straten zijn aantrekkelijk groen ingericht en nodigen uit om lopend of fietsend op pad te gaan. Kinderen kunnen hier zelfstandig en veilig naar school. Bij de breedte en inrichting van de straten wordt rekening gehouden met voldoende zonlicht enerzijds en schaduw op warme dagen anderzijds.

Het groen dat in de openbare ruimte dominant aanwezig is, geeft het gebied, in combinatie met het groen op en aan de gebouwen, een duidelijke groene signatuur met een hoge belevings- en natuurwaarde. Zo min mogelijk verharding in het maaiveld ('groen, tenzij') maakt het gebied klimaatadaptief. Het hemelwater is van het riool afgekoppeld, wordt in het gebied vastgehouden en waar mogelijk gebruikt voor het groen of (water) recreatie. Door water, groen en voldoende (grote) bomen in de buitenruimte beperken we hittestress.

In de Merwedekanaalzone zijn veel plekken voor jong en oud waar je kunt luieren in het gras, waar ruimte is voor sport en spel, zitten, picknicken, enzovoorts. Deze plekken liggen op knooppunten van routes, waar ook bijzondere functies (zoals een koffietentje) ruimte krijgen. Ze zijn windluw en hebben een goede bezonning, maar bieden in de zomer ook schaduw. Er is ruimte voor eigenaarschap door gezamenlijk beheer van het groen en voor (tijdelijke) initiatieven. Bewoners voelen zich daardoor betrokken bij en (mede)verantwoordelijk voor de publieke ruimte en zullen elkaar hierdoor makkelijker ontmoeten en leren kennen. Dit draagt bij aan een gezonde (sociale) leefomgeving.

Ontwerpprincipes gezonde verstedelijking

Op plekken waar veel mensen dicht op elkaar wonen is het belangrijk om geluidbeperkende maatregelen toe te passen, bij voorkeur groene gevels. Deze dragen ook bij aan de groenbeleving van de stadswijk. Voor de Merwedekanaalzone is door bureau KM de studie "Utrechtse Ontwerpprincipes voor de Gezonde Verstedelijking" uitgevoerd. Op basis hiervan zijn voorbeelduitwerkingen opgesteld voor sociale veiligheid en om mensen meer te laten bewegen, sporten en ontmoeten. Bij het uitwerken van stedenbouwkundige plannen voor de Merwedekanaalzone dient deze studie als leidraad.

De buitenruimte moet sociaal- en verkeersveilig zijn. Dit is een voorwaarde voor ruimtelijke kwaliteit. We letten op de zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid, een rijke groene inrichting en aantrekkelijkheid. Ook minder tastbare aspecten, zoals sfeer en beleving, zijn belangrijk bij het beoogde gebruik van de buitenruimte voor verblijf of diverse activiteiten. Deze dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Belangrijk is hierbij vooral het borgen van de menselijke maat, het bieden van verrassing en variatie in beleving, het realiseren van verschillende typen groen en het plaatsen van kunst in de buitenruimte.

Kwaliteitsniveau openbare ruimte

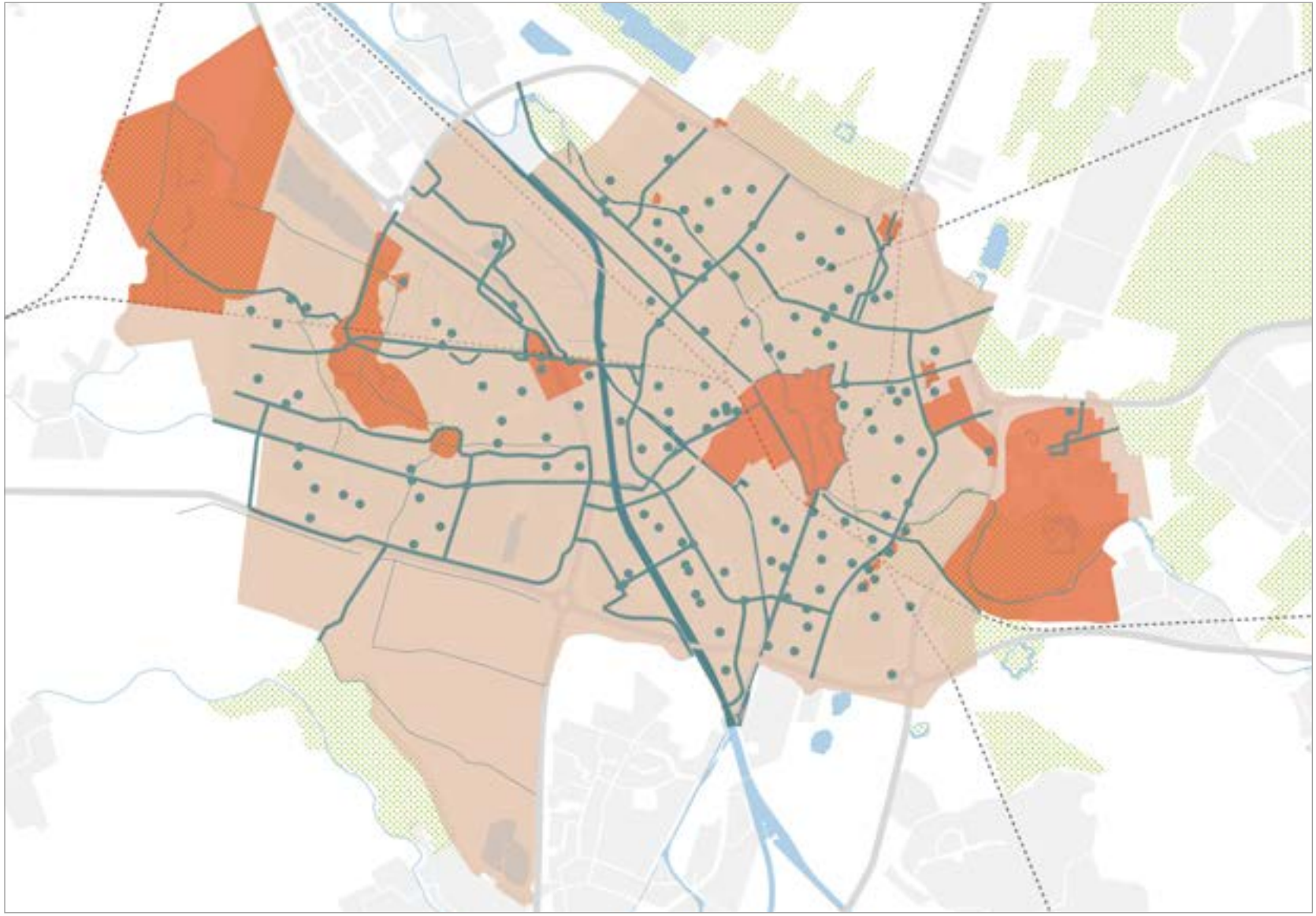
Het is een uitdaging om de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte te realiseren én te behouden bij een toenemende gebruiksdruk of een ander soort gebruik. Ook zijn er nieuwe uitdagingen zoals klimaatadaptatie en een betere toegankelijkheid. De openbare ruimte moet robuust zijn en tegelijk flexibel genoeg om veranderingen in de tijd aan te kunnen. Dit betekent dat de openbare ruimte van voldoende omvang is en een inrichting heeft die goed te beheren is.

In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte voor de stad Utrecht worden drie kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte gehanteerd: 'Domstad', 'Domstad Bijzonder' en 'Utrechtse Allure'. Bij de aanleg en het beheer van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is kwaliteitsniveau 'Domstad' en het inrichtingsprincipe "groen, tenzij" uitgangspunt. Dit kwaliteitsniveau hanteren we in de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone. Dit

► Kwaliteitsniveaus uit Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte.

Legenda

- Utrechtse Allure
- Domstadkwaliteit Bijzonder
- Domstadkwaliteit
- Domstadkwaliteit Bijzonder op plekken



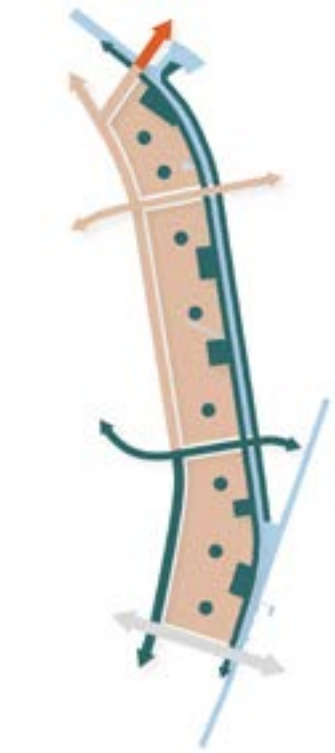
betekent dat we bij de inrichting van het gebied gebruik maken van basisbestratingmaterialen en dat er een beperkte keuze is in het te plaatsen type straatmeubilair. Maar het Handboek Openbare Ruimte kent nog geen basiskwaliteit Domstad, waar de openbare zo intensief gebruikt wordt en waar het `groen-tenzij' en groen met ecologische waarde van toepassing is. Dit vraagt om een nadere uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte, waarin gebruik, inrichting en beheer in balans wordt gebracht.

Voor het Merwedepark (en voor enkele bijzondere plekken in de deelgebieden 4, 5 en 6) geldt kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'. Indien standaardoplossingen niet voldoen - bijvoorbeeld voor het behouden van cultuurhistorische kwaliteit, een (boven)stedelijke functie of bijzonder gebruik - mag inrichting en beheer hier afwijken van Domstad kwaliteit.

Toegankelijkheid
We streven naar een zoveel mogelijk obstakelvrije openbare ruimte. Dit betekent dat het plaatsen van straatmeubilair tot een minimum wordt beperkt, en het straatmeubilair dat noodzakelijk is bij voorkeur direct langs gevels wordt geplaatst. Indien er fietsenrekken worden geplaatst voor bezoekers of recreanten moeten deze niet als obstakel worden ervaren.

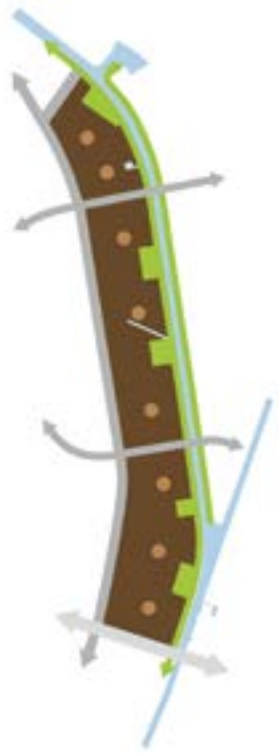
Beheer
Voor goed beheer van de openbare ruimte is het van belang om het (dagelijks en periodiek) onderhoud eenvoudig, doelmatig en betaalbaar te houden. Gekoppeld aan de Domstadkwaliteit geldt in de openbare ruimte een basis beheerniveau dat past bij het intensieve gebruik van de openbare ruimte. In het Merwedepark en op enkele andere plekken in de deelgebieden is een intensiever beheer nodig, omdat hier het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder' van toepassing is.

Kunst
Kunst in de openbare ruimte maakt de omgeving aantrekkelijk, geeft het gebied identiteit en versterkt de verbindingen in het rondje Stadseiland. Utrecht heeft een lange traditie opgebouwd in het realiseren van toonaangevende kunstprogramma's in ontwikkelingsgebieden. Die zetten we hier voort.



▲ Voorgeschreven kwaliteitsniveau

Legenda
- Utrechtse Allure
- Domstadkwaliteit Bijzonder
- Domstadkwaliteit
- Domstadkwaliteit Bijzonder op plekken



▲ Gewenste materialisering

Legenda
- domstadkwaliteit: betontegel
- domstadkwaliteit: gebakken klinker
- domstad bijzonder: afwijkend mag
- domstad bijzonder afwijken mag

► Kwaliteiten van de ondergrond.

8.1.2 Ondergrond, kabels en leidingen

Voor goed functionerende kringlopen is de ondergrond essentieel. De bodem reinigt en herbergt water. Een gezonde, levende bodem is de voedingsbodem voor het groen in het plangebied en zorgt met organische stof en CO_2 opslag door een sponswerking van de bodem. Dit is belangrijk voor klimaatadaptatie. Er moet voldoende ruimte zijn of worden gemaakt voor bomen, kabels en leidingen, mogelijke afvalsystemen en ondergrondse parkeergarages. De ondergrond vervult straks meer en meer een rol voor duurzame energieopslag en -winning. Ook bevinden zich in de ondergrond van het plangebied archeologische waarden. Kortom, in de Merwedekanaalzone krijgen veel kwaliteiten een plaats in de bovenste 50 meter van de bodem.

De kwaliteit van de ondergrond is bepalend voor alles wat er bovengronds gebeurt. We maken een onderscheid in draag-, productie-, regulatie- en informatiekwaliteiten. Deze kwaliteiten kunnen worden benut voor duurzame oplossingen in het gebied. Daardoor hoeven we in mindere mate terug te grijpen op technische oplossingen (zoals waterberging). Ingrepen in het gebied (zoals ondergronds ruimtegebruik) vinden bij voorkeur zodanig plaats dat de ondergrondkwaliteiten niet worden aangetast. Dit doen we door de verschillende ruimteclaims op de ondergrond inzichtelijk te maken en te koppelen aan de bovengrondse ambities, doelen en maatschappelijke opgaven.

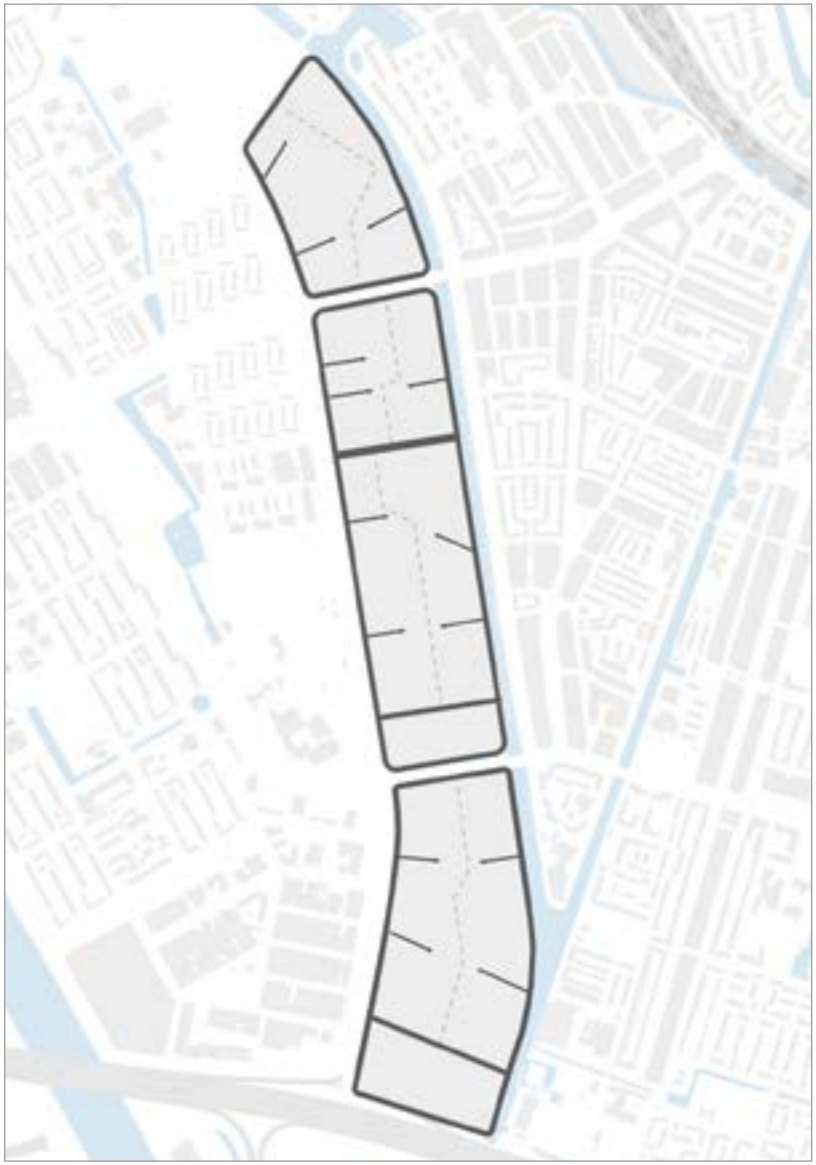
Voorwaarde is in alle gevallen dat de bodem functioneel geschikt is (en blijft) voor het beoogde gebruik. Hoe voller de bovengrondse ruimte, hoe intensiever de ondergrondse ruimte zal worden benut. Door vroegtijdige ordening en regie kunnen conflicten in functies en processen in de ondergrond worden voorkomen en kan de benutting van deze schaarse bron zo optimaal mogelijk zijn. Gaandeweg het ontwerp en bouwproces vinden aanpassingen aan ontwerpen plaats. Dat is onvermijdelijk. Hierbij kunnen ongemerkt dergelijke conflicten ontstaan. Daarom dient hier steeds op te worden gelet. Om te zorgen dat de ondergrond geschikt blijft en om ruimte te creëren voor (als het kan) iedere ondergrondfunctie, wordt bij het gebruik van de ondergrond ermee rekening gehouden dat de ondergrondkwaliteiten zo weinig mogelijk worden aangetast, er zo weinig mogelijk ondergrondse

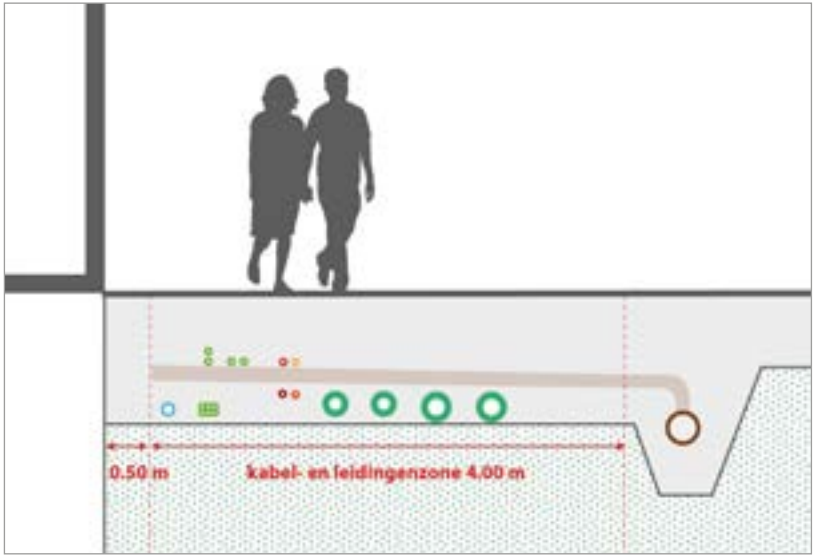
► Nutsvoorzieningen georganiseerd in een ringstructuur rondom deelgebieden.

Legenda

kabel/leidingenzone, standaard 4.00 m

kabel/leidingenzone, standaard ≥2.50 m





►► Standaard kabel- en leidingentracé van 4 meter breed rondom deelgebieden.

Legenda

- drinkwater
- stadswarmte
- riolering
- middenspanning
- laagspanning
- openbare verlichting
- gas hoge druk
- datatransport

ruimte wordt gebruikt, best beschikbare technieken worden toegepast en effecten op andere ondergrondfuncties zo klein mogelijk zijn. Zo worden nadelige effecten niet afgewenteld op de beheerfase en is er bovendien flexibiliteit ingebouwd voor eventuele latere aanpassingen of aanvullingen van functies in die ondergrond.

Om regenwater vast te kunnen houden en wateroverlast bij forse regenbuien te voorkomen is verticale drainage nodig waardoor regenwater door de bovenste kleilaag naar het watervoerend pakket kan infiltreren. Bureau Deltares heeft onderzocht of er bij verticale drainage ongewenste interactie kan plaats vinden tussen bodemenergiesystemen (WKO) en hemelwaterinfiltratie (HWI). De (voorlopige) conclusie is dat er inderdaad een conflict kan ontstaan in het eerste watervoerend pakket. De precieze omstandigheden kunnen per verticale drainagebuis, per ontwerpprincipe en per WKO-debiet verschillen. Vervolgonderzoek is nodig.

Om langs Europalaan-noord en het Merwedekanaal meer ruimte te maken voor bomen worden bestaande kabels en leidingen, in samenspraak met de netbeheerders, opnieuw geordend en gebundeld. Voor het hoofdnetwerk van alle kabels en leidingen in het gebied wordt bij herontwikkeling uitgegaan van een ringstructuur. De distributie langs een dergelijk netwerk is bij calamiteiten gegarandeerd en ontwikkelaars kunnen onafhankelijk van elkaar bouwen. In woonbuurten worden de kabels en leidingen gebundeld aangelegd, waarop bouwblokken met één aansluiting worden aangetakt. Daarmee maken we ruimte voor een groene leefomgeving met bomen en wadi’s.

8.1.3 Afval

Afval is een grondstof. Daarom wordt het in Utrecht gescheiden opgehaald. Dit kan bijvoorbeeld door het afval te verzamelen in ondergrondse (pers) containers. Deze staan in de openbare ruimte. Het aantal ondergrondse containers dat in een gebied als de Merwedekanaalzone nodig is zou onevenredig veel ruimte vragen. Het legen van de containers zou bovendien structureel zwaar verkeer brengen in een autovrij gebied.

Naar onze overtuiging past de in Utrecht gebruikelijke manier van (gescheiden) afvalinzameling niet goed in een gebied zoals de Merwedekanaalzone, met een hoge dichtheid, veel hoogbouw en een autovrije openbare ruimte. In samenhang met ontwikkelingen in het Beurskwartier worden alternatieven voor gescheiden inzameling van afval bij hoogbouw onderzocht. Afval kan bijvoorbeeld worden ingezameld met geschakelde elektrische voertuigen (vanuit de parkeergarages). Ook het apart inzamelen van groente-, fruit en tuinafval (GFT) met nascheiding wordt onderzocht. Deze alternatieven bieden mogelijk handvatten, maar hebben ons doen inzien dat afvalinzameling geen sectorale opgave is.

Aanvullend onderzoek is nodig om tot een afweging te komen tussen de onderzochte systeemkeuzes en hoe deze zich verhouden tot een systeem met ondergrondse containers. In deze afweging moet rekening gehouden worden met de kwaliteit van de openbare ruimte, de maat en schaal van de bebouwing, de mobiliteitsopgave in de Merwedekanaalzone en de mogelijkheid voor modulaire systemen, waarop ook bestaande gebruikers van het gebied aan kunnen haken.

▲ Impressie: Groen binnenterrein.

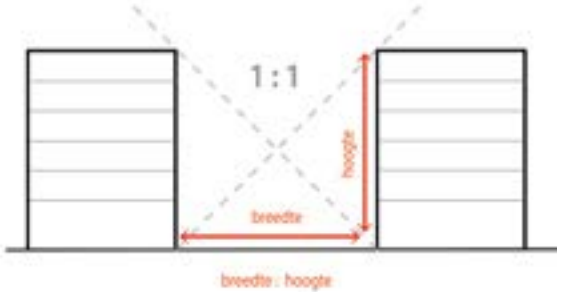
8.2 Bebouwing

► Hoogte-breedte verhouding 1:1 straatprofielen.

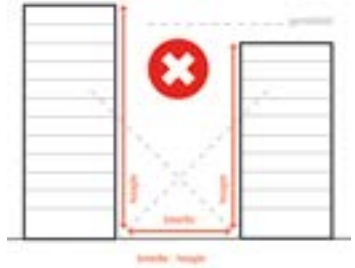
De ruimtelijke kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau bepaalt hoe een aantrekkelijk, goed en gezond leefklimaat kan ontstaan. De ruimtelijke structuur en de maat van de bouwblokken en gebouwen is bepalend voor de kwaliteit van de buitenruimte en de mate waarin de menselijke maat en schaal in het gebied aanwezig is. Voor deelgebied 5 is de maatvoering uitgewerkt en begrensd in Stedenbouwkundig Plan Merwede.

8.2.1 Straatprofiel

Langdurig donkere straten en pleinen zijn ongewenst. Ook in hoge dichtheid moet de menselijke maat worden behouden. Straatbreedtes en de hoogte en bijbehorende breedte van aangrenzende gebouwen zijn daarin allesbepalend. Met straten die een gemiddelde hoogte-breedteverhouding (tot aan de maximale dakhoogte) van 1 op 1 hebben, is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om incidenteel en lokaal smallere profielen te hanteren, voor zover die samengaan met juist een ruimer profiel in de directe nabijheid. Voorwaarde voor een smaller straatprofiel is dat de woonkwaliteit van de hier gelegen woningen gewaarborgd blijft.



▲ Goede voorbeelduitwerking straatprofiel



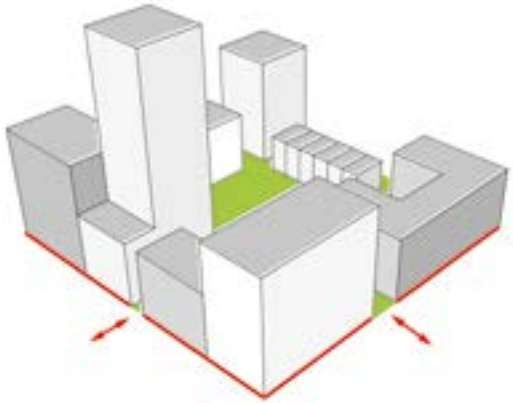
▲ Foute voorbeelduitwerking straatprofiel

8.2.2 Samengesteld bouwblok

► Samengesteld bouwblok.

De bouwblokken van de Merwedekanaalzone zijn samengesteld uit verschillende, kleinere en zelfstandig herkenbare gebouwen. De diversiteit in hoogte, breedte en architectuur van de verschillende gebouwen draagt bij aan het borgen van een menselijke maat. 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.

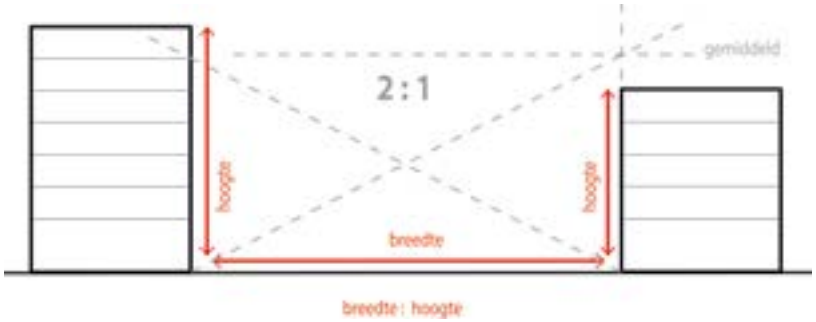
De maximale maat voor de afmetingen van het bouwblok is gelijk aan de maximale maaswijdte in het netwerk voor voetgangers: 100m. Dit wordt bereikt door niet te grote bouwblokken en door binnenterreinen openbaar of (deels) publiek toegankelijk te maken.



8.2.3 Binnenterrein

Elk bouwblok heeft een luw, groen en goed bezond binnenterrein. De binnenterreinen zijn overwegend collectief te gebruiken, in ieder geval overdag publiek toegankelijk en alle verbonden met het openbaar voetgangersnetwerk. Door de binnenterreinen te koppelen aan de bewoners is de kwaliteit van de inrichting en de sociale cohesie geborgd. De binnenterreinen zijn te bereiken voor alle bewoners van een bouwblok. Voor kinderen in de leeftijd tot 6 jaar wordt in elk publiek toegankelijk binnenterrein een formele speelvoorziening gerealiseerd.

Het hoogteverschil tussen een binnenterrein en de direct aangrenzende 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-) openbare of publiek toegankelijke ruimte door de bouwblokken heen. Vanaf dit netwerk kunnen desgewenst ook woningen ontsloten worden. Echter, gezien de grote fietsparkeeropgave in de bouwblokken langs de Europalaan/Overste Den Oudenlaan, is het onvermijdelijk dat deze binnenterreinen op niveau zijn.



▶ Breedte-hoogte-verhouding 2:1 in binnenterreinen.

De binnenterreinen zijn groen en met bomen ingericht. Het vergroenen van de gevels draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. De groene inrichting draagt bij aan het opvangen en vasthouden van regenwater en een akoestisch prettig leefklimaat.

De binnenterreinen verhouden zich qua omvang goed tot de gemiddelde hoogte van het bouwblok. Met een gemiddelde breedte-hoogteverhouding in de binnenterreinen van 2 op 1 is dit over het algemeen goed te bereiken. Door variatie in bouwhoogtes of toegangen van en naar de openbare ruimte wordt de kwaliteit van de binnenterreinen en omliggende woningen geoptimaliseerd. Er kunnen stedenbouwkundige of programmatische redenen zijn om incidenteel van deze verhouding af te wijken, zeker indien het bouwblok eerder het karakter en de maten van een groot gebouwcomplex heeft, op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de hieraan gelegen woningen en de groene kwaliteit van het binnenterrein is gewaarborgd.

Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein beperkt van diepte. Bij een tuindiepte tot 3 meter kan over het algemeen aan deze eis worden voldaan, al blijven andere en aanvullende maatregelen nodig. Bij wat grotere binnentuinen is een diepere private buitenruimte mogelijk mits de collectieve waarde is geborgd. Schuttingen en andere hoge erfafscheidingen zijn ongewenst. Door de binnenterreinen te koppelen aan bewoners willen we sociale cohesie stimuleren en de kwaliteit van de inrichting versterken.

De overgangen van de private buitenruimtes naar de collectieve ruimte zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein. Voor bergingen of fietsenstallingen is op het binnenterrein geen ruimte, deze functies krijgen in het gebouw een plek.

8.2.4 Bouwhoogte

Goothoogte
Om de menselijke maat en schaal in het gebied te borgen is een maximale goothoogte vastgelegd. De maximale goothoogte aan de zijde van het kanaal is 5 lagen, oplopend tot maximaal 7 lagen aan de Europalaan/ Overste Den Oudenlaan. Boven de goothoogte springen gebouwen terug ten opzichte van de rooilijn door een kap of een setback.

Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om bebouwing (tot de maximale dakhoogte) wel in de rooilijn te plaatsen op voorwaarde dat de algemene woningkwaliteit en leefomgevingskwaliteit voor straat en binnenterreinen is geborgd. Dit geldt voor maximaal één gebouw per straat of plein.

Gemiddelde dakhoogte
De gemiddelde dakhoogte varieert van 6 lagen aan de zijde van het kanaal tot 10 lagen aan de Europlaan. Bouwen boven de gemiddelde dakhoogte is toegestaan tot een maximale dakhoogte, op voorwaarde dat dit wordt gecompenseerd door lagere gebouwen en/of onbebouwde delen in de betreffende straat en/of bouwblok. Door te variëren met bouwhoogtes kan een menselijke maat en schaal worden bereikt, kan de bezonning van straten en binnenterreinen worden geoptimaliseerd en kunnen stedenbouwkundige accenten worden gelegd. Daarnaast kunnen daken optimaal gebruikt worden als tuin of terras.

Hoge gebouwen
Boven de maximale dakhoogte zijn hoge gebouwen toegestaan (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*). Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, gelden naast een maximale hoogte ook aanvullende voorwaarden:

- De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte;
- De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar;
- De maximale footprint van hoge gebouwen bedraagt 750m^2.

Stedelijke accenten
Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan zijn op belangrijke stedelijke plekken hoogteaccenten tot 70 meter mogelijk. Hiermee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Voor deze accenten gelden aanvullende voorwaarden:

- Accenten liggen altijd terug ten opzichte van de rooilijn in de vorm van een setback ten behoeve van de menselijke maat van de bebouwing en het beperken van windhinder in de buitenruimte.
- Accenten worden uitgevoerd als torens (niet als langgerekte gebouwen).

Uitzonderingen bouwhoogte
Aan de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan, de Beneluxlaan en de A12 mag de Merwedekanaalzone zich stedelijk presenteren. Voor deze plekken gelden afwijkende bebouwingsregels:

- De bebouwingsregels voor het middengebied (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*) zijn van toepassing voor het gebied tussen het kanaal en de centrale as.
- De bebouwingsregels voor de Europalaan (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*) zijn van toepassing voor het gebied tussen de centrale as en de Europalaan/Overste Den Oudenlaan.

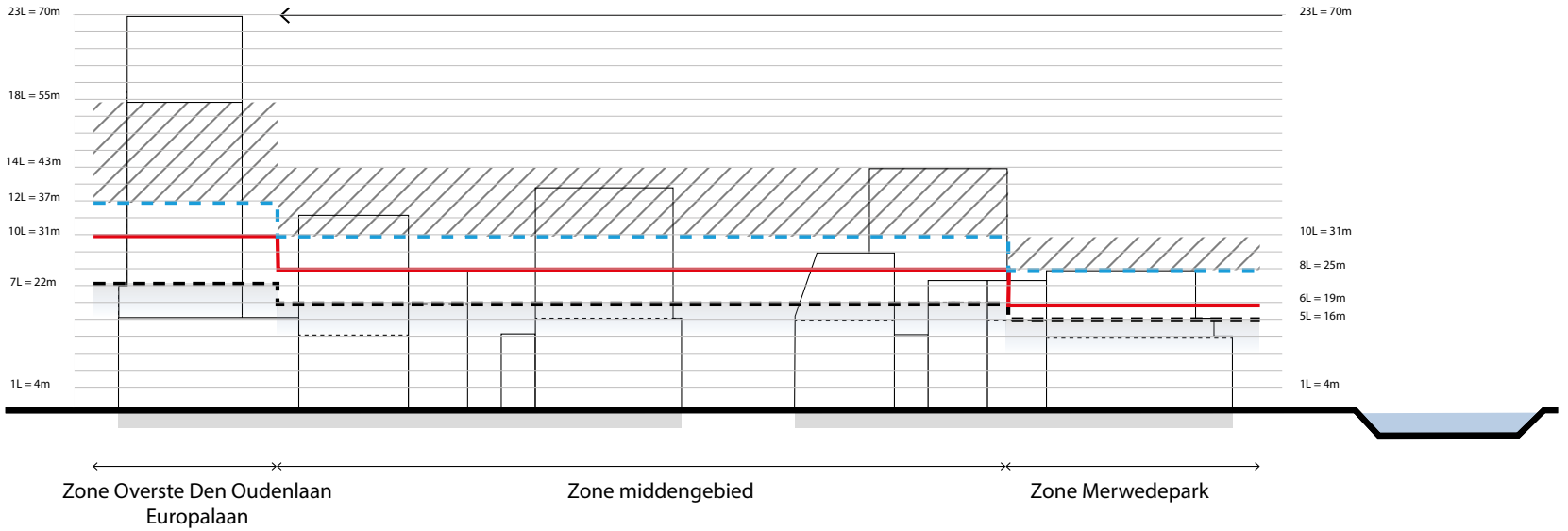
"'Dat wordt wennen voor mij, ik zie de Dom niet meer."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

▶ Bouwhoogtes

Legenda

- Stedelijk accent
- Zone hoge gebouwen
- Maximale dakhoogte
- Gemiddelde dakhoogte
- Maximale goothoogte



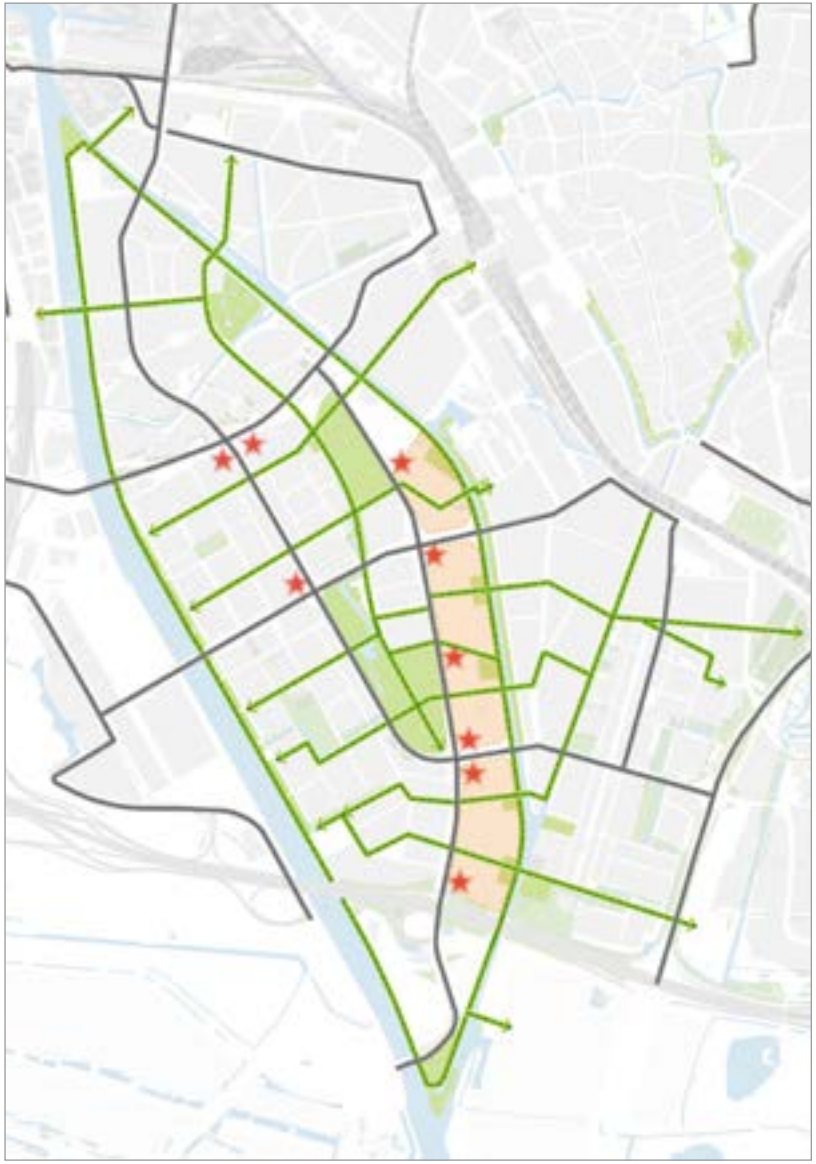
▶ Maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone.

Maxijmale bouwhoogte	Goothoogte	Gemiddelde dakhoogte	Dakhoogte	Hoge gebouwen	Stedelijk accent
Voorwaarden	Boven de goothoogte springen gebouwen terug ten opzichte van de rooilijn.	Zie richtlijnen gemiddelde hoogte		Zie richtlijnen hoge gebouwen.	Aan knooppunt infrastructuur en aan diagonale verbinding Merwedepark – Park Transwijk
Europalaan	7L	10L	37m / 12L	40–55m / 13–18L	70m / 23L
Middengebied	6L	8L	31m / 10L	34–43m / 11–14L	n.v.t.
Merwedepark	5L	6L	25m / 8L	28–31m / 9–10L	n.v.t.

► Situering stedelijke accenten.

Legenda

Stedelijk accent



8.2.5 Plint

Voor een goede leefomgeving is de kwaliteit van de aansluiting van een gebouw op de straat en op het binnenterrein essentieel. Het gaat hierbij vooral om de architectuur en het gebruik van de plint en de eerste drie bouwlagen boven de plint met uitzicht van de bewoners op de buitenruimte (sociale controle). Als bewoners zicht hebben op de buitenruimte, dan voelt deze sociaal veiliger en wordt de ruimte beter gebruikt. Een levendige plint in een gebouw brengt (vaak) licht in de openbare ruimte en trekt publiek aan. Ook dit draagt bij aan het gevoel van sociale veiligheid.

Er zijn verschillende typen functies voor plinten: wonen, werken, publiek of utilitair. Het karakter van de plint varieert van openbaar tot privé. Afhankelijk van functie en karakter gelden andere eisen aan de overgang tussen gebouw en openbare ruimte. Een levendige, publieke plint vraagt om een etalage, ruimte voor uitstallingen of een gevelterras. Fietsenstallingen passen niet in dit beeld. Een woonplint aan een drukke straat heeft meer behoefte aan privacy, bijvoorbeeld met groen. De samenhang tussen het type straat (gebruik en inrichting) en het type plint (gebruik inclusief organisatie van het gebouw of woning) bepaalt welke eisen gelden voor een goede overgangszone tussen gebouw en openbare ruimte.

De plint van een bouwblok is altijd een ontworpen onderdeel van het gebouw in het bouwblok. Plinten zijn tenminste 4 meter hoog en staan op het maaiveld. Door deze hoogte is er flexibiliteit ingebouwd waardoor toekomstig ander gebruik mogelijk is.

Gebouwen met een grotere schaal (in breedte of hoogte) of bij markante hoeken hebben een plinthoogte die past bij de schaal van het gebouw. De overgang tussen openbaar en privé is altijd ontworpen als onderdeel van de collectieve of openbare ruimte.

Kwaliteit woonomgeving Aspect	De verdichtingsopgave vormgeven op gebouw- en inrichtingsniveau met oog voor de menselijke maat. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
ALGEMEEN	De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen, ook voor mensen met een fysieke beperking (VN verdrag Handicap).	Voor de openbare ruimte geldt het (nog op te stellen) Handboek Openbare Ruimte Merwedekanaalzone. De openbare ruimte voldoet aan de richtlijnen voor toegankelijkheid volgens Voetpaden voor iedereen (Bouwadvies Toegankelijk 2014).
	Autoverkeer wordt direct naar gebouwde parkeerruimte geleid. In de buitenruimte bevinden zich geen parkeerplaatsen.	Autoverkeer voor hulpdiensten is toegestaan.
	Sleutelwoorden voor de inrichting van de openbare ruimte zijn zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid, een rijke groene inrichting en aantrekkelijkheid.	Leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte vormt de studie Utrechtse Ontwerpprincipes voor de Gezonde verstedelijking en Sociale veiligheid door bureau KM.
MATERIAALGEBRUIK OPENBARE RUIMTE	Het kwaliteitsniveau Domstad is het basisniveau voor inrichting en beheer van de openbare ruimte.	De basiskwaliteit Domstad voor gebieden met hoge dichtheid vraagt een uitwerking van het Handboek Openbare Ruimte en een aanpassing van de Kadernota. Deze gebieden worden niet alleen intensief gebruikt, maar hebben daarnaast ook nieuwe opgaven zoals hittestress, hemelwater en ecologie. In de Merwedekanaalzone geldt ook het ‘groen-tenzij’ principe.
	Het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder wordt gebruikt voor het Merwedepark en plekken met een bijzondere (historische) identiteit.	
ONDERGROND	De bodem is tenminste functioneel geschikt voor het gebruik dat erop plaatsvindt.	
	Alle functies in de ondergrond (kabels en leidingen, energiesystemen, afvalsystemen, boomwortels, waterberging en archeologie enz.) krijgen voldoende ruimte.	Alle functies in de ondergrond worden reeds in de planvorming geordend en geclusterd en waar mogelijk geoptimaliseerd. Inzet is ondergrondse conflicten te voorkomen en maximale ruimte voor groen te maken.
		Bestaande verbindingen van transportleidingen en voorzieningen naar eindgebruikers in andere stadsdelen worden gehandhaafd.
STRAATPROFIEL	Langdurig donkere straten en pleinen zijn ongewenst. Ook in hoge dichtheid moet de menselijke maat worden behouden. Straatbreedtes en de hoogte en bijbehorende breedte van aangrenzende bebouwing zijn daarin allesbepalend.	Met straten die een gemiddelde hoogte-breedteverhouding tot aan de dakhoogte van 1 op 1 hebben, is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om incidenteel en lokaal smallere profielen te hanteren, voor zover die samengaan met juist een ruimer profiel in de directe nabijheid. Voorwaarde voor een smaller straatprofiel is dat de woonkwaliteit van de hier gelegen woningen gewaarborgd blijft.
	Er is een overgangszone van minimaal één meter tussen bebouwing en de straat om hiermee de overgang tussen openbaar en privé vorm te geven.	Afhankelijk van de aangrenzende functie wordt deze zone met groen dan wel in (afwijkende) verharding uitgevoerd.
BOUWBLOKKEN	De bebouwing wordt in de vorm van samengestelde bouwblokken gerealiseerd.	
	Elk samengesteld bouwblok bestaat uit verschillende herkenbare gebouwen. De gebouwen variëren in breedte, hoogte en architectuur (korrelgrootte).	
	Samengestelde bouwblokken hebben een maximale lengte van 100 meter. Als ze langer zijn dan loopt er een openbaar toegankelijke route doorheen.	
	Het hoogteverschil tussen de publiek toegankelijke binnenterreinen en de aangrenzende openbare ruimte is beperkt en mag niet belemmerend werken op zicht, toegankelijkheid, herkenbaarheid en sociale veiligheid van het binnenterrein.	Met ‘onbelemmerd zicht’ wordt bedoelt dat toegangen van binnenterreinen uitnodigend zijn om naar binnen te lopen. De toegankelijk van deze binnenterreinen vraagt om bijzondere oplossingen.

Kwaliteit woonomgeving Aspect	De verdichtingsopgave vormgeven op gebouw- en inrichtingsniveau met oog voor de menselijke maat. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
BINNENTERREINEN EN GROEN	Elk samengesteld bouwblok is groen en heeft een publiek toegankelijk binnenterrein. De binnenterreinen moeten, in verhouding tot hun omvang, voldoende plekken hebben met een aangenaam verblijfsmilieu en voldoende zon.	Met een gemiddelde lengte-breedteverhouding in de binnenterreinen van 2 op 1 is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige of programmatische redenen zijn om incidenteel van deze verhouding af te wijken, zeker indien het bouwblok eerder het karakter en de maten van een groot gebouwcomplex heeft, op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de hieraan gelegen woningen en de groene kwaliteit van het binnenterrein zijn gewaarborgd.
	De binnenterreinen zijn grotendeels collectief te gebruiken, in ieder geval overdag publiek toegankelijk en alle verbonden met het openbaar voetgangersnetwerk.	
	Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein beperkt van diepte. Schuttingen en andere hoge erfafscheidingen zijn ongewenst. De overgangen van de private buitenruimtes naar de collectieve ruimte zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein.	Bij een tuindiepte tot 3 meter kan over het algemeen aan deze eis worden voldaan, al blijven andere en aanvullende maatregelen nodig. Bij wat grotere binnentuinen is een diepere private buitenruimte mogelijk mits de collectieve waarde is geborgd.
	Binnenterreinen en voor bewoners toegankelijke daken zijn meer groen dan verhard, met als streven 60% groen. Het groen is kwalitatief goed, robuust en bestaat uit voldoende grote bomen in verhouding tot de maat en schaal van het bouwblok (waarbij als richting minimaal 1 boom eerste orde of 3 bomen derde orde met struiken en kruiden als onderbegroeiing wordt gehanteerd).	Een vermindering van het oppervlakte aan groen in het binnenterrein mag worden gecompenseerd met toepassing van groen (aan de) gevels aan het binnenterrein.
BOUWHOOGTE	De bebouwing is op de menselijke maat ontworpen. Gebouwen hebben in principe een herkenbare goothoogte. De maximale goothoogtes zijn: · 5 lagen aan het Merwedekanaal; · 6 lagen in het middengebied; · 7 lagen aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Gebouwen hoger dan de goothoogte hebben een setback van voldoende maat. Ten opzichte van de gemiddelde hoogte mag worden gevarieerd in bouwhoogte. De maximale dakhoogtes zijn: · 8 lagen aan het Merwedekanaal; · 10 lagen in het middengebied; · 12 lagen aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Gebouwen boven de gemiddelde hoogte worden zo gecompenseerd door lagere gebouwen en/of onbebouwde delen.	In principe springt bebouwing boven de goothoogte altijd terug ten opzichte van de rooilijn. Indien er een stedenbouwkundige aanleiding is, mag incidenteel en maximaal één gebouw per bouwblok volledig in de rooilijn worden gebouwd. Voorwaarde is dat de woonkwaliteit en omgevingskwaliteit voor straat en binnenterrein gewaarborgd blijft. De gemiddelde hoogte wordt berekend per zijde van een bouwblok en is exclusief hoge gebouwen. Er kunnen stedenbouwkundige redenen zijn dat de gemiddelde hoogte niet kan worden gehaald of niet is gewenst. Incidenteel mag worden afgeweken van de gemiddelde hoogte, op voorwaarde dat de woningkwaliteit en de groene kwaliteit en bezonning van binnenterreinen en straten gewaarborgd blijft.
PLINTEN	Er is sprake van levendige plinten met een vrije hoogte van minimaal 4 meter, flexibel in te vullen met voorzieningen en woningen. De stedelijke accenten wijken af en hebben een hogere plint, die in verhouding staat tot het gebouw.	Langs de Europalaan worden de plinten vooral gevuld met niet-wonen functies.
	De plinten van de bouwblokken worden in samenhang met de functie, de openbare ruimte en de binnenterreinen ontworpen.	

9. Ontwikkelstrategie

9.1 Visie in kort bestek

Bouwen in de bestaande stad

Utrecht groeit. De laatste verwachting is dat de stad tot 2040 groeit naar circa 450.000 inwoners. Er komen niet alleen meer mensen wonen in Utrecht, ook komen er meer mensen om hier te werken en te recreëren. Om de groei mogelijk te maken heeft de gemeenteraad in 2016 twee belangrijke kaders vastgesteld, de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (kort het mobiliteitsplan). Beide kaders zijn recent geactualiseerd, maar nog niet vastgesteld. Met de RSU is de koers ingezet om de groei binnen het bestaande stedelijke gebied te realiseren, waardoor we de stad versterken én de groene ruimte om de stad sparen. Deze koers betekent dat we de in de stad beschikbare ruimte beter willen benutten. We kiezen daarom voor verdichting (meer programma per ha) en duurzame en ruimtebesparende mobiliteit. We kunnen groeien door voorrang te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, en door het aanbieden van MaaS-diensten (Mobility as a Service, zoals deelauto's en deelfietsen). De verdichtingsopgave uit de RSU en het coalitieakkoord "Ruimte voor iedereen" (2018) - leidt voor de Merwedekanaalzone tot de ambitie om te groeien naar een gemengde stadswijk van 10.000 woningen en bijbehorend voorzieningenprogramma verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6. Gezond stedelijk leven voor iedereen is hierbij het leidende principe.

Mobiliteitsstrategie

We hanteren een innovatieve mobiliteitsstrategie. Alleen zo maken we het mogelijk om in de Merwedekanaalzone hoogstedelijk te verdichten. Met deze mobiliteitsstrategie geven we invulling aan de keuzes uit het mobiliteitsplan, waarbij lopen en fietsen als ruimtebesparende en duurzame vervoerswijzen bovenaan de prioriteitenlijst staan. Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer is van cruciaal belang. We beperken het autogebruik. Dat betekent dat we als stad werken aan de verbetering en uitbreiding naar een fijnmaziger netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers en voor reizigers in het openbaar vervoer. De nieuwe keuzes in mobiliteit zijn van essentieel belang voor de Merwedekanaalzone als uitwerking van de verdichtingsopgave van de stad. Concreet stellen we verschillende maatregelen voor, zoals een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaatsen per woning, het invoeren van betaald parkeren in de omgeving, het opzetten van mobiliteitshubs om onder andere deelmobiliteit mogelijk te maken en het aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Hiermee is de druk van het autogebruik door bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone op de doorstroming op het bestaande verkeersnetwerk relatief laag ten opzichte van de overige ontwikkelingen in de stad (de autonome groei). Dit blijkt uit de verkeersdoorrekening met het meest recente verkeersmodel (VRU 3.4) dat is uitgevoerd voor de aanvulling op de PlanMER (zie kader).

Positionering van de plandocumenten

In deel 1 van de Omgevingsvisie (Ruimtelijke Agenda) staat het ruimtelijk-programmatisch kader voor ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. De PlanMER (de milieueffectrapportage) die voor dit deel van de Omgevingsvisie is opgesteld geeft de onderbouwing van de condities en randvoorwaarden waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. In de Ruimtelijke Agenda en de PlanMER is vanuit bestaand beleid gekozen voor een start met 6000 woningen, in een autoluw woon- en werkgebied. In de Ruimtelijke Agenda is de intentie van een verdere groei van dit bouwprogramma aangegeven. Op basis van de vastgestelde Ruimtelijke Agenda is de ontwikkeling van het Defensieterrein, Holland Casino en de Eendrachtlaan 10 planologisch mogelijk gemaakt.

In dit deel 2 van de omgevingsvisie (Uitwerking), is de ambitie om verder te groeien richting 10.000 woningen uitgewerkt en vastgelegd in kerndoelen en kaders. Voor deel 2 van de omgevingsvisie is een aanvulling op de PlanMER tot stand gekomen. Deze richt zich op de (toets van) in de Omgevingsvisie uitgewerkte thema's energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/ leefbaarheid.

Gezond stedelijk leven

De verdichting naar de gemengde stadswijk van 10.000 woningen en bijbehorende voorzieningen geven we vorm volgens de principes van gezond stedelijk leven voor iedereen die in de Merwedekanaalzone wil wonen, werken, verblijven of recreëren. Dat houdt in dat er naast de nieuwe mobiliteitsstrategie, aanvullende oplossingen nodig zijn voor een gezonde en duurzame verdichting. Concreet betekent dit dat transformatieplannen bestaan uit een zeer hoogwaardige openbare ruimte en bebouwing, een mix van wonen, werken, dagelijkse en stedelijke voorzieningen van hoogwaardige kwaliteit, van bewoners en gebruikers en vernieuwende oplossingen voor energie, circulariteit en klimaatadaptatie, met plek voor iedereen die kiest voor de Merwedekanaalzone. Door de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone zorgen we ervoor dat dit tot op heden gesloten gebied beter wordt ingebed in de stedelijke structuur, waardoor het gebied transformeert van barrière naar schakel in de stad. Zo is het mogelijk de schaarse ruimte in de stad op een verantwoorde manier intensiever te benutten én leefbaar te houden. We verbeteren de Merwedekanaalzone én verwezenlijken hier een deel van de stedelijke ambitie.

Afstemming met andere projecten in de stad (Utrecht Zuidwest)

De automobiliteit is de beperkende factor voor het maximale programma voor de Merwedekanaalzone. In de (aanvulling op de) PlanMER van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is rekening gehouden met lopende projecten zoals het Beurskwartier. Nieuwe projecten in de omgeving van de Merwedekanaalzone zullen moeten worden afgestemd om te kijken welke effecten dit heeft op de automobiliteit. Dit geldt ook voor plotsgewijze ontwikkelingen in bijvoorbeeld Kanaleneiland en voor de nieuwe plannen van de Jaarbeurs aan de Overste Den Oudenlaan.

9.2 Deelgebieden

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft onze visie op de transformatie van de binnenstedelijke zone langs de westelijke oever van het Merwedekanaal. Het gebied bestaat uit de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone, gelegen tussen de Overste Den Oudenlaan en de Rijksweg A12.

In het meest noordelijke deelgebied (deelgebied 4) is de herontwikkeling van het voormalige defensieterrein inmiddels in gang gezet op basis van het in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) geformuleerde beleid. En ook het plan Wilhelminawerf (aan de zijde van het kanaal) wordt inmiddels gebouwd. Voor het zuidelijk deel van dit gebied (langs de Koningin Wilhelminalaan) is planvorming op korte termijn (nog) niet voorzien.

In deelgebied 5 heeft het eigenarencollectief (waarin ook de gemeente Utrecht als eigenaar vertegenwoordigd is) gewerkt aan het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan voor dit gebied. In het Schetsontwerp (2017) zijn al de eerste contouren geschetst van hoe dit nieuwe stedelijke gebied in Utrecht vorm zou kunnen krijgen. Parallel aan het deel 2 van de Omgevingsvisie is in opdracht van het eigenarencollectief het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) voor Merwede opgesteld en verder uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan (SP). Bij deze verdere uitwerking is er afstemming geweest tussen het Stedenbouwkundig Plan en de uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2. Hierbij is gebruik gemaakt van elkaars kennis en onderzoeksinzichten.
De gebouwen van Citycampus Max en Pax et Lux staan ook in dit deelgebied, maar zijn geen onderdeel van het (VO)SP.

In deelgebied 6 is een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in gang gezet, zoals Hotel van der Valk, het naastgelegen bedrijven/kantorencomplex en de nieuwbouw van Holland Casino die in 2019 van start is gegaan. Ook zien wij eigenaren weer investeren in hun vastgoed binnen de bestaande bestemmingen, als gevolg van onder andere de aantrekkende kantorenmarkt. Voor dit deelgebied is op termijn eveneens een gemengde stadswijk voorzien met ruimte voor wonen, werken en verblijven/recreëren,

maar op welke wijze deze transformatie zal gaan plaatsvinden is op dit moment nog niet helder. De automobiliteit en ontsluiting van dit deelgebied op het stedelijk netwerk is hierbij een beperkende factor, zo blijkt uit de Aanvulling PlanMER. Bovendien valt dit deelgebied onder de regionale ontwikkelvisie “A12-zone”, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden voor verdere verdichting van de Utrechtse regio op langere termijn (2040). De richting en zicht op de noodzakelijk investeringen op het gebied van (auto-) mobiliteit zal dan duidelijk moeten zijn. Deze vraagstukken zijn onderdeel van overleg met buurgemeenten, provincie en rijk.

Binnen bovenstaande context willen we de komende periode gebruiken om de principes van deze omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit, gemengd programma, hoogwaardige openbare ruimte, etc. voor deelgebied 6 scherper in beeld te brengen. Daarbij hoort ook het verkennen van opties om het (auto-)mobiliteitsgebruik van de huidige gebruikers meer in lijn te krijgen met het mobiliteitsconcept dat we voorstaan voor de gehele Merwedekanaalzone.

In dit deel 2 van de Omgevingsvisie zijn - in een verdere uitwerking en detaillering dan in de Ruimtelijke Agenda - de (toetsbare) principes voor de verdere herontwikkeling van de gehele Merwedekanaalzone vastgelegd. Omdat dit tweede deel van de Omgevingsvisie allereerst dient als het toetsingskader voor het (Voorlopig Ontwerp) Stedenbouwkundig Plan gaat in dit stuk veel aandacht naar de plannen voor deelgebied 5. De herontwikkeling van dit gebied biedt handvatten en aanknopingspunten voor de verdere ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.

9.3 Flexibel en robuust

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een traject van vele jaren. Het is nodig deze gebiedsontwikkeling flexibel en robuust vorm te geven, zodat we kunnen inspelen op veranderingen waarmee we de komende jaren te maken krijgen. In deelgebied 5, maar zeker ook bij de verdere ontwikkelingen in de deelgebieden 4 en 6 zullen we - in het “Living Lab” dat dit deelgebied 5 is - reageren op wijzigingen in regelgeving, op technische innovaties, op veranderende woon- en werkbehoefte en op veranderende marktomstandigheden. We moeten kunnen bijsturen om de verdichting in balans te houden met de gewenste ontwikkeling van de (auto-)mobiliteit. We reageren ook wanneer het principe van gezond stedelijk leven in het gedrang komt.

Deze flexibele en robuuste ontwikkeling bereiken we door te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling, waarbij we inzetten op enkele zelfstandige en tegelijkertijd samenhangende buurten, die binnen het deelgebied op zichzelf kunnen functioneren. Dagelijkse en stedelijke voorzieningen (inkopen, onderwijs, ontsluiting) voor de bewoners van een buurt moeten binnen de buurt - of in de directe omgeving daarvan - op wandel- (en fiets) afstand aanwezig zijn. Elke buurt moet dan ook nadrukkelijk in verbinding staan met zijn omgeving. Zelfstandig, maar niet geïsoleerd van de rest van de stad.

De buurten beschikken over een zeer hoogwaardige openbare ruimte en bebouwing, ze bieden een mix van wonen en hoogwaardige voorzieningen en zijn toonaangevend duurzaam. Het aanbod van voorzieningen en de mate van spreiding daarvan binnen de buurten stemmen we af op het voorzieningenaanbod in de directe omgeving, zoals Rivierenwijk en Kanaleneiland. Zo is er sprake van complementair aanbod, waarbij bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de bestaande wijken en andersom.

Voor voldoende draagkracht voor de gewenste (dagelijkse) voorzieningen zijn gemengde buurten nodig met een omvang van ca. 2.000 woningen en andere functies, met een gezonde mix van bewoners en gebruikers. Voor een gezonde mix van wonen gaan we in iedere buurt uit van 30% sociale woningbouw, 25% middensegment en 45% woningen in de vrije sector. Met deze uitgangspunten maken we het functioneren van een buurt minder afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen.

Stedelijke maatregelen netwerk

De toenemende druk op het verkeersnetwerk is een vraagstuk dat op stedelijk niveau moet worden opgepakt. Stedelijke maatregelen zijn nodig om in het netwerk te kunnen groeien naar 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. 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, het verbeteren van de route naar de snelweg via Papendorp en een uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk. Dit brengt substantiële investeringen met zich mee die naar verwachting alleen gezamenlijk met andere overheden of marktpartijen - al dan niet in combinatie met alternatieve bekostigingsmethoden - gedaan kunnen worden.

Om de mogelijke knelpunten en de daarbij noodzakelijke stedelijke maatregelen beter in beeld te krijgen, is een studie uitgevoerd naar de bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. De maatregelen zijn ook opgenomen in de actualisatie van het mobiliteitsplan.
Om de slagingskans van het mobiliteitsconcept te vergroten, zijn investeringen nodig in de kwaliteit van het openbaar vervoer en van het fiets- en voetgangersnetwerk. Deze verbetering is deels onderdeel van de plannen voor de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone en de uitwerking ervan in bouwplannen.
De kwetsbaarheid van het verkeersnetwerk in Utrecht Zuidwest zal toenemen door de autonome groei. Het is daarom van belang dat er nadrukkelijk aandacht is voor de mobiliteitsimpact van andere project- en gebiedsontwikkelingen in Zuidwest en de bestaande bebouwing in dit stadsdeel. Het voor de Merwedekanaalzone voorgestelde mobiliteitsconcept zien wij als een kans voor de stad en kan als voorbeeld en vliegwiel dienen voor Zuidwest en de rest van de stad. Ook hier is het van belang om het autogebruik niet te laten groeien en het lopen, fietsen en het gebruik van het OV te stimuleren.

Gefaseerde ontwikkeling Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is al gaande. Er zijn al rond de 1.500 woningen (MAX, Pax et Lux en Citypads) gerealiseerd. De komende jaren ligt onze prioriteit bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Voor deelgebied 5 ligt er een uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de toevoeging van 6.000 woningen. Gezien het belang van de bereikbaarheid van de stad is in het dynamische verkeersmodel onderzocht in hoeverre een toevoeging van 6.000 woningen mogelijk is zonder (grote) aanpassingen in het stedelijk verkeersnetwerk, zoals de zuidelijke Europalaan en de aansluiting op de A12. De berekeningen wijzen uit dat het zonder deze aanvullende maatregelen mogelijk is om in deelgebied 5 circa 4.000 woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren.

Voor deze circa 4.000 woningen is een pakket aan mobiliteitsmaatregelen in de omgeving noodzakelijk. Deze maatregelen zijn o.a.:

- Herinrichting van het noordelijk deel van de Europalaan;
- Twee nieuwe wandel- en fietsbruggen tussen de Balijebrug en de Socratesbrug)voor fietsers en voetgangers over het Merwedekanaal en inpassing in bestaand stedelijk gebied;
- Parkeren op afstand voor bewoners, bezoekers en werknemers van de Merwedekanaalzone (P+R Westraven en toekomstige P+R Papendorp);
- 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.

Het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 biedt een uitvoeringsstrategie die een verdere verfijning is van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Het is de intentie van alle partijen om door te groeien naar in totaal 6.000 woningen met bijbehorend programma van voorzieningen.
Of in deelgebied 5 de stap naar 6.000 woningen kan worden gemaakt, hangt mede af van stedelijke maatregelen op het gebied van mobiliteit. Er ligt dan ook een grote verantwoordelijkheid bij ons als gemeente en bij

► Aantal woningen PlanMER en aanvulling PlanMER.

andere overheden om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk de ambitie van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone daadwerkelijk halen.

Ook voor de nog te ontwikkelen locaties in de deelgebieden 4 en 6 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de stedelijke maatregelen voor het netwerk van belang. Met name deelgebied 6 vraagt ook nog onderzoek naar de gewenste kantoorontwikkeling rekening houdend met de groei van de (beroeps)bevolking in de Merwedekanaalzone. Hieruit moet blijken op welke wijze en op welke termijn een verdere (gedeeltelijke) transformatie van deze gebieden mogelijk is. Op het moment dat er initiatieven voor transformatie zijn gaan we in overleg met de betrokken eigenaren. We gaan na welke stappen er mogelijk zijn binnen de mobiliteitsvoorwaarden, de gewenste kantoorontwikkeling in deelgebied 6 en de overige kaders van de Omgevingsvisie. Voor deze gebieden moet ook gedacht worden aan vraagstukken die boven het plotniveau beantwoord moeten worden als de ontwikkelruimte voor het aantal woningen in deze gebieden wijzigt. Te denken valt aan het aantal m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Maar ook waar komen deze voorzieningen? Waar komt de openbare ruimte, zoals een park en hoe gaan we om het energiesysteem of een gezamenlijk mobiliteitssysteem? Dit gaan we verder uitdiepen. De komende tijd zetten we ons in om de ambities van deze Omgevingsvisie daar waar mogelijk te realiseren door koppelingen met andere ambities in de stad. Hierbij denken we aan het Rondje Stadseiland en zoeken we naar kansen hoe we bestaand autoverkeer in het gebied (nu al) kunnen verminderen. Ook stimuleren we waar mogelijk investeringen en tijdelijke initiatieven in bestaand vastgoed.

Samengevat liggen de prioriteiten voor de transformatie van de Merwedekanaalzone als volgt:

- We richten ons in eerste instantie op de afronding en realisatie van de lopende projecten in de deelgebieden 4 en 6 (circa 1.000 woningen).
- In deelgebied 5 geven we prioriteit aan de realisatie van fase 1 van het SP Merwede van circa 4000 woningen (in twee zelfstandig functionerende clusters van circa 2.000 woningen met bijbehorende voorzieningen in het gebied en bovenwijkse maatregelen buiten deelgebied 5).
- We zetten in op het aansluitend mogelijk maken van de volgende fase van circa 2.000 woningen in deelgebied 5, gegeven de maatregelen die genomen moeten worden in het stedelijk netwerk (deze circa 2.000 zijn onderdeel van de 3.500 woningen die nog nader te onderzoeken zijn, zie tabel).
- We blijven (vooralsnog op basis van initiatieven van eigenaren) de mogelijkheden onderzoeken voor herontwikkeling in overige delen van de deelgebieden 4 en 6.

Omgevingsvisie deel 1	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
MER	6.000
· *Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10*	*1.000*
· *Nader te verdelen*	*5.000*
Subtotaal	**7.500**
Nader te onderzoeken	1.500
Totaal RSU (6.000-9.000)	**9.000**

Omgevingsvisie deel 2	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
Lopende projecten *(Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10)*	1.000
aanvullende MER	4.000
· *1e fase Merwede*	*4.000*
Subtotaal	**6.500**
Nader te onderzoeken	3.500
Totaal Coalitie akkoord	**10.000**

9.4 Rol van de gemeente en de markt

Regie voeren

De gemeente heeft de regie op gebiedsontwikkelingen in de stad. Bij verandering van grondgebruik moet het geldende bestemmingsplan worden herzien.

Per gebied en locatie bepalen we welke rol de gemeente heeft. Bij project- en gebiedsontwikkelingen kiezen we in beginsel voor een rol gericht op het binnen de door de gemeente geboden beleidsruimte mogelijk maken van een particulier initiatief. Voor bepaalde ontwikkelingen en op locaties zoals de Merwedekanaalzone is een meer actieve opstelling op zijn plaats. De hogere dichtheden die we hier willen realiseren, in samenhang met onze ambities als het gaat om gezonde verstedelijking en op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, vragen om een expliciete en regisserende rol. We behouden ons als gemeente het recht voor om een actieve(re) rol te kiezen waar we vinden dat dit nodig is. Dit noemen we het principe van meervoudige sturing: mogelijk maken waar het beleidsmatig kan, acteren waar het moet.

Binnen de Merwedekanaalzone is sprake van verschillende vormen van gemeentelijke regie. In deelgebied 4 was de gemeente eigenaar van het voormalige Defensieterrein en geven we bouwrijpe grond uit. Bij de Wilhelminawerf en de rest van deelgebied 4 is sprake van faciliterend grondbeleid. In deelgebied 5 zijn we eigenaar van het OPG-terrein en de voormalige busstalling. In dit deelgebied is het onze intentie om in een meer sturende rol intensief samen te werken met overige grondeigenaren. De afspraken tussen gemeente en eigenaren worden in een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd. In deelgebied 6 hebben we, behoudens enkele erfpachtpercelen en de openbare ruimte, geen grondeigendom. Hier kiezen we vooralsnog voor een faciliterende rol.

De gemeente neemt in de Merwedekanaalzone haar verantwoordelijkheid, maar tegelijkertijd hebben we de investeringsbereidheid van de markt/ private partijen nodig om de herontwikkeling van dit deel van onze stad tot een succes te maken. Omgekeerd hebben marktpartijen de medewerking van de gemeente nodig om hun plannen te kunnen realiseren. De gemeente moet daarbij steeds de balans vinden tussen het individuele en het algemene belang. De voorwaarden die we opstellen moeten voor de private partijen een haalbare business-case opleveren, zodat ze ook daadwerkelijk in het gebied kunnen investeren.

Met deze Omgevingsvisie bieden we marktpartijen duidelijkheid over onze wensen en ambities en over de door ons gewenste richting van de transformatie. Ook bieden wij hiermee duidelijkheid aan de stad en de private partijen die betrokken bij deze gebiedsontwikkeling.

Juridisch-planologisch kader

Op dit moment ligt er over de Merwedekanaalzone een lappendeken aan bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Recente ontwikkelingen, (zoals Max, Lux et Pax, het nieuwe Van der Valkhotel, de nieuwbouw van Holland Casino, de herontwikkeling van Wilhelminawerf en het Defensieterrein) zijn met zelfstandige juridisch-planologische procedures mogelijk gemaakt. Het overige deel van het plangebied kent een ruime bedrijven(terrein)- en kantorenbestemming met bouwmogelijkheden.
De vraag is nu op welke wijze we de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone juridisch-planologisch mogelijk maken.

In deelgebied 5 zijn de plannen voor transformatie en afspraken met de grondeigenaren geconcretiseerd. Onze intentie is om voor deelgebied 5 in een bestemmingsplan voor de 1e fase de circa 4.000 woningen en bijbehorende voorzieningen (in 2 clusters) juridisch-planologisch te borgen. Voor de tweede fase in deelgebied 5 (cluster 3) zal in een later stadium een bestemmingsplan worden opgesteld.

Voor deelgebied 6 stellen we een conserverend bestemmingsplan op. Bij initiatieven vanuit de markt wordt bezien of en op welke wijze de gemeente deze wil en kan faciliteren.

9.5 Financiële uitvoerbaarheid

De Merwedekanaalzone bestaat uit drie te herontwikkelen deelgebieden en een daarmee samenhangend pakket aan ruimtelijke maatregelen in de Merwedekanaalzone zelf en de directe omgeving (het ruimtelijk raamwerk). Dit ruimtelijk raamwerk verbindt de Merwedekanaalzone met Utrecht Zuidwest en de andere delen van de stad en is daarmee randvoorwaardelijk voor het succes van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot een nieuwe stadswijk van Utrecht. De herontwikkeling brengt zowel kosten als opbrengsten met zich mee. De verschillende deelgebieden dragen, binnen de kaders van wet- en regelgeving, bij aan de realisatie van het ruimtelijk raamwerk. Ze dragen bij aan investeringen die nodig zijn in infrastructuur, groenstructuur en het watersysteem. Ze dragen bij aan de kosten van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal, de inrichting van de bijbehorende routes in de omliggende wijken, de herinrichting van de Europalaan met vrijliggende HOV-baan en de investeringen in het groen van Park Transwijk en Rivierenwijk. De herontwikkeling van de drie deelgebieden hangt samen met deze maatregelen en draagt daarom bij aan de dekking voor deze investeringen.

Als gemeente zijn we ook verantwoordelijk voor het voorbereiden en realiseren van de binnen onze gemeente wenselijk of noodzakelijk geachte investeringen. De stedelijke maatregelen zijn niet alleen uit eigen middelen te bekostigen. We zoeken in goed overleg met de provincie Utrecht en het Rijk naar de benodigde financiële middelen. De gefaseerde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone stelt ons in staat om per fase zorg te dragen voor de nog benodigde financiele middelen. Per fase wordt gezocht naar dekking voor de noodzakelijke voorzieningen en gewenste kwalitatieve investeringen. In het Financieel Kader Merwedekanaalzone brengen we deze investeringen en de bijbehorende geldstromen samen. Naast planning en fasering rapporteren we over de voortgang in de realisatie. Het Financieel Kader Merwedekanaalzone maakt (na vaststelling door de gemeenteraad) onderdeel uit van het jaarlijks vast te stellen Meerjaren Perspectief Ruimte.

Financiële uitvoerbaarheid en borging per deelgebied

De herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein en de Wilhelminawerf (deelgebied 4) zijn financieel geborgd door een gemeentelijke grondexploitatie (Defensieterrein) en een private overeenkomst met de ontwikkelaar (Wilhelminawerf). Voor deelgebied 5 hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen afspraken gemaakt over de wijze waarop de ontwikkeling van Merwede gerealiseerd kan worden. De afspraken gaan onder andere over het programma, bijdragen aan de investeringen in het bouw- en woonrijp maken en bijdragen aan de bovenwijkse voorzieningen (het ruimtelijk raamwerk). Deze afspraken, vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK), vormen de basis voor de financiële uitvoerbaarheid van deelgebied 5. Hierin zijn eveneens afspraken gemaakt ten aanzien van risicoverdeling, zekerheden en garanties. De SOK is de onderlegger om te kunnen starten met de bestemmingsplanprocedure, waarmee de herontwikkeling van deelgebied 5 juridisch-planologisch wordt geborgd.

De uitvoerbaarheid van deelgebied 5 is daarnaast afhankelijk van investeringen in het stedelijke verkeersnetwerk. Namelijk, voor de tweede fase van deelgebied 5 (de realisatie van het derde en laatste cluster van circa 2.000 woningen met de bijbehorende voorzieningen) zijn naast investeringen in het plangebied ook investeringen nodig in het stedelijk verkeersnetwerk. De exacte maatregelen zijn in beeld gebracht met de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB en de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Deze maatregelen overstijgen de scope en financiële draagkracht van de Merwedekanaalzone. Vanwege de schaal en omvang van deze maatregelen gaan we gezamenlijk met de Provincie Utrecht en het Rijk op zoek naar financiële dekking. Voor deze tweede fase zal te zijner tijd nieuw juridisch besluit volgen om deze fase te borgen.

Wanneer de herontwikkeling van de rest van deelgebied 4, deelgebied 6 en de realisatie van de resterende delen van het ruimtelijk raamwerk aan de orde is, zal op dat moment de financiële haalbaarheid en borging in ogenschouw worden genomen. Dekking van benodigde investeringen zal voor een deel moeten komen uit het wettelijk kostenverhaal (bijdrage van particuliere grondeigenaren bij herontwikkeling). De gemeente heeft hierin

ook een eigen verantwoordelijkheid. We zetten dan ook in op toekomstig beschikbare interne middelen, subsidiemogelijkheden en onderzoeken (stadsbreed) alternatieve bekostigingsmethoden.

9.6 Monitoren en borgen

We willen leren van de ervaringen met deze vorm van gebiedsontwikkeling, zowel wat betreft de wijze van samenwerken met ontwikkelaars en andere marktpartijen als waar het gaat om de uitwerking, toepassing en effectiviteit van de vernieuwende concepten voor mobiliteit, duurzaamheid, energie etc.

Het doel van de monitoring is om te kunnen volgen of en in hoeverre de gemeentelijke ambities gerealiseerd worden. We kiezen er voor om te monitoren op het niveau van de in dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geformuleerde kerndoelen en kaders. Door monitoring houden we grip op de bijdrage van de door ons voorgestane innovaties op het realiseren van een gezonde en duurzame stadswijk. Zoals op het gebied van duurzaamheids- en energiemaatregelen en, met name mobiliteit. De gebiedsontwikkeling in de Merwedekanaalzone is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en meer gebruik maken van het OV en het gebruik van deelmobiliteit. We hebben onderzoek laten doen naar de werking en de effecten van een vernieuwende mobiliteitsstrategie en hebben deze waar mogelijk in de kaders van deze Omgevingsvisie geborgd.

We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals beoogd. De praktijk zal echter moeten uitwijzen of de bovengenoemde mobiliteitsmaatregelen in het gebied in voldoende mate gaan werken. Dit gaan we de komende jaren monitoren en waar nodig bijsturen.
Bij het monitoren van de mobiliteitsstrategie ligt de focus op de keuzes die bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone maken in hun verplaatsingen. Dit noemen we het mobiliteitsgedrag.

Indicatoren effect mobiliteitsstrategie

Om het effect van de mobiliteitsstrategie voor Mewededekanaalzone te meten zijn in ieder geval de volgende indicatoren onderdeel van monitoring:

- Autoverkeersbewegingen van en naar Merwede (met name in de spitsuren);
- Aanbod en gebruik van deelmobiliteit (op basis van gegevens van de serviceprovider);
- De bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in Merwede en van de parkeervoorzieningen op afstand;
- Ontwikkeling van de modal split: lopen, fiets, OV en auto;
- De druk op de netwerken auto, fiets en OV.
- Mate van afwenteling van parkeren op omliggende wijken;
- Resultaat tevredenheidsonderzoeken (panel, enquêtes) onder bewoners van de omliggende wijken en (t.z.t.) bewoners van de Merwedekanaalzone.

Het monitoringssysteem is dynamisch. We volgen de uitvoering van de gebiedsontwikkeling in deelgebied 5 (Merwede) in de verschillende opeenvolgende fases van het planvormingsproces: de planfase, de ontwerpfase, de realisatiefase en de gebruiks- en beheerfase. In deze verschillende fases verschuift het accent in de monitoring.

- Monitoring van de kerndoelen
  Zijn de kerndoelen en kaders in de verschillende stadia van gebiedsontwikkeling afdoende publiek- en/of privaatrechtelijk geborgd in bestemmingsplannen of overeenkomsten;

- Monitoring van uitvoering
  Worden bij de uitvoering van het plan de kaders op bouw- en inrichtingsniveau ook daadwerkelijk gerealiseerd;

- Monitoring van effecten
  Doen de beoogde effecten zich in de gebruiks- en beheerfase zich daadwerkelijk voor nadat de nieuwe bewoners en gebruikers het gebied hebben betrokken.

In de gebruiks- en beheerfase worden met name de indicatoren uit de Leefbaarheidsrapportage voor Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk gemonitord. De monitor werkt in deze fase vooral als een signalerings- en communicatiemiddel, maar kan ook aanleiding zijn om in de verdere uitvoering van het project bij te sturen.

Onderdeel van monitoring in de verschillende fases van gebiedsontwikkeling is een verantwoording over hoe een deelplan past in de totale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De ontwikkelingen in de deelgebieden hebben over en weer invloed op elkaar, maar ook op de omliggende wijken en in Utrecht Zuidwest.

Een deel van de monitoring volgens bovenstaand model zal binnen de organisatie van de deelgebieden plaatsvinden. Zo werken de marktpartijen en de gemeente als private eigenaar gezamenlijk aan de planvorming voor deelgebied 5. In dit proces worden nadere afspraken gemaakt over de verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen de gebiedsorganisatie. Ook voor de deelgebieden 4 en 6 zal er een dergelijke maatwerkoplossing moeten komen.

Leefbaarheidsmeting

In samenspraak met bewoners uit de Rivierenwijk en Transwijk is een Nulmeting Leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de omliggende buurten worden gevolgd zoals hoe de auto- en fietsintensiteiten in de bestaande wijken zich ontwikkelen.

Participatie

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone brengt zowel voor- als nadelen met zich mee. Een nieuw, kwalitatief hoogwaardig stuk stad wordt toegevoegd, met nieuwe woningen, verbeterde verbindingen tussen de wijken, hoogwaardig groen, een nieuw aanbod van voorzieningen en een nieuw mobiliteitssysteem. Met deze binnenstedelijke ontwikkeling wordt het groen in het buitengebied gespaard. Daar staat tegenover dat sommigen ook nadelen zullen zien in het drukker worden van de stad, de verandering van uitzicht en veranderingen van routes in de buurt.

In de omgevingsvisie is aangegeven welke maatwerkparticipatie heeft plaatsgevonden en wat we hiermee hebben gedaan in de plannen. De komende jaren werken we samen met omwonenden aan de uitvoering van de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk. Deze bevatten een maatregelenpakket om positieve effecten zoveel mogelijk uit te nutten en negatieve effecten te verkleinen.

Ook hebben veel professionals en bewoners meegedacht met het opzetten van een goede monitoring voor het plangebied en de omgeving. Samen met bewoners van de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone gaan we via het spoor van de Leefbaarheidsmonitor de gevolgen van de veranderingen in de Merwedekanaalzone voor de leefbaarheid in deze wijken monitoren. In 2020 is een nulmeting uitgevoerd. De informatie die beschikbaar komt heeft een belangrijk communicatief doel. Met deze

informatie kunnen we de bewoners en gebruikers blijvend informeren over de effecten van de transformatie.

In de uitwerkingsfase van de plannen blijven belanghebbenden en geïnteresseerden betrokken. De resultaten uit de monitor zijn in deze fase een belangrijke informatiebron. De beide lijnen van brede communicatie met (bijvoorbeeld) nieuwsbrieven én maatwerkparticipatie zal ook in deze fase doorgaan. Naarmate de plannen concreter worden kunnen ook toekomstige bewoners en gebruikers hierop aansluiten.

Begrippenlijst

Auto te gast
Wanneer de openbare ruimte is ingericht voor gebruik langzaam verkeer. De auto voegt zich in het langzaam verkeer aan en rijdt met gepaste (lage) snelheid. Bestuurder houden rekening met voetgangers en fietsers.

Autovrij of autoluw gebied
Een autoluw gebied is een gebied waar het autoverkeer toegang heeft, maar het straatbeeld niet overheerst. De straten zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer wordt geweerd. Auto's worden niet op straat, maar in inpandige garages geparkeerd. Parkeren op staat is met vergunning alleen mogelijk voor mindervaliden. Een autovrij gebied is een gebied waar autoverkeer alleen met ontheffing (gereguleerd) toegang heeft. Handhaving vindt plaats met kentekenherkenning.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkeling is de met een computermodel berekende ontwikkeling van een gebied of stad zónder bijdrage van het project dat is voorgesteld. Door vervolgens met datzelfde model de verwachte ontwikkeling mét de ontwikkeling van het project door te rekenen krijg je een beeld van het effect van dat project.

Avenue
Dit is een stedelijke verbindingsweg, vormgegeven op basis van de inrichtingsprincipes van 'avenue'. Dit betekent: een smalle groene middenberm en aan weerszijden een brede groene zijberm met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan is er voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen. Zie ook: *Stadsboulevard*.

Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG)
Dit is een wettelijk instrument om bij nieuwbouw de mate waarin een gebouw energieneutraal is gebouwd te kunnen voorschrijven. Deze norm vloeit voort uit het Energieakkoord en de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen (EPBD).

Bodemenergie
Het gebruik van warmte of koude in de ondiepe ondergrond. Bij warmte-koude opslag (WKO) wordt in de winter warmte uit de ondiepe ondergrond gebruikt om gebouwen te verwarmen, in de zomer wordt de dan relatief koelere ondergrond gebruikt om te koelen. Er zijn open- en gesloten bodemenergiesystemen.

Bouwblokken (of: Samengestelde bouwblokken)
Een bouwblok bestaat uit meerdere aaneengeschakelde afzonderlijke gebouwen, in de vorm van een blok. Vaak gaat het hierbij om min of meer aan elkaar gelijke gebouwen, in Merwede gaat het om gebouwen met een verschillende hoogte, breedte of diepte.

BREEAM
Dit staat voor: Building Research Establishment Assessment Method. BREEAM is een keurmerk voor gebouwen, waarbij gelet wordt op de milieu-impact van een gebouw. Zie: DGBC.nl

BVO
Bruto-vloeroppervlakte: dat is de totale oppervlakte van een gebouw, gemeten vanaf de gevel.

Circulair bouwen
Zodanig bouwen dat een gebouw op het moment van sloop demontabel is, waarbij de verschillende onderdelen van dat gebouw kunnen worden hergebruikt.

Circulaire economie
Een economie gericht op een zo volledig mogelijk hergebruik van gebruikte materialen of goederen, waardoor er (vrijwel) geen noodzaak is om nieuwe grondstoffen te gebruiken.

Deelmobiliteit, deeleconomie e.d.
Deelmobiliteit is een systeem waarin voertuigen bedoeld voor individuele verplaatsingen, zoals een fiets of auto, met anderen worden gedeeld. Niet het bezit van deze voertuigen staat voorop, maar het (tegen betaling)

kunnen gebruiken ervan. Vaak is dit een door een servicegerichte organisatie aangeboden dienst. Deeleconomie is het op individuele basis (meestal kostenloos) met anderen delen het bezit van machines of goederen.

Dynamisch verkeersmanagement
Dynamisch verkeersmanagement. Dat is het met behulp van “slimme” met elkaar verbonden middelen zoals verkeersregelinstallaties (stoplichten) doseren, sturen en toedelen van verkeersstromen op basis van het actuele aanbod. Een bekend voorbeeld is het op een kruispunt versneld groen licht vragen en krijgen van de bus of tram.

Duurzame (of groene) energie
Energie uit hernieuwbare bronnen, die kan worden benut zonder de energiebron uit te putten. Het produceren van duurzame energie (en het gebruik ervan) beperkt de schade aan het milieu door uitstoot van broeikasgassen, en heeft geen schadelijke effecten op biodiversiteit en kringlopen. Zonlicht, wind, waterkracht of aardwarmte zijn bronnen van duurzame energie. Ook hernieuwbare vormen van gas worden hiertoe gerekend, zoals stortgas, rioolzuiveringsgas en biogas.

Ecologische verbinding
Dat is een verbinding die specifiek bedoeld en ingericht is om (versnipperde) leefgebieden van zoogdieren, vissen, insecten of planten met elkaar te verbinden.

Eenzijdig- of tweezijdig georiënteerde appartementen
Veel appartementen zijn tweezijdig georiënteerd, dat wil zeggen ze hebben ramen aan de voor- en de achterzijde van het gebouw. Op sommige plekken is dit niet mogelijk, soms door de manier waarop een gebouw in woningen is ingedeeld, maar meestal omdat de belasting van één van de gevels van een gebouw door geluid of luchtkwaliteit dit niet toestaat.

Energieneutraal gebouw
Op jaarbasis wordt op- of in het gebouw voldoende hernieuwbare energie geproduceerd om te voorzien in de gebouwgebonden energievraag. Een energieneutraal gebouwen heeft daarom een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) die gelijk is aan nul.

Energieneutrale woning
Een woning waarin op jaarbasis niet méér energie wordt verbruikt dan zelf duurzaam kan worden opgewekt.

Energieneutraal gebied
In een energieneutraal gebied wordt zoveel (hernieuwbare) energie geproduceerd dat er (op jaarbasis) geen energie aan het gebied hoeft te worden toegevoerd. Hierbij gaat het om het voorzien in de gehele gebouw- en gebiedsgebonden energievraag.

Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)
Dit is een getal dat de energetische efficiëntie van een nieuw gebouw aangeeft. De EPC waarde 1,0 is gebaseerd op de gemiddelde prestatie van een gebouw of woning in 1990. geldt in het Bouwbesluit (waarin de minimale eisen aan gebouwen zijn vastgelegd) de EPC-norm 0,4.

Energietransitie
Dit is de naam van het streven (beleidsdoel) om over te stappen van het gebruik van fossiele brandstoffen (benzine, diesel, kolen, gas) naar het gebruik van duurzame energiebronnen.

Ensemble waarde
Dat is (in dit verband) de cultuurhistorische of architectonische waarde (of betekenis) van een verzameling gebouwen of andere objecten.

Fijnmazig netwerk
Een netwerk is een patroon van wegen, straten of paden dat met elkaar verknoopt is en daarmee met elkaar een veelvoud van mogelijke routes of verbindingen mogelijk maakt. Een fijnmazig netwerk is een netwerk waarin de afstand tussen de verschillende lijnen kort is.

Fossiele brandstoffen
Natuurlijke, in de aarde gevormde koolstofafzettingen, bijvoorbeeld aardolie, aardgas en steenkool.

Fossielvrije warmtevoorziening
Warmtevoorziening die gebruik maakt van duurzame bronnen voor bestaande en nieuwe warmtenetten, zoals bijvoorbeeld geothermie (aardwarmte op grote diepte), (duurzame) restwarmte van industrie, zonnewarmte, omzet van duurzame elektriciteit naar warmte en seizoensopslag; Er wordt voor ruimteverwarming, warm tapwater en kookgas geen gebruik maakt van aardgas. De elektriciteit die voor warmtelevering (met warmtepompen) wordt gebruikt komt uit duurzame bronnen, zoals zonnepanelen en windturbines.

Gebiedsgebonden energieverbruik
Energieverbruik voor apparatuur in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties, verlichting en andere voorzieningen.

Gebouwgebonden energievraag
De energie die nodig is voor het verwarmen van de woning, warm tapwater, ventilatie, koeling en een (vast) deel van de verlichting.

Gebruiksgebonden energievraag
De energie die nodig is voor de apparatuur en installaties in een gebouw.

Geluidsluwe gevel
De Merwedekanaalzone ligt in een gebied waar de geluidsbelasting op een aantal plekken boven de voorkeursgrenswaarde voor woningen ligt. Om woningen te kunnen realiseren waarvan de geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde ligt is het een vereiste dat tenminste één van de gevels een geluidsluwe gevel heeft.
De maximale waarde (per locatie – per geluidsbron) wordt vastgelegd in het hogere waarde besluit behorend bij het bestemmingsplan. De ambitie hierbij is dat de maximaal toegestane geluidsbelasting voor stedelijke wegen 5 dB lager is dan de wettelijke waarde uit de Wet geluidhinder.

Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR Gebouw)
De GPR-gebouw is een (digitaal) instrument om de duurzaamheid van een gebouwsnel in kaart te brengen. Het gebouw wordt daartoe beoordeeld op thema's als energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Het meetinstrument is voor zowel woning- als utiliteitsbouw geschikt.

Hernieuwbare energie
Energie uit hernieuwbare bronnen, die kan worden benut zonder de energiebron uit te putten. Het produceren van duurzame energie (en het gebruik ervan) beperkt de schade aan het milieu door uitstoot van broeikasgassen, en heeft geen schadelijke effecten op biodiversiteit en kringlopen. Zonlicht, wind, waterkracht of aardwarmte zijn bronnen van duurzame energie. Ook hernieuwbare vormen van gas worden hiertoe gerekend, zoals stortgas, rioolzuiveringsgas en biogas.

HOV en HOV-baan, lightrail
Dit is een afkorting voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, zoals een bus op vrije busbaan of tram.

Inclusiviteit (inclusieve stad)
Dit is het streven naar een stad waarin iedereen erbij hoort en in staat is om mee te doen.

Klimaatadaptief
De maatregelen die we nemen om het stedelijk gebied aan te passen op klimaatverandering, zoals het omgaan met een stijgende gemiddelde temperatuur, veel neerslag in een korte periode. Klimaatadaptief bouwen moet leiden tot het beperken van wateroverlast, hittestress, de effecten van langdurige droogte en bodemdaling en de effecten op de biodiversiteit.

Klimaatbestendig maken
Ander woord voor klimaatadaptief maken. Het gaat om relatief simpele en (soms kleinschalige) maatregelen gericht op het toevoegen van groen in het stedelijk gebied en het verbeteren van de mogelijkheden om neerslag langer in het stedelijk gebied vast te houden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het

vergroenen van gevels en daken van gebouwen, tuinen en openbare ruimte voor verkoeling, water langer vasthouden op daken, (tijdelijke) waterberging in vijvers en watergangen, het verbeteren van waterinfiltratie, afkoppelen regenwaterafvoer van riolering.

Klimaatneutraal
Ook wel CO2 neutraal genoemd. Geeft aan dat een proces niet bijdraagt aan klimaatverandering. Op gebiedsniveau betekent het; dat alle activiteit in een gemeente bij elkaar opgeteld (dus netto) niet leidt tot extra opwarming van de aarde, of tot CO2 uitstoot. De uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen is op jaarbasis gelijk aan nul.

Kunst in de openbare ruimte
Kunstprojecten en kunstwerken in de openbare ruimte die een blijvende kwaliteit toevoegen aan de beleving van een gebied.

Langzaam verkeer
Voetgangers en fietsers (en daaraan gelijk gestelden).

Lawson-criterium voor windhinder
Mensen vinden winderige plekken in de openbare ruimte onaangenaam en mijden deze plekken. Met het Lawson windhindercriterium kunnen we deze plekken in kaart brengen. Het criterium hanteert voor de mate van windhinder een schaal van aangenaam tot gevaarlijk. Daarbij legt het criterium een relatie met het soort activiteit (rust of in beweging), lopend of fietsen en het karakter van de plek, zoals verblijfsruimtes, entrees of verbindingsroutes.

Leefstijlen
De manier van leven waarvoor je kiest en bij je past. Dit uit zich in voorkeuren op het gebied van voeding, kleding, woninginrichting, kunst, muziek, reizen, en recreatie.

Middeldure huur of koop
Woningen met een huurniveau of koopprijs tussen de sociale sector en de vrijesector.

Milieuprestatie gebouwen (MPG)
De Milieuprestatie Gebouwen is een methode om de duurzaamheid van een gebouw aan te geven. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden gebruikt. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. De MPG kan worden gebruikt om in een Programma van Eisen het resultaat van een ontwerpproces vast te leggen.

Mobiliteit
De optelsom van de keuzes die we maken over de wijze waarop we ons verplaatsen: lopen, fietsen, met een motorfiets of auto, een taxi of het openbaar vervoer.

Mobliteitshub, mobiliteitswinkel
Voorzieningen binnen het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone bedoeld om mensen te ondersteunen bij het bewust maken van keuzes in mobiliteit, en duurzame (deel)mobiliteit mogelijk en makkelijk te maken.

Mobiliteitssysteem
Het samenhangende geheel van mogelijkheden om ons met vervoersmiddelen te verplaatsen.

Nul-op-de-meter woning (NOM)
In een nul-op-de-meter woning is het netto energiegebruik per saldo nul. Om dit te bereiken wordt gebruik gemaakt van zowel energiebesparende als energieopwekkende voorzieningen, zoals zonnepanelen, warmtepompen of zonneboilers. Doel is de totale jaarlijkse energievraag van een woning in evenwicht te brengen met het in of bij de woning opwekken van duurzame energie. Hierdoor is aan het eind van het jaar de stand op de meter gelijk aan (of beter dan) nul.

Opgave, verdichtingsopgave
Een door het gemeentebestuur geformuleerde taakstelling voor een gebied of project.

Placemaking
Dit is een (marketing)strategie gericht op het versterken van de identiteit van een gebied (zoals Merwede) waardoor dit gebied als woon-, werk- en verblijfgebied blijvend meer waarde heeft.

P+R en voor- en natransport
Onderdeel van het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone is het bevorderen van het “parkeren-op-afstand” van een auto in een van de Parkeer en Reizen (P+R) voorzieningen nabij de Ring in plaats van de auto voor de deur te parkeren. Tot nog toe worden de P+R voorzieningen vooral gebruikt door mensen die van buiten de stad met de auto naar de stad reizen. Utrecht wil dat ook mensen die in de stad wonen hun auto in of nabij de P+R parkeren, zodat het aantal autoverplaatsingen in de stad wordt beperkt. Om dit mogelijk te maken moet het makkelijk en comfortabel zijn om vanaf huis met de fiets of het OV naar de P+R te reizen.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016 (RSU)
Een gemeentelijke (beleids)nota waarin een aantal strategische keuzes zijn vastgelegd waarmee richting wordt gegeven aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de gemeente Utrecht. In de RSU is vastgelegd dat de Merwedekanaalzone een van de binnenstedelijke locaties is waar de gemeente kiest voor intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden.

Raamwerk en groenblauw raamwerk
Structuurbepalende onderdelen in de visie op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in het algemeen en daarnaast in het bijzonder voor groenblauwe onderdelen (groene ruimte en watergangen).

Stadsboulevard
Een aantal stedelijke verbindingswegen die vormgegeven zijn volgens de inrichtingsprincipes van de ‘stadsboulevard’. Dit betekend: wegen met een brede groene middenberm met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan heeft het wegprofiel een smallere groene zijberm met voldoende ruimte voor een enkele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan inclusief groene bermen is er ruimte voor verblijf, lopen en fietsen. De stedelijke verbindingswegen die als stadsboulevard zijn ingericht zijn een belangrijk onderdeel in de ontsluitingsstructuur voor de stad. Zie ook: *Avenue.*

Stedelijke verbindingsweg
De stedelijke verbindingswegen vormen met elkaar een netwerk van logische en korte routes vanaf de Ring naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen is (of wordt) de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Stedelijke verbindingswegen worden zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de eindbestemming rijdt. Stedelijke verbindingswegen hebben een capaciteit die is afgestemd op het bestemmingsverkeer, zijn goed oversteekbaar, hebben goede fietspaden en trottoirs.

Systeemsprong, kwaliteitssprong, schaalsprong
Een ‘sprong’ betekent in algemene zin dat er een kwaliteitsslag wordt gemaakt in een bestaand en vertrouwd systeem. Het aanleggen van de Ring van snelwegen rond Utrecht maakte een systeemsprong mogelijk in het verkeersnetwerk in de stad.

TEA.TEO,TED
Dit zijn afkortingen van Thermische Energie uit Afvalwater (TEA), Oppervlaktewater (TEO) en Drinkwater (TED). De thermische energie (warmte of koude) van deze bronnen kan in een systeem van Warmte-Koude Opslag (WKO) worden benut om woningen, voorzieningen en bedrijfsruimten te verwarmen of juist te koelen.

Vervoerswijze
Het middel van vervoer dat je kiest en gebruikt om je te verplaatsen.

Woonmilieu
Een verzamelbegrip voor alles wat bepalend is (in positieve en negatieve zin) voor de kwaliteit van de (directe) woonomgeving.

Warmte-koude opslag (WKO)
Een manier om op duurzame wijze te verwarmen of te koelen. WKO maakt gebruik van de thermische energie in het eerste watervoerende pakket in de bodem. Zie ook TEA, TEO, TED.

Bijlage 1: Overzicht participatie en onderzoeken

Bijlage	Rapport
Bijlage 1.1	Overzicht van de participatie (Gemeente Utrecht, december 2020)
Bijlage 1.2	Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/ Transwijk/ Dichterswijk (Gemeente Utrecht, mei 2020)
Bijlage 1.3	Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, april 2020)
Bijlage 1.4	Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, december 2019)
Bijlage 1.5	Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, september 2020)
Bijlage 1.6	Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone - Locatieonderzoek (Gemeente Utrecht, februari 2021)
Bijlage 1.7	Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone - Analyses verkeersmodel (Gemeente Utrecht, oktober 2019)

Bronvermelding

Afbeeldingen Gemeente Utrecht, met uitzondering van:
p. 20 Buurtgesprek, bron: Susanne Sterkenburg
p. 21 Buurtgesprekken, bron: Susanne Sterkenburg
p. 24 Collage impressies, bron: aenf visuals
p. 37 Hovenierswoning, bron: Cyclorama
p. 37 Strokenverkaveling, bron: Cyclorama
p. 37 Profiel Europalaan (deelgebied 4,5, en 6), bron: onbekend
p. 37 OPG-terrein, bron: Cyclorama
p. 37 Park Transwijk, bron: Cyclorama
p. 37 Schoorsteen aan Jutfaseweg, bron: Cyclorama
p. 37 Schoorsteen aan Draadnagelweg, bron: Cyclorama
p. 38 Impressie Merwedepark, bron: aenf visuals
p. 42 Impressie van Merwedekanaal met brug, bron: aenf visuals
p. 54 Hafencity Hamburg, bron: Hosoya Schaefer Architects
p. 54 Westerdok Amsterdam, bron: Parool. Foto Peter Elenbaas
p. 69 Impressie Autoluw gebied, veel ruimte voor voetgangers en fietsers, bron: aenf visuals
p. 83 Impressie Mobiliteitshub Europalaan-noord, bron: aenf visuals
p. 98 Impressie Schoolplein als onderdeel van de openbare ruimte, bron: aenf visuals
p. 108 Volkshotel Amsterdam, bron: Volkshotel
p. 114 Impressie Buurtplein bij de Vechtclub, bron: aenf visuals
p. 116 Spelen, bron: Remke Spijkers
p. 119 Zwemmen Triatlon, bron: Jimme Porton
p. 119 Skaten, bron: Willem Mes
p. 128 Impressie Kanaalweg, bron: aenf visuals
p. 154 Impressie Ecologische verbinding (diagonaal), bron: aenf visuals
p. 164 Impressie Groen binnenterrein, bron: aenf visuals

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

Gemeente Utrecht

Overzicht van de participatie

Gemeente Utrecht, december 2020

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Overzicht van de participatie

Op de partacipatiekalender (zie p. 9) staan de belangrijkste participatiemomenten, gekoppeld aan de mijlpalen in de besluitvorming. Er is een indeling gemaakt naar verschillende belanghebbenden. Naar aanleiding van verschillende gesprekken zijn er ook aparte trajecten opgestart, die hebben geleid tot aparte bijlagen bij de Omgevingsvisie, zoals de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk, de Buurtagenda Dichterswijk, de Nulmeting voor de leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk en het Locatieonderzoek naar alternatieve ligplaatsen voor woonboten. In paragraaf 1.6 van de Omgevingsvisie – Samen stad maken – is een overzicht opgenomen met wat er met de opmerkingen en inspraak uit de omgeving is gebeurt. Ook de Reactienota Inspraak gaat hier uitgebreid op in.

Hieronder volgt een beschrijving van de belangrijkste punten die zijn meegegeven door verschillende groepen.

Gebruikersoverleg Merwedekanaal

Dit overleg is een initiatief van alle gebruikers van het kanaal: historische schepen Veilinghaven, SUWO (namens woonboten), roeiers en Zeeverkenners (vier scoutingverenigingen met zeilactiviteiten). De gemeente haakt aan om te informeren over planvorming in de Merwedekanaalzone. Belangrijke onderwerpen die hier aan bod komen zijn de bruggen (locatie, hoogtes en breedtes), zwemmen in het kanaal en coachen van roeiers op de Kanaalweg. De groepsgesprekken zijn later aangevuld met maatwerkgesprekken per gebruikersgroep (roeiers, zeeverkenners, historische schepen Veilinghaven). De uitgangspunten die de gebruikers van het kanaal hebben meegegeven ten aanzien van de hoogte en breedte maten van de bruggen zijn zoveel mogelijk leidend geweest bij het formuleren van uitgangspunten voor de bruggen, om ervoor te zorgen dat de gebruikers van het kanaal hun activiteiten zoveel mogelijk voort kunnen zetten. De uitgangspunten voor de roeiers waren ook al eerder vastgelegd in de raadsbrief (‘Roeien op het Merwede-kanaal’, kenmerk 4808422). Voor de Zeeverkenners ter hoogte van deelgebied 6 is het echter niet mogelijk om hun activiteiten in te passen als er bruggen worden aangelegd ter hoogte van deelgebied 6. De planvorming voor de bruggen ter hoogte van deelgebied 6 wordt nu nog niet opgestart. Maar als er hier op termijn bruggen komen is het zeilen op deze plek niet meer mogelijk. Als de planvorming start, worden er maatwerkgesprekken gepland om te kijken wat op dat moment de beste oplossing voor de zeeverkenners is.

Woonboten, klankbordgroep en inidivideel

Eind 2017, vlak voor de bestuurlijke behandeling van de Omgevingsvisie deel 1, is er in samenwerking met de SUWO een klankbordgroep woonboten gestart met woonbootbewoners tegenover deelgebied 5 (Merwede) en deelgebied 4. De eigenaren tegenover deelgebied 6 zijn niet uitgenodigd. In deelgebied 6 is de planvoorbereiding voor de bruggen nog niet aan de orde. Wel is er individueel contact geweest met mensen die vragen hadden, omdat er in de bruggenstudie wel uitspraken worden gedaan over eventuele bruggen op de langere termijn bij deelgebied 6. Toen er later in het proces (november 2019) meer informatie over de bruggen bij deelgebied 6 beschikbaar was, is er gericht contact gezocht met de woonbooteigenaren. Wij onderhouden het contact met deze mensen om hen aangehaakt te houden op het proces.
De klankbordgroep woonboten was vooral bedoeld om te informeren over de inpassing van de mogelijke bruggen daar en de mogelijke gevolgen voor de eigenaren. Woonbootbewoners vrezen voor hun woning, verandering van uitzicht, hun privacy en aantasting van het Merwedeplantsoen. Met vijf eigenaren zijn individuele kennismakingsgesprekken gevoerd om individuele wensen te verkennen en zo meer maatwerk te kunnen leveren, mochten deze eigenaren

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

Klankbordgroep Merwede

Er zijn 11 bewoners geselecteerd uit Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk, Max en Lux et Pax om te adviseren over het stedenbouwkundig plan van Merwede. Bij de selectie is gestreefd naar een mix van mensen uit de verschillende buurten, leeftijd, woonsituatie. Thema's die in de klankbordgroep aan bod kwamen, zijn levendigheid, mobiliteit (parkeren, dichtslibben, bruggen en impact op de buurt), uitzicht, dichtheid, soort woningen en voorzieningen. Vooral bij het thema mobiliteit is lang stilgestaan. Bewoners geven aan nog moeilijk te kunnen vatten wat de dichtheden en grootstedelijkheid gaan betekenen. Ook zijn er twijfels over de realiteit van het mobiliteitsconcept. Wel zijn de meeste leden enthousiast over (een groot deel) van de plannen. Leden van de klankbordgroep vertellen in de buurtgesprekken over hun rol en opmerkingen aan hun buurtgenoten.

Wijkraad Zuidwest

In de wijkraad Zuidwest is in een aantal keer een tussenstand gepresenteerd, ter informatie. Dit riep vragen op over mobiliteit, voorzieningen (scholen), duurzaamheid, parkeren. De wijkraad maakte zich ook zorgen over de samenhang tussen alle projecten aan de Zuidwestkant van de stad. Wijkraadsleden zijn aanwezig geweest bij de buurtgesprekken in Rivierenwijk en Transwijk en zijn betrokken in de vervolgaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk in de begeleidingsgroep voor de buurtaanpak van Rivierenwijk en Transwijk.

Gesprekken met bewoners uit Rivierenwijk

Op 3 april 2018 hebben bewoners uit de Rivierenwijk i.s.m. Stadspodium een buurtgesprek gehouden. Initiatiefnemers zijn bewoners die vlak voor de raadsbehandeling van de Omgevingsvisie www.leefbaarmerwede.nl zijn gestart en de petitie 'Stop Manhattan aan de Merwede'. De gemeente was uitgenodigd voor een pitch en is ambtelijk aanwezig geweest om vragen te beantwoorden. Later is de werkgroep 'Houd Rivierenwijk Leefbaar' ontstaan. De werkgroep wil o.a. graag een nulmeting voor de huidige leefbaarheid. Op het buurtgesprek Rivierenwijk op 12 september 2018 is een breed buurtgesprek gehouden. Er waren ongeveer 200 buurtbewoners. In november 2019 zijn er weer grote inloopavonden gehouden om de laatste stand van zaken te presenteren. Hier waren wederom weer meer dan 200 Rivierenwijkers aanwezig. Hieronder de samenvatting van de reacties van de bezoekers die tijdens de avonden zijn opgehaald.

Fiets- en wandelbruggen

Veel Rivierenwijkers die tijdens de avonden aanwezig zijn, zijn tegen de bruggen. Ze twijfelen aan nut en noodzaak. Een deel van deze mensen geeft aan dat zij geen behoefte hebben om naar de nieuwe wijk Merwede te gaan, of dat de bestaande bruggen voldoen. Aan de andere kant zijn er ook mensen die het juist fijn vinden om directer verbonden te worden met Park Transwijk en nieuwe voorzieningen. Ook is er de vrees bij een grote groep aanwezigen dat de bruggen zorgen voor veel extra fietsers,

scooters en wandelaars en dat daarmee de rust in Rivierenwijk wordt verstoord. Er zijn mensen die aangeven dat je met meer bruggen de drukte beter spreidt. Wat betreft de inpassing van de bruggen vragen mensen aandacht voor het Merwedeplantsoen, de nieuwe fietsroutes, verkeersveiligheid bij bijvoorbeeld de scholen en aandacht voor de woonbootbewoners.

Groen
In de huidige situatie is er weinig groen in Rivierenwijk. Het groen dat er wel is, zoals het Merwedeplantsoen, zien veel aanwezigen als heel waardevol. Als er dan bruggen komen, dan wordt aandacht gevraagd voor een zorgvuldige inpassing en eventueel meer groen elders in de wijk. Het nieuwe Merwedepark aan de overkant zien de meeste mensen niet direct als toevoeging voor de Rivierenwijk. Door de eventuele bruggen komt Park Transwijk wel ‘dichterbij’.

Hoogbouw
De aanwezige Rivierenwijkers benadrukken het rustige dorpse karakter van hun buurt. Dat zien zij in schril contrast met de overkant waar de stadswijk Merwede komt. Veel mensen, met name aan het Merwedeplantsoen vragen aandacht voor de bouwhoogtes en willen het liefst dat de hoogtes aan het kanaal zoveel mogelijk aansluiten bij hun wijk.

Drukker worden en effect op leefbaarheid
Over de hoeveelheid woningen zijn de meeste mensen op het buurtgesprek erg kritisch; zij zien Rivierenwijk drukker worden, zeker in combinatie met de bruggen. Veel aanwezigen zetten vraagtekens bij de haalbaarheid van de mobiliteitsoplossingen met OV, fiets- en wandelbruggen, deelauto’s en een lage parkeernorm. Ze vrezen dat ze meer overlast gaan ervaren op de autowegen en (nieuwe) fietspaden en nieuwe bewoners die in hun buurt willen parkeren en de vrees voor hoge parkeerkosten door de invoering van betaald parkeren. Ook zien mensen een verandering van de buurt, doordat er meer mensen van buiten de wijk in de Rivierenwijk komen en de beslotenheid of huidige mix van mensen verloren gaat. Verder vrezen sommige mensen voor meer criminaliteit en hangjongeren.

Voorzieningen
De meeste aanwezigen zien kansen in de nieuwe voorzieningen die aan het gebied worden toegevoegd. Mensen noemen bijvoorbeeld de toevoeging van scholen, of zien graag bijzondere horeca of winkels, een beter hardlooprondje of leuke speeltuinen. Aan de andere kant bestaat er ook de zorg dat de nieuwe wijk te veel voor hoger opgeleiden zal zijn.

Bewoners betrekken
Verschillende Rivierenwijkers geven aan dat zij nog meer willen weten en beter betrokken willen zijn. De werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar pleit specifiek voor een nulmeting op leefbaarheid. Deze nulmeting, in het kader van de Leefbaarheidseffectrapportage (LER) is ook uitgevoerd en is een bijlage bij de Omgevingsvisie. Daarnaast is gestart met de Buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk (zie hierna).

Gesprekken met bewoners uit Transwijk

Op het buurtgesprek in Transwijk op 3 september waren ongeveer 80 buurtbewoners aanwezig. Op de inloopavonden in november 2019 waren er ook weer tientallen mensen uit Transwijk. Hieronder de samenvatting van de reacties van de bezoekers die tijdens de avond zijn opgehaald.

Hoogbouw/uitzicht
Over het algemeen reageren de aanwezigen positief op wat hun nieuwe uitzicht gaat worden, maar er zijn zeker ook mensen die de hoogbouw massief vinden. De meesten vinden hoogbouw minder erg achter hoge bomen of tegenover Park Transwijk.

Twijfels haalbaarheid lage parkeernorm
De meeste kritiek en vragen zijn er tijdens de avond bij nieuwe mobiliteitsoplossingen, met name de lage parkeernorm. Aanwezigen

vragen zich af of dit haalbaar is. Ook zijn er veel zorgen over het toenemen van de parkeerdruk in de eigen buurt. Anderzijds geven sommige bewoners uit Pax en Lux aan dat daar de parkeergarage soms leegstaat en dat zij niet willen betalen voor een parkeerplek als ze geen auto hebben. Verder wordt aandacht gevraagd voor aanleg van het openbaar vervoer, voordat de nieuwe woningen er zijn. En ook goede fietsparkeerplaatsen wordt als aandachtspunt meegeven.

Europalaan
Veel aanwezigen vragen zich af hoeveel autoverkeer er nog bij kan, omdat de Europalaan nu al heel druk is. En ook vragen mensen zich af hoe het Anne Frankplein er straks uit gaat zien met de nieuwe busbaan uit Leidsche Rijn en dan in de verdere toekomst nog meer openbaar vervoer over de Europalaan en ook over het plein. Ook zijn er veel vragen over de oversteekbaarheid van de Europalaan. Die moet goed geregeld worden.

Park Transwijk
Aanwezige buurtbewoners zijn over het algemeen blij met Park Transwijk. Aandachtspunten in de huidige situatie zijn het beheer en de hekken. Er wordt meerdere keren gevraagd of de hekken weg kunnen. Zorgen zijn er over het toevoegen van fietspaden en extra waterverbindingen. Mensen willen niet dat het park teveel doorkruist wordt of dat er bomen weg moeten. En vooral brommers zijn een aandachtspunt. Ook vragen bewoners van de Westdijklaan specifiek aandacht voor het eventuele fietspad voor hun huizen langs. Ze willen dit liever meer op afstand. Aan extra activiteiten in het park is niet veel behoefte. Af en toe een festival, zoals het nu is, vinden de meeste mensen prima.

Fietsverbindingen
Over het algemeen zijn de mensen blij met extra bruggen en fietsverbindingen naar Rivierenwijk en verder, zodat zij kortere fietsroutes krijgen.

Kans op nieuwe woning of nieuwe voorzieningen
De meeste aanwezigen zien de toevoeging van nieuwe voorzieningen, zoals scholen en leuke horeca als een kans. Ook wordt gevraagd om behoud van de huidige voorzieningen zoals de bolderhal en het skatepark.

Gesprekken met bewoners uit Dichterswijk

De bewoners uit Dichterswijk zijn in de voorgaande jaren vanuit de losse projecten geïnformeerd over de herontwikkeling van het voormalig Defensieterrein en de Wilhelminawerf en via de wijkraad. Er zijn zorgen over het uitzicht op Defensieterrein en over de hoeveelheid projecten die zich in en rondom hun wijk afspelen. Bij de inloopavonden in november 2019, waar de omgevingsvisie deel 2 en de daarin opgenomen plannen voor de bruggen werden gepresenteerd, waren veel mensen uit Dichterswijk aanwezig. Er is veel verzet tegen de brug bij de Heycopstraat. Mensen vrezen voor aantasting van het groen (speelplantsoen, Ringpark Dichterswijk), de leefbaarheid en onveiligheid bij de uitritten van de parkeergarages en de school. Bewoners hebben zich verenigd in het Actiecomité Red het Heycopplantsoen. In februari 2020 organiseerde we samen met het actiecomité een buurtgesprek Dichterswijk. Dit is een extra avond in de inspraakperiode voor de omgevingsvisie, die druk is bezocht.

Bewoners spraken met elkaar over de waarden van hun wijk en wat het effect zou kunnen zijn van een nieuwe brug ter hoogte van de Heycopstraat. De belangrijkste zorgen zijn:

- Aantasting groen en speelmogelijkheden door de aanlanding van de brug in het Merwedeplantsoen/Heycopplantsoen;
- Aantasting van de rust/het wijkgevoel door de nieuwe fietsersstromen door de wijk;
- Veiligheid in het geding bij de uitritten van straten en parkeergarages, school de Kleine Dichter en de kruising met de Croeselaan;

- In en om Dichterswijk spelen verschillende nieuwbouwprojecten (Kruisvaartkade, Merwedekanaalzone, Heycop en Jaarbeurs), die allemaal effect hebben op de wijk. Het ontbreekt aan samenhang.

Gesprekken met bewoners uit Hoograven

In februari 2020 organiseerde we ook een buurtgesprek voor Hoograven, omdat ook in deze wijk veel onrust bleek te zijn ontstaan over de bruggen uit de omgevingsvisie. Er was een zeer hoge opkomst. Bewoners waren ontevreden dat er niet eerder gericht met Hoograven gesproken is over de plannen voor Merwedekanaalzone. De belangrijkste zorgen gaan over de brug via de Jutfasepunt naar de Karperstraat en de effecten daarvan op de wijk.

Veel bezwaren gaan over de gevolgen voor het Hamersplantsoen. Het Hamerplantsoen is een geliefde plek voor de inwoners van de wijk, blijkt uit de reacties. Men is bang dat door de nieuwe fietsbrug en het fietspad naar de Karperstraat het plantsoen van karakter zal veranderen en de rust, de veiligheid, de groene uitstraling, de speelmogelijkheden voor kinderen, de beslotenheid en de gemoedelijkheid van deze plek aangetast zullen worden. Het Hamerplantsoen heeft een belangrijke functie voor de sociale cohesie in de wijk. Het Hamersplantsoen wordt nu gebruikt voor allerlei vormen van recreatie. Een fietspad zal het plantsoen minder aantrekkelijk maken voor deze activiteiten. Tot 2004 was het Hamerplantsoen een onveilige plek met veel criminaliteit. Door actieve inzet van gemeente en wijkbewoners is dit veranderd. Bewoners zijn bang dat met de komst van het fietspad de sociale cohesie vermindert en het een minder veilige plek wordt.

Bewoners maken zich ook 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.

Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk

De voor-en nadelen van de Merwedekanaalzone voor de omliggende buurten, worden samen met bewoners uit de Rivierenwijk en Transwijk, scherper in beeld gebracht. We noemen dit de Buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk. Voor Dichterswijk maakten we een buurtagenda op basis van de inspraakreacties. Dit zijn bijlagen bij de omgevingsvisie. Daarnaast is er een monitor voor de leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk opgezet. Dit is ook een bijlage bij de omgevingsvisie. Bewoners hebben meegedacht over de indicatoren die hierin een rol moeten spelen. Zoals verkeerstellingen voor auto en fiets en leefbaarheidsindicatoren zoals sociale cohesie.
Voor Hoograven is het traject van een buurtaanpak of -agenda en de monitoring nog niet gestart, omdat de gebiedsontwikkeling van deelgebied 6, tegenover Hoograven nog niet is gestart.

Rivierenwijk en Transwijk

Een groep buurtbewoners heeft bureau Urbanos geselecteerd om de Buurtaanpak in Rivierenwijk en Transwijk uit te voeren. De Buurtaanpak is een bijlage bij de omgevingsvisie.

Deze aanpak bestaat uit:

- Verdere analyse van voor- en nadelen voor de Rivierenwijk en Transwijk ten aanzien van de plannen voor de Merwedekanaalzone. Hierbij is Urbanos actief op zoek gegaan naar groepen, die we tot nu toe nog niet zo goed gesproken hebben, door meer naar de mensen toe te gaan en straatgesprekken te houden.
- Uitvoeringsprogramma voor Rivierenwijk en Transwijk, waarbij bewonerswensen, beleid en financiële haalbaarheid hand in hand gaan. Voorbeelden zijn de invoering van betaald parkeren, verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en vergroeningsmaatregelen.

De uitvoering van de projecten uit de Buurtaanpak lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van de Merwedekanaalzone.

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 en samen met de buurtbewoners tijdig oog te hebben voor de kansen en mogelijkheden die deze met zich meebrengen.

Dichterswijk
Voor Dichterswijk is gewerkt aan een Buurtagenda op basis van de inspraakreacties. De Buurtagenda doet voorstellen voor (mogelijke) maatregelen in de wijk. Deze maatregelen worden, samen met bewoners, in samenhang met elkaar verder uitgewerkt na de besluitvorming over Merwedekanaalzone. Bij het opstellen vond een afstemmingsgesprek plaats met twee georganiseerde bewonersgroepen, de stichting Vrienden van het Ringpark Dichterswijk en het comité Red het Heycopplantsoen. Er heeft geen verdere participatie plaatsgevonden of afstemming met de wijk. Dit gebeurt in een later stadium.

Drie belangrijke thema's zijn door de bewoners voor de buurtagenda genoemd:
1. Verkeer (verkeerscirculatie, fietsersstromen, invoeren betaald parkeren).
2. Leefbaarheid (behoud van het Heycopplantsoen, vergroening van de wijk, sport- en speelmogelijkheden).
3. Bouwoverlast (behoefte aan meer bredere en gecoördineerde informatievoorziening vanuit de verschillende projecten en betere handhaving op gemelde overlast). De vragen en zorgen over bouwoverlast gaan verder dan Merwedekanaalzone. De projecten Heycop, Wilhelminawerf, Defensieterrein en busbaan Dichterswijk zijn tegelijk in uitvoering. De maatregelen gericht op het verminderen van bouwoverlast zijn al opgepakt.

Gezien de vele ontwikkelingen in en om de wijk ondersteunen we de wens van bewoners om in gesprek te blijven. Dit doen we vanuit Merwedekanaalzone in samenwerking met het wijkbureau en de gebiedscoördinator. De Buurtagenda is hiervoor het startpunt.

Bewoners en andere belanghebbenden vragen we actief mee te denken over de uitvoering van de Buurtagenda. Dit gebeurt via de verschillende projecten. Per project wordt straks participatie opgezet. Er is daarnaast steeds een aanspreekpunt vanuit de gemeente die de samenhang bewaakt tussen de projecten.

Tijdelijke huurders ondernemers en gebruikers
Gesprekken met tijdelijke huurders en ondernemers, zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, en sportclubs zoals de boulderhal Sterk, de skatehal en Circus Didom. We hebben een bijeenkomst houden voor alle huurders en gebruikers van deelgebied 5 om hun inbreng te vragen voor het stedenbouwkundig plan van Merwede. Hierin worden ook de adviezen betrokken uit het rapport 'Samen Stad Maken in de Merwedekanaalzone Utrecht', zoals aangehaald in Motie 2018/M8. Daar- naast zijn er maatwerkgesprekken met huurders van de gemeente over ieders afzonderlijke positie.

Maatwerkgesprekken overige eigenaren Deelgebied 5
Met Mobach, Pauw, Metrohm en individuele woningeigenaren worden maatwerkgesprekken gehouden.

Professionele relaties
In het kader van de omgevingsvisie deel 1 heeft vooroverleg in het kader van de inspraak van de omgevingsvisie met RWS, Provincie, HDSR en STUW, en maatschappelijke partners als scholen,

gezondheidsinstellingen, etc. expertmeetings gehouden. Onderwerpen zijn daarna per sector verder opgepakt.

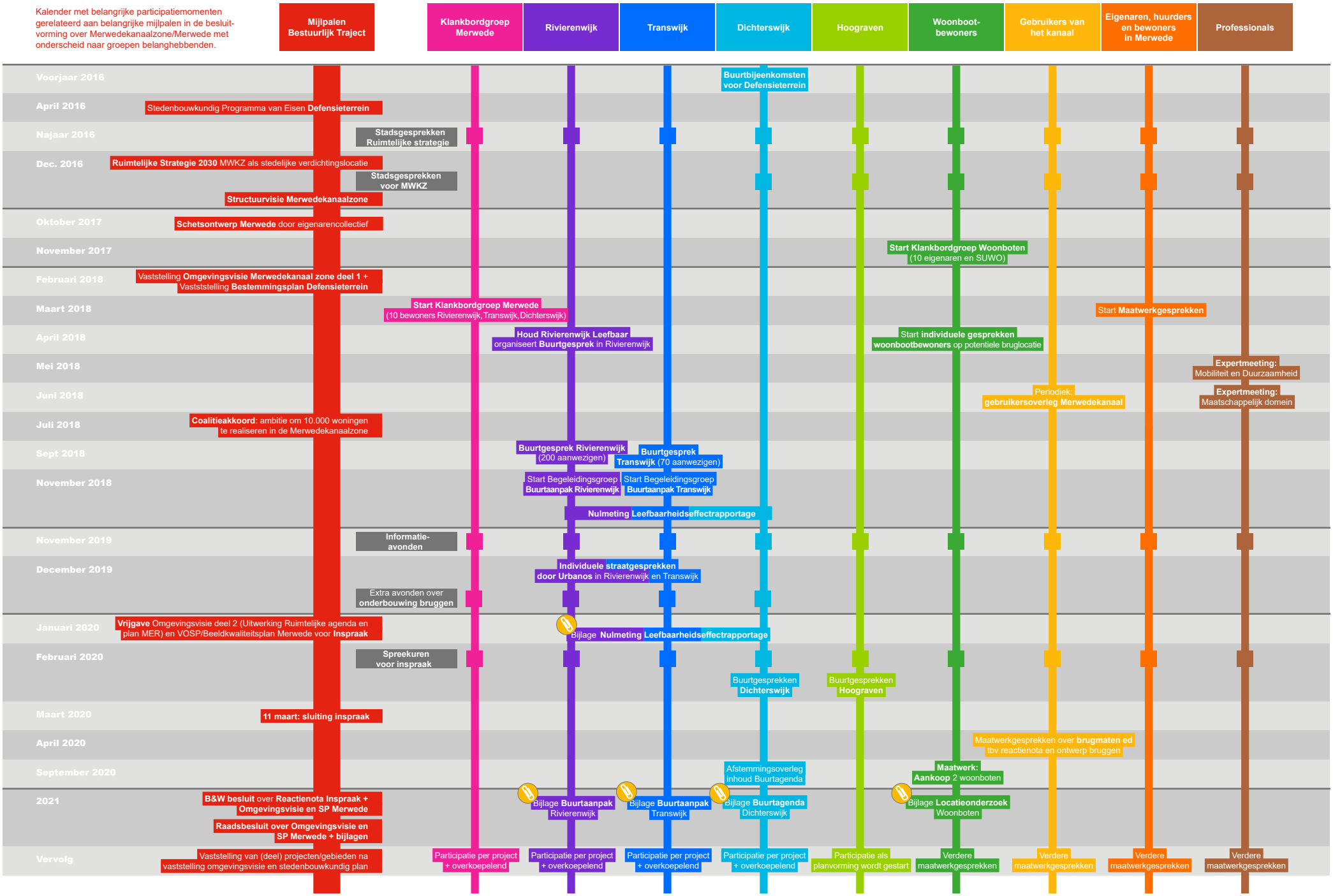
In het kader van de inspraak bij de omgevings-visie deel 2 krijgen professionele partijen (RWS, Prov, HDSR, STUW, fietsersbond, Maatschappelijk netwerk Utrecht e.d.) opnieuw de kans om schriftelijk te reageren.
Voor algemene bekendheid en inspiratie doet Merwedekanaalzone mee aan congressen, rondleidingen, Provada.

Kinderparticipatie

In het coalitieakkoord “Ruimte voor iedereen” 2018-2022 wordt het belang aangegeven van het “Samen stad maken”. Speciale aandacht wordt gegeven aan de participatie van kinderen in de stad. In dit kader hebben wij aangesloten bij een project van het “technasium’ van het GRC om een zogenaamde “stinkende casus” uit te werken. 3e jaars leerlingen zijn gevraagd mee te denken in de planontwikkeling Merwedekanaalzone.
In maart 2019 heeft Architectuurcentrum Aorta met leerlingen van 4 VWO van het Amadeus Lyceum in Leidsche Rijn samen gewerkt. 20 leerlingen van 4 vwo werden ontvangen bij Aorta (destijds tijdelijk gehuisvest in de Villa Jongerius). Zij kregen als vraagstuk om het braakliggende voormalige defensieterrein in te richten (naast de Villa Jongerius). En in november 2019 is er met leerlingen van het Gerrit Rietveldcollege een raadsimulatie geweest over de Merwedekanaalzone.

Participatiekalender MWKZ

Kalender met belangrijke participatiemomenten gerelateerd aan belangrijke mijlpalen in de besluitvorming over Merwedekanaalzone/Merwede met onderscheid naar groepen belanghebbenden.



Nulmeting 2020
Rivierenwijk/Transwijk/ Dichterswijk

Leefbaarheid in Rivierenwijk/ Transwijk/ Dichterswijk

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
onderzoek

Colofon

uitgave
Onderzoek & Advies
Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 1350
onderzoek@utrecht.nl

in opdracht van
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet
www.utrecht.nl/onderzoek

rapportage
Hanneke Polman

informatie
Hanneke Polman
030 - 2861384

projectnummer
G134- 5800268

foto omslag
Kamiel Scholten

bronvermelding
Het overnemen van gegevens uit deze publicatie is toegestaan met de bronvermelding:
afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

mei 2020

Samenvatting

In de Merwedekanaalzone worden de komende 15 jaar 6 tot 10 duizend woningen gebouwd. Bewoners van het omliggende Rivierenwijk en Transwijk hebben hun zorgen geuit over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van hun buurt. De gemeente heeft daarom toegezegd om de leefbaarheid van deze buurten te gaan monitoren. Dit rapport geeft een beschrijving van de leefbaarheid (nulmeting) op diverse thema's die in samenspraak met bewoners zijn gekozen.

Inwonersenquête als belangrijkste bron

De cijfers die we in deze rapportage presenteren komen voor het grootste deel uit de jaarlijkse Inwonersenquête van de gemeente Utrecht. Afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens rapporteren we op het niveau van de subwijk of de buurt. De twee subwijken zijn 1) Dichterswijk/Rivierenwijk en 2) Transwijk. De vier buurten zijn 1) Dichterswijk, 2) Rivierenwijk, 3) Transwijk-Noord, 4) Transwijk-Zuid. We vergelijken de resultaten met de stad Utrecht.

Nulmeting 2020: aanvulling op eerste nulmeting

Het huidige rapport is een aanvulling op de **eerste nulmeting Rivierenwijk, Transwijk** die in september 2019 is verschenen als bijlage bij de Omgevingsvisie en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede. De nulmeting 2019 was een eerste stap in de monitoring van de omliggende gebieden van de Merwedekanaalzone. Het gaf input voor het externe bureau dat de buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk realiseert. De huidige nulmeting 2020 is een aanvulling hierop en kan gezien worden als de definitieve nulmeting.

Oversampling Inwonersenquête

Eén van de aanvullingen ten opzichte van de nulmeting 2019 is ophoging van de steekproef van de Inwonersenquête in het najaar van 2019. Met de eerste nulmeting waren slechts resultaten op subwijkniveau beschikbaar. In het najaar van 2019 is in de vier buurten Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk-Zuid en Transwijk-Noord extra geënquêteerd (oversampling) waardoor nu resultaten per buurt beschikbaar zijn. Een andere aanvulling zijn verkeerstellingen die in het gebied hebben plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in deze nulmeting 2020. Aanvullend onderzoek naar parkeerdruk is, vanwege de coronacrisis, nog niet uitgevoerd.

Buurtbeschrijving

- De huishoudsamenstelling in de buurten Rivierenwijk en Dichterswijk komt overeen met het Utrechts beeld. Ruim de helft van de huishoudens in beide buurten betreffen alleenstaanden en 1 op de 5 huishoudens bestaat uit stellen met kinderen. In Transwijk-Zuid zijn relatief veel eenpersoonshuishoudens (3 op de 4).
- Net zoals in heel Utrecht, wonen in de buurten Rivierenwijk en Dichterswijk relatief veel mensen in de leeftijdscategorie van 25 t/m 44 jarigen. In Transwijk-Zuid ligt dat aandeel hoger en ook wonen er meer 65-plussers. Dat laatste geldt ook voor Transwijk-Noord.
- In de buurten Dichterswijk en Rivierenwijk wonen relatief veel mensen met een Nederlandse achtergrond. Waar Transwijk-Zuid een gemiddeld beeld laat zien, kenmerkt Transwijk-Noord zich door het hoge aandeel inwoners met een niet-westerse migratie-achtergrond.

Kwaliteit woonomgeving

- De subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk valt op door het positieve oordeel dat mensen hebben over hun buurt. Bijna iedereen vindt het er prettig wonen. In Transwijk is het beeld juist negatiever dan gemiddeld.
- De sociale cohesie in de buurt valt in de subwijk Transwijk een stuk lager uit dan gemiddeld in de stad. In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk ligt de sociale cohesie rond het Utrechts gemiddelde.
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk voelen wat minder mensen zich geïsoleerd dan in heel de stad, in Transwijk zijn het er juist meer dan stedelijk.

Mobiliteit

- In november 2019 is gedurende twee weken het aantal motorvoertuigen op verschillende plekken geteld. De Europalaan, Goylaan/Socratesbrug, Balijebrug en Beneluxlaan zijn wegen met de hoogste intensiteit. Deze intensiteiten zijn passend bij de functie van stedelijke verbindingswegen, conform het mobiliteitsplan.
- Ook het fietsverkeer is in dezelfde periode op verschillende punten geteld. De fietsroutes met de hoogste intensiteiten zijn fietsroutes langs de buurten: Jutfaseweg noord, Socratesbrug en Balijebrug. Binnen de wijken zijn de aantallen lager.
- Parkeerdrukmetingen hebben nog niet plaatsgevonden. Omdat het beeld vanwege de coronacrisis momenteel niet representatief is, zullen deze op een later moment worden uitgevoerd.
- In zowel Dichterswijk/Rivierenwijk als in Transwijk is sprake van een afname van het aantal verkeersongevallen. Waar de ontwikkeling de afgelopen jaren in negatieve zin afweek van de stedelijke ontwikkeling, ziet het er in 2019 weer vergelijkbaar uit.
- De verkeersveiligheid in de buurt wordt zowel in de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk als in Transwijk beoordeeld zoals gemiddeld in Utrecht. In Transwijk-Zuid is men bovengemiddeld tevreden over de verkeersveiligheid.
- De tevredenheid met de bereikbaarheid van het centrum met de fiets is in beide subwijken conform het stedelijk beeld.
- Als het gaat om een plek om de fiets neer te zetten zien we dat inwoners van Dichterswijk/Rivierenwijk minder tevreden zijn dan in heel Utrecht.
- Over de parkeerplaatsen in de buurt zijn inwoners van beide subwijken (Transwijk en Dichterswijk/Rivierenwijk) even tevreden als de gemiddelde Utrechter. Als we inzoomen op de buurten, zien we dat in Dichterswijk en Transwijk-Zuid ongeveer een derde tevreden is, terwijl in heel Utrecht ongeveer de helft tevreden is. In Transwijk-Noord is de tevredenheid juist groter dan gemiddeld.

Groen en openbare ruimte

- Het aantal vierkante meter groen en het aantal bomen per huishouden ligt in de buurten Rivierenwijk en Dichterswijk aanzienlijk lager dan in heel Zuidwest en de stad. De tevredenheid van inwoners over het groen en het park bij hun in de buurt ligt ook lager. De tevredenheid met het park in de buurt is het laagst in de buurt Dichterswijk.
- In Transwijk-Noord liggen het groenoppervlak per huishouden en het aantal bomen beneden het Utrechts gemiddeld. Hoewel de buurt Transwijk-Zuid (met park Transwijk)

een relatief groot groenoppervlak kent, ligt het aantal bomen beneden het Utrechts gemiddelde. Het oordeel van inwoners van Transwijk over het groen en park in hun buurt is vergelijkbaar met het Utrechts gemiddelde. In de buurt Transwijk-Zuid zien we een relatief grote tevredenheid met het park in de buurt.

- Zowel in de subwijk Dichterswijk, Rivierenwijk als in Transwijk geven inwoners een rapportcijfer voor de netheid van hun buurt dat vergelijkbaar is met de stad als geheel.
- Wat betref toegankelijkheid van de openbare ruimte, zien we dat inwoners van Transwijk (met name buurt Transwijk-Noord) relatief minder vaak last hebben van spullen op de stoep dan gemiddeld in Utrecht. De buurt Dichterswijk valt op in negatieve zin omdat daar relatief veel inwoners aangeven last te hebben van slecht toegankelijke oversteekplekken.

Veiligheid

- In de buurten Dichterswijk en Rivierenwijk is de geregistreerde criminaliteit lager dan in de stad. Dit is in lijn met relatief lage onveiligheidsgevoelens in Dichterswijk/Rivierenwijk.
- In Transwijk-Zuid en Transwijk-Noord zien we dat de geregistreerde criminaliteit onder het Utrechts gemiddelde ligt, terwijl het gevoel van onveiligheid er juist groter is.
- Als het gaat om jongerenoverlast, zien we opvallende verschillen tussen buurten. In de buurten Dichterswijk en Transwijk-Noord geven bovengemiddeld veel inwoners aan vaak last te hebben van jongeren op straat vergeleken met Utrecht. Dit beeld zien we niet terug in Rivierenwijk en Transwijk-Zuid.

Luchtkwaliteit en geluid

- Uit berekeningen van de luchtkwaliteit blijkt dat de jaargemiddelde NO_2-concentratie (stikstofdioxide) in 2017 op alle toetspunten beneden de WHO advieswaarde ligt. De PM_{10}-concentratie (fijnstof) is in zowel Transwijk als Rivierenwijk op de meeste locaties hoger dan de WHO advieswaarde. Dit geldt overigens voor een groot deel van Utrecht.
- De jaargemiddelde $PM_{2,5}$-concentratie (zeer fijnstof) ligt, net zoals elders in de stad, in beide wijken boven de WHO advieswaarde.
- In Dichterswijk/Rivierenwijk hebben relatief weinig mensen last van luchtvervuiling in de buurt, terwijl in Transwijk relatief veel inwoners er last van hebben. Vooral in Transwijk-Zuid oordelen mensen er negatief over.
- Als het gaat om geluidsoverlast zien we dat Transwijk opvalt in negatieve zin. In deze subwijk geven relatief veel mensen aan dat ze last hebben van verkeerslawaai en van lawaai door bouwwerkzaamheden. Dit komt vooral doordat inwoners van Transwijk-Zuid er negatief over oordelen. In Transwijk-Noord oordeelt men vergelijkbaar met het Utrechts gemiddelde.
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk (met name in Rivierenwijk) zien we dat relatief weinig mensen aangeven last te hebben van verkeerslawaai. In de buurt Dichterswijk hebben relatief veel mensen last van bouwwerkzaamheden, terwijl in de Rivierenwijk juist relatief weinig mensen hier last van hebben.

Voorzieningen

- In Transwijk-Noord zijn relatief veel maatschappelijke voorzieningen en onderwijsvoorzieningen. Zowel in Transwijk-Noord als Transwijk-Zuid zijn geen huisartspraktijken gevestigd. In de buurten Dichterswijk en Rivierenwijk zien we er daar juist bovengemiddeld veel van.
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk zien we een relatief lage tevredenheid met culturele voorzieningen en sportvoorzieningen in de buurt. Ook in Transwijk is er een lage tevredenheid over de culturele voorzieningen in de buurt.
- In Transwijk zijn meer mensen tevreden met het openbaar vervoer in de buurt dan in heel Utrecht het geval is. Ook in de buurt Rivierenwijk is de tevredenheid bovengemiddeld.
- Inwoners van Dichterswijk/Rivierenwijk zijn minder tevreden over de speelplaatsen bij hen in de buurt. In de buurt Transwijk-Noord is de tevredenheid relatief laag.
- Vergeleken met de stad Utrecht, zijn inwoners van Transwijk en Dichterswijk/Rivierenwijk (en dan met name inwoners van de Dichterswijk) minder tevreden met de winkels in de buurt.

Nulmeting 2020 versus nulmeting 2019

Met de ophoging van de Inwonersenquête in het najaar van 2019 zijn nu recentere cijfers en resultaten per buurt beschikbaar. Doordat we een update van de cijfers hebben, kunnen we kijken of het beeld in de subwijken is veranderd ten opzichte van twee jaar geleden. Ook kunnen we kijken of er verschillen zijn tussen de buurten binnen een subwijk in 2019. Hieronder worden beide besproken.

Verandering in beeld van de subwijken

Vergeleken met de voorlopige nulmeting 2019 (op basis van de Inwonersenquête 2017), zien we min of meer hetzelfde beeld terug in de subwijken, als we de resultaten van de Inwonersenquête bekijken. Op een aantal punten is het beeld in de subwijken veranderd:

- De kwaliteit van de woonomgeving wordt in Transwijk over het algemeen wat minder positief beoordeeld vergeleken met de vorige meting.
- De tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt is zowel in Transwijk als in Dichterswijk/Rivierenwijk behoorlijk gedaald. Waar inwoners van Dichterswijk/Rivierenwijk in de vorige meting bovengemiddeld tevreden waren, oordelen ze nu vergelijkbaar met heel Utrecht.
- De tevredenheid met het groen in de buurt is in Dichterswijk/Rivierenwijk gedaald en ligt daarmee ver onder het Utrechts gemiddelde.
- De netheid van de openbare ruimte wordt in Transwijk positiever beoordeeld dan we in de vorige meting zagen.
- Vergeleken met de vorige meting zien we in Transwijk dat meer mensen aangeven last te hebben van luchtvervuiling. Dit blijkt overigens vooral in de buurt Transwijk-Zuid te spelen.
- De tevredenheid over winkels in de buurt is zowel in Dichterswijk/Rivierenwijk als in Transwijk gestegen, maar blijft lager dan het stedelijk gemiddelde.

Verschillen tussen buurten in 2019

We kunnen met de resultaten op buurtniveau een specifieker beeld schetsen van de leefbaarheid in het gebied dan tijdens de eerste nulmeting mogelijk was. Op een aantal punten zien we dat de buurten binnen een subwijk een verschillend beeld laten zien, als we inzoomen op de resultaten uit de Inwonersenquête:

- In Transwijk-Zuid is men bovengemiddeld tevreden over de **verkeersveiligheid**. In de andere buurten wordt de verkeersveiligheid gemiddeld beoordeeld.
- De tevredenheid met **parkeerplaatsen voor auto's** is in de buurt Dichterswijk laag vergeleken met Utrecht, terwijl de tevredenheid van inwoners uit Rivierenwijk vergelijkbaar is met Utrecht. De buurten binnen Transwijk laten een duidelijk verschil zien, met een relatief lage tevredenheid in Transwijk-Zuid en een hoge tevredenheid in Transwijk-Noord.
- De tevredenheid met het **park** in de buurt is zowel in Rivierenwijk als in Dichterswijk beneden gemiddeld, maar de tevredenheid is het laagst in de buurt Dichterswijk. In de buurt Transwijk-Zuid zien we een relatief grote tevredenheid met het park in de buurt.
- De buurt Dichterswijk valt op in negatieve zin omdat daar relatief veel inwoners aangeven last te hebben van **slecht toegankelijke oversteekplekken**. In Rivierenwijk komt het beeld overeen met heel Utrecht. Dit geldt ook voor de buurten in Transwijk. Inwoners van Transwijk-Noord hebben relatief minder vaak last hebben van **spullen op de stoep** dan gemiddeld in Utrecht.
- Als het gaat om **jongerenoverlast**, zien we opvallende verschillen tussen buurten. In de buurten Dichterswijk en Transwijk-Noord geven bovengemiddeld veel inwoners aan vaak last te hebben van jongeren op straat vergeleken met Utrecht. Dit beeld zien we niet terug in Rivierenwijk en Transwijk-Zuid, waar de jongerenoverlast vergelijkbaar is met heel Utrecht.
- Last van **luchtvervuiling** komt in Transwijk-Zuid relatief vaak voor, terwijl dat in Transwijk-Noord niet vaker is dan gemiddeld in Utrecht. In de buurten Rivierenwijk en Dichterswijk hebben relatief weinig mensen er last van.
- Last van **verkeerslawaai** en **overlast door bouwwerkzaamheden** komen relatief vaak voor in Transwijk-Zuid. In Transwijk-Noord oordeelt men vergelijkbaar met het Utrechts gemiddelde. In de Dichterswijk hebben relatief veel mensen last van bouwwerkzaamheden, terwijl in de Rivierenwijk juist relatief weinig mensen hier last van hebben. Ook als het gaat om verkeerslawaai laat Rivierenwijk een positiever beeld zien dan gemiddeld.
- De tevredenheid met het **openbaar vervoer** is in de buurten Rivierenwijk, Transwijk-Noord en Transwijk-Zuid bovengemiddeld. In Dichterswijk is de tevredenheid gemiddeld.
- Vergeleken met de stad Utrecht, zijn inwoners van de Dichterswijk minder tevreden met de **winkels** in de buurt. In Rivierenwijk is de tevredenheid vergelijkbaar met het gemiddelde. In zowel Transwijk-Noord als Transwijk-Zuid is de tevredenheid beneden gemiddeld.

In de tabel op de volgende bladzijde staat een overzicht van de resultaten per buurt en of sprake is van een positieve of negatieve score ten opzichte van de stad Utrecht. Niet voor alle indicatoren is deze vergelijking momenteel mogelijk.

Indicatoren buurten in vergelijking met Utrecht

Indicator	Buurt Dichterswijk	Buurt Rivierenwijk	Buurt Transwijk-Zuid	Buurt Transwijk-Noord	Utrecht
kwaliteit woonomgeving					
algemeen buurtoordeel	7,6	7,5	5,9	5,7	7,3
prettig wonen in de buurt	95%	95%	85%	75%	91%
sociaal isolement	6%	4%	13%	16%	9%
sociale cohesie	6,0	6,0	4,7	4,8	5,8
mobiliteit					
tevredenheid over verkeersveiligheid in de buurt	41%	44%	48%	41%	40%
tevredenheid bereikbaarheid centrum met de fiets	84%	91%	87%	91%	87%
tevredenheid over parkeerplaatsen voor fietsen	35%	43%	55%	50%	51%
tevredenheid over parkeerplaatsen voor auto's	36%	53%	35%	61%	51%
groen en openbare ruimte					
m^2 groen per huishouden in het stedelijk gebied	18m^2	9m^2	97m^2	36m^2	68m^2
aantal bomen per huishouden in het stedelijk gebied	0,3	0,3	0,7	0,6	0,8
tevreden over groen in de buurt	41%	43%	72%	62%	66%
tevreden over park in de buurt	35%	45%	82%	73%	72%
netheid openbare ruimte	7,0	6,5	6,6	6,6	6,7
vaak last van spullen op de stoep	9%	10%	11%	6%	12%
vaak last van slecht toegankelijke oversteekplekken	19%	8%	11%	9%	10%
veiligheid					
totale criminaliteit*	41,6	35,8	40,8	40,8	43,0
voelt zich wel eens onveilig in de buurt	25%	26%	45%	45%	30%
vaak last van jongeren op straat	28%	19%	22%	32%	19%
luchtkwaliteit & geluid					
last van luchtvervuiling	11%	12%	31%	22%	18%
last van verkeerslawaai	25%	21%	40%	28%	28%
last van bouwwerkzaamheden	29%	6%	32%	18%	14%
voorzieningen					
huisartspraktijken*	1,7	2,1	0,0	0,0	0,9
voorzieningen maatschappelijke dienstverlening**	3,4	2,3	3,5	6,5	3,4
onderwijsvoorzieningen**	0,8	0,8	0,3	2,0	0,7
winkels**	2,9	2,8	2,5	2,2	5,1
tevredenheid over culturele voorzieningen in de buurt***	29%	40%	30%	21%	49%
tevredenheid over sportvoorzieningen in de buurt	46%	51%	67%	72%	66%
tevredenheid over openbaar vervoer in de buurt	79%	85%	93%	92%	80%
tevredenheid over speelplaatsen in de buurt	49%	49%	52%	46%	58%
tevredenheid over winkels in de buurt	63%	70%	61%	65%	74%

Bronnen: Inwonersenquête 2019, Stadsbedrijven, Politie, PAR

groen: positiever dan heel Utrecht, oranje: negatiever dan heel Utrecht.

*per 1.000 inwoners + arbeidsplaatsen **aantal vestigingen per 1.000 inwoners. ***vraagstelling veranderd ten opzichte van Inwonersenquête 2017.

Inhoud

Colofon 2

Samenvatting 3

Buurtbeschrijving 3

Kwaliteit woonomgeving 4

Mobiliteit 4

Groen en openbare ruimte 4

Veiligheid 5

Luchtkwaliteit en geluid 5

Voorzieningen 6

Nulmeting 2020 versus nulmeting 2019 6

Inleiding 11

1 Buurtbeschrijving 14

2 Kwaliteit woonomgeving 16

2.1 Algemeen buurtoordeel 16

2.2 Prettig wonen in de buurt 16

2.3 Sociale cohesie 17

2.4 Sociaal isolement 17

3 Mobiliteit 18

3.1 Verkeerstellingen motorvoertuigen 18

3.2 Verkeerstellingen fietsen 19

3.3 Geregistreerde ongevallen 21

3.4 Tevredenheid over verkeersveiligheid 23

3.5 Tevredenheid bereikbaarheid centrum met de fiets 23

3.6 Tevredenheid over parkeerplaatsen voor fietsen 24

3.7 Tevredenheid over parkeerplaatsen voor auto's 24

3.8 Parkeerdruk 24

4 Groen en openbare ruimte 25

4.1 Groenoppervlak 25

4.2 Bomen 25

4.3 Tevredenheid over groen 26

4.4 Tevredenheid over park 26

4.5 Netheid openbare ruimte 27
4.6 last van spullen op de stoep 27
4.7 last van slecht toegankelijke oversteekplaatsen 28
5 Veiligheid 29
5.1 Totale criminaliteit 29
5.2 Onveiligheidsgevoelens 29
5.3 Jongerenoverlast 30
6 Luchtkwaliteit & geluid 31
6.1 Stikstofdioxideconcentratie 31
6.2 Fijnstofconcentratie 32
6.3 Last van luchtvervuiling 33
6.4 Geluid op de gevel 33
6.5 Last van verkeerslawaai 34
6.6 Last van bouwwerkzaamheden 34
7 Voorzieningen 36
7.1 Huisartspraktijken 36
7.2 Voorzieningen maatschappelijke dienstverlening 36
7.3 Onderwijsvoorzieningen 37
7.4 Winkels 37
7.5 Tevredenheid over culturele voorzieningen 38
7.6 Tevredenheid over sportvoorzieningen 38
7.7 Tevredenheid over openbaar vervoer 39
7.8 Tevredenheid over speelplaatsen 39
7.9 Tevredenheid over winkels 40

Inleiding

In de Merwedekanaalzone worden de komende 15 jaar 6 tot 10 duizend woningen gebouwd. Het gebied biedt hiermee ruimte aan de groei van de stad. De plannen voor de Merwedekanaalzone zorgen voor grote veranderingen in de stad en in de buurt. Daarom wil de gemeente goed in beeld hebben wat bewoners en gebruikers in de omliggende buurten belangrijk vinden. Bewoners van Rivierenwijk en Transwijk hebben tijdens buurtgesprekken hun zorgen geuit over wat de ontwikkeling in de Merwedekanaalzone betekent voor de leefbaarheid van hun buurt. De gemeente heeft toegezegd dat de leefbaarheid in de buurt gemonitord zal worden en heeft de bewoners de regie gegeven om dit te gaan realiseren in een opdrachtgeversgroep. Het eerste resultaat waar naartoe wordt gewerkt is een nulmeting van de leefbaarheid in direct omliggende buurten van de Merwedekanaalzone.

Gezamenlijk proces

Leefbaarheid is een breed begrip, waarbinnen veel verschillende thema's een plek kunnen krijgen. In de opzet van de huidige nulmeting is de input van bewoners leidend geweest. De thema's die worden beschreven sluiten aan bij de zorgen die bewoners hebben geuit tijdens de buurtgesprekken en in de opdrachtgeversgroep. De precieze invulling van de huidige nulmeting is een gezamenlijk proces geweest met bewoners uit de opdrachtgeversgroep. De afdeling Onderzoek van de gemeente Utrecht heeft bij de verschillende thema's passende indicatoren gezocht en deze tussentijds besproken in de opdrachtgeversgroep.

Bronnen

De cijfers die we in deze rapportage presenteren komen voor het grootste deel uit de jaarlijkse **Inwonersenquête** van de gemeente Utrecht. Deze enquête wordt jaarlijks uitgevoerd onder een representatieve steekproef van inwoners van Utrecht. In de even jaren kunnen we met de Inwonersenquête uitspraken doen over de wijken en in de oneven jaren ook over de subwijken. In het najaar van 2019 zijn de buurten in de omliggende buurten extra geënquêteerd (oversampling) waardoor voor deze nulmeting 2020 voor het eerst ook buurtcijfers beschikbaar zijn. De overige cijfers komen uit registratiebestanden, zoals het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR) met informatie over voorzieningen, en uit een bestand met criminaliteitscijfers van de politie.

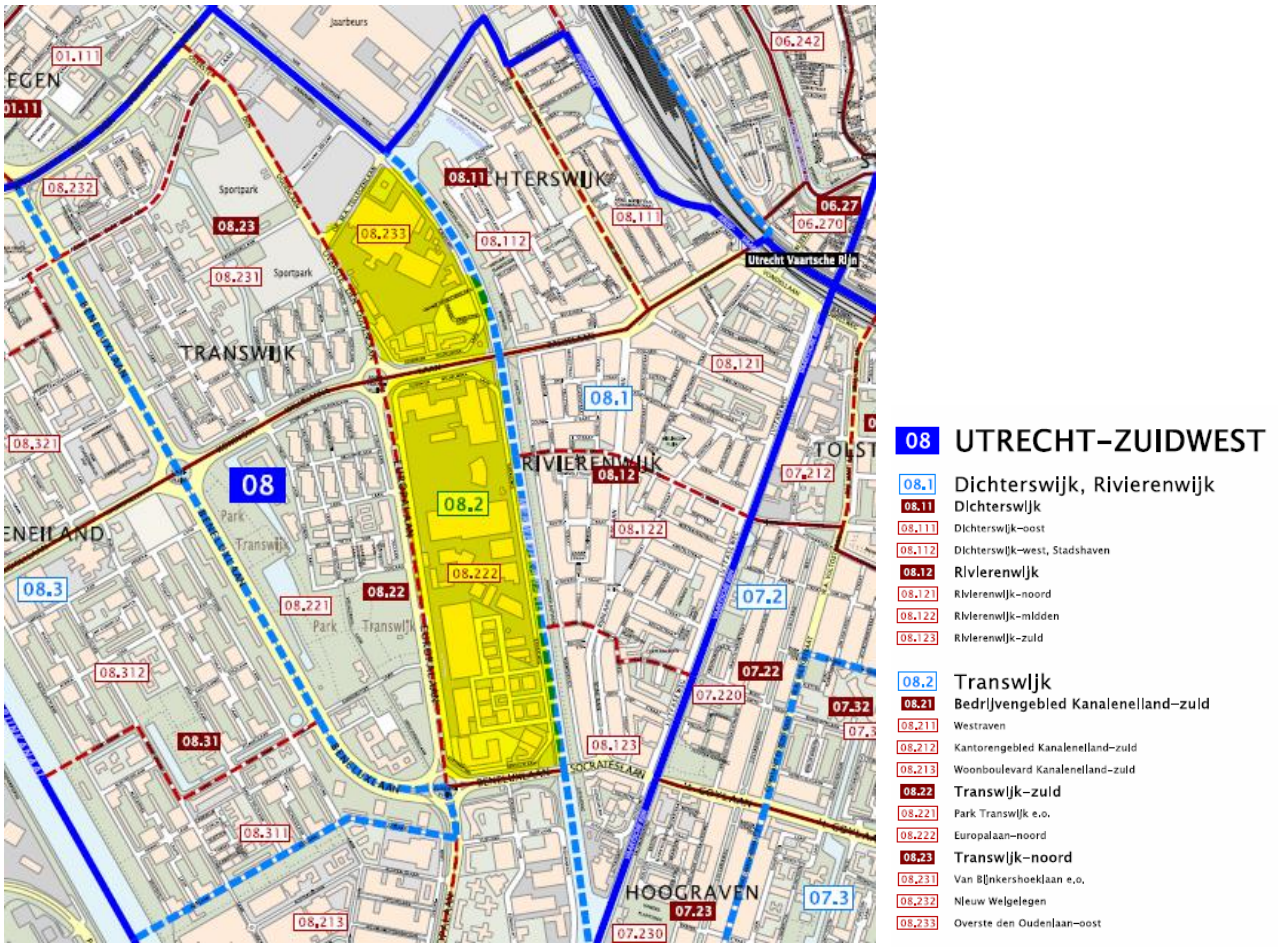
Gebiedsafbakening

Het ontwikkelgebied Merwedekanaalzone bestaat uit drie deelgebieden:

- het noordelijk gebied, (deelgebied 4) bestaande uit het voormalig Defensieterrein en de Wilhelminawerf;
- het middengebied 'Merwede' (deelgebied 5), tussen de Wilhelminalaan en de Beneluxlaan;
- het zuidelijk gebied (deelgebied 6), dat ligt tussen de Beneluxlaan en de A12.

In deze nulmeting beschrijven we de situatie in de gebieden die grenzen aan deelgebied 4 en 5 van het plangebied van de Merwedekanaalzone. Dit plangebied is geel gemarkeerd in onderstaand plaatje. Het gaat daarbij om de buurten Dichterswijk en Rivierenwijk en de buurten Transwijk-Noord en Transwijk-Zuid. De buurten Dichterswijk en Rivierenwijk vormen samen de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk. De buurten Transwijk-Noord, Transwijk-Zuid en Bedrijvengebied Kanaleneiland vormen samen de subwijk Transwijk. We rapporteren, afhankelijk van beschikbaarheid van de gegevens, op het niveau van de subwijk of de buurt.

Figuur 1 – Merwedekanaalzone en omliggende buurten



Bron: gemeentelijke wijk- en buurtindeling

Eerste stap in monitoring omliggende buurten

Het huidige rapport is een aanvulling op de **eerste nulmeting Rivierenwijk, Transwijk** die in september 2019 is verschenen (nulmeting 2019). De nulmeting 2019 was een eerste stap in de monitoring van de omliggende gebieden van de Merwedekanaalzone. Het gaf input voor het externe bureau dat de buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk realiseert. Ook binnen de buurtaanpak is onderzoek uitgevoerd. De nulmeting 2020 is weer een volgende stap in het monitoringsproces.

Nulmeting 2020 versus nulmeting 2019

De nulmeting 2019 beschrijft de informatie die april 2019 beschikbaar was. We constateerden dat op een aantal punten aanvullend onderzoek nodig was. Zo was het op dat moment nog niet mogelijk om met de Inwonersenquête uitspraken te doen op buurtniveau. Daarom is in het najaar van 2019 in de vier buurten Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk-Zuid en Transwijk-Noord extra geënquêteerd (oversampling) waardoor nu recentere cijfers en resultaten per buurt beschikbaar zijn. Deze resultaten zijn verwerkt in de huidige nulmeting 2020. Voor alle indicatoren uit de Inwonersenquête is de informatie uitgebreid met peiljaar 2019 en resultaten over de vier buurten (in aanvulling op de twee subwijken). Ook beschrijven we de resultaten van de verkeerstellingen die in het gebied hebben plaatsgevonden. Aanvullend onderzoek naar parkeerdruk is, vanwege de coronacrisis, nog niet uitgevoerd.

Hoewel we op veel punten recentere resultaten hebben toegevoegd, was het niet haalbaar om alle indicatoren volledig te herzien. Op een aantal plekken hebben we daarom de resultaten uit de

nulmeting 2019 één op één overgenomen in deze definitieve nulmeting 2020. Het gaat om indicatoren waarbij we verwachten dat er in deze korte periode niet veel is veranderd en/of waar een update van de cijfers een te grote tijdsinvestering vraagt. Het gaat om de algemene buurtbeschrijving, groen, stikstofdioxideconcentraat, fijnstofconcentraat, geluid op de gevel en voorzieningen.

Leeswijzer

In deze rapportage beschrijven we hoe de gebieden rond de Merwedekanaalzone er op dit moment voor staan op uiteenlopende thema's. In het rapport geven we per indicator een beschrijving van de huidige situatie. Om de cijfers in context te kunnen plaatsen presenteren we in een tabel de ontwikkeling van de afgelopen jaren, en nemen we ook cijfers over heel Utrecht op. In de toelichtende tekst onder de tabel gaan we niet in op de ontwikkeling van de afgelopen jaren, maar kijken we – in lijn met de nulmeting 2019 - naar opvallende (significante) verschillen van de subwijk met de stad. De onderliggende buurten lichten we alleen toe als deze binnen een subwijk onderling een duidelijk ander beeld laten zien.

1 Buurtbeschrijving

Inwoners, huishoudens en achtergrondkenmerken

	Dichters-wijk	Rivieren-wijk	Transwijk-zuid	Transwijk-noord	Utrecht
aantal inwoners	5.268	9.285	2.892	3.999	352.941
aantal huishoudens	2.769	4.906	1.959	2.308	181.131
gemiddelde huishoudensgrootte	1,9	1,9	1,4	1,7	1,9
Huishoudenstype					
% alleenstaanden	52%	52%	75%	59%	53%
% paar zonder kinderen	23%	22%	18%	22%	20%
% paar met kinderen	20%	20%	5%	13%	21%
% eenoudergezin	4%	6%	2%	4%	6%
% overige type huishoudens	1%	1%	0%	2%	1%
Leeftijd					
% 0 t/m 11 jarigen	14%	13%	5%	10%	14%
% 12 t/m 17 jarigen	5%	5%	2%	3%	6%
% 18 t/m 24 jarigen	12%	11%	12%	13%	12%
% 25 t/m 44 jarigen	41%	37%	53%	39%	36%
% 45 t/m 64 jarigen	20%	23%	9%	16%	21%
% 65-plussers	8%	11%	19%	19%	10%
Migratieachtergrond					
% inwoners met een Nederlandse achtergrond	74%	70%	67%	55%	65%
% inwoners met een westerse migratieachtergrond	13%	11%	8%	12%	12%
% inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond	13%	19%	25%	33%	24%

Bron: BRP, HHstat

Dichterswijk/Rivierenwijk

- Dichterswijk/Rivierenwijk telt een kleine 15.000 inwoners, van wie circa 5.300 in Dichterswijk wonen en een kleine 9.300 in Rivierenwijk.
- Wat betreft de huishoudenssamenstelling valt op dat zowel Dichterswijk als Rivierenwijk overeenkomen met het Utrechtse beeld. Ruim de helft van de huishoudens in beide buurten betreffen alleenstaanden en 1 op de 5 huishoudens bestaat uit stellen met kinderen. In Dichterswijk bestaat 23% van de huishoudens uit stellen zonder kinderen, voor Rivierenwijk is dit 22%.
- De leeftijdsverdeling binnen Dichterswijk en Rivierenwijk komt overeen met de Utrechtse verdeling. Een grote groep inwoners in beide buurten valt in de leeftijdscategorie van 25 t/m 44 jarigen (rond 40%).
- Deze subwijk kent een groot aandeel inwoners met een Nederlandse achtergrond (74% in Dichterswijk, 70% in Rivierenwijk). Het aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond ligt in Dichterswijk met 13% ruim onder het stadsgemiddelde (24%). In Rivierenwijk heeft 19% van de inwoners een niet-westerse achtergrond.

Transwijk

- Transwijk telt een ruime 7.000 inwoners, van wie circa 2.900 in Transwijk-zuid wonen en circa 4.000 in Transwijk-noord.
- 3 op de 4 huishoudens in Transwijk-zuid betreft een eenpersoonshuishouden, dit is ruim meer dan de andere buurten binnen Zuidwest en gemiddeld in Utrecht.
- In Transwijk-zuid valt op dat een groot aandeel inwoners in de leeftijdscategorie 25 t/m 44-jarigen valt (53%). In deze buurt woont een kleiner aandeel kinderen van 0 t/m 11 jaar dan gemiddeld in Utrecht (5% tegenover 14%). Het aandeel 65-plussers ligt in zowel Transwijk-zuid als Transwijk-noord sterk hoger dan gemiddeld in Utrecht (beide buurten 19% ten opzichte van 10% in Utrecht).
- Transwijk-noord kent een lager aandeel inwoners met een Nederlandse achtergrond (55%) dan gemiddeld in Utrecht (65%). Het aandeel inwoners met een westerse achtergrond komt overeen met het stadsgemiddelde. Er wonen relatief meer inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond in Transwijk-noord (33% tegenover 24% in Utrecht). Transwijk-zuid komt voor wat betreft een verdeling naar herkomst juist meer overeen met het gemiddelde in Utrecht.

2 Kwaliteit woonomgeving

2.1 Algemeen buurtoordeel

Score algemeen buurtoordeel

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**7,2**	**7,3**	**7,5**	**7,5**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	7,6
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	7,5
Subwijk Transwijk	**6**	**5,7**	**6,2**	**5,7**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	5,9
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	5,7
Utrecht	**7,1**	**7,1**	**7,2**	**7,3**

Bron: Inwonersenquête

- Het algemeen buurtoordeel is een samengestelde indicator gebaseerd op de volgende stellingen en één vraag: de mensen in deze buurt blijven hier graag wonen, het is niet leuk om in deze buurt te wonen, als het kan, verhuis ik uit deze buurt, als je in deze buurt woont, dan heb je geluk, wat vindt u van de buurt waar u woont?
- Het algemeen buurtoordeel komt in de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk uit op een 7,5. Dat is hoger dan het Utrechts gemiddelde (7,3).
- In de subwijk Transwijk valt het algemeen buurtoordeel, met cijfer 5.7, lager uit dan gemiddeld in Utrecht.

2.2 Prettig wonen in de buurt

% inwoners dat het prettig wonen vindt in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**94%**	**94%**	**97%**	**95%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	95%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	95%
Subwijk Transwijk	**82%**	**82%**	**84%**	**79%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	85%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	75%
Utrecht	**91%**	**91%**	**91%**	**91%**

Bron: Inwonersenquête

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk vindt bijna iedereen (95%) dat het prettig wonen is in hun buurt, dit is hoger dan het gemiddelde in Utrecht (91%).
- In de subwijk Transwijk vindt 79% het prettig wonen in de buurt, wat lager is dan het gemiddelde van Utrecht. Beide buurten in Transwijk oordelen minder positief dan de gemiddelde Utrechter, maar Transwijk-Noord heeft de laagste tevredenheid (75%) van de twee buurten.

2.3 Sociale cohesie

Score sociale cohesie

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**6,1**	**6,0**	**6,0**	**6,0**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	6,0
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	6,0
Subwijk Transwijk	**5,1**	**4,7**	**4,6**	**4,7**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	4,7
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	4,8
Utrecht	**5,8**	**5,8**	**5,8**	**5,8**

Bron: Inwonersenquête

- In de Inwonersenquête wordt aan Utrechters een aantal vragen gesteld over hoe ze hun buurt ervaren, die samen worden uitgedrukt in een score voor sociale cohesie. Het gaat om de volgende uitspraken: de mensen in deze buurt kennen elkaar niet zo goed, de mensen in deze buurt gaan op een prettige manier met elkaar om, ik woon in een gezellige buurt, de mensen in deze buurt gaan veel met elkaar om, ik voel me prettig bij de mensen die in deze buurt wonen.
- De sociale cohesie in de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk komt met score 6,0 ongeveer uit op het Utrechts gemiddelde.
- In de subwijk Transwijk is de sociale cohesie (4,7) een stuk lager dan in heel Utrecht (5,8).

2.4 Sociaal isolement

% inwoners in sociaal isolement

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**6%**	**8%**	**6%**	**4%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	6%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	4%
Subwijk Transwijk	**8%**	**14%**	**10%**	**14%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	13%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	16%
Utrecht	**9%**	**9%**	**8%**	**9%**

- In aanvulling op hoe mensen tegen hun buurt aankijken, is vanuit de Inwonersenquête informatie beschikbaar over hoe het gaat met mensen, in hoeverre mensen zich sociaal geïsoleerd voelen. Sociaal isolement is - volgens de methode van het Sociaal Cultureel Planbureau - berekend aan de hand van zes stellingen: ik maak deel uit van een groep vrienden, mijn sociale contacten zijn oppervlakkig, er zijn mensen die me echt begrijpen, er zijn mensen bij wie ik terecht kan, ik voel me van andere mensen geïsoleerd, er zijn mensen met wie ik goed kan praten.
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk voelt 4% zich sociaal geïsoleerd van anderen. Dit aandeel ligt lager dan dat van Utrecht als geheel (9%).
- In de subwijk Transwijk voelt 14% zich sociaal geïsoleerd. Het percentage in een sociaal isolement ligt er hoger dan in Utrecht.

3 Mobiliteit

3.1 Verkeerstellingen motorvoertuigen

Om beter beeld te krijgen wat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone doet met de verkeersstromen in de omliggende buurten, zijn voor de nulmeting verkeerstellingen uitgevoerd in november 2019. We richten ons daarbij op de buurten Rivierenwijk en Transwijk-Zuid die grenzen aan deelgebied 4 en 5, waar als eerste gebouwd gaat worden. Vanuit het verkeersmodel van de gemeente Utrecht wordt op een aantal punten meer verkeersdrukte verwacht. Deze punten zijn aangegeven op onderstaande kaart.

Figuur 2 – Tellingen motorvoertuigen

Nr	Straatnaam
1	Europalaan 'noord'
2	Europalaan 'zuid'
3	Wilhelminalaan
4	Beneluxlaan
5	Balijebrug
6	Socratesbrug (video)
7	Rijnlaan noord (video)
8	Rijnlaan zuid
9	Jutfaseweg (noord) (video)
10	Jutfaseweg (zuid)
11	't Goylaan
12	Voorsterbeeklaan
13	Heycopstraat
14	Jekerstraat

Bron: afdeling mobiliteit, gemeente Utrecht

Verkeerstellingen

In november 2019 is gedurende twee weken het aantal motorvoertuigen dat op deze plekken reed, geteld (11 tot en met 24 november 2019). Op de meeste plekken is dat gedaan met een slangtelling, op een aantal plekken met een videocamera omdat een slang daar niet betrouwbaar kon tellen. Op twee plekken zijn de tellingen niet gelukt (plek 10 en 12) en konden ook niet op een later moment worden uitgevoerd door de coronacrisis. Op de Beneluxlaan hebben we gebruik gemaakt van de intensiteiten uit de detectielussen van de verkeerslichten op het Europaplein.

In toekomstige monitoring volgen we de ontwikkelingen op deze meetpunten. Voor plekken 10 en 12 wachten we af tot wanneer deze opnieuw geteld kunnen worden. Er is vanwege de coronacrisis nu geen representatieve periode en het is nog niet te zeggen hoe de mobiliteit komende maanden eruit gaat zien.

Resultaten tellingen motorvoertuigen (incl. bromfiets)

Nr	Straatnaam	MVT werkdaggemiddelde etmaal
1a	Europalaan 'noord' westelijke parallelbaan	Niet geteld
1b	Europalaan 'noord' hoofdrijbaan	12.900
1c	Europalaan 'noord' oostelijke parallelbaan	1.600
2a	Europalaan 'zuid' westelijke fietspad	--
2b	Europalaan 'zuid' hoofdrijbaan	15.000
2c	Europalaan 'zuid' oostelijke parallelbaan	3.800
3	Wilhelminalaan	7.600
4	Beneluxlaan	13.000*
5	Balijebrug	11.600
6	Socratesbrug *(video)*	14.400
7	Rijnlaan noord *(video)*	6.800
8	Rijnlaan zuid	6.200
9	Jutfaseweg (noord) *(video)*	2.700
10	Jutfaseweg (zuid)	Niet geteld
11	't Goylaan	14.300
12	Voorsterbeeklaan	Niet geteld
13	Heycopstraat	700
14	Jekerstraat	500

* De intensiteiten op de Beneluxlaan komen van de detectielussen van de verkeerslichten bij het Europaplein in de periode 21 november 2019 tot en met 20 december 2019.

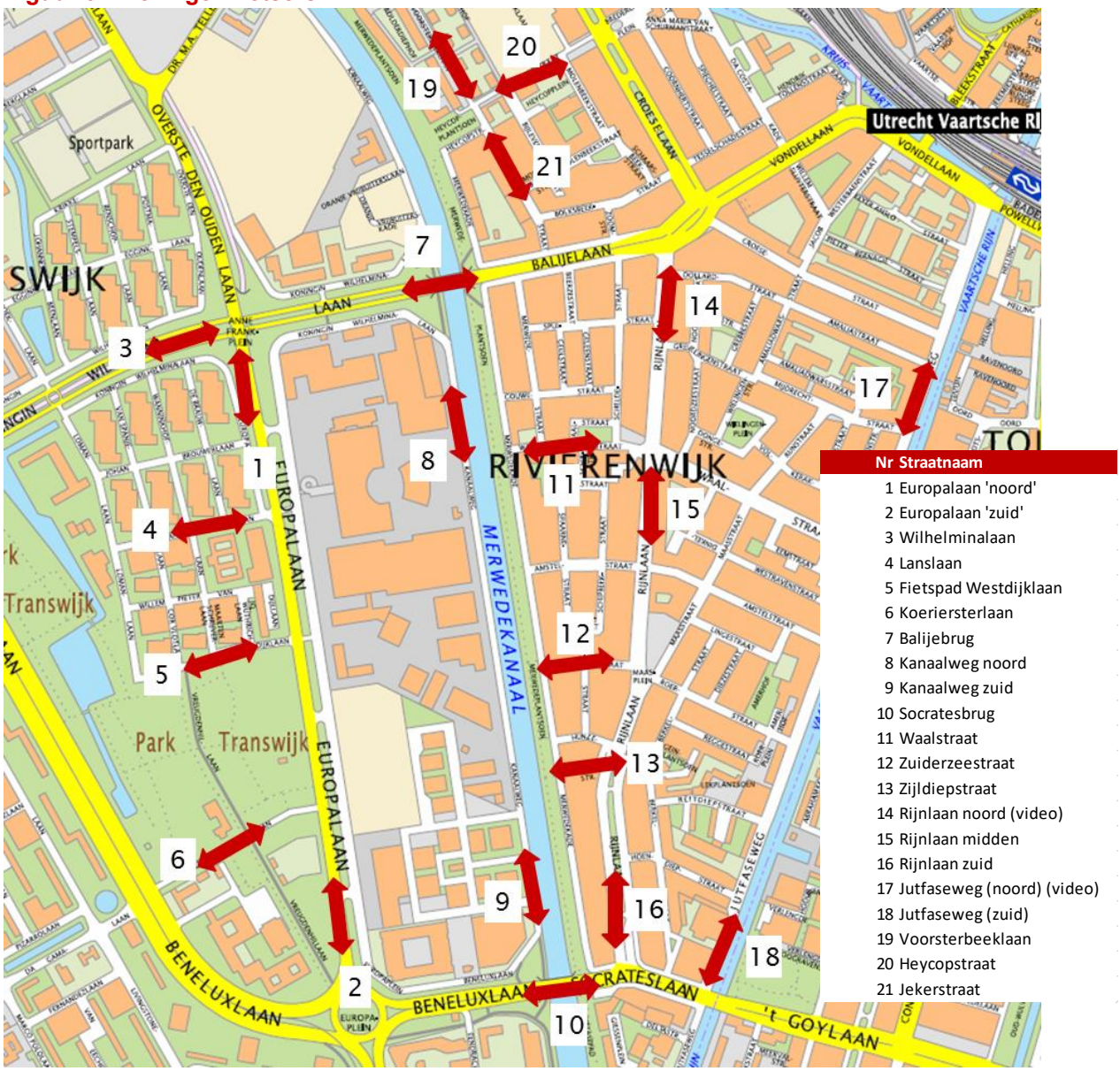
De wegen met de hoogste intensiteiten volgen uit de tabel: Europalaan, Goylaan/Socratesbrug, Balijebrug en Beneluxlaan. Deze intensiteiten zijn passend bij de functie van stedelijke verbindingswegen, conform het mobiliteitsplan.

3.2 Verkeerstellingen fietsen

In de eerste nulmeting werd slechts op één punt rondom de Merwedekanaalzone het fietsverkeer gemeten: op de Kanaalweg. In juli 2019 reden daar gemiddeld ruim 4.800 fietsers per werkdag voorbij (drukste maand). In de winter ligt het aantal fietsers lager, met in de rustige maand december gemiddeld ongeveer 3.000 fietsers per werk dag.

Het aantal fietstelpunten is uitgebreid met de telpunten in onderstaande figuur en tabel.

Figuur 3 – Tellingen fietsers



Bron: afdeling mobiliteit, gemeente Utrecht

De tellingen zijn op hetzelfde moment uitgevoerd als de tellingen voor motorvoertuigen, gedurende twee weken in november 2019 (11 tot en met 24 november 2019). Op de meeste plekken is dat gedaan met een slangtelling, op een aantal plekken met een videocamera omdat een slang daar niet betrouwbaar kon tellen. Op vijf plekken zijn de tellingen niet gelukt (plek 3, 5, 6, 18 en 19) en konden ook niet op een later moment worden uitgevoerd door de coronacrisis.

In toekomstige monitoring volgen we de ontwikkelingen op deze meetpunten. Voor de ontbrekende plekken wachten we af tot wanneer deze opnieuw geteld kunnen worden. Door de coronacrisis er is nu geen representatieve periode en het is nog niet te zeggen hoe de mobiliteit komende maanden eruit gaat zien. We onderzoeken of we op een aantal punten de snelheid van het fietsverkeer kunnen meten.

Resultaten tellingen fietsers

Nr	Straatnaam	Aantal fietsers werkdaggemiddelde
1a	Europalaan 'noord' westelijke parallelbaan	telling niet gelukt
1c	Europalaan 'noord' oostelijke parallelbaan	1.200
2a	Europalaan 'zuid' westelijke fietspad	600
2c	Europalaan 'zuid' oostelijke parallelbaan	1.200
3	Wilhelminalaan	telling niet gelukt
4	Lanslaan	300
5	Fietspad Westdijklaan	telling niet gelukt
6	Koeriersterlaan	telling niet gelukt
7	Balijebrug	7.700
8	Kanaalweg noord	3.500
9	Kanaalweg zuid	3.400 (permanent telpunt, gem. werkdag nov.)*
10	Socratesbrug	9.000
11	Waalstraat	400
12	Zuiderzeestraat	100
13	Zijldiepstraat	150
14	Rijnlaan noord (video)	4.800
15	Rijnlaan midden	2.250
16	Rijnlaan zuid	1.700
17	Jutfaseweg (noord) (video)	9.200
18	Jutfaseweg (zuid)	telling niet gelukt
19	Voorsterbeeklaan	-
20	Heycopstraat	700
21	Jekerstraat	800

*aantallen zijn lager door werkzaamheden verderop aan de Kanaalweg

De fietsroutes met de hoogste intensiteiten volgen uit bovenstaande tabel en zijn fietsroutes langs de buurten: Jutfaseweg noord, Socratesbrug en Balijebrug. Binnen de wijken zijn de aantallen lager.

3.3 Geregistreerde ongevallen

Er zijn cijfers beschikbaar over het aantal verkeersongevallen dat door de politie wordt geregistreerd. Voor de subwijken Dichterswijk/Rivierenwijk en Transwijk staan de ongevallen die in de periode van 2015 tot 2019 zijn geregistreerd in onderstaande tabel. In figuur 4 op de volgende bladzijde is te zien waar de ongevallen zijn geregistreerd. Hierbij merken we wel op dat niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. En niet altijd wordt de exacte locatie geregistreerd waardoor het ongeval niet aan een locatie kan worden gekoppeld. In werkelijkheid zullen er dus meer ongevallen zijn geweest.

Aantal verkeersongevallen door politie geregistreerd

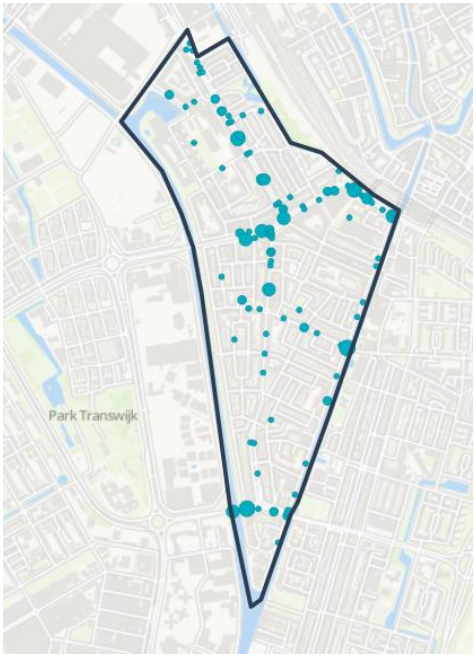
	2015	2016	2017	2018	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk*	24	24	41	38	27
uitsluitend materiële schade	9	13	29	24	21
letsel	15	11	12	14	6
Subwijk Transwijk*	17	27	52	41	28
uitsluitend materiële schade	12	21	42	35	23
letsel	5	6	10	6	5
Utrecht**	2. 098	2.242	2.062	1.905	1.742
uitsluitend materiële schade	1.514	1.703	1.592	1.450	1.366
letsel	585	539	470	455	376

Bron: VIA op basis van STAR.
NB. aantal verkeersongevallen waarvan exacte locatie is geregistreerd op basis van politieregistratie. Bij de categorie letsel zijn ook de dodelijke ongevallen opgeteld (één dodelijk ongeval in Transwijk 2015).
*De subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is exclusief Van Zijstweg, incl. Vondellaan. Subwijk Transwijk is excl. Beneluxlaan, Graadt van Roggenweg.
** Utrecht is alle wegen in beheer van gemeente Utrecht. Het aantal ongevallen voor Utrecht totaal omvat ook de ongevallen waarvan de exacte locatie niet bekend is. Dit aantal is iets lager dan in de eerdere 0-meting door een correctie in het Nationaal Wegenbestand (databestand met alle openbare wegen in Nederland).

- Het aantal verkeersongevallen in de Dichterswijk/Rivierenwijk is toegenomen van 24 in 2015 naar 38 in 2018. In 2019 is er een afname naar 27. We zien vooral een afname van de categorie letsel.
- In de subwijk Transwijk zien we een vergelijkbaar beeld. Het aantal verkeersongevallen is na een toename in 2017, in 2018 en 2019 afgenomen. Het aantal ongevallen met letsel blijft redelijk gelijk.
- Stedelijk is er sinds 2016 een daling van het aantal verkeersongevallen. Dit geldt ook voor de verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade. Het beeld in de subwijken Dichterswijk/Rivierenwijk en Transwijk wijkt afgelopen jaren dus af van het stedelijk beeld, maar ziet er in 2019 wel weer vergelijkbaar uit.

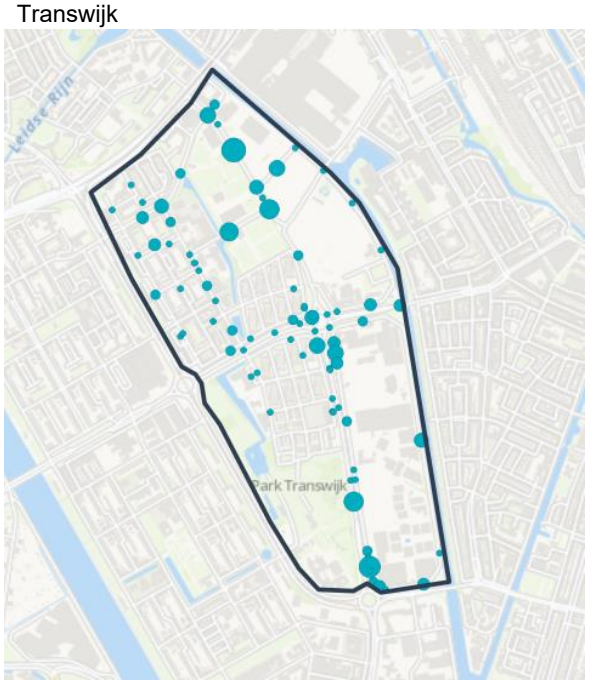
Figuur 4 – Door politie geregistreerde ongevallen 2015-2019

Dichterswijk/Rivierenwijk



Bron: VIA op basis van STAR.

Transwijk



Bron: VIA op basis van STAR.

3.4 Tevredenheid over verkeersveiligheid

% inwoners tevreden over verkeersveiligheid in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**49%**	**45%**	**51%**	**43%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	41%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	44%
Subwijk Transwijk	**49%**	**55%**	**53%**	**45%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	48%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	41%
Utrecht	**45%**	**44%**	**43%**	**40%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Minder dan de helft (43%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden over de verkeersveiligheid in de buurt. De tevredenheid is vergelijkbaar met het gemiddelde in Utrecht (40%).
- In de subwijk Transwijk is 45% van de inwoners tevreden over de verkeersveiligheid in de buurt wat vergelijkbaar is met het gemiddelde in Utrecht. In Transwijk-Zuid is men bovengemiddeld tevreden over de verkeersveiligheid.

3.5 Tevredenheid bereikbaarheid centrum met de fiets

% inwoners tevreden over bereikbaarheid centrum met de fiets

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**80%**	**82%**	**86%**	**89%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	84%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	91%
Subwijk Transwijk	**78%**	**84%**	**89%**	**89%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	87%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	91%
Utrecht	**84%**	**83%**	**87%**	**87%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Een groot deel van de inwoners van de subwijk Dichterwijk/Rivierenwijk (89%) is tevreden over de bereikbaarheid van het centrum met de fiets. Het beeld in heel Utrecht (87%) is niet veel anders.
- Ook in Transwijk is geen verschil met het stedelijk cijfer; 89% is er tevreden over de bereikbaarheid van het centrum met de fiets.

3.6 Tevredenheid over parkeerplaatsen voor fietsen

% inwoners tevreden over parkeerplaatsen voor fietsen

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**43%**	**40%**	**40%**	**40%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	35%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	43%
Subwijk Transwijk	**53%**	**47%**	**57%**	**53%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	55%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	50%
Utrecht	**53%**	**51%**	**50%**	**51%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Twee op de vijf (40%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden over de plek om de fiets neer te zetten in de eigen buurt. Daarmee zijn inwoners van Dichterswijk/Rivierenwijk minder tevreden dan in heel Utrecht (51%).
- In de subwijk Transwijk is ruim de helft (53%) tevreden met de parkeerplaatsen voor fietsen in de eigen buurt, wat vergelijkbaar is met heel Utrecht.

3.7 Tevredenheid over parkeerplaatsen voor auto's

% tevreden over parkeerplaatsen voor auto's

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**44%**	**48%**	**50%**	**48%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	36%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	53%
Subwijk Transwijk	**55%**	**45%**	**53%**	**50%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	35%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	61%
Utrecht	**51%**	**51%**	**51%**	**51%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Minder dan de helft (48%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden over parkeerplaatsen in de eigen buurt. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde van Utrecht (51%). Inwoners van de buurt Dichterswijk (36%) zijn minder tevreden terwijl inwoners van Rivierenwijk (53%) ongeveer even tevreden zijn als de gemiddelde Utrechter.
- In subwijk Transwijk komt de tevredenheid over de parkeerplaatsen in de eigen buurt uit op 50% wat nauwelijks afwijkt van het gemiddelde in Utrecht. De buurten laten een duidelijk verschil zien, met een relatief lage tevredenheid in Transwijk-Zuid (35%) en een hoge tevredenheid in Transwijk-Noord (61%).

3.8 Parkeerdruk

Parkeerdrukmetingen hebben nog niet plaatsgevonden. Omdat het beeld vanwege de coronacrisis momenteel niet representatief is, zullen deze op een later moment worden uitgevoerd.

4 Groen en openbare ruimte

4.1 Groenoppervlak

m2 groen per huishouden in het stedelijk gebied

	Stand per 18 maart 2019
Buurt Rivierenwijk	9
Buurt Dichterswijk	18
Buurt Transwijk-Noord	36
Buurt Transwijk-Zuid	97
Wijk Zuidwest (in totaal 7 buurten)	35
Utrecht (alle wijken, excl. landgoederen)	68

Bron: oppervlakte groen: Stadsbedrijven, gemeente Utrecht
Bron: aantal huishoudens: IB Onderzoek, gemeente Utrecht

- Het groen dat door de gemeente Utrecht wordt beheerd bestaat onder andere uit grasvelden, boomspiegels en hagen. In de buurt Rivierenwijk komt het aantal vierkante meter groen per huishouden uit op 9 m^2 en in de buurt Dichterswijk op 18 m^2. Dat is aanzienlijk lager dan in de wijk en heel Utrecht.
- In de buurt Transwijk-Noord komt het aantal vierkante meter groen per huishouden (36 m^2) overeen met de wijk Zuidwest als geheel, maar is lager dan gemiddeld in de stad. In de buurt Transwijk-Zuid (met het park Transwijk) ligt het aantal vierkante meters groen per huishouden een stuk hoger (97 m^2).

4.2 Bomen

Aantal bomen per huishouden in het stedelijk gebied

	Stand per 31 december 2018
Buurt Rivierenwijk	0,3
Buurt Dichterswijk	0,3
Buurt Transwijk-Noord	0,6
Buurt Transwijk-Zuid	0,7
Wijk Zuidwest (in totaal 7 buurten)	0,4
Utrecht (alle wijken, excl. landgoederen)	0,8

Bron: aantal bomen: Stadsbedrijven, gemeente Utrecht
Bron: aantal huishoudens: IB Onderzoek, gemeente Utrecht

- Naast groen, heeft de gemeente Utrecht circa 160.000 bomen in beheer. Als we de landgoederen niet meetellen dan komt het totaal aantal bomen uit op 145.000. In de wijk Zuidwest staan ongeveer 9.000 bomen..
- De wijk Zuidwest is, met 0,4 bomen per huishouden, minder boomrijk dan de stad (0,9).
- Zowel in de buurt Rivierenwijk (0,3) als in de buurt Dichterswijk (0,3) zijn minder bomen per huishouden dan gemiddeld in de stad.
- Ook in de buurten Transwijk-Noord (0,6) en Transwijk-Zuid (0,7) blijft het aantal bomen per huishouden achter bij de stad.

4.3 Tevredenheid over groen

% inwoners tevreden over het groen in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**50%**	**52%**	**49%**	**42%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	41%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	43%
Subwijk Transwijk	**70%**	**67%**	**67%**	**65%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	72%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	62%
Utrecht	**66%**	**67%**	**69%**	**66%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Minder dan de helft (42%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden over het groen in de buurt. De tevredenheid is aanzienlijk lager dan in heel Utrecht (66%).
- In de subwijk Transwijk is 65% van de inwoners tevreden over het groen in de buurt wat overeenkomt met Utrecht als geheel (66%).

4.4 Tevredenheid over park

% inwoners tevreden over park in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**43%**	**34%**	**37%**	**41%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	35%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	45%
Subwijk Transwijk	**88%**	**84%**	**73%**	**77%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	82%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	73%
Utrecht	**74%**	**71%**	**73%**	**72%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Ongeveer twee op de vijf (41%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden over het park in de buurt. De tevredenheid is fors lager dan in heel Utrecht (72%). In beide buurten ligt de tevredenheid lager dan in heel Utrecht, maar binnen Dichterswijk is de tevredenheid het laagst (35%).
- In de subwijk Transwijk is 77% van de inwoners tevreden over het park in de buurt. Dit percentage wijkt niet veel af van het stedelijk cijfer (72%). De buurt Transwijk-Zuid valt op doordat relatief veel (82%) mensen er tevreden zijn.

4.5 Netheid openbare ruimte

Rapportcijfer netheid openbare ruimte

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**6,8**	**6,8**	**6,6**	**6,7**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	7,0
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	6,5
Subwijk Transwijk	**6,9**	**7,0**	**5,8**	**6,6**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	6,6
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	6,6
Utrecht	**6,7**	**6,7**	**6,7**	**6,7**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- Inwoners van subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk geven gemiddeld rapportcijfer 6,7 voor de netheid van de straten, pleinen, stoepen en fietspaden bij hen in de buurt. Dit rapportcijfer komt overeen met het gemiddelde in Utrecht (6,7).
- In subwijk Transwijk geven inwoners gemiddeld rapportcijfer 6,6 voor de netheid van hun buurt wat vergelijkbaar is met het Utrechtse cijfer.

4.6 last van spullen op de stoep

% inwoners dat vaak last heeft van spullen op de stoep

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**-**	**-**	**-**	**10%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	9%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	10%
Subwijk Transwijk	**-**	**-**	**-**	**7%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	11%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	6%
Utrecht	**-**	**-**	**-**	**12%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de Inwonersenquête 2019 zijn vragen gesteld over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De vragen zijn in 2018 voor het eerst gesteld op wijkniveau en zijn voor 2019 voor het eerst beschikbaar op subwijk- en buurtniveau.
- Van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk heeft 10% vaak last van spullen op de stoep. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde in Utrecht (12%).
- In de subwijk Transwijk heeft 7% van de inwoners vaak last van spullen op de stoep, wat onder het gemiddelde van Utrecht ligt. Vooral in de buurt Transwijk-Noord hebben relatief weinig inwoners (6%) er last van.

4.7 last van slecht toegankelijke oversteekplaatsen

% inwoners dat vaak last heeft van slecht toegankelijke plaatsen om over te steken

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**-**	**-**	**-**	**11%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	19%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	8%
Subwijk Transwijk	**-**	**-**	**-**	**10%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	11%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	9%
Utrecht	**-**	**-**	**-**	**10%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de Inwonersenquête 2019 zijn vragen gesteld over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De vragen zijn in 2018 voor het eerst gesteld op wijkniveau en zijn voor 2019 voor het eerst beschikbaar op subwijk- en buurtniveau.
- Van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk heeft 11% vaak last van slechte toegankelijke plaatsen om over te steken. Dit is ongeveer gelijk aan het gemiddelde van Utrecht (10%). De buurt Dichterswijk valt op in negatieve zin omdat daar relatief veel inwoners (19%) aangeven last te hebben van slecht toegankelijke oversteekplekken. In Rivierenwijk heeft 8% daar last van, wat vergelijkbaar is met het gemiddelde in Utrecht (10%).
- In de subwijk Transwijk heeft 10% van de inwoners vaak last van slechte toegankelijke plaatsen om over te steken. Dit is gelijk aan Utrecht.

5 Veiligheid

5.1 Totale criminaliteit

Totale criminaliteit per 1.000 inwoners + arbeidsplaatsen

	2013	2015	2017	2018	2019
Buurt Dichterswijk	43,5	53,2	60,1	57,5	41,6
Buurt Rivierenwijk	55,5	53,9	48,5	42,4	35,8
Buurt Transwijk-Noord	89,8	71,3	61,7	43,2	40,8
Buurt Transwijk-Zuid	43,4	42,5	43,0	34,4	40,8
Utrecht	**56,7**	**53,0**	**47,4**	**42,5**	**43,0**

Bron: Politie/Onderzoek

- In de buurt Dichterswijk komt het cijfer voor de totale criminaliteit uit beneden het Utrechts gemiddelde. Ook in de Rivierenwijk is minder geregistreerde criminaliteit.
- In zowel Transwijk-Noord als Transwijk-Zuid ligt het cijfer voor de totale criminaliteit onder dat van Utrecht gemiddeld.

5.2 Onveiligheidsgevoelens

% onveilig gevoel in de eigen buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**30%**	**26%**	**27%**	**25%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	25%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	26%
Subwijk Transwijk	**44%**	**45%**	**40%**	**46%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	45%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	45%
Utrecht	**31%**	**32%**	**30%**	**30%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk voelt een kwart van de Utrechters (25%) zich wel eens onveilig in de eigen buurt. Dit is relatief laag vergeleken met de stad (30%).
- In de subwijk Transwijk voelt 46% zich wel eens onveilig in de woonbuurt. Vergeleken met de stad Utrecht (30%) voelen in Transwijk relatief veel mensen zich wel eens onveilig in de buurt.

5.3 Jongerenoverlast

% vaak last van jongeren op straat

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**22%**	**18%**	**24%**	**22%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	28%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	19%
Subwijk Transwijk	**16%**	**24%**	**26%**	**24%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	22%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	32%
Utrecht	**19%**	**20%**	**21%**	**18%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

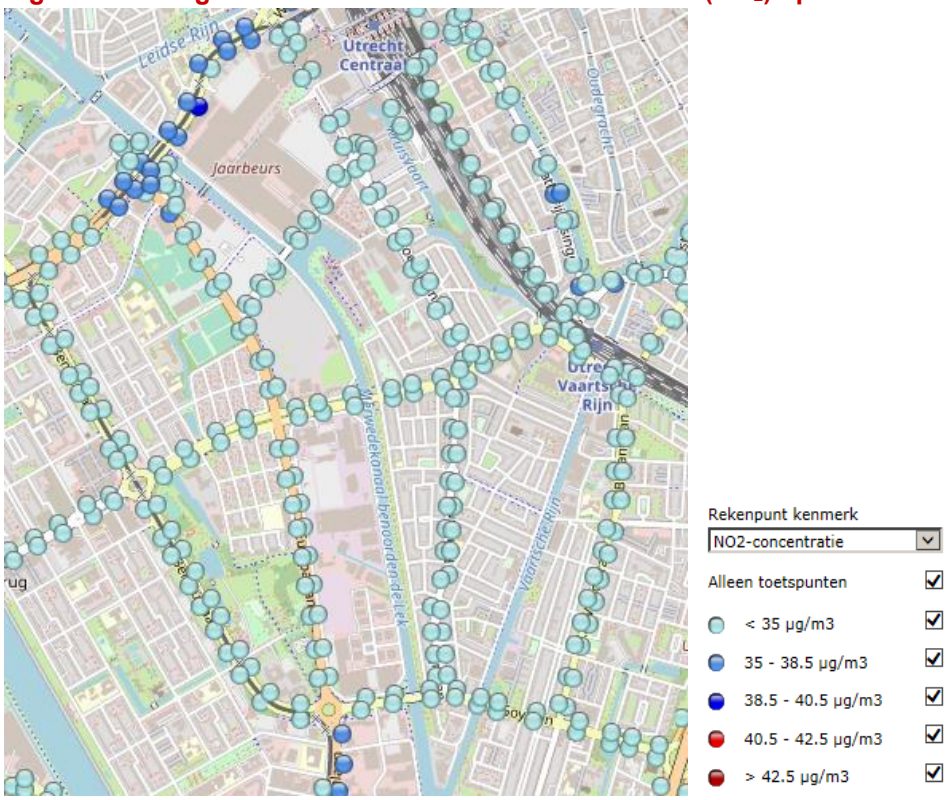
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk heeft 22% vaak last van jongeren op straat. Dit wijkt niet veel af van het stedelijk gemiddelde cijfer (18%). In de buurt Dichterswijk geven bovengemiddeld veel inwoners (28%) aan vaak last te hebben van jongeren op straat vergeleken met Utrecht. In de buurt Rivierenwijk komt het aandeel overeen met het Utrechts gemiddelde (beide 19%).
- In de subwijk Transwijk geeft bijna een kwart (24%) aan last te hebben van jongeren op straat. Dit komt hoger uit dat het gemiddelde voor de stad. De buurt Transwijk-Noord kent vergeleken met Utrecht een relatief hoog aandeel (32%) dat last heeft van jongeren op straat. In Transwijk-Zuid zien we dit niet terug.

6 Luchtkwaliteit & geluid

6.1 Stikstofdioxideconcentratie

Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een monitoringsinstrument beschikbaar voor de luchtkwaliteit (NSL Monitoringstool). Hierin wordt de lokale luchtkwaliteit berekend door het RIVM op basis van de achtergrondconcentratie, lokale bronnen van luchtverontreiniging (zoals autoverkeer) en kenmerken van de omgeving (bebouwing).

Figuur 5 – Jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie (NO_2) op diverse toetspunten



Bron: NSL Monitor 2018

Uit deze monitor luchtkwaliteit blijkt dat in het jaar 2017 de meeste toetspunten in Dichterswijk/Rivierenwijk en Transwijk een jaargemiddelde NO_2-concentratie hebben beneden de 35 µg/m³. De EU-grenswaarde is 40 µg/m³ en daarmee gelijk aan de huidige WHO advieswaarde.

Aan de noordkant van Transwijk-Noord hebben de doorgaande wegen Graadt van Roggenweg en Weg der Verenigde Naties en (op één punt) de Overste den Oudenlaan concentraties tussen de 35 en 38,5 µg/m³. Eén toetspunt heeft een waarde tussen de 38,5 en 40,5 µg/m³. Aan de noordkant van Transwijk-Noord hebben de doorgaande wegen Graadt van Roggenweg en Weg der Verenigde Naties en één punt op de Overste den Oudenlaan concentraties tussen de 35 en 38,5 µg/m³. Eén toetspunt heeft een waarde tussen de 38,5 en 40,5 µg/m³.

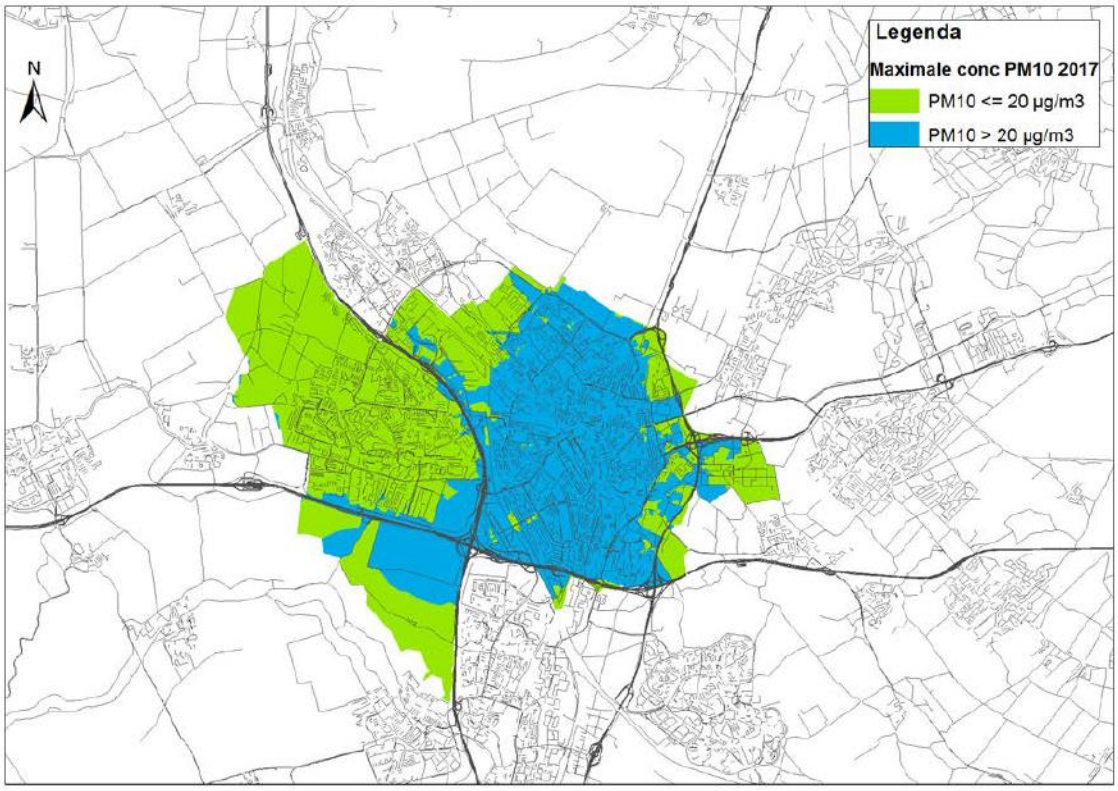
6.2 Fijnstofconcentratie

De Monitoringstool geeft ook inzicht in de berekende jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en zeer fijn stof PM2,5 (ook wel de fijnere fractie van het fijnstof genoemd). Uit de NSL monitoringstool 2018 blijkt dat alle toetspunten in de Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk een jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10}) hebben onder de 35 µg/m³. De waarden liggen rond de 20-21 µg/m³. De jaargemiddelde concentratie van het zeer fijne stof ($PM_{2,5}$) ligt beneden de 20 µg/m³ (tussen de 12 en 13 µg/m³).

De WHO-advieswaarde voor fijnstof (PM_{10}) ligt op 20 µg/m³. In praktisch het gehele gebied Dichterswijk/Rivierenwijk en Transwijk ligt in 2017 de concentratie van fijnstof (PM_{10}) boven deze WHO-advieswaarde (zie figuur 7 op de volgende bladzijde).

Voor het zeer fijne stof ($PM_{2,5}$) geldt hetzelfde, ook aan deze advieswaarde van de WHO (10 µg/m³) wordt niet voldaan. Dit geldt overigens voor heel Utrecht.

Figuur 6 – Jaargemiddelde fijnstofconcentratie PM_{10} op diverse toetspunten vergeleken met WHO-advieswaarde



Bron: Monitoringsrapportage lucht 2018: vergelijking met de WHO-advieswaarde voor jaargemiddelde concentratie voor fijnstof in 2017 (PM10). Blauw betekent: concentratie groter dan 20 µg/m³, groen: concentratie lager dan 20 µg/m³.

6.3 Last van luchtvervuiling

% vaak last van luchtvervuiling in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**12%**	**11%**	**14%**	**12%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	11%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	12%
Subwijk Transwijk	**21%**	**28%**	**16%**	**24%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	31%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	22%
Utrecht	**13%**	**14%**	**15%**	**18%**

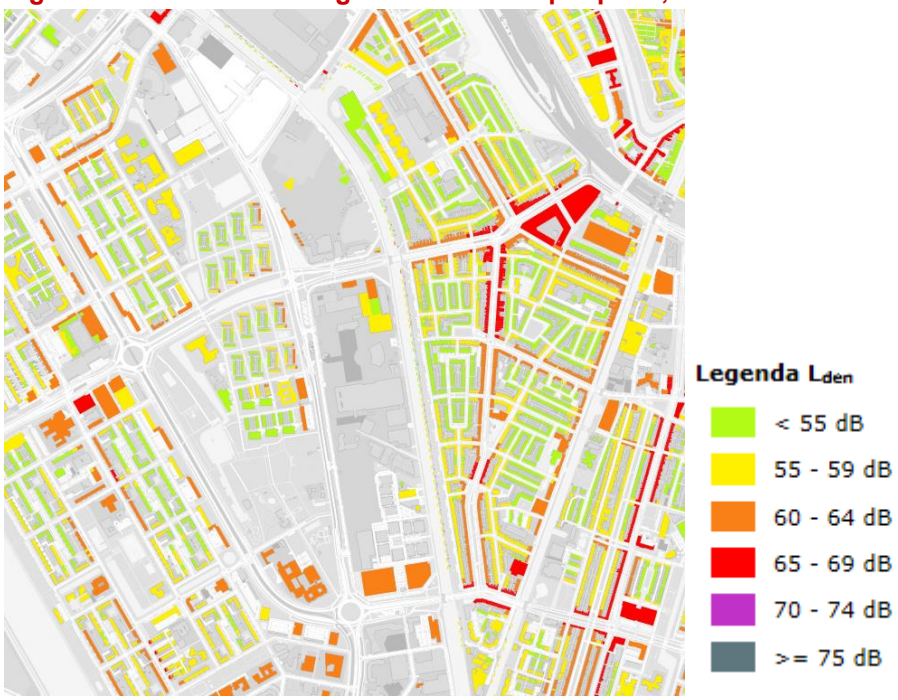
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk heeft 12% vaak last van luchtvervuiling in de buurt. Dit is lager dan het aandeel in de stad (18%).
- In de subwijk Transwijk (24%) komt het aandeel juist hoger uit dan in Utrecht. In de buurt Transwijk-Zuid hebben juist meer inwoners (31%) last van luchtvervuiling dan gemiddeld in Utrecht (18%). Een beeld dat we in de buurt Transwijk-Noord (22%) niet terug zien.

6.4 Geluid op de gevel

De gemeente Utrecht moet elke 5 jaar het geluidsniveau in de stad berekenen. De laatste berekening is van 2016. Deze geluidsbelasting is berekend op basis van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht. In onderstaande kaart is voor 2016 het gemiddelde wegverkeerslawaai per pand in kaart gebracht.

Figuur 7 – Gemiddelde wegverkeerslawaai per pand, over 24 uur



Bron: Geluidskaart Utrecht (http://www.utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/)

Vanuit het perspectief van de gezonde leefomgeving hanteert Utrecht een drempelwaarde van maximaal 63 dB geluidsbelasting (Actieplan Geluid, 2018). Op verbindingswegen wordt de wettelijke waarde van 68 dB aangehouden als drempelwaarde. Op de Rijnlaan wordt de drempel van 63 dB momenteel overschreden. Hier zal in de toekomst een stiller wegdek worden aangelegd waardoor dit knelpunt wordt opgelost of verbeterd. De verbindingswegen Europalaan, Balijelaan en Socrateslaan blijven beneden de drempelwaarde van 68 dB voor verbindingswegen.

6.5 Last van verkeerslawaai

% inwoners met vaak last van lawaai van verkeer in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**18%**	**17%**	**25%**	**22%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	25%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	21%
Subwijk Transwijk	**22%**	**30%**	**39%**	**34%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	40%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	28%
Utrecht	**22%**	**23%**	**27%**	**28%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk hebben relatief weinig inwoners (22%) vaak last van verkeerslawaai. Als we kijken naar de buurten, zien we dat – vergeleken met gemiddeld in Utrecht - inwoners van Rivierenwijk (21%) minder vaak last hebben van verkeerslawaai, terwijl inwoners van Dichterswijk (25%) er hetzelfde over oordelen als gemiddeld in Utrecht (28%).
- In de subwijk Transwijk ligt het aandeel inwoners dat last heeft van verkeerslawaai (34%) boven het stedelijk gemiddelde. De buurt Transwijk-Zuid (40%) kent bovengemiddeld veel inwoners met last van verkeerslawaai vergeleken met Utrecht. De buurt Transwijk-Noord is vergelijkbaar met het stedelijk gemiddelde (beide 28%). De buurten Transwijk-Zuid (40%) en Transwijk-Noord (28%) verschillen onderling flink.

6.6 Last van bouwwerkzaamheden

% inwoners met vaak last van bouwwerkzaamheden in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**-**	**-**	**13%**	**13%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	29%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	6%
Subwijk Transwijk	**-**	**-**	**24%**	**23%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	32%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	18%
Utrecht	**-**	**-**	**14%**	**14%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk heeft 13% vaak last van bouwwerkzaamheden, wat overeenkomt met het stedelijk cijfer (14%). In de buurt Dichterswijk geven relatief veel inwoners (29%) aan last te hebben van bouwwerkzaamheden bij hen in de buurt

vergeleken met het stadsgemiddelde. In de buurt Rivierenwijk hebben juist relatief weinig mensen (6%) hier last van.

- In de subwijk Transwijk heeft bijna een kwart (23%) vaak last van bouwwerkzaamheden. Vergeleken met de stad is dit een relatief hoog aandeel. In de buurt Transwijk-Zuid hebben relatief gezien veel inwoners (32%) last van bouwwerkzaamheden in vergelijking tot Utrecht (14%). De buurt Transwijk-Noord (18%) wijkt daar niet veel van af.

7 Voorzieningen

7.1 Huisartspraktijken

Aantal vestigingen huisartspraktijken per 1.000 inwoners

	2018
Buurt Dichterswijk	2,1
Buurt Rivierenwijk	1,7
Buurt Transwijk-Noord	0
Buurt Transwijk-Zuid	0
Wijk Zuidwest	0,9
Utrecht	0,9

Bron: PAR

- In Utrecht zijn meer dan 300 vestigingen van huisartspraktijken, hiervan zijn er 35 in de wijk Zuidwest. In verhouding tot het aantal inwoners zijn dit er evenveel. Bij deze cijfers merken we op dat één vestiging meerdere huisartsen kan hebben, zoals bijvoorbeeld bij een gezondheidscentrum.
- De verdeling van huisartspraktijken over de wijk is niet gelijkmatig. In Dichterswijk en Rivierenwijk zijn ongeveer twee huisartspraktijken per 1.000 inwoners. Dat zijn er meer dan we stedelijk en in de wijk zien. In Transwijk-Noord en –Zuid zijn geen vestigingen van huisartspraktijken.

7.2 Voorzieningen maatschappelijke dienstverlening

Aantal vestigingen maatschappelijke dienstverlening per 1.000 inwoners

	2018
Buurt Dichterswijk	2,3
Buurt Rivierenwijk	3,4
Buurt Transwijk-Noord	6,5
Buurt Transwijk-Zuid	3,5
Wijk Zuidwest	3,6
Utrecht	3,4

Bron: PAR

- Voorzieningen voor maatschappelijke dienstverlening betreft huizen en dagverblijven (voor mensen met een verstandelijke beperking). Hieronder valt onder andere ambulante jeugdzorg, thuiszorg, kinderopvang, (lokaal) maatschappelijk werk en advies en de ondersteuning en/of begeleiding van gehandicapten.
- In de Dichterswijk zijn 2,3 voorzieningen voor maatschappelijk dienstverlening per 1.000 inwoners. De dichtheid is daarmee lager dan in Utrecht gemiddeld (3,4 per 1.000 inwoners).
- In Transwijk-Noord zijn relatief veel (6,5) maatschappelijke voorzieningen per 1.000 inwoners. Het grootste aandeel van de voorzieningen in Transwijk-Noord is gericht op kinderopvang en thuiszorg. Transwijk-Zuid laat, met 3,5 voorzieningen per 1.000 inwoners, een beeld zien dat vergelijkbaar is met de wijk en de stad.

7.3 Onderwijsvoorzieningen

Aantal vestigingen basis-, speciaal- en voortgezet onderwijs per 1.000 inwoners

	2018
Buurt Dichterswijk	0,8
Buurt Rivierenwijk	0,8
Buurt Transwijk-Noord	2,0
Buurt Transwijk-Zuid	0,3
Wijk Zuidwest	0,9
Utrecht	0,7

Bron: PAR

- In Utrecht zijn circa 250 scholen die basis-, speciaal- en/of voorgezet onderwijs aanbieden. Per 1.000 inwoners komt het aantal onderwijsinstellingen in Utrecht uit op 0,7 en in de wijk Zuidwest op 0,9.
- In de buurten Dichterswijk en Rivierenwijk komt het aantal onderwijsinstellingen per 1.000 inwoners uit op 0,8, wat ongeveer vergelijkbaar is met de stad en wijk Zuidwest.
- Het onderwijsaanbod in Transwijk-Noord is, met 2,0 instellingen per 1.000 inwoners, het grootst van alle buurten. Dit aanbod komt hoofdzakelijk vanuit het voorgezet onderwijs. Transwijk-zuid telt juist relatief weinig (0,3) onderwijsinstellingen. Transwijk-zuid is de enige buurt in Zuidwest zonder aanbieders van primair onderwijs.

7.4 Winkels

Aantal winkels per 1.000 inwoners

	2018
Buurt Dichterswijk	2,8
Buurt Rivierenwijk	2,9
Buurt Transwijk-Noord	2,2
Buurt Transwijk-Zuid	2,5
Wijk Zuidwest	4,6
Utrecht	5,1

Bron: PAR

- In 2018 zijn in Utrecht 5,1 winkels per 1.000 inwoners. In Zuidwest ligt dit aandeel (4,6 per 1.000 inwoners) iets lager.
- In de buurten Dichterswijk (2,8) en Rivierenwijk (2,9) komt het aantal winkels per 1.000 inwoners ongeveer overeen. Dat zijn minder winkels dan in de wijk en heel Utrecht. In de Rivierenwijk zien we dat het aantal supermarkten en warenhuizen wel gelijk ligt aan het stedelijk cijfer.
- Ook in Transwijk-Noord (2,2) en Transwijk-Zuid (2,5) zijn minder winkels per 1.000 inwoners dan in de wijk en heel Utrecht. Beide subwijken vallen op door de afwezigheid van supermarkten en warenhuizen.

7.5 Tevredenheid over culturele voorzieningen

% inwoners tevreden over culturele voorzieningen in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**-**	**-**	**-**	**36%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	29%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	40%
Subwijk Transwijk	**-**	**-**	**-**	**25%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	30%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	21%
Utrecht	**-**	**-**	**-**	**49%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de Inwonersenquête 2019 zijn bij de vraag over te andere voorbeelden genoemd dan in voorgaande jaren. Hierdoor is de vraag niet meer vergelijkbaar met eerdere jaren. Vraag in 2019: Hoe tevreden bent u in uw buurt over culturele voorzieningen (theaterzaal, buurthuis, oefenruimte)? In de vraagstelling in eerdere jaren ging het om (musea, theaters, concertzalen, bioscopen).
- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is ruim een derde (36%) tevreden over de culturele voorzieningen (zoals theaterzaal, buurthuis, oefenruimte) in de buurt. De tevredenheid ligt daarmee onder het stedelijk gemiddelde (49%). De laagste tevredenheid zien we in de buurt Dichterswijk (29%).
- Ook in de subwijk Transwijk (25%) ligt het aandeel Utrechters dat tevreden is over de culturele voorzieningen onder het stadsniveau. De tevredenheid is het laagst in Transwijk-Noord (21%).

7.6 Tevredenheid over sportvoorzieningen

% inwoners tevreden over sportvoorzieningen in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**50%**	**51%**	**53%**	**50%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	46%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	51%
Subwijk Transwijk	**65%**	**66%**	**70%**	**68%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	67%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	72%
Utrecht	**60%**	**64%**	**65%**	**66%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- De helft (50%) van de inwoners van de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is tevreden met de sportvoorzieningen in de buurt. Dit aandeel ligt onder het Utrechts gemiddelde (66%).
- In de subwijk Transwijk is 68% tevreden met de sportvoorzieningen in de buurt. Dit verschilt niet veel van het Utrechts cijfer (66%).

7.7 Tevredenheid over openbaar vervoer

% inwoners tevreden over openbaar vervoer in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**71%**	**78%**	**81%**	**84%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	79%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	85%
Subwijk Transwijk	**86%**	**88%**	**95%**	**92%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	93%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	92%
Utrecht	**73%**	**76%**	**78%**	**80%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is 84% tevreden met het openbaar vervoer bij hen in de buurt tegenover 80% in Utrecht. In de buurt Rivierenwijk (85%) ligt de tevredenheid boven het gemiddelde.
- Negen op de tien inwoners van de subwijk Transwijk (92%) laat zich positief uit over het openbaar vervoer in de buurt. Dit is positiever beeld dan in heel Utrecht (80%).

7.8 Tevredenheid over speelplaatsen

% inwoners tevreden over speelplaatsen in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**-**	**54%**	**51%**	**49%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	49%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	49%
Subwijk Transwijk	**-**	**48%**	**54%**	**48%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	52%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	46%
Utrecht	**56%**	**57%**	**59%**	**58%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is bijna de helft (49%) tevreden over de speelplaatsen in de buurt. Dit aandeel is lager dan gemiddeld in de stad (58%). In zowel de Dichterswijk als in Rivierenwijk (beide 49%) zijn inwoners minder tevreden over de speelplaatsen bij hen in de buurt dan gemiddeld in Utrecht.
- In de subwijk Transwijk komt het aandeel dat tevreden is over de speelplaatsen in de buurt uit op 48%. Ook hier ligt de tevredenheid lager dan in heel Utrecht (58%). In Transwijk-Noord zijn inwoners minder tevreden over de speelplaatsen in de buurt (46%) dan in de stad (58%). In Transwijk-Zuid zien we een tevredenheid (52%) die meer in de buurt ligt van het Utrechtse cijfer. Omdat slechts weinig respondenten in Transwijk-Zuid (n=82) deze vraag hebben ingevuld, is het verschil met het Utrechts gemiddelde statistisch niet significant.

7.9 Tevredenheid over winkels

% inwoners tevreden over winkels in de buurt

	2013	2015	2017	2019
Subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk	**58%**	**67%**	**61%**	**68%**
Buurt Dichterswijk	-	-	-	63%
Buurt Rivierenwijk	-	-	-	70%
Subwijk Transwijk	**74%**	**66%**	**51%**	**63%**
Buurt Transwijk-Zuid	-	-	-	61%
Buurt Transwijk-Noord	-	-	-	65%
Utrecht	**66%**	**70%**	**69%**	**74%**

Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

- In de subwijk Dichterswijk/Rivierenwijk is 68% tevreden over de winkels in de buurt. De tevredenheid ligt er lager dan in de stad (74%). In de buurt Dichterswijk ligt de tevredenheid met winkels in de buurt lager (63%) dan in heel Utrecht (74%). In de buurt Rivierenwijk wijkt de tevredenheid (70%) niet veel af van het Utrechts gemiddelde.
- In de subwijk Transwijk is 63% tevreden over de winkels in de buurt. Ook hier zijn inwoners minder tevreden als we een vergelijking maken met de stad. Voor zowel Transwijk-Zuid (61%) als Transwijk-Noord (65%) geldt dat de tevredenheid met winkels in de buurt beneden gemiddeld is.

Mobiliteit
MERWEDE KANAALZONE

APRIL 2020

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Titel rapportage	Mobiliteit Merwedekanaalzone
Kenmerk	UTT627/ktc/2875.06
Datum publicatie	april 2020
Kernteam gemeente Utrecht	Marcel Janssen, Marcel Haak, Lara Verhagen, Rianne Boot, Anne Jousma, Sebastiaan van der Hijden, Dick Terlouw
Projectteam Goudappel Coffeng	Christiaan Kwantes, Lucas van der Linde, Ties Brands, Lennert Bonnier

Bij dit rapport is gebruik gemaakt van producten, beelden en analyses uit de samenwerking met het ontwerpteam Merwede: Marco.Broekman Urbanism, research en architecture, OKRA Landschapsarchitecten, Stadkwadraat, Merosch en Skonk.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Waarom een ambitieuze mobiliteitsstrategie? 10

3. Hoofdprincipes bij een ambitieuze mobiliteitsstrategie 14

4. Analyse van mobiliteitsstromen (per vervoerwijze) 24

4.1 Algemene mobiliteitstrends: verschuiving naar lopen en openbaar vervoer 25

4.2 Lopen: vergroten reikwijdte voor bewoners in Utrecht Zuidwest 27

4.3 Fietsen: extra schakels toevoegen 30

4.4 Openbaar vervoer: uitwerking met 4 hoofdscenario's 34

4.5 Autoverkeer: inpassen met maximale oversteekkwaliteit en leefbaarheid 37

4.6 Analyse fasering Merwedekanaalzone deelgebied 5 40

5. Randvoorwaarden bij ontwikkeling Merwedekanaalzone 42

6. Uitwerkingsagenda 44

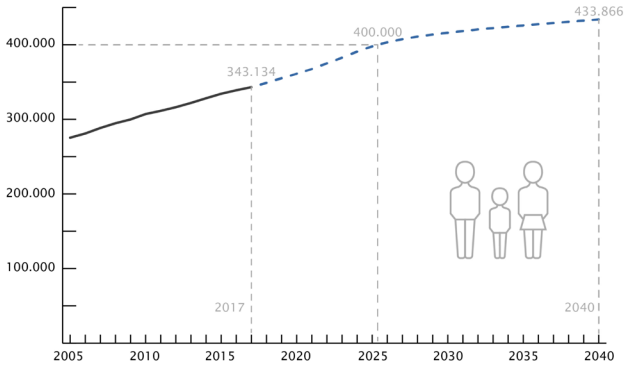
Bijlagen 46

1. Inleiding

De gemeente Utrecht ziet de Merwedekanaalzone als een kansrijke binnenstedelijke verdichtingslocatie voor 6.000 tot 10.000 nieuwe woningen. Een succesvolle Merwedekanaalzone vereist een innovatieve mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen.

Utrechtse groei opvangen met binnenstedelijke verdichting

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Het Rijk en de gemeente Utrecht verwachten dat de stad tussen 2025 en 2030 meer dan 400.000 inwoners zal tellen; een groei van ca 17% ten opzichte van 2017. Naar verwachting groeit het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers mee. In het verlengde van de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de gemeentelijke Ruimtelijke Strategie 2016 kiest de stad Utrecht er voor om de groei op te vangen met verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied.



Bevolkingsprognose gemeente Utrecht (Bevolkingsprognose, gemeente Utrecht, november 2017)

Merwedekanaalzone als transformatiegebied

De gemeente Utrecht heeft de Merwedekanaalzone aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie voor 7.000 tot 10.000 nieuwe woningen (inclusief bestaande woningbouwlocaties). De Merwedekanaalzone moet een complete stadswijk worden die een toonbeeld is van gezond en duurzaam leven: met vernieuwende toepassingen van hergebruik, energiewinning, klimaatadaptie en innovatieve mobiliteitsoplossingen. De Merwedekanaalzone wordt niet alleen een plek voor prettig wonen, maar zal ook functioneren als een nieuwe verbindende schakel tussen de omliggende wijken.

Impressie van de toekomstige Merwedekanaalzone

Deelgebieden in de Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone bestaat uit verschillende deelgebieden:

- In het noordelijke deel ten noorden van de Wilhelminalaan (deelgebied 4) zijn de herontwikkelingsplannen voor het Defensieterrein vastgesteld door het college van B&W. Aanvullende verstedelijking is hier mogelijk in zeer hoge dichtheden tot 200 woningen/HA. In totaal is hier ruimte voor ca 1.000 nieuwe woningen (inclusief Defensieterrein). Hier zijn nog geen plannen voor vastgesteld.
- Voor het deel tussen Wilhelminalaan en Beneluxlaan (deelgebied 5) hebben de grondeigenaren een gezamenlijk schetsontwerp stedenbouwkundig plan aangeboden aan het college van B&W. Uitgangspunt is een additionele ontwikkeling in dit gebied van ca 5.000-6.000 nieuwe woningen in zeer hoge dichtheden.
- Voor het zuidelijk deel ten zuiden van de Beneluxlaan (deelgebied 6) is nog geen concreet plan. Uitgaande van een herontwikkeling in zeer hoge dichtheden, zullen in dit gebied ca 3.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Gemeenteraad: extra mobiliteitsmaatregelen Merwedekanaalzone

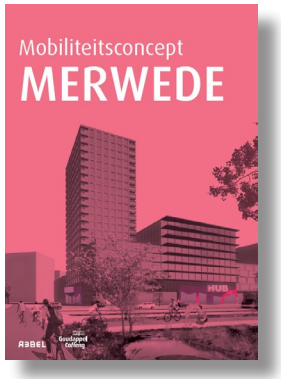
De gemeenteraad van Utrecht heeft in februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld als kader bij de verdere planvorming. Bij de besluitvorming benadrukte de raad dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om in de Merwedekanaalzone meer dan 6.000 woningen te bouwen. Dit bleek ook al uit de plan-MER Merwedekanaalzone (2017).

Uit nadere mobiliteitsanalyses (voorjaar 2018) bleek dat 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone mogelijk zijn met een ambitieuze mobiliteitsstrategie met parkeernormen van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning. In juni 2018 heeft het college van B&W in haar Coalitieakkoord gekozen voor maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone met een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning of lager.

Goudappel Coffeng is gevraagd om te adviseren over het verdere pakket van mobiliteitsmaatregelen om in de Merwedekanaalzone 10.000 woningen te realiseren. Dit rapport is een tweede versie van het rapport dat in het voorjaar naar de raad is gestuurd. Op basis hiervan moet o.a. een geactualiseerde plan-MER worden opgesteld.

Relatie met andere studies

Op het gebied van mobiliteit zijn al enkele onderzoeken uitgevoerd. De gemeente heeft een plan-MER uitgevoerd naar de effecten van de Merwedekanaalzone. Goudappel Coffeng en REBEL hebben in opdracht van de gemeente en het eigenarencollectief een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van mobility HUB's. Het schetsontwerp stedenbouwkundig plan Merwede (deelgebied 5, opgesteld door de gezamenlijke grondeigenaren) bevat ook een mobiliteitsparagraaf. De inzichten uit genoemde studies zijn verwerkt in dit onderzoek.



Cijfermatige onderbouwing met verkeersmodel

De mobiliteitsanalyses zijn onderbouwd met het Utrechtse verkeersmodel 'VRU 3.4[1]. Het model simuleert de verkeersstromen voor fietser, openbaar vervoer en autoverkeer voor de huidige en de toekomstige situatie (2030). Lopen maakt geen onderdeel uit van het verkeersmodel. In plaats daarvan zijn GIS-analyses uitgevoerd.

Leeswijzer

Hoofstuk 2 beschrijft waarom de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen een ambitieuze mobiliteitsstrategie vereist. In hoofdstuk 3 zijn de ontwerpprincipes opgenomen. Deze beschrijven hoe de toekomstige mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone er uit moet zien. Hoofdstuk 4 gaat in op de uitkomsten van de cijfermatige analyses met het verkeersmodel: welke verkeersstromen ontstaan precies voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer, en welke maatregelen vereist dit. In hoofdstuk 5 zijn de mobiliteitsrandvoorwaarden bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone samengevat en hoofdstuk 6 bevat de uitwerkingsagenda voor het vervolg.

1 *Een uitgebreide analyse van de berekeningen is te vinden in 'Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, analyse verkeersmodel, Gemeente Utrecht, 2019'.*

Binnenstedelijk verdichten is gunstig, maar stelt randvoorwaarden

Het ruimtelijk ontwikkelen binnen bestaand stedelijk gebied heeft verschillende voordelen boven uitbreiding buiten de stad:

- Het rijke groene landschap rondom Utrecht wordt niet aangetast
- Inwoners en gebruikers krijgen relatief veel voorzieningen en werkgelegenheid binnen handbereik, in de bestaande stad.
- Bestaande voorzieningen in de stad worden nog beter benut, waardoor deze draagvlak ontwikkelen voor nog meer hoogwaardigheid.
- Inwoners en gebruikers kunnen gemakkelijker lopen en fietsen naar dagelijkse voorzieningen en werkgelegenheid en zijn minder afhankelijk van de auto. Dit is gunstig voor het energieverbruik en de leefbaarheid.
- Er is verhoudingsgewijs minder nieuwe infrastructuur nodig zoals nieuwe snelwegaansluitingen of treinstations.
- Toevoeging van extra woonfuncties aan de bestaande werkgelegenheid in de stad kan leiden tot het beter benutten van bestaande infrastructuur en openbaar vervoersdiensten (gelijkmatigere pendelstromen in beide richtingen).

Links: klassieke uitbreiding vergt exclusieve infrastructuur (IJburg Amsterdam)
Rechts: binnenstedelijke verdichting (Merwedekanaalzone Utrecht)

Stedelijke verdichting stelt ook strenge randvoorwaarden, onder andere vanuit mobiliteit:

- Bij grote aantallen woningen zal de absolute hoeveelheid extra autoverplaatsingen groot zijn. Dan gaat het om autoverkeer van bewoners zelf, maar ook om bezorgend logistiek verkeer. Juist bij grotere verdichtingslocaties is het belangrijk dat de auto niet domineert ten opzichte van de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing in het gebied krijgt. Dan gaat het om wegen, maar ook om parkeerplaatsen.
- Uitgaande van het station en andere bestemmingen binnen fietsafstand en een laag autogebruik zal het aantal nieuwe fietsers groot zijn, in een stad waarin het nu al druk is op de fietspaden. Dit betekent dat er extra fietsroutes nodig zijn, en dat er moet worden ingezet op spreiding van de fietsstromen om deze beheersbaar te houden (leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming). Ook zijn grote, hoogwaardige stallingsvoorzieningen nodig.
- Het is belangrijk om te voorzien in hoogwaardig openbaar vervoer voor toekomstige bewoners om hen een goed alternatief voor de auto te bieden op de langere afstand. Er moet worden onderzocht hoe de nieuwe reizigers op een hoogwaardige, prettige en efficiënte manier kunnen worden verwerkt, naar de gewenste bestemmingen.

2. Waarom een ambitieuze mobiliteitsstrategie

Herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen is alleen succesvol mogelijk met een ambitieuze mobiliteitsstrategie. Deze gaat verder dan de huidige beleidskaders en moet inspelen op nieuwe mobiliteitsinnovaties.

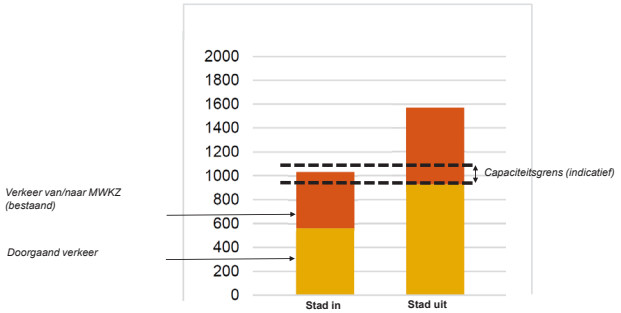
Vanuit bereikbaarheid zijn huidige beleidskaders onvoldoende

Met het Utrechtse verkeersmodel is onderzocht wat er met de bereikbaarheid en leefbaarheid gebeurt rondom de Europalaan bij volledige transformatie van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen in 2030.

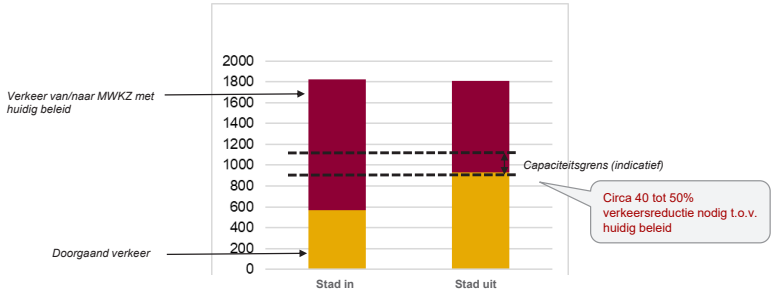
Bij de analyse is onderzocht wat mogelijk is binnen de kaders van het huidige beleid (Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en de huidige Nota Stallen en Parkeren uit 2013). Dan gaat het bijvoorbeeld om een gemiddelde parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning.

Uit de analyse blijkt dat de Merwedekanaalzone dan zoveel autoverkeer zou veroorzaken, dat de bereikbaarheid van de omgeving van de Merwedekanaalzone in het gedrang komt. Ook kunnen fietsers en voetgangers niet meer veilig oversteken. Er is o.a. gekeken naar de capaciteit van het kruispunt Europaplein, in zijn huidige rotondevorm en in uitvoering als conventioneel kruispunt.

De berekeningen tonen dat bereikbaarheid pas is geborgd als de autoverkeersproductie van de Merwedekanaalzone halveert èn de hoeveelheid passerend (doorgaand) autoverkeer langs de Europalaan halveert. Dit alles ten opzichte van eenzelfde situatie 2030 met huidig mobiliteitsbeleid.



Avondspits inzoom Europalaan noord 2030 zonder Merwedekanaalzone



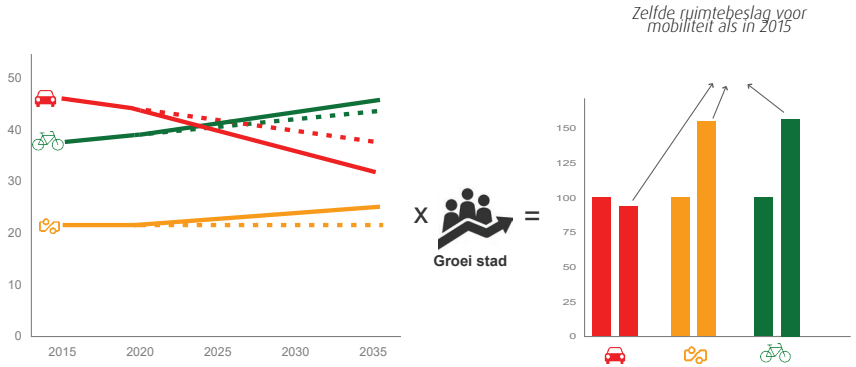
Avondspits inzoom Europalaan noord 2030 met verkeer Merwedekanaalzone

De autobereikbaarheid en de oversteekbaarheid bij 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is alleen op acceptabele wijze mogelijk bij een halvering van het autoverkeer (avondspits 2030). De precieze capaciteitsgrens hangt af van de exacte uitvoeringsvorm van de infrastructuur.

Meer lopen,fietsen en openbaar vervoer vanwege ruimtebeslag

Een toename van inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers in Utrecht zal gepaard gaan met meer verplaatsingen van mensen. Juist bij binnenstedelijke verdichting in de bestaande stad is het wenselijk dat deze mobiliteitsgroei wordt opgevangen zonder dat dit te koste gaat van de fysieke ruimte in de stad. Dit vergt een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, die verder gaat dan de huidige ambities van de stad. Zie hieronder.

Het totale ruimtegebruik van mobiliteit wordt gevormd door de combinatie van het aantal mensen in Utrecht, de verdeling over de vervoerwijzen en het ruimtegebruik per persoon van elke vervoerwijze. Om bij een toenemend aantal mensen het totale ruimtegebruik voor mobiliteit op hetzelfde niveau te houden, is het nodig dat mensen meer kiezen voor ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). De stippellijn in de linker grafiek laat de ambities uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan zien tot 2025. Deze zijn niet voldoende.



Groeiend aantal inwoners geeft meer mobiliteit. Meer mobiliteit is alleen mogelijk zonder groei van het ruimtebeslag door een hoger aandeel fietsen en OV

Meer lopen en fietsen wenselijk vanuit Healthy Urban Living

Steden moeten draaien om mensen. De gemeente Utrecht wil dat binnenstedelijke verdichting bijdraagt aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn (Healthy Urban Living). Lopen en fietsen voor winkelen, woon-werkverkeer en recreatie draagt hier aan bij:

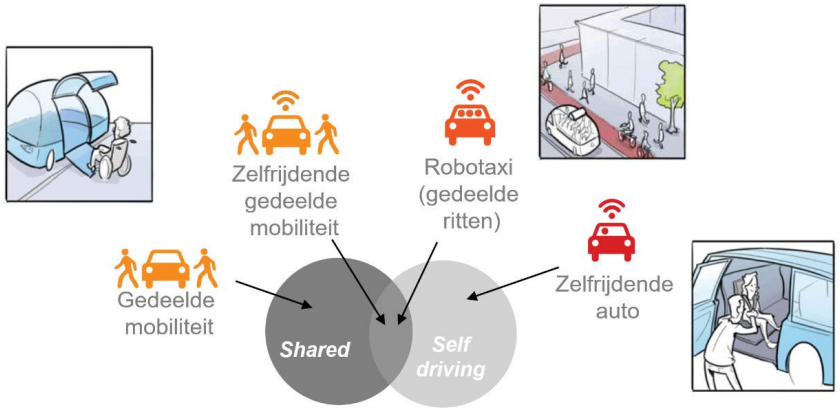
- Fysieke gezondheid van inwoners. Regelmatig lopen en fietsen voorkomt hart- en vaatziekten, draagt bij aan een gezonde bloeddruk, het voorkomt Diabetes type 2 en draagt zelfs bij aan het voorkomen van ziektes als Alzheimer.
- Psychische gezondheid van inwoners. Lopen en fietsen helpt bij het voorkomen en terugdringen van depressies en stressgevoelens.
- Sociale gezondheid en verbondenheid van inwoners. Utrecht wil een stad zijn waarin inwoners van 8- tot 80+ zelfstandig mobiel kunnen zijn ten behoeve van sociale contacten. Omdat niet iedereen de beschikking heeft over een auto of een fiets, zijn veilige en aantrekkelijke looproutes van groot belang.

Artikel uit the Guardian over het gezondheidseffecten van lopen (5 februari 2018)

Anticiperen op nieuwe mobiliteitsinnovaties

De Merwedekanaalzone moet flexibel zijn om toekomstige mobiliteitsinnovaties op te kunnen vangen. De technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan snel. Met name de combinatie van deelmobiliteit (Mobility as a Service), opkomst van zelfrijdende voertuigen (sensoring en robotica) en de inzet van social media en mobiel internet (internet of things) moet een plek krijgen in de Merwedekanaalzone.

Daarnaast komen nieuwe vervoerwijzen op, die een plek moeten krijgen als loopachtige, fietsachtige of autoachtige vervoerwijzen. Bij zelfrijdende voertuigen geeft de gemeente prioriteit aan collectieve vormen (deelvoertuigen en/of peletonvorming van voertuigen). Alleen dan draagt zelfrijdende mobiliteit bij aan een gezonde en ruimte-efficiënte stad.

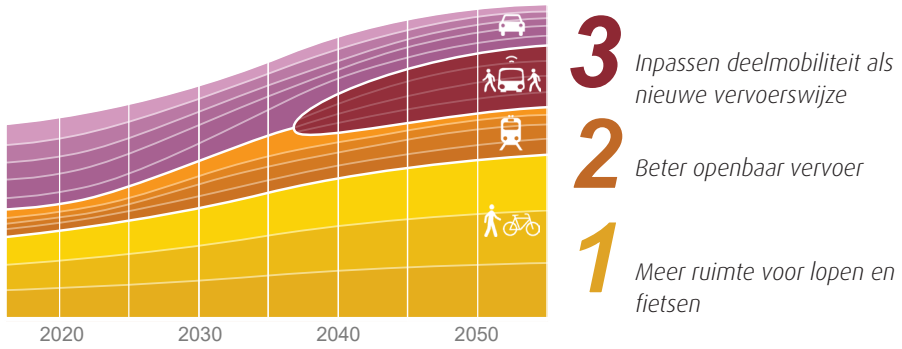


Technologische ontwikkelingen bieden kansen voor de Merwedekanaalzone, met name op het gebied van Mobility as a Service.

Samenvattend: noodzaak van een systeemsprong mobiliteit

Vanwege de snelle groei van de stad Utrecht wordt het begrip 'systeemsprong mobiliteit' een steeds belangrijkere voorwaarde voor een gezonde en duurzame doorontwikkeling van de stad. Dan gaat het o.a. om een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en de opkomst van autoluwe woonmilieus.

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt concrete handvatten bij de systeemsprong mobiliteit: de voorstellen voor dit gebied kunnen worden gezien als eerste stap naar de systeemsprong mobiliteit voor de gehele stad.



Schematische weergave van de systeemsprong mobiliteit op drie fronten

3. Hoofdprincipes bij een ambitieuze mobiliteitsstrategie

De ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone bestaat uit zeven ontwerpprincipes. Deze geven richting aan de verdere uitwerking. Centraal staat hierin het stimuleren van ruimte-efficiënte en milieuvriendelijke vormen van mobiliteit.

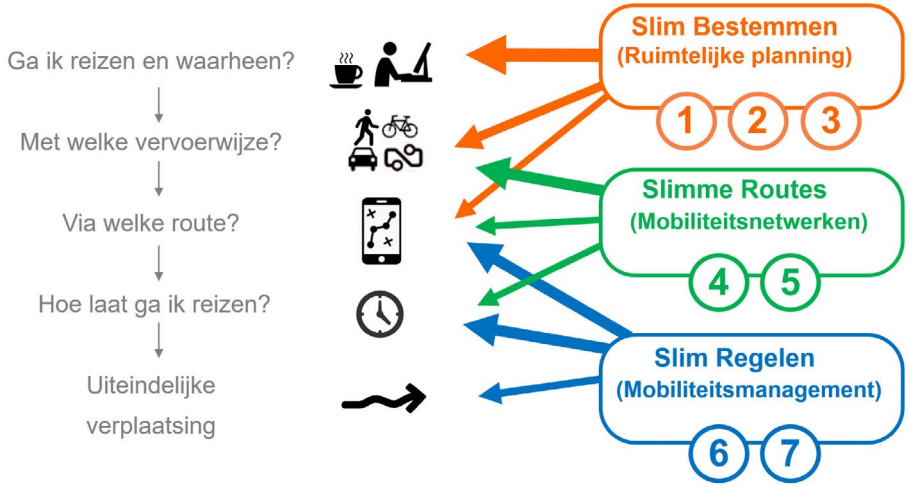
Werken vanuit hoofdpijlers gemeentelijk mobiliteitsplan

Het is essentieel dat het mobiliteitsbeleid leidt tot minder doorgaand autoverkeer langs de Merwedekanaalzone en dat de Merwedekanaalzone minder autoverkeer veroorzaakt dan bij regulier mobiliteitsbeleid. Dit vergt o.a. een modal shift naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en benutten van kansen van deelmobiliteit.

De hoofdprincipes voor de ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone komen voort uit de drie hoofdpijlers uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Deze zijn weer gebaseerd op het bewuste en onbewuste besluitvormingsproces van reizigers. Op elke trede van het besluitvormingsproces moet mobiliteitsbeleid de reiziger helpen bij de gewenste keuzes:

- Een goed ruimtelijk ontwerp is de beste vorm van mobiliteitsbeleid, oftewel: een aanpak bij de bron. Een helder ruimtelijk concept is medebepalend voor de mobiliteitsvoorkeuren van de gebruikers.
- Een goede opzet van de fysieke mobiliteitsnetwerken en een bijpassende straatinrichting ondersteunt de gebruikers in de prioriteitsvolgorde lopen-fietsen-openbaar vervoer-auto.
- Niet infrastructurele maatregelen zoals mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement dragen bij aan de vervoerwijzekeuze en de geleiding van verkeersstromen.

De gebruiker staat centraal, maar wel binnen randvoorwaarden van een gezonde, leefbare en ruimte-efficiënte stad.



1. Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen, openbaar vervoer

Het ruimtelijk plan moet gebruikers verleiden om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. Het ruimtelijk ontwerp moet logische en directe looproutes krijgen met daarlangs voorzieningen in levendige plinten vanuit o.a. sociale veiligheid. Daarnaast moet het hele gebied een autoluwe, fijnmazige ruimtelijke loopstructuur krijgen (maaswijdte 50 tot 100 m), met logisch gelegen pleintjes met speel- en verblijfsfuncties. Tezamen zorgt dit dat mensen vanuit hun woning kunnen lopen naar de basisvoorzieningen. De hoogste dichtheden aan wonen en publieke functies moeten rondom openbaar vervoer komen. Dit stimuleert openbaar vervoergebruik. Fietsparkeren moet een toegankelijke plek krijgen nabij entrees.

Hoge dichtheden rondom het openbaar vervoer

Fijnmazige loopstructuur, desnoods met loopppassages door bouwblokken

Directe en logische looproutes en levendige plinten met publieke functies

2. Ambitieuze parkeerstrategie voor lopen en fietsen

De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik van en naar de Merwedekanaalzone. Om tot voldoende verkeersreductie te komen (zie hoofdstuk 2), zijn lage autoparkeernormen nodig van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning. Zie bijlage 2. Dit is mogelijk door een combinatie van maatregelen:

- Kiezen voor binnenstedelijk milieu A1/A2 (minimum) uit de huidige Nota Stallen en Parkeren van de gemeente Utrecht, in plaats van B1 als uitgangspunt.
- 10% van deze parkeereis opvangen met extra fietsvoorzieningen (conform huidige Nota Stallen en Parkeren).
- 30% van de parkeereis van bewoners opvangen met deelparkeerplaatsen. Dit gaat verder dan de huidige Nota Sallen en Parkeren die maximaal 20% aangeeft. Eén deelautoparkeerplaats vervangt telkens 4 reguliere parkeerplaatsen, conform huidige Nota Stallen en Parkeren.
- 25% van de parkeereis van bewoners opvangen met parkeren op afstand. Dit vergt een financiële en ruimtelijke reservering (parkeerrechten in bestaande parkeercapaciteit of realiseren van nieuwe parkeercapaciteit). Naar verwachting is het parkeren op afstand in de praktijk vooral nodig voor nieuwe inwoners die bijvoorbeeld nog 1 of 2 jaar zijn verbonden aan een autoleasecontract. Het aantal benodigde parkeerplaatsen hoeft dan ook niet lineair te groeien met de stapsgewijze ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, maar kan uiteindelijk zelfs afnemen doordat mensen gewend raken aan het mobiliteitsconcept. Zie ook het kader in bijlage 2.
- 100% van de parkeereis van werknemers opvangen met parkeren op afstand. Dit vergt een financiële en ruimtelijke reservering (parkeerrecht in bestaande garages, of nieuwe parkeercapaciteit). Zie ook het kader in bijlage 2.
- Bezoekersparkeren van voorzieningen en woningen is binnen het gebied wel mogelijk. Parkeren op afstand is voor deze doelgroepen ook minder wenselijk vanwege het risico op uitwijkgedrag naar omliggende wijken.

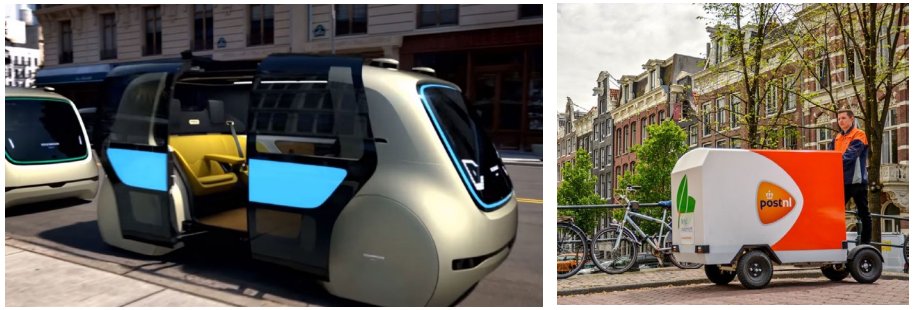
Vanwege de ambitieuze autoparkeernormen, moet de parkeercapaciteit voor fietsers juist hoger zijn dan de landelijke richtlijnen (Bouwbesluit 2012). Voor de Merwedekanaalzone geldt 1 fietsparkeerplaats per 25 m2 GBO wonen plus 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers. Van de te realiseren fietsparkeerplaatsen moet 20% geschikt moet zijn voor speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooters). In de uitwerking wordt verder bezien in hoeverre deel-fietsconcepten kunnen leiden tot een afwijkende hoeveelheid fietsparkeerplaatsen. De totale hoeveelheid fietsparkeerplaatsen krijgt de volgende verdeling (zie bijlage 2 voor een rekenvoorbeeld):

- 80% besloten inpandig, zoveel mogelijk op maaiveld;
- 15% openbaar toegankelijk inpandig, zoveel mogelijk op maaiveld;
- 5% in de openbare ruimte met nietjes en fietsvakken.

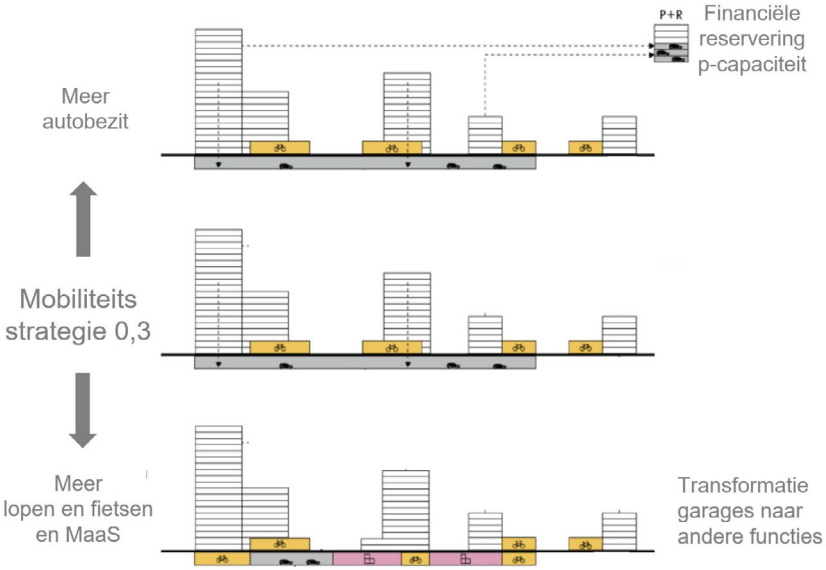
3. Flexibiliteit inbouwen in het ruimtelijk ontwerp

Het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone is ambitieus en grijpt vooruit op een systeemsprong in de stad Utrecht. Dit is ook geconstateerd in het coalitieakkoord. Om te zorgen dat de ruimtelijke planvorming ook onverwachte toekomstige maatschappelijke en technologische trends kan opvangen (adaptiviteit), is flexibiliteit in het plan nodig:

- Als het autoluwe concept succesvol blijkt, kunnen onnodige parkeervoorzieningen worden omgebouwd voor andere functies.
- Als op termijn toch behoefte is aan meer parkeercapaciteit, kan capaciteit (tijdelijk) worden toegevoegd, bijv. aan de rand van de stad. Hiervoor is een financiële reservering nodig.
- Als parkeeroplossingen of programmatische veranderingen alsnog dreigen te leiden tot meer autoverkeer dan inpasbaar is, dan kan het nodig zijn om het ruimtelijk programma te veranderen of te reduceren.



Nieuwe concepten van de auto of distributie kunnen leiden tot een andere parkeerbehoefte

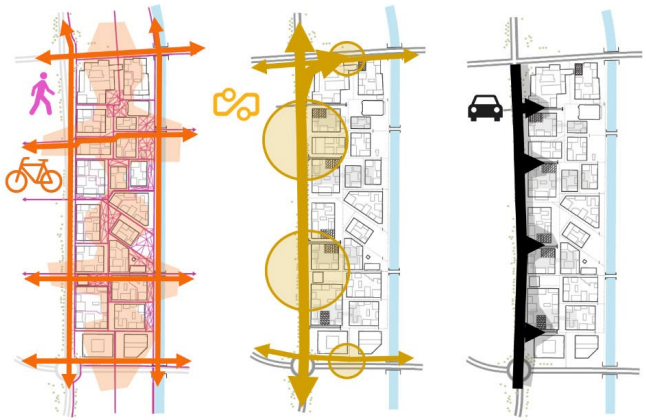


Parkeerventielen onmisbaar voor ontwerpflexibiliteit

4. Systeemsprong netwerken voor alle vervoerwijzen

Als mensen naar buiten stappen, moeten ze eerst een aantrekkelijke verblijfsruimte tegenkomen die uitnodigt om te wandelen, pas daarna het fietspad en een openbaar vervoerhalte en pas tenslotte een (deel)auto. De inrichting van straten moet deze volgorde ondersteunen.

Om voldoende bewegingsvrijheid te geven aan de toekomstige bewoners zijn extra verbindingen nodig die logisch aansluiten op de belangrijke functies in de stad. De extra verbindingen voorkomen dat de bestaande routes in de stad overbelast raken, onprettig of zelfs onveilig worden. Nieuwe schakels moeten zo worden gekozen, dat ze tegelijk een functie gaan vervullen in het totale stedelijke en regionale netwerk. Zo draagt de Merwedekanaalzone bij aan het beter verbinden van Utrecht-Zuidwest met de rest van de stad. In hoofdstuk 5 zijn de keuzes nader toegelicht.



Hoofdprincipes voor mobiliteitsnetwerken gevisualiseerd aan de hand van middelste deelgebied. Lopen en fietsen krijgen de meest finmazige structuur, openbaar vervoer krijgt centraal gelegen haltes. Autoverkeer en logistiek blijft aan de randen.

De loop- en fietsroutes in en rondom de Merwedekanaalzone vormen het meest fijnmazige netwerk, met een maaswijdte van zo veel mogelijk 50-100 m, respectievelijk ca 400 m. Dit spreidt de drukte optimaal en het maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. De fietsvoorzieningen langs de Europalaan en het Merwedepark moeten voldoende breed en aantrekkelijk worden. De toegankelijkheid van de bestaande bruggen worden verbeterd voor lopen en fietsen. Daarnaast zijn minimaal 4 nieuwe loop- en fietsbruggen nodig. Zo wordt de Merwedekanaalzone een stepping stone binnen een extra fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden.

Het openbaar vervoer krijgt langs de Europalaan vrijliggende HOV-banen met hoogwaardige haltes. Het openbaar vervoer verbindt de Merwedekanaalzone met o.a. het centrum, nationale knoop Utrecht Centraal, P+R-voorzieningen aan de RING, Utrecht Science Park en Papendorp. De gemeente maakt afspraken met de vervoersautoriteit van het openbaar vervoer over de kwaliteit van het openbaar vervoer (korte reistijden, logische verbindingen en comfortniveau). In het kader van U-NED werkt de gemeente aan scenario's voor de doorgroei van de OV-bediening in Utrecht. De HOV-banen moeten zo worden aangelegd, dat ze naadloos passen binnen deze scenario's.

Auto en logistiek: de auto en logistiek verkeer worden vanaf de RING langs de rand van de Merwedekanaalzone geleid via goed ingepaste en oversteekbare stadsboulevards. Stadsboulevards zijn ingericht voor wijk-wijkverkeer en niet voor doorgaand verkeer (bijv. naar het centrum). Bij voorkeur krijgen ze één rijstrook per richting, gescheiden met een middenberm. Parkeer- en distributievoorzieningen in de Merwedekanaalzone (HUB's) liggen zo dicht mogelijk tegen de stadsboulevards aan, waarbij de woongebieden zelf autoluw blijven. De autovoorzieningen liggen zo veel mogelijk losgekoppeld van de loop- en fietsroutes. Dit alles minimaliseert verkeershinder in de gebieden zelf.

5. Mobility HUB's voor stimuleren van deelmobiliteit

Mobility HUB's zijn nodig om de opkomende markt voor deelmobiliteit te bedienen. Ze ondersteunen de reductie van autogebruik. Voor de totale Merwedekanaalzone zijn 3 tot 5 Mobility HUB's nodig. Elke mobility HUB bestaat uit:

- Fysieke mobiliteitswinkel met servicebalie, fietsreparatie en –verhuur, verhuur van speciale voertuigen zoals stints voor goederen, pakketwand, toegang tot deelauto's, enzovoort. Voorzieningen zoals een pakketwand moeten 24/7 beschikbaar zijn. De mobiliteitswinkels komen op centrale plekken binnen de Merwedekanaalzone, nabij loop-, fiets- en openbaar vervoervoorzieningen en andere voorzieningen zoals supermarkt, gezondheidscentrum en kinderopvang. Aan de achterzijde van de HUB's liggen entrees naar parkeervoorzieningen, logistiek uitwisselpunten, en op termijn valet-parking voor zelfrijdende auto's.
- Aanbod aan mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, E-cargo bikes, hoge snelheidsfietsen, E-scooters, stints, E-auto's, bestelbusjes, E-cargo cars, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten.
- Digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie gemakkelijk en naadloos hun individuele mobiliteit plannen.

Een op te richten Gebiedsorganisatie/mobiliteitsregisseur is, namens de gebouweigenaren/VVE's, verantwoordelijk voor de mobility HUB's; zij bewaakt, beheert en ontwikkelt het totale mobiliteitsconcept. Zij zorgt voor aanbesteding en aansturing van de deelmobiliteitsdiensten en de exploitatie van de parkeercapaciteit en zij huurt ruimtes voor de mobiliteitswinkels.

De gemeente maakt afspraken met de Gebiedsorganisaties om deze te prikkelen tot prestaties die niet alleen leiden tot tevreden bewoners en vastgoedeigenaren, maar die ook bijdragen aan gemeentelijke doelen (meer lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en minder autoverkeer).

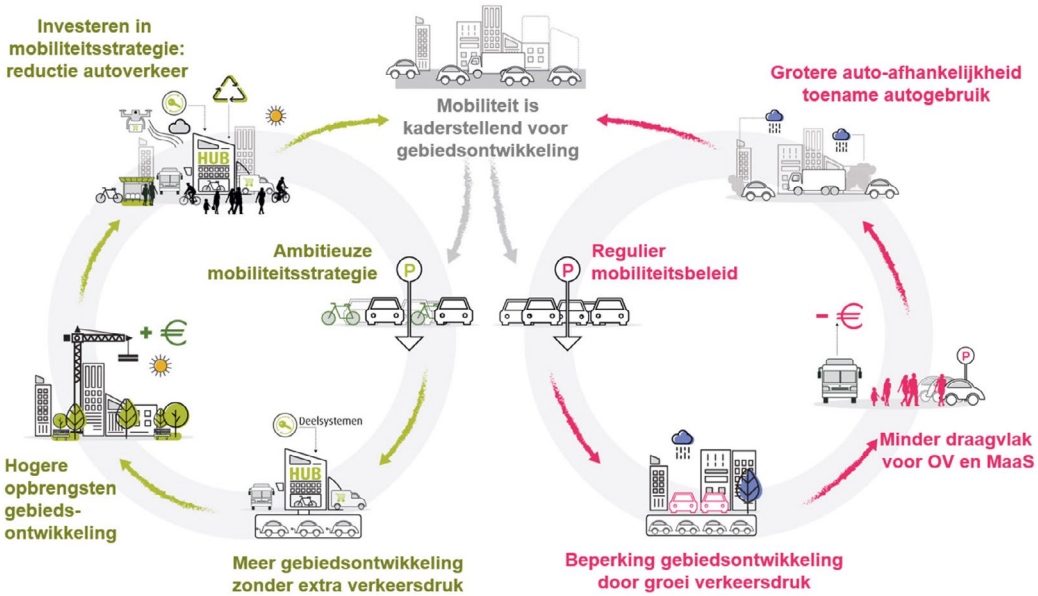
Voor achtergrondinformatie is het rapport 'Mobiliteitsconcept voor Merwede' (Goudappel Coffeng en REBEL, 2018) beschikbaar.

Impressie van mobility HUB, geïntegreerd in de plinten van de bebouwing

Bijgaand schema toont het belang van een hoog-kwalitatief mobiliteitsproduct, inclusief mobility HUB en MaaS-aanbod. Er is sprake van zich versterkende cycli.

Juist door inzet op een hoog-kwalitatief mobiliteitsproduct worden gebruikers verleid om te voet, met de fiets en het openbaar vervoer of met deelauto te reizen. Dit geeft meer ruimte voor gebiedsontwikkeling. Een deel van de meeropbrengsten kunnen worden geinvesteerd in het verder opwaarderen van het mobiliteitsproduct, zodat de gebiedsontwikkeling nog minder autogebruik per woning genereert.

Omgekeerd: bij het uitblijven van een hoog-kwalitatief mobiliteitsproduct blijven gebruikers afhankelijk van de (eigen) auto. Het openbaar vervoer en MaaS-producten verliezen draagvlak, waardoor er meer autogebruik per woning ontstaat. Dit belemmert de gebiedsontwikkeling, omdat de gebiedsontwikkeling er teveel autoverkeer veroorzaakt.



Zichzelf versterkende cycli hoge en lage parkeernorm

6. Gedifferentieerde toegankelijkheid voor doelgroepen

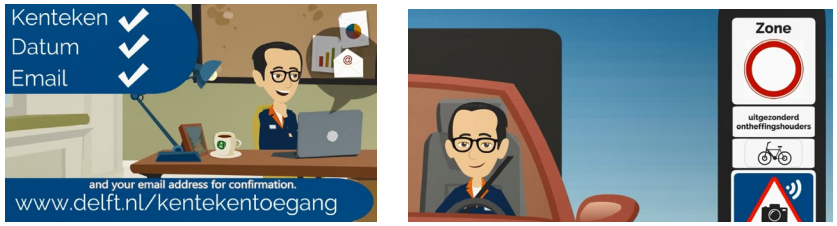
Doel is om in de woongebieden in de Merwedekanaalzone een autoluw leefmilieu te realiseren, met uitzonderingen waar dit nodig is. Nieuwe technologieën maken veilige en prettige woonmilieus mogelijk zonder nadrukkelijke fysieke maatregelen zoals paaltjes of dure handhaving. Dit kan met een regime als voetgangerszone met elektronische kentekenhandhaving.

Binnen de woongebieden zijn de hoofdgebruikers: voetgangers, loopachtige mobiliteitsvormen zoals automatische trolleys en bezorgrobots, fietsers en fietsachtige mobiliteitsvormen zoals stint, e-scooter, cargobike, e-cargo car, enzovoort.

Daarnaast zijn hoogwaardige logistieke oplossingen nodig voor grotere voertuigen. Dit geeft ook een oplossing voor de opkomst van internetbezorgingen:

- Gecentraliseerde en inpandige Mobility HUB's van waaruit de logistiek plaatsvindt. De HUB's moeten geschikt zijn voor grote bestelvoertuigen (tot 3,5 m hoogte) en vrachtwagens (citytrailers, hoogte 4,5 m). Aflevering vindt plaats in pakketmuren in de mobility HUB's of aan de voordeur met kleinere stints, trolleys en e-cargo cars. Dit alles leidt tot een luwer woongebied met een aantrekkelijk leefmilieu.
- Uitzonderlijke logistieke diensten zijn mogelijk tot aan de deur met tijdelijke digitale ontheffingen, waarbij de leefbaarheid binnen de wijken blijft geborgd. Voorbeelden zijn nood- en hulpdiensten, incidentele grote bezorgingen, vuilnisophaaldiensten, verhuiswagens, WMO-vervoer, bouw- en onderhoudsverkeer.

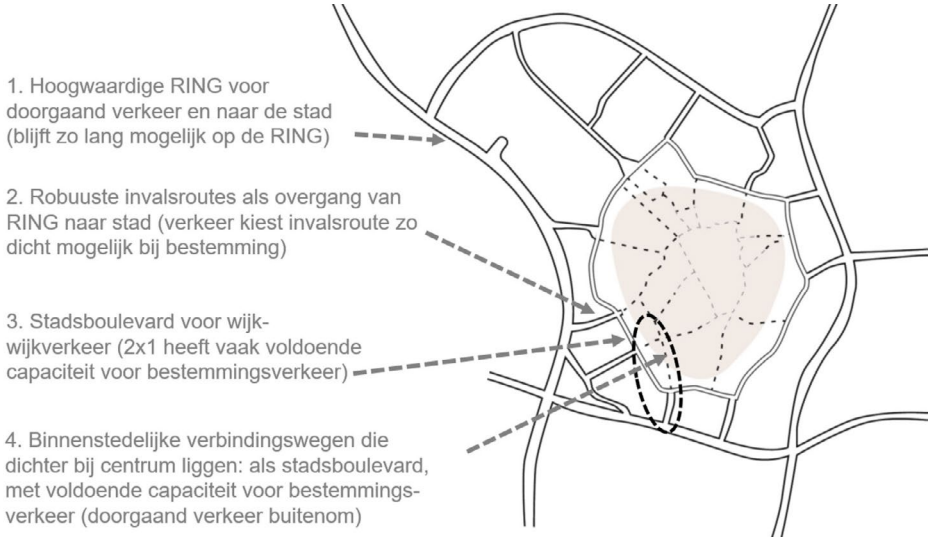
Toegankelijkheid Merwedekanaalzone per doelgroep (personen en goederen)



Reguleringsprincipe in de binnenstad van Delft als voorbeeld

7. Dynamisch verkeersmanagement om stromen te sturen

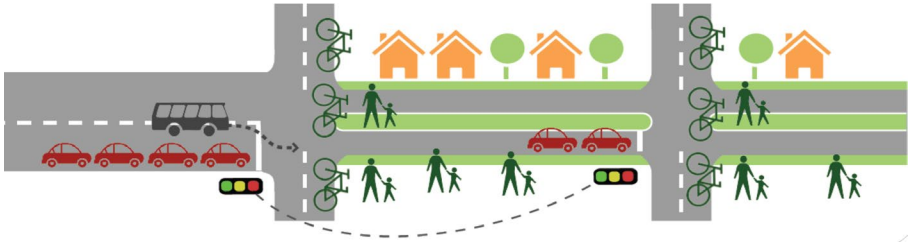
Dynamisch verkeersmanagement rondom de Merwedekanaalzone richt zich op het vloeiend geleiden van autoverkeer via de meest logische routes. In dit geval moet de instroom van autoverkeer vanaf de RING aan de rand van de stad worden afgestemd op de leefbaarheid en de doorstroming in de stad zelf, waar veel mensen wonen.



In de geest van het gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft elke stedelijke verbindingsweg zijn eigen functie. In de stad meten sensoren de hoeveelheid autoverkeer waarna verkeerslichten hun instelling real-time aanpassen aan de hoeveelheid verkeer (gericht op leefbaarheid en bereikbaarheid)

Met andere woorden: verkeerslichten aan de Europalaan-zuid en het Europaplein mogen niet meer auto's doorlaten dan verderop in de stad kunnen worden verwerkt. Auto's die dan nog steeds de stad in willen, worden tijdig via routes geleid waar nog wel ruimte is, door middel van dynamische route-informatie en groene golven.

De maatregelen verbeteren tezamen de leefbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en oversteekbaarheid in de stad zelf. Met filedetectie wordt gezorgd dat eventueel bufferen niet leidt tot lokale verkeersoverlast en tot terugslag van wachtrijen tot aan de RING. Ook moet het zorgen dat het openbaar vervoer niet wordt gehinderd door overig verkeer. Het principe zorgt dat auto's naar het Beurskwartier en de binnenstad meer gaan rijden via de RING, de Martin Luther Kinglaan en Graadt van Roggenweg en minder via de Europalaan.



Communicerende verkeerslichten

4. Analyse van de mobiliteitsstromen

De ontwerpprincipes uit hoofdstuk 3 zijn vertaald naar het Utrechtse verkeersmodel. De cijfermatige verkeersmodelanalyses en aanvullende GIS-analyses leiden tot een aantal concrete inzichten voor loop-, fiets-, openbaar vervoer- en autokeuzes rondom de Merwedekanaalzone.

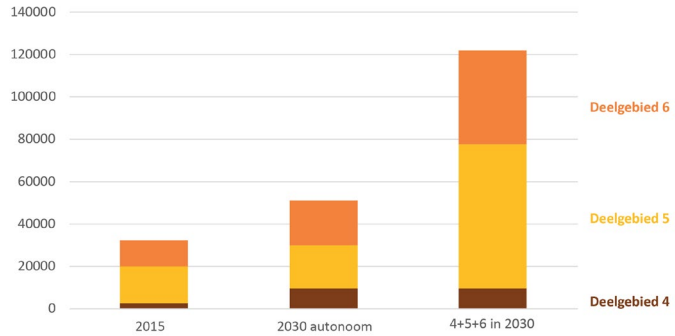
4.1 Algemene mobiliteitstrends: meer fietsen en openbaar vervoer

Meer verplaatsingen door ontwikkeling Merwedekanaalzone

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone groeit het totaal aantal reizigers van en naar de Merwedekanaalzone ten opzichte van de huidige situatie. Zie onderstaand beeld uit het verkeersmodel[1], voor alle verplaatsingen van/naar deelgebied 4, 5 en 6, met alle vervoerwijzen samen, op etmaalbasis.

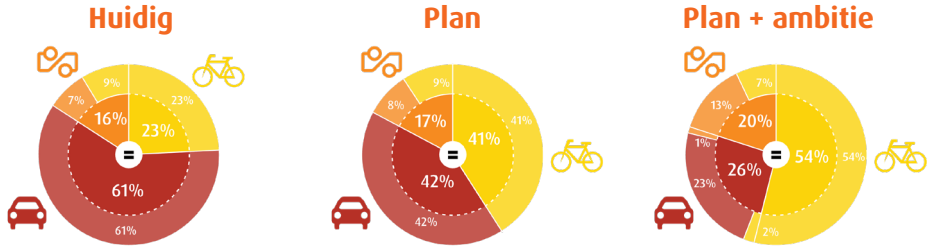
Procentueel meer fietsen en openbaar vervoer bij ontwikkeling Merwedekanaalzone

De mensen gaan van, naar, of binnen de Merwedekanaalzone reizen met verschillende vervoerwijzen. Uit het beeld rechts blijkt een hoog autogebruik in de huidige situatie.



Transformatie van de Merwedekanaalzone leidt tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie, en meer dan in de autonome toekomstsituatie (etmaal)

Dit is ook hoger dan het huidige Utrechtse gemiddelde. Volgens het Utrechtse Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 is de huidige verdeling over vervoerwijzen voor de hele stad gemiddeld: 43% auto, 37% fiets en 20% openbaar vervoer. Met ontwikkeling van de Merwedekanaalzone daalt het aandeel autoverkeer procentueel, met name voor de situatie met de meest ambitieuze mobiliteitsstrategie (rechts). Volgens modelberekeningen reist dan 54% van alle mensen per fiets, 20% per openbaar vervoer en 26% per auto (hoofdvervoerwijze). Lopen zit niet in het verkeersmodel. Bij het openbaar vervoer is nu nog uitgegaan van een basisrekenscenario. Zonder ambitieuze mobiliteitsstrategie ligt het aandeel fietsen en openbaar vervoer lager en het aandeel auto hoger. Dit is nog altijd beter dan de huidige situatie vanwege de al relatief lage parkeernormen, waardoor procentueel mensen kiezen voor de fiets of openbaar vervoer.



Vervoerwijzegebruik van en naar Merwedekanaalzone als geheel, met hoofdvervoerwijze (binnenste cirkel) en inclusief voor- en natransport (buitenste cirkel). Links de vervoerwijzekeuze in de huidige situatie, midden de volledige ontwikkeling zonder ambitieuze mobiliteitsstrategie en rechts volledige ontwikkeling met ambitieuze mobiliteitsstrategie.

1 *De berekeningen zijn uitgevoerd met het Verkeersmodel Regio Utrecht versie 3.4 (VRU 3.4).*
Een uitgebreide analyse van de berekeningen is te vinden in 'Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, analyse verkeersmodel, Gemeente Utrecht, 2019'.

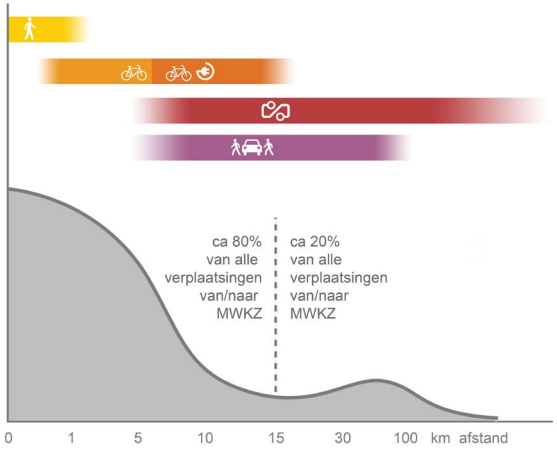
Bij ontwikkeling Merwedekanaalzone: alle vervoerwijzen groeien in gebruik

De combinatie van een andere totale hoeveelheid verplaatsingen en de verandering in vervoerwijzegebruik leidt samen tot nieuwe verkeershoeveelheden fietsers, openbaar vervoerreizigers en auto's van en naar de Merwedekanaalzone. Uit de analyse blijkt dat een volledige transformatie van de Merwedekanaalzone er voor zorgt dat bijvoorbeeld de totale hoeveelheid autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone toeneemt met 16% ten opzichte van de autonome etmaalsituatie 2030. De ontwikkelplannen voor het Defensieterrein (deelgebied 4) zijn in het verkeersmodel VRU 3.4 al opgenomen in de autonome situatie. Hier is te zien dat de groei van het autoverkeer fors hoger is (bijna een verdrievoudiging) ten opzichte van de huidige situatie 2015, doordat hier niet gekozen is voor een ambitieus mobiliteitsconcept. Het totaal aantal fietsbewegingen vervijfvoudigt en het openbaar vervoergebruik verdrievoudigt ten opzichte van de autonome etmaalsituatie.

Transformatie van de Merwedekanaalzone leidt tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie, en meer dan in de autonome toekomstsituatie (etmaal). Boven is voor deelgebied 4, midden deelgebied 5 en onder deelgebied 6.

Veel verplaatsingen blijven binnen loop- en fietsafstand

Volgens het verkeersmodel blijft ca 80% van alle verplaatsingen van en naar de Merwedekanaalzone binnen een reisafstand van 15 km. Zie rechtsonder. Dit betekent dat vooral loop- en fietsachtige vormen van mobiliteit veel potentie hebben om de mobiliteit van de Merwedekanaalzone op te vangen. Ca 20% van alle verplaatsingen is regionaal of bovenregionaal van aard. Hier ligt een belangrijke rol voor openbaar vervoer en (deels) auto.



Algemene reikwijdte van verschillende vervoerwijzen in relatie tot de verplaatsingslengtes van reizen van en naar de Merwedekanaalzone. Afstanden tot 1 km zijn geschat omdat lopen niet in het verkeersmodel zit.

4.2 Lopen: vergroten reikwijdte voor bewoners in Utrecht Zuidwest

De loopinfrastructuur rondom de Merwedekanaalzone vergt een kwaliteitsimpuls, omdat:

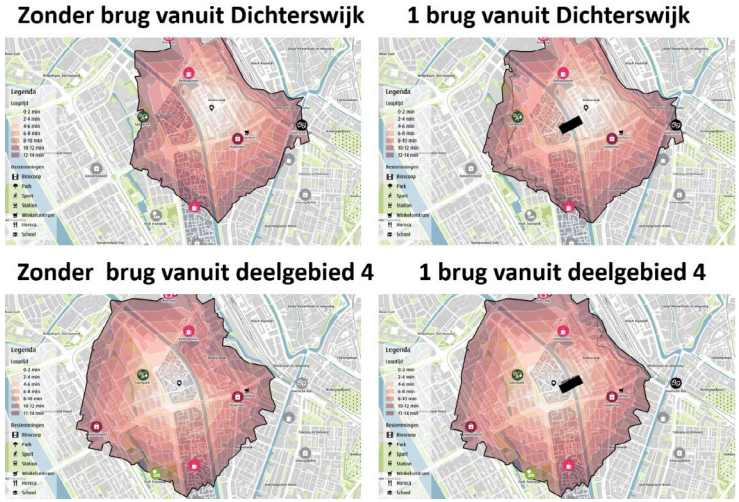
- De stad lopen wil stimuleren als meest ruimte-efficiënte, milieuvriendelijke en gezonde vorm van mobiliteit.
- 10.000 nieuwe woningen zullen leiden tot forse loopstromen. Om de bewoners voldoende bewegingsruimte te geven, is het nodig om de loopstromen te spreiden in een fijnmazig loopnetwerk, ook naar het oosten waar de Merwedekanaalzone een barrière vormt. Ter vergelijking: rond de Utrechtse binnenstad en rond woonwijken in Amsterdam liggen elke 200 tot 500 m bruggen over grachten en kanalen.
- Bewoners van omliggende wijken ook gebruiken moeten kunnen maken van voorzieningen in en rond de Merwedekanaalzone (openbaar vervoerhaltes, Mobility HUB's, winkels, horeca en Park Transwijk).
- Het Merwedekanaal onderdeel is van de recreatieve structuur Rondje Stadseiland, waar lopen een belangrijke rol heeft. Extra bruggen over het Merwedekanaal dragen bij aan het stimuleren van korte recreatieve wandelrondjes.

GIS-analyses brengen de mogelijkheden in beeld van het vergroten van de reikwijdte van lopen en het verminderen van de barrièrewerking van het Merwedekanaal. Dan gaat het onder andere om prettige looproutes naar treinstation Vaartsche Rijn, winkelcentrum Kanaleneiland, winkelcentrum Balijeplein, Papendorp, enzovoort. Vanuit het perspectief om loop- en fietsbruggen zo veel mogelijk te combineren, zijn verschillende brug-varianten bekeken. Er is telkens zowel gekeken naar het invloedsgebied vanuit de Merwedekanaalzone als Rivierenwijk.

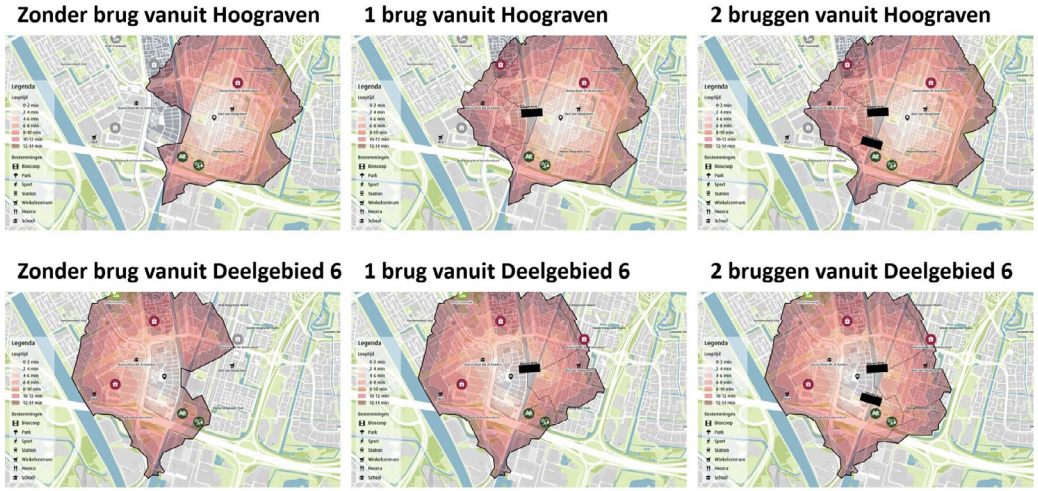
Volgens de GIS-analyse en de ligging van belangrijke bestemmingen dragen de volgende nieuwe bruggen over het Merwedekanaal het meest effectief bij aan lopen rondom de Merwedekanaalzone:

- Deelgebied 4: loop/fietsbrug t.h.v. Heycopstraat. Dichterbij brengen van sportpark en maatschappelijke voorzieningen aan de Grebberberglaan vanuit de Dichterswijk, potentie doorkoppeling met toekomstige loop- en fietsverbinding naar de binnenstad t.h.v. de Nicolaas Beetsstraat vanuit deelgebied 4.
- Deelgebied 5: loop/fietsbrug t.h.v. de Waalstraat en t.h.v. de Zijldiepstraat. Dichterbij brengen van Park Transwijk vanuit Rivierenwijk en dichterbij halen van winkelcentra Balijeplein en Smaragdplein vanuit deelgebied 5. Nog een extra brug heeft beperkte toegevoegde waarde vanuit invloedsgebied geredeneerd.
- Deelgebied 6: loop/fietsbrug t.h.v. de Karperstraat. Dichterbij brengen van de Meubelboulevard en dichterbij brengen van winkelcentrum 't Goylaan vanuit deelgebied 6. Nog een extra brug heeft beperkte toegevoegde waarde vanuit invloedsgebied geredeneerd.

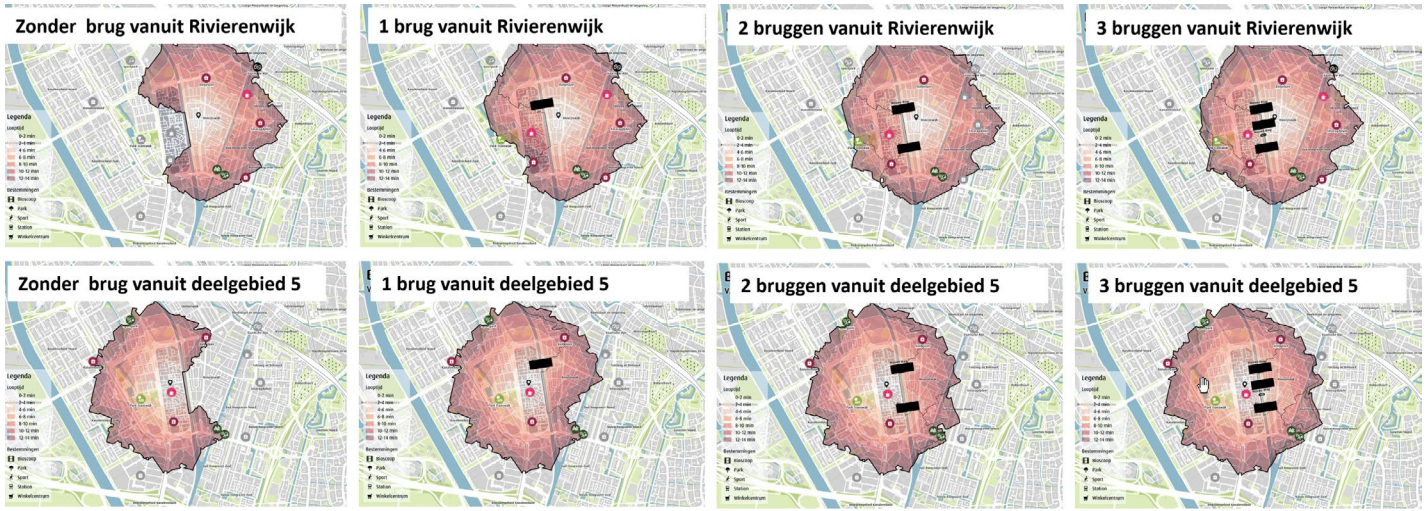
In de verdiepingsstudie Loop- en fietsbruggen Merwede is een verdere analyse gedaan de naar nut en noodzaak van nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Naast de in deze paragraaf genoemde criteria gaat het in deze verdiepingsstudie ook om een afweging waarin de impact voor woonboten, groen, mobiliteit over water en de drukte in bestaande wijken is meegenomen.



GIS-loopanalyse naar extra brug(gen) in deelgebied 4

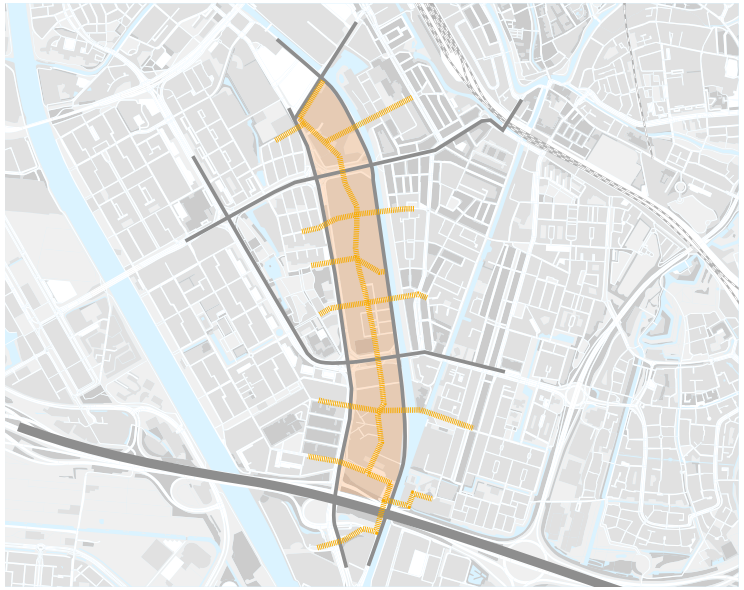


GIS-loopanalyse naar extra brug(gen) in deelgebied 6



GIS-loopanalyse naar extra brug(gen) in deelgebied 5

Daarnaast wordt geadviseerd om onderstaande hoofdloopstructuur in de Merwedekanaalzone te realiseren, aansluitend op bovenstaande aanbevelingen. Langs bestaande structuren (grijs) moeten hoogwaardige looproutes komen. De nieuw aan te leggen hoofdloopstructuren zijn in geel aangegeven: een nieuwe centrale noord-zuidas, maar ook een aantal nieuwe oost-westverbindingen. Alle verbindingen moeten goede oversteekkwaliteit bieden tussen de Merwedekanaalzone en de gebieden daarbuiten.



Overzicht loopstructuur

Voorbeeld loop/fietsbrug

4.3 Fietsen: extra schakels toevoegen

De fietsinfrastructuur rondom de Merwedekanaalzone vergt verbetering, vanwege:

- Fietsen is vanuit het Utrechtse mobiliteitsbeleid één van de hoofdvervoerwijzen, omdat het een ruimte-efficiënte, milieuvriendelijke en gezonde vorm van mobiliteit is. Dit vraagt om topkwaliteit van hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. In het verlengde van de landelijke CROW-fietsrichtlijnen heeft de gemeente gekozen voor een maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk van 300 tot 500 m. Rondom de Merwedekanaalzone voldoet de stad hier nog niet aan, met name in oost-westrichting. De gemeenteraad heeft met het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen een aantal nieuwe routes gedefinieerd om dit te verbeteren.
- Spreiden van toekomstige fietsdrukte over meerdere routes. Het toevoegen van 10.000 woningen in hoge dichtheden en lage autoparkeernormen zal leiden tot grote aantallen nieuwe fietsers. Deze hoeveelheden moeten op een veilige manier worden ingepast zonder hinder te veroorzaken. Nu rijden langs de Kanaalweg ca 4.000 fietsers per etmaal, o.a. richting de binnenstad en de OV-knopen. Tot 2030 zal dit naar verwachting toenemen tot ca 6.000 fietsers per etmaal (zonder Merwedekanaalzone). Inclusief Merwedekanaalzone neemt het fietsgebruik hier naar verwachting toe tot 17.000-18.000 fietsers per etmaal. Dit zijn aantallen die vergelijkbaar zijn met de Prins Hendriklaan, Weg tot de Wetenschap en de Wittevrouwenbrug. Omwille van leefbaarheid en veiligheid is het nodig om deze stromen te spreiden over meerdere (verkeersluwe) routes.
- Nieuwe fietsverbindingen kunnen nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen creëren zodat de verschillende wijken in de stad beter worden verbonden. Dit kan de wijken in o.a. Utrecht-Zuidwest naar een hoger niveau tillen (waardecreatie door beter leefklimaat, minder autoafhankelijkheid, betere fiets- en loopverbindingen met de rest van de stad).
- Langs stedelijke verbindingswegen is de fietskwaliteit niet overal op orde. Het is wenselijk om o.a. de Europalaan te voorzien van doorlopende, brede fietsvoorzieningen.

De gemeente wordt geadviseerd om de volgende verbeteringen door te voeren:

- Comfortabele, brede tweerichtingenfietspaden langs de Europalaan, Beneluxlaan, Wilhelminalaan en Van Zijstweg. Meer oversteekvoorzieningen over stedelijke verbindingswegen en meer prioriteit voor fietsers bij kruispunten.
- Kanaalweg als comfortabele en brede fietsroute; hij blijft belangrijk en aantrekkelijk voor doorgaande fietsers, omdat hier geen verkeerslichten zijn en omdat de route relatief verkeersluw is. Ook is dit een belangrijke route tussen de Merwedekanaalzone en P+R Westraven.
- Nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal t.h.v. Heycopstraat. De brug ontlast de Van Zijstweg richting Utrecht Centraal en kan (in combinatie met een nieuwe fietsverbinding naar de Nicolaas Beetsstraat) bijdragen aan de fietsbereikbaarheid van de binnenstad. Toeleidende straten vanuit Kanaleneiland en het Beurskwartier moeten een inrichting krijgen als fietsstraat

- Nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal t.h.v. de Waalstraat. Deze fietsbrug creëert een nieuwe doorgaande stedelijke verbinding tussen Utrecht-Zuidwest, de Merwedekanaalzone en Utrecht-Zuidoost. Ook biedt deze brug alternatieve routes naar de binnenstad en de OV-knopen, namelijk via de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Dit vermindert de drukte op de Kanaalweg. De fietsbrug is reeds opgenomen in het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Toeleidende straten vanuit Kanaleneiland, Smaragdplein en Lunetten-noord moeten een vormgeving krijgen als fietsstraat.
- Nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal t.h.v. Zijldiepstraat. Deze fietsbrug creëert een nieuwe doorgaande stedelijke verbinding tussen Utrecht-Zuidwest en de Rivierenwijk. Middels een nog te realiseren brug over de Vaartsche Rijn ontstaat ook een stedelijke verbinding met Hoograven en Lunetten. De brug biedt ook een alternatieve route naar de binnenstad en de OV-knopen, namelijk via de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Dit vermindert de drukte op de Kanaalweg. De straten rondom de fietsbrug moeten een inrichting krijgen als fietsstraat.
- Nieuwe brug over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn t.h.v. de Karperstraat. Deze brug creëert een nieuwe doorgaande stedelijke verbinding tussen Utrecht-Zuidwest en Utrecht-Zuidoost. Ook biedt de brug een alternatieve route naar de binnenstad en de OV-knopen, namelijk via de Jutfaseweg. Dit vermindert de drukte op de Kanaalweg. De straten rondom de fietsbrug moeten een inrichting krijgen als fietsstraat.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van het opwaarderen van de loopbrug over het Merwedekanaal naast de A12 tot gecombineerde loop- en fietsbrug. Dit vereist vlakkere hellingen, een breder profiel en meer sociale veiligheid. Of het realiseren van een Nieuwe brug t.h.v. de Overijssellaan. Hiermee ontstaat een betere verbinding tussen Laagraven en Utrecht-West.

In de verdiepingsstudie Loop- en fietsbruggen Merwede is een verdere analyse gedaan de naar nut en noodzaak van nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Naast de in deze paragraaf genoemde criteria gaat het in deze verdiepingsstudie ook om een afweging waarin de impact voor woonboten, groen, mobiliteit over water en de drukte in bestaande wijken is meegenomen. Ook is het effect op routevorming en het toekomstig gebruik van de bruggen cijfermatig onderbouwd. Uit deze studie moet blijken welke bruggen de voorkeur hebben om gerealiseerd te worden.

Geoptimaliseerde bestaande brug

Nieuwe brug

Overzicht fietsstructuur: Nieuwe of geoptimaliseerde bruggen maken het stedelijk netwerk completer, zodat fietsstromen zich beter kunnen spreiden. In roze nieuwe routes naar het centrum, Beurskwartier en Utrecht Centraal, ter spreiding van de stromen over meer routes. Daarnaast verbeterde oostwest-verbindingen tussen wijken om Utrecht-Zuidwest beter te verbinden met de rest van de stad.

Fietsstromen richting Utrecht Centraal

Fiets vormt een belangrijk onderdeel in de first- en last mile voor de Merwedekanaalzone. Op basis van het verkeersmodel blijken dagelijks ongeveer 11.000 fietsritten richting centrum/station te gaan, waarvan ongeveer 6.000 fietsritten plaatsvinden als voor- en natransport voor de trein. Dat betekent dat ongeveer 3.000 fietsers vanuit de Merwedekanaalzone als voor- en natransport overstappen op Utrecht centraal van fiets naar trein en dus hun fiets moeten parkeren. Deze capaciteit is dus extra nodig rondom het Centraal Station.

Richting station Vaartsche Rijn gaan 3.000 fietsritten (waarvan ongeveer ±2.000 als voor- en natransport). Lunetten ligt op grotere afstand van de Merwedekanaalzone en zit als regulie sprinterstation in het model. Wanneer Lunetten een IC-station wordt kan dit mogelijk Centraal Station ontlasten, aangezien fietsers uit de Merwedekanaalzone dan deels fietsen naar Lunetten. Dit is vooral een optie voor de toekomstige inwoners van het zuiden van deelgebied 5 en deelgebied 6, doordat de afstand naar het Centraal Station en station Lunetten ongeveer gelijk zijn.

Kwaliteitssprong fietsnetwerk richting Utrecht Centraal en centrum

Door het toenemende aantal fietsers in Utrecht Zuidwest in de richting van het station en het centrum van Utrecht is de aanleg van goede fietsinfrastructuur in en direct grenzend aan de Merwedekanaalzone niet voldoende. Een algemene kwaliteitssprong op de hoofd- en doorfietsroutes vanuit Utrecht zuidwest richting centraal station en centrum is noodzakelijk om de inwoners van dit deel van de stad in de toekomst van voldoende kwaliteit fietsnetwerk te voorzien. Dan gaat het bijvoorbeeld om nieuwe fietsstraten. Straten die aandacht behoeven zijn de Rijnlaan, van Zijstweg, Croeselaan, Balijelaan, Vondellaan en Jutfaseweg.

De gemeente wordt geadviseerd om bovenstaande straten mee te nemen in de verdiepingsstudie naar nut en noodzaak van nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal als benodigde verbeteringen van het fietsnetwerk als randvoorwaarde vna de realisatie van de Merwedekanaalzone.

4.4 Openbaar vervoer: uitwerking met 4 hoofdscenario's

Openbaar vervoer is, naast lopen en fietsen, één van de belangrijkste vervoerwijzen in Utrecht omdat het een ruimte-efficiënte en milieuvriendelijke vorm van mobiliteit is. Vanuit de Merwedekanaalzone zijn o.a. snelle en comfortabele verbindingen naar Utrecht Centraal en P+R Westraven nodig.

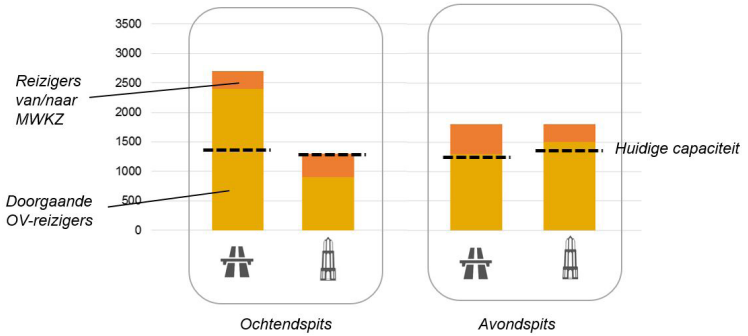
Eerste verkeersmodelberekeningen naar het openbaar vervoer tonen een groei op de corridor P+R Westraven-Utrecht Centraal: van ca 12.000 reizigers per etmaal langs de Europalaan noord nu naar ca 15.000 tot 20.000 reizigers in 2030 met ontwikkelde Merwedekanaalzone. Reken-uitgangspunt was een lijnvoering met buslijnen.

De komst van de Merwedekanaalzone als woongebied betekent dat vooral de minst drukke spitsrichtingen drukker worden. Dit maakt een betere benutting van bestaande capaciteit mogelijk.

Toch is de huidige capaciteit van het openbaar vervoer onvoldoende voor de reizigersbehoefte. Daarnaast is topkwaliteit voor de reiziger nodig, vanwege de autoluwe ambities voor de Merwedekanaalzone, de keuze voor Mobility HUB's, Mobility as a Service en de inzet van parkeren op afstand. Dan gaat het om o.a. korte reistijden, hoge frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes en goed ingepaste routes van en naar de haltes.

De genoemde reizigersaantallen kunnen in principe worden opgevangen met grotere bussen en hogere frequenties, binnen het huidige systeem. Als reizigers meer worden gebundeld langs de Europalaan, kan het aantal reizigers toenemen naar ca 25.000 tot 30.000 reizigers. Bij deze aantallen kan een hogere reizigerskwaliteit worden geboden, bijvoorbeeld in een lightrailconcept. In deze zin kan de Merwedekanaalzone er aan bijdragen om de stedelijke systeemsprong openbaar vervoer dichterbij te brengen.

Er is nadere uitwerking nodig met verschillende transformatiescenario's voor het openbaar vervoer. Deze rekenscenario's moeten logisch passen in het totale openbaar vervoernetwerk van de regio Utrecht.



Groei van het aantal openbaar vervoerreizigers op de Europalaan als gevolg van de Merwedekanaalzone (telkens links de route naar het zuiden, rechts naar het noorden)

Bustransformatie-scenario

De reizigersgroei wordt opgevangen met grotere voertuigen en hogere bedieningsfrequenties, ruime haltes met abrivoorzieningen, dynamische reisinformatie en een fysiek gescheiden HOV-baan. Het openbaar vervoernetwerk blijft in grote lijnen hetzelfde: reizigers blijven rijden via de huidige routes en overstappunten.

Voordelen: minder grote investeringen, minimale overstappen vanuit de regio, flexibele inzet van de voertuigvloot.

Nadeel: de kwaliteitssprong van het openbaar vervoer gaat minder ver dan de andere scenario's. Omdat de capaciteit per voertuig naar verwachting achterblijft bij die van lightrailconcepten, is een groter aantal voertuigen nodig wat kan conflicteren met oversteekbaarheid en leefbaarheid rondom de Merwedekanaalzone.

Tussenvariant - Bus Rapid Transit-scenario (als opmaat naar lightrailsysteem)

Dit scenario kent een eigen 'dedicated' hoogwaardige buspendeldienst tussen P+R Westraven en Utrecht Centraal. De dienstregeling wordt uitgevoerd door grote voertuigen met een eigen identiteit, hoge bedieningsfrequenties met gegarandeerde vaste interval, ruime haltes met abrivoorzieningen en een fysiek gescheiden HOV-baan. Regionale buslijnen worden grotendeels verknoopt op Westraven of rijden via andere routes naar het Centraal Station. Daardoor ontstaat tussen P+R Westraven en Utrecht Centraal een uniek busproduct voor de Merwedekanaalzone.

Voordelen: minder grote investeringen en doorgroei mogelijk naar lightrailsysteem.

Nadelen: extra overstap bij P+R Westaven voor regionale busreizigers richting Utrecht en complexere besluitvorming.

Stedelijk lightrail scenario

De reizigersgroei wordt opgevangen met transformatie van het vervoersproduct èn de lijnvoering. De SUNIJ-lijn rijdt vanaf P+R Westraven rechtdoor naar de Europalaan, via het Balijeplein, treinstation Vaartsche Rijn, Utrecht Centraal en de binnenstad naar Utrecht Science Park (tweede tramas). Regionale busreizigers naar de stad stappen op P+R Westraven over op de lightrail.

Voordelen: meer openbaar vervoergebruik, ontlasting busstation Utrecht Centraal, snellere verbinding Nieuwegein-Utrecht, betere leefbaarheid Utrechtse binnenstad, betere ontsluiting Utrecht Science Park en ontlasting Uithoflijn.

Nadelen: extra overstap bij P+R Westaven voor regionale busreizigers richting Utrecht, grotere investeringen en complexere besluitvorming.

Regionaal lightrail scenario

Dit scenario lijkt op het stedelijk lightrail scenario. Verschil is dat het vervoersproduct op regionale schaal functioneert met kortere reistijden. De lightrailverbinding verknoopt niet alleen op P+R Westraven m aar ook op regionale P+R-voorzieningen aan de snelweg bij Nieuwegein Zuid. Hiermee vangt dit scenario ook regionaal autoverkeer af, ver buiten de RING.

Voordelen en nadelen: zie stedelijk light rail scenario, maar in sterkere mate. Daarnaast voordeel dat regionale O+R de RING kan ontlasten van autoverkeer en dat dit scenario past in een strategie waarbij lopen en fietsen de hoofdvervoerwijzen zijn voor stedelijke verplaatsingen en het openbaar vervoer voor regionale verplaatsingen. Daarnaast nadeel van complexere ruimtelijke inpassing.

4.5 Autoverkeer: faciliteren bestemmingsverkeer

Als het gaat om autoverkeer werken meerdere effecten op elkaar in. Ten eerste veroorzaken de toekomstige functies in de Merwedekanaalzone meer verplaatsingen: meer dan een verdubbeling ten opzichte van de autonome situatie. De groei van de automobiliteit blijft echter beperkt tot ca 16% meer auto's van/naar de Merwedekanaalzone ten opzichte van de autonome situatie 2030. Dit komt door de ambitieuze mobiliteitsstrategie die zorgt dat het auto-aandeel in de vervoerwijzekeuze van en naar de Merwedekanaalzone afneemt van 61% nu naar 26% in 2030.

Ten tweede wordt autoverkeer gestimuleerd om zo veel mogelijk via de RING te rijden. Vanaf daar wordt autoverkeer via het netwerk van stedelijke verbindingswegen geleid naar bestemmingen in de stad. De hoofdroute van de RING naar het Beurskwartier, Jaarbeurs en de binnenstad loopt dan meer via de Graadt van Roggenweg en minder via de Europalaan. Om dit te bereiken krijgen stedelijke verbindingswegen (zoals de Europalaan) een inrichting als goed ingepaste en oversteekbare stadsboulevards. Stadsboulevards zijn bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Ze krijgen waar mogelijk één autorijstrook per richting, gescheiden met een middenberm. Daarnaast stimuleert dynamisch verkeersmanagement (o.a. instelling van communicerende verkeerslichten) de gewenste routevorming. Langs de Merwedekanaalzone verzorgen de stadsboulevards de auto-ontsluiting van de Merwedekanaalzone met entrees naar de deelgebieden.

De twee effecten gecombineerd, betekent voor Utrecht Zuidwest per saldo dat de totale verkeersbelasting op wegen en aansluitingen met de ontwikkelde Merwedekanaalzone ongeveer vergelijkbaar is met de autonome situatie 2030.

Voorbeeldprofiel stadsboulevard: brede middenberm met ruimte voor openbaar vervoer, aan weerszijden veel ruimte voor lopen en fietsen

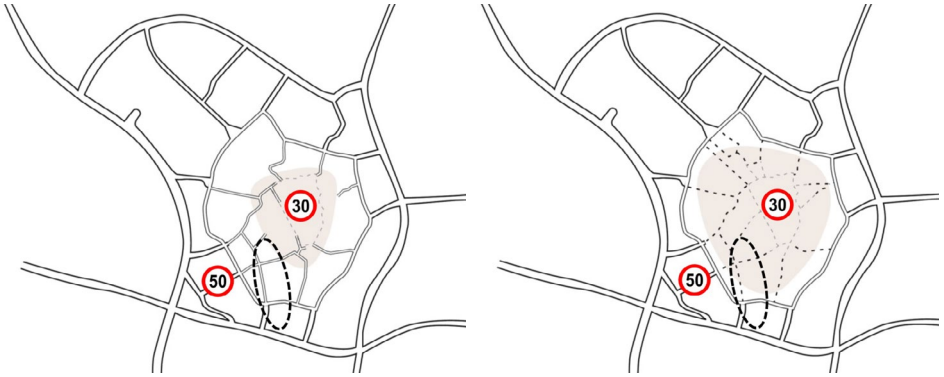
Voorbeeld: één rijstrook per richting voor auto's, openbaar vervoer in middenberm, ruime oversteken, aan weerszijden voldoende ruimte voor lopen en fietsen

Uit de verkeersmodelanalyse volgen aandachtspunten die nadere uitwerking vragen.

- De Europalaan-Noord krijgt ca 20% minder autoverkeer dan nu. Dit maakt een goede ruimtelijke inpassing mogelijk met vrijliggende openbaar vervoerbaan. Ook is een goede oversteekkwaliteit mogelijk.
- De Wilhelminalaan krijgt ca. 25% meer autoverkeer. Het gaat echter om een verkeersdrukte die bij een goed ontwerp goed oversteekbaar blijft.
- De Beneluxlaan-west krijgt ca. 20% meer autoverkeer. Hier is nog geen rekening gehouden met een transformatie tot stadsboulevard. Dit meenemend, moet nader worden bezien hoe het autoverkeer een optimale verdeling kan krijgen tussen de Beneluxlaan-west en Europalaan-noord.
- Uit de berekeningen blijkt dat de vertraging op de Europalaan-Zuid en A12- aansluiting Westraven zo hoog oploopt, dat het autoverkeer zou gaat omrijden via de wijken en dat de bereikbaarheid van P+R Westraven gevaar loopt. Dit treedt al op in de autonome situatie. Dit is niet gewenst. Hier ligt een bereikbaarheidsopgave die kan worden opgelost met dynamisch verkeersmanagement en/of capaciteitsuitbreiding en/of door het herrouteren van autoverkeer buitenom deze aansluiting (bijv. verkeer van/naar Nieuwegein laten rijden via A12-aansluiting Papendorp). Dit is een opgave die breder is dan de Merwedekanaalzone alleen: de stad moet vanuit een integrale blik op de bereikbaarheid in zuidwest hiervoor een oplossing zoeken.

De autostructuur rond de Merwedekanaalzone krijgt vorm met de Europalaan als verdeler met hierop entrees naar de deelgebieden van de Merwedekanaalzone.

De mobiliteitsvoorstellen rondom de Merwedekanaalzone kunnen worden gezien als eerste stap naar de systeemsprong mobiliteit in de gehele stad, ook als het gaat om het autonetwerk. Dan gaat het andere om een structureel andere vervoerwijzeverdeling met meer ruimte voor lopen en fietsen (o.a. fietsstraten). Dit vraagt om een andere inrichting van het wegennet met accentverschuiving van stroomfunctie naar uitwisseling en verblijfsfuncties. Voor de Merwedekanaalzone is de weginrichting als stadsboulevard een eerste stap. Toekomstige stappen op termijn zijn bijvoorbeeld verdere snelheidsverlaging door verdere fysieke aanpassingen en/of nieuwe vormen van dynamisch verkeersmanagement (o.a. in-car snelheidsbeïnvloeding).



Systeemsprong van het netwerk voor autoverkeer: in de stad een stapsgewijze verschuiving van stroomfunctie naar uitwisseling en verblijfsfuncties

Aandachtspunt: A12-aansluiting Westraven

Het verkeersmodel voorspelt groei op de A12-aansluiting Westraven en de Europalaan-Zuid in de autonome situatie. Inzoomend op de A12-aansluiting valt op, dat de meeste groei wordt veroorzaakt door de autonome ontwikkelingen tot 2030. Dit komt o.a. door de capaciteitsverhoging op de RING, waardoor meer auto's de stad kunnen bereiken en de autonome groei van de stad tot 2030 (zonder Merwedekanaalzone). De huidige asymmetrische spitsbelastingen worden ook versterkt.

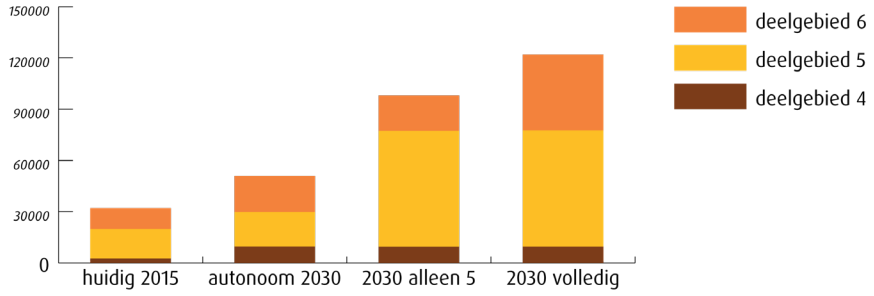
Een additionele ontwikkeling van de Merwedekanaalzone leidt vervolgens tot een verlichting van de verkeersbelasting van de A12-aansluiting Westraven. Dit komt, doordat meerdere effecten op elkaar inwerken:

- In de eerste plaats veroorzaakt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone extra autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone. Deze groei is echter beperkt. Dit komt, omdat het Merwedekanaalzoneproject geen volledig nieuwe ontwikkeling is, maar een transformatie van functies; een transformatie van reguliere bedrijventerreinen met een hoog autogebruik naar autoluwe woongebieden. Dit geeft verhoudingsgewijs minder autoverkeer en andere spitsrichtingen. Dit speelt vooral in deelgebied 6.
- In de tweede plaats zorgt inzet van dynamisch verkeersmanagement voor andere routekeuzes, waarbij gebiedsvreemd autoverkeer (ten opzichte van de Merwedekanaalzone) meer via o.a. de Martin Luther Kinglaan gaat rijden en niet meer via de A12-aansluiting Westraven.

Samenvattend: vanwege de autonome verkeersontwikkeling zijn structurele maatregelen rondom de A12-aansluiting Westraven nodig. Het additionele effect van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in combinatie met dynamisch verkeersmanagement is beperkt. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone kan wel profiteren van maatregelen die nodig zijn vanwege de autonome mobiliteitsontwikkeling rondom de A12-aansluiting Westraven.

4.6 Analyse fasering Merwedekanaalzone deelgebied 5

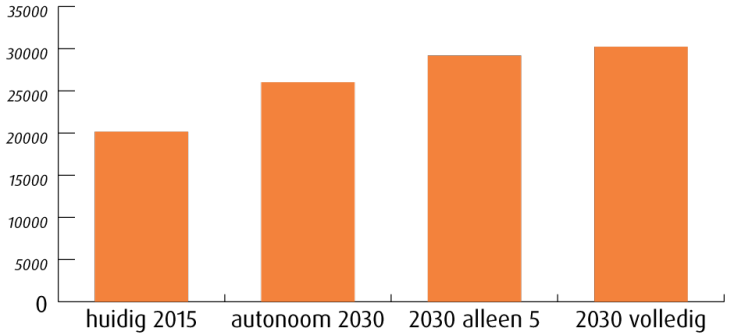
De planvorming voor deelgebied 5 loopt sterk voorop in vergelijking met deelgebied 6 en de verzwaring van het programma in deelgebied 4 (de huidige plannen in uitvoering voor deelgebied 4 zijn meegenomen in de autonome situatie). Het is daarom belangrijk te onderzoeken wat dit betekent voor de mobiliteitssituatie in deelgebied 5. Daarom heeft een gevoeligheidsanalyse plaatsgevonden naar de situatie als eerst deelgebied 5 wordt ontwikkeld en waarbij deelgebied 4 en 6 zich voorlopig autonoom ontwikkelen, zonder aanvullende transformatie. In dat geval valt de totale mobiliteitsgeneratie (alle vervoerwijzen samen) lager uit dan met complete ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Zie onderstaande figuur.



Het eerst ontwikkelen van deelgebied 5 resulteert in minder verplaatsingen van/naar de Merwedekanaalzone vergeleken met de situatie met volledige ontwikkeling (alle vervoerwijzen samen, etmaal)

Er is ook gekeken naar de hoeveelheid autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone in de verschillende situaties. Hieruit blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer in de situatie waarin alleen deelgebied 5 is ontwikkeld (en waarbij deelgebieden 4 en 6 zich voorlopig autonoom ontwikkelen) hoger is dan in de situatie waarbij de gehele Merwedekanaalzone is getransformeerd.

Het gaat hier om de verkeersproductie van de Merwedekanaalzone, dus het effect van dynamisch verkeersmanagement op het wegennet is nog niet meegenomen.

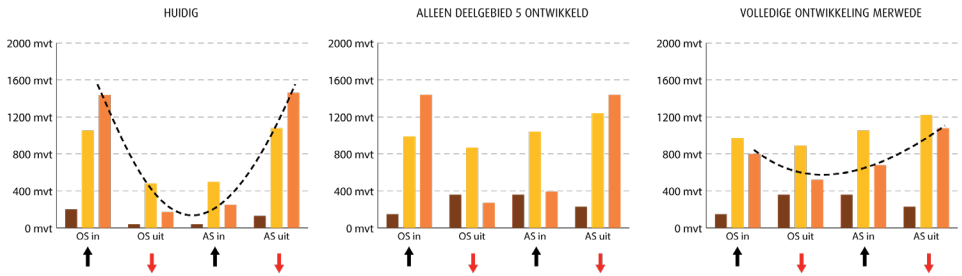


Het eerst ontwikkelen van deelgebied 5 resulteert in meer autoverplaatsingen van/naar de Merwedekanaalzone, vergeleken met een situatie met volledige ontwikkeling van de gehele Merwedekanaalzone (alleen autoverkeer, etmaal)

Inzoomend op de autoverplaatsingen per deelgebied blijkt het volgende. Als alleen deelgebied 5 wordt ontwikkeld (en deelgebied 4 en 6 conform autonome situatie blijven), zal de gehele Merwedekanaalzone bijna net zoveel autoverkeer veroorzaken dan als de complete Merwedekanaalzone wordt ontwikkeld. Dit komt doordat in deelgebied 6 de huidige reguliere bedrijvigheid (met hoog autogebruik) dan nog niet is getransformeerd tot (autoluw) woongebied met voorzieningen. Het aantal verplaatsingen per openbaar vervoer en fiets stijgt aanzienlijk op het moment dat deelgebied 6 wordt ontwikkeld.

Aantal verplaatsingen per vervoerwijze en per deelgebied (etmaal).

In de huidige situatie is de autoverkeersbelasting in de spitsperioden eenzijdig: het grootste deel van het autoverkeer komt in de ochtendspits aan en vertrekt weer in de avondspits. Daardoor ontstaat vooral de stad in veel druk op de kruispunten. Kijkend naar de autoverkeersbelasting in de spitsperioden ontstaat bij de situatie waarin alleen deelgebied 5 is ontwikkeld (waarbij 6 conform autonome situatie blijft) een betere balans van het in- en uitgaand verkeer voor deelgebied 5. Op het moment dat de Merwedekanaalzone volledig wordt ontwikkeld (en dus ook deelgebied 6 wordt getransformeerd), ontstaat er een nog betere verdeling van het autoverkeer over de in- en uitgaande stroom van en naar de Merwedekanaalzone. Dit is positief voor de afwikkeling van het verkeer op kruispunten. Ondanks dat vanuit de planontwikkeling de verkeersdruk in de spits beter verdeeld wordt, blijft de druk op het netwerk dusdanig groot dat op termijn stedelijke maatregelen nodig zijn.



De grafieken laten de in- en uitgaande verkeersstromen zien in de spitsen voor de huidige situatie (links), situatie autonoom met deelgebied 5 ontwikkeld (midden) en volledige ontwikkeling (rechts).

5. Randvoorwaarden bij ontwikkeling Merwedekanaalzone

De uitgevoerde analyses geven een kansrijk perspectief voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen. De ontwikkeling stelt wel concrete randvoorwaarden vanuit mobiliteit, die onmisbaar zijn voor een succesvolle ontwikkeling.

Randvoorwaarden bij 10.000 woningen Merwedekanaalzone

Uit de analyses blijkt dat een ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen niet mogelijk is binnen de kaders van het huidige beleid. Ontwikkeling met 10.000 woningen is wel mogelijk met maatregelen die verder gaan dan het huidige beleid. De volgende maatregelen vormen essentiële mobiliteitsvoorwaarden bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

1. Topkwaliteit in het ruimtelijk ontwerp

Het ruimtelijk concept moet van begin af aan de beoogde topkwaliteit bieden aan de gebruikers. Dan gaat het om een kwaliteitstatement in de vorm van autoluwe verblijfsmilieus, fijnmazigheid en belevingskwaliteit in de ruimtelijke structuur, ligging van voorzieningen in de plinten. Hiermee wordt de vroegere fout bij de VINEX-wijken voorkomen, waarbij de openbaar vervoervoorzieningen pas op orde waren toen de bewoners al hun mobiliteitsgedrag hadden ontwikkeld.

2. Ambitieuze parkeerstrategie

De planvorming vergt lage autoparkeernorm van 0,3 parkeerplek per woning binnen de Merwedekanaalzone, mobility HUB's met volwaardige invulling van Mobility as a Service, ondergronds parkeren, parkeerrechten om bij P+R Westraven te parkeren en hoge fietsparkeernormen. Ook logistieke oplossingen moeten een plek krijgen bij de HUB's.

3. Gefiscaliseerd parkeren in wijken rondom de Merwedekanaalzone

Het gaat hier om een straal van ca 1.500 m, om ongewenst parkeren in de wijken rond de Merwedekanaalzone (uitwijkgedrag) onmogelijk te maken. Omgekeerd moeten omliggende wijken gebruik kunnen maken van de mobility HUB's in de Merwedekanaalzone.

4. Kwaliteitssprong netwerken voetganger en fiets

Voor de hoofdvervoerwijzen lopen en fietsen zijn vier nieuwe bruggen en verbetering van bestaande bruggen nodig over het Merwedekanaal. Deze ingrepen dragen bij aan het verdelen van de fietsdrukte over meerdere routes. Bovendien zijn het schakels die nieuwe wijk-wijkverbindingen in de stad mogelijk maken, zodat Utrecht-Zuidwest beter met de rest van de stad wordt verbonden.

5. Kwaliteitssprong netwerk openbaar vervoer

Het openbaar vervoer krijgt een belangrijke rol in het mobiliteitsconcept. Naast het faciliteren van de aantallen reizigers, moet de reizger worden bediend met een aantrekkelijk product: o.a. korte reistijden, hoge frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes en goed ingepaste routes van en naar de haltes. In de uitwerking moeten hiertoe verschillende uitwerkingsvarianten worden onderzocht.

6. Transformatie netwerk autoverkeer

Met herinrichting, dynamisch verkeersmanagement en/of ontkoppelingen moet het autoverkeer worden geleid via de gewenste routes. Verkeer zonder herkomst of bestemming in Utrecht Zuidwest wordt gestimuleerd om via de RING en de Graadt van Roggenweg te rijden. Samen met de parkeerstrategie schept dit ruimte in de stad voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, verblijfskwaliteit en leefbaarheid. Er is ook afstemming nodig met andere wegbeheerders om te zorgen dat de bewegwijzering aansluit op de gewenste routevorming. Speciale aandacht is nodig voor aanpassing van de omgeving A12-aansluiting Westraven en de Europalaan-zuid. Hier treedt een hoge vekeersdruk op, ondanks de ambitieuze mobiliteitsstrategie. In de uitwerking moet op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest worden gekeken naar de verkeersbelasting op de Overste den Oudstenlaan, Wilhelminalaan, Beneluxlaan-west en de A12-aansluiting Westraven en omgeving.

6. Uitwerkings-agenda

De nieuwe inzichten bieden een goede basis voor een nadere uitwerking in de komende periode. Dit hoofdstuk bevat een aantal uitwerkingsopgaven met actiehouders. De uitwerkingen moeten een antwoord geven op de openstaande vragen uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

1. Uitwerking openbaar vervoer korte en lange termijn

Er moet worden onderzocht welke aanpassingen nodig zijn in het openbaar vervoernetwerk voor de eerste fasen van de Merwedekanaalzone (o.a. balans tussen aantallen reizigers, exploitatie-effecten en frequenties). De randvoorwaarden vanuit openbaar vervoer moeten worden ingebracht in het ontwerptraject voor de Europalaan-noord (rijtijden, fysieke inpassing, ligging haltes, kruispuntoplossingen). De lange termijn openbaar vervoerscenario's moeten worden onderzocht, door U-Ned en GU-Ned. De Merwedekanaalzone kan zowel katalysator als onderdeel zijn voor de Systeemsprong mobiliteit op stadsregionaal niveau.
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht, in samenwerking met Provincie Utrecht

2. Finetunen modelberekeningen autoverkeer

De modelanalyses voor het autoverkeer moeten worden afgestemd met de betrokken overheden. Daarna moet actualisatie plaatsvinden van de MER-berekeningen, met het dan geldende verkeersmodel. Verdere toetsing van het autoverkeer met bijv. dynamische doorrekening kan leiden tot fine tuning van de huidige inrichtings- en DVM-voorstellen.
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht, in samenwerking met ontwerpteams van deelgebieden, Provincie Utrecht en Rijkswaterstaatd

3. Uitwerking oplossingen Europalaan-zuid, A12-aansluiting Westraven

In het gemeentelijk Mobiliteitsplan is al aangegeven dat de autonome verkeersontwikkeling (zonder Merwedekanaalzone) vraagt om maatregelen bij de A12-aansluiting Westraven en Europalaan-Zuid. Op korte termijn gaat het om DVM-achtige maatregelen (optimalisatie). Op langere termijn vragen verschillende dossiers om een meer structurele oplossing: systeemsprong OV, sterkere geleiding van autoverkeer vanaf de RING naar P+R Westraven, betere fiets- en loopkwaliteit, anticiperen op transformatie A12-zone
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht, in samenwerking met ontwerpteams van deelgebieden, Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat

4. Uitwerking deelgebieden 4, 5 en 6

De afzonderlijke deelgebieden van de Merwedekanaalzone moeten verkeerskundige uitwerking krijgen. Dit geldt ook voor de omliggende infrastructuur-opgaven: met name studie naar nut en noodzaak nieuwe loop- en fietsbruggen, uitwerking Europalaan-Noord inclusief DVM en uitwerking Kanaalweg/Merwedepark, maar ook Overste den Oudenlaan, Van Zijstweg, Wilhelminalaan, Beneluxlaan en ontsluiting deelgebied 6 via Europalaan-Zuid.
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht, in samenwerking met ontwerpteams van deelgebieden en beleidsorganisatie gemeente Utrecht

5. Faseringsonderzoek van infrastructuurinvesteringen

Samen met de ontwerpteams van de deelgebieden (bouwfasering) en betrokken overheden (besluitvorming infrastructuur) moet de benodigde fasering in beeld worden gebracht van o.a. loop- en fietsbruggen, herinrichtingen van wegen, keuzes rondom het openbaar vervoer en de mobility HUB's. Hier ligt een samenhang met de financiële strategie. Er moet een regionaal lobbytraject op gang worden gebracht, gericht op investeringen in het openbaar vervoer in Utrecht Zuidwest
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht, in samenwerking met ontwerpteam Defensieterrein, ontwerpteam Merwede, Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat

6. Uitwerking logistieke concepten, parkeerstrategie en handhaving autoluw concept

De gemeente Utrecht moet de ambitieuze parkeerstrategie uit hoofdstuk 2 uitwerken voor auto, fiets en deelmobiliteit, inclusief gewenste governance/finance-model en logistieke concepten. De Nota Stallen en Parkeren moet worden geactualiseerd. Ook moet worden gekeken naar logistieke oplossingen voor mensen met een beperking.
Actie: kernteam mobiliteit Merwedekanaalzone gemeente Utrecht

Bijlagen

Bijlage 1: onderzoeksvragen mobiliteit uit Omgevingsvisie MWKZ

Strategisch

- Onderzocht wordt welke bestaande beleidskaders aangepast moeten worden.
- Voor de Merwedekanaalzone wordt onderzocht welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen?
- Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is een een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned.
- De kwaliteit van varianten voor het OV beoordeeld, de impact die dit heeft op de modal split in de Merwedekanaalzone en de stad, alsmede de maatregelen die daarbij nodig zijn.
- Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak, aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc), slimme oplossingen voor parkeren (bijv. door gebruik te maken van P+R), slimme oplossingen voor mensen met een beperking, slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk.

Tactisch

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

Operationeel / inrichting

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

Bijlage 2: Reken-parkeerbalans auto en fiets

Rekenvoorbeeld

Deze bijlage licht de ambitieuze parkeerstrategie voor auto en fiets voor de Merwedekanaalzone toe. Als rekenvoorbeeld is het middelste deelgebied (5) genomen. De aannames in dit gebied zijn representatief voor het zuidelijke deelgebied (6) en voor de later toegevoegde delen van het noordelijke deelgebied (4). Bij reeds gebouwde of reeds geplande delen van de Merwedekanaalzone is in alle berekeningen uitgegaan van het huidig geldend parkeerbeleid.

Keuze 1: vertrekken vanuit mobiliteits- en parkeermilieu binnenstad Utrecht

De Merwedekanaalzone zal een ambitieus mobiliteitsstrategie krijgen. Bij het vervoerwijzegebruik van inwoners en bezoekers zal een nadruk komen te liggen op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Het ligt voor de hand om de parkeernormen voor inwoners/gebruikers voor de binnenstad van Utrecht te nemen als eerste vertrekpunt voor de toekomstige inwoners/gebruikers van de Merwedekanaalzone. Dan gaat het om de minimum parkeernorm A1/A2 uit de Utrechtse Nota Stallen en Parkeren 2013. Op basis van ervaringcijfers is het aandeel bezoekersparkeren bij wonen uit de Nota Stallen en Parkeren bijgesteld van 0,2 tot 0,3 naar 0,05 tot 0,1. Bij het meest actuele ruimtelijk programma voor deelgebied 5 zou dit per saldo leiden tot een gemiddelde parkeernorm van ruim 0,6 parkeerplaats per woning (totaal 3.700 pp) op het maatgevende moment van de week (zonder aanvullende maatregelen).

Keuze 2: uitkomen op 0,3pp per woning; halvering verkeersgeneratie die zou ontstaan bij regulier beleid

Omwille van leefbaarheid en bereikbaarheid stad is het bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone nodig om te komen tot een verkeersreductie ten opzichte van een ontwikkeling met regulier mobiliteitsbeleid (op basis van parkeernorm B1 uit de Utrechtse Nota Stallen en Parkeren 2013). Zie ook hoofdstuk 2. Voor de planontwikkeling in deelgebied 5 gaat het dan om een reductie tot een maximale verkeersgeneratie van ca. 1.200 voertuigen in een spitsuur. Analyses op basis van CROW-publicatie 317 (Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie) en expert judgement geven aan, dat dit correspondeert met een gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment van de week.

Keuze 3: 10% reductie van oorspronkelijke parkeervraag vanwege hoge kwaliteit fietsvoorzieningen

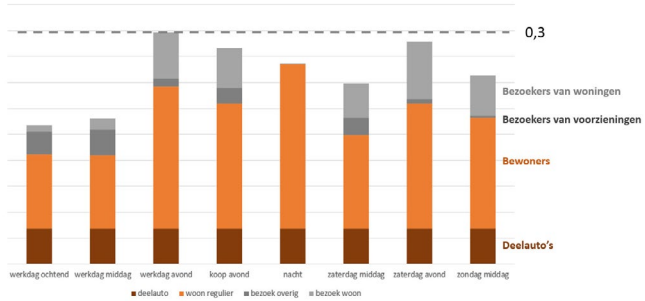
Er wordt verondersteld dat 10% van de oorspronkelijke parkeerbehoefte (alle doelgroepen) wordt opgevangen met een hoge fietskwaliteit. Dit sluit aan op de beleidsruimte in de Nota Stallen en Parkeren (2013). Het simuleert een eerste invulling van Mobility as a Service (deelfiets) en de keuze voor extra ruime fietsparkeernormen. Dit zou de gemiddelde parkeernorm terugbrengen tot iets minder dan 0,6 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment van de week (3.400 parkeerplaatsen).

Keuze 4: 30% deelauto's voor bewonersparkeren

In de mobiliteitsstrategie is een grote rol voor Mobility as a Service. Er wordt verondersteld dat 30% van de oorspronkelijke parkeerbehoefte van bewoners (exclusief bezoekersaandeel) wordt opgevangen met deelauto's. In de Nota Stallen en Parkeren 2013 is 20% als maximum benoemd. De Nota Stallen en Parkeren geeft verder aan dat elke deelauto-parkeerplaats dan 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt. Dit leidt er toe dat de gemiddelde parkeernorm wordt teruggebracht tot ruim 0,4 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment van de week (2.700 parkeerplaatsen). Er zijn 300 deelauto's nodig.

Keuze 5: parkeren op afstand voor aantal doelgroepen

In de mobiliteitsstrategie geldt daarnaast dat wordt ingezet op parkeren op afstand. Dit betekent dat een deel van het autoverkeer aan de rand van de stad wordt gehouden en dat gebruikers bewustere keuzes maken voor hun vervoerwijze. 25% van het bewonersparkeren van de oorspronkelijke parkeervraag komt dan op afstand. Dit is exclusief het aandeel bezoekers van woningen, die komen wel het gebied in. Daarnaast wordt 100% van de werknemers van kantoren, overige bedrijven, school, specials, gemengde bedrijvigheid, sportvoorzieningen, creatieve bedrijvigheid, kinderdagverblijf op afstand geplaatst. Zie ook het kader. Bezoekers van voorzieningen kunnen wel het gebied binnen komen. Dit alles brengt de gemiddelde parkeernorm terug tot 0,3 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment van de week (werkdag avond).
Zie onderstaand beeld. De verkeersgeneratie is teruggebracht tot circa 20.000 voertuigen per etmaal, zoals benodigd.



Overzicht van de uiteindelijke autoparkeerbehoefte van Merwedekanaalzone deelgebied 5 met de verschillende doelgroepen.

Parkeren op afstand

Parkeren op afstand voor gebruikers van de Merwedekanaalzone (bewoners en werknemers van de voorzieningen) heeft meerdere doelen: zorgen dat autoritten worden vastgehouden aan de rand van de stad zodat er minder verkeershinder in de stad ontstaat, maar ook zorgen dat de auto een minder logisch alternatief is voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (bewuster mobiliteitsgebruik).
Voor de Merwedekanaalzone ligt de zone rondom P+R Westraven het meest voor de hand als plek voor parkeren op afstand. Dit heeft de volgende redenen:

- Er kan een hoge OV-kwaliteit worden gegarandeerd, doordat de HOV-bundel tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein / IJsselstein hier direct langs loopt met bestaande haltes.
- Er zijn directe loop- en fietsroutes beschikbaar tussen P+R Westraven en de Merwedekanaalzone langs het Merwedekanaal. De structuren langs het Merwedekanaal krijgen ook opwaardering in het kader van Rondje Stadseiland.
- P+R Westraven ligt op een logische en herkenbare plek direct aan de A12.
- Er kan worden geprofiteerd van bestaande servicevoorzieningen op P+R Westraven.

Andere locaties, zoals Jaarbeursterrein of Hooggelegen, zijn minder geschikt:

- Benutten van bestaande parkeercapaciteit op het Jaarbeursterrein is niet gewenst, omdat dit dan toch extra verkeer in de stad veroorzaakt.
- Parkeercapaciteit op locatie Hooggelegen ligt minder gunstig ten opzichte van de Merwedekanaalzone; de afstand is veel groter. Er zijn geen directe OV-lijnen tussen Hooggelegen en de meeste delen van de Merwedekanaalzone. Fietsers moeten de barrière Amsterdam-Rijnkanaal passeren (hoogteverschillen, wind).

Voor Merwedekanaalzone deelgebied 5 is rekenkundig verreweg het grootste aandeel van parkeren op afstand voor bewoners bedoeld. In de praktijk kan het parkeren op afstand voor bewoners een tijdelijke oplossing zijn voor nieuwe bewoners die bijvoorbeeld nog 1 of 2 jaar verbonden zijn aan een autolease contract. Dit betekent dat gedurende een meerjarige ontwikkeling van het gebied, de behoefte aan parkeren op afstand door bewoners niet lineair zal stijgen en wellicht zelfs zal afnemen. Als rekenuitgangspunt is over het eindbeeld van het plan een vraaguitval van 40% tot 50% aangenomen.

Bij het bepalen van de hoeveelheid parkeren op afstand is onderscheid tussen avond- en weekenduren en werkdagen en overdag. Het maatgevende moment in de avond bedraagt 450-550 parkeerplaatsen. Naar verwachting is deze capaciteit beschikbaar op de rustige uren in P+R Westraven. Op werkdagen overdag is de parkeerbehoefte op afstand 600-650 parkeerplaatsen.Naar verwachting heeft P+R Westraven hiervoor overdag onvoldoende capaciteit.

Rekenvoorbeeld fietsparkeren

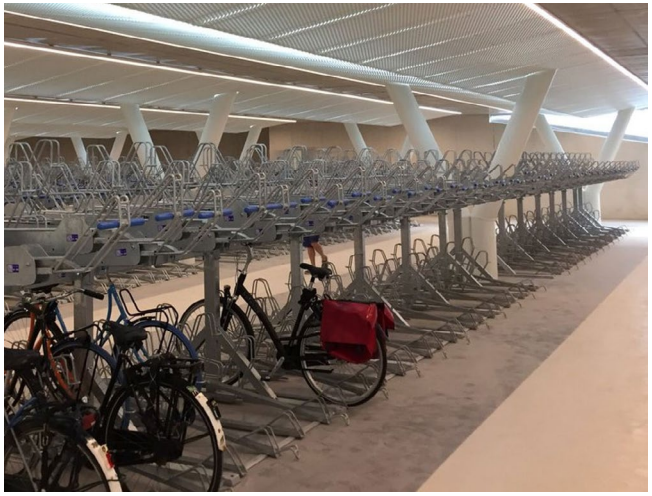
De gemeente Utrecht gaat in de Nota Stallen en Parkeren uit van het volledig opvangen van fietsparkeren voor bewoners in eigen bergruimtes volgens het Bouwbesluit, artikel 4.31, lid 1. Dit artikel vereist bij elke woning een individuele, 5 m2 grote berging, waar de fiets een plek kan krijgen. Vanuit de Merwedekanaalzone is een hogere ambitie wenselijk, waarbij wordt aangesloten op Amsterdamse fietsparkeernormen voor woningen (Bouwbrief, regels en afspraken bouwen en wonen in Amsterdam, 2015-130, maart 2015):

- één fietsparkeerplek voor bewoners per 25m^2 GBO. In het verlengde van Rotterdamse afspraken voor wonen in hoge dichtheden wordt 80% van deze fietsparkeervraag inpandig en afsluitbaar opgelost (gemeenschappelijke bergingen), de rest openbaar toegankelijk
- additioneel 0,5 fietsparkeerplek voor bezoekers per woning, openbaar toegankelijk.
- additioneel 2,7 m2 individuele berging per woning i.pv. 5 m2 (individuele berging is namelijk ook bedoeld voor opslag van spullen)

Deze aantallen geven ook invulling aan de eis van extra fietsparkeerplaatsen t.o.v. de Nota Stallen en Parkeren, ter compensatie van 10% minder autoparkeerplaatsen.

Bij het rekenprogramma voor deelgebied 5 met ca 6.000 woningen, gaat het dan in totaal om ongeveer te realiseren 27.000 fietsparkeerplaatsen, waarvan 80% voor reguliere fietsen en 20% voor speciale, grotere fietsen..

- 5% te realiseren in de openbare ruimte: 1.350 fietsen. Dit vergt voor deelgebied 5 in totaal ongeveer 540 strekkende meter aan fietsnietjes (reguliere fietsen, 0,5 strekkende meter per fiets) en ongeveer 405 meter aan fietsvakken (speciale fietsen, 1,5 strekkende meter per fiets)
- 15% inpandig openbaar en 80% inpandig besloten op maaiveld. Dit vergt in totaal 25.650 fietsparkeerplaatsen. Dit kan worden opgelost met 12.928 m2 etagerekken (voor reguliere fietsen, 0,63m2 per fiets, 2,8 m hoogte vereist) en 19.238 m2 aan fietsvakken (voor speciale fietsen, 3,75 m2 per fiets)



Variantenstudie

loop- en fietsbruggen

Merwedekanaalzone

December 2019

adviseurs mobiliteit

Goudappel Coffeng

Opgesteld door	Goudappel Coffeng
In opdracht van	Gemeente Utrecht
Projectteam	Lucas van der Linde, Lennert Bonnier en Christiaan Kwantes
Documenttitel	Variantenstudie loop- en fietsruggen Merwedekanaalzone
Documentkenmerk	002697.15102018.R1.13
Status	Definitief
Datum	17 december 2019

1 Inleiding 4
2 Ambities van de stad als geheel 8
3 Merwedekanaalzone in Utrecht Zuidwest 12
4 Merwede en omliggende buurten uitgelicht 16
5 Criteria 22
6 Uitkomsten deelgebied 4 28
7 Uitkomsten deelgebied 5 34
8 Uitkomsten deelgebied 6 52
9 Conclusies, aanbevelingen en eindoverzicht 62

1.0

Inleiding

Utrecht is een plek waar steeds meer mensen willen wonen, werken en leven. Om de groei van de stad op te vangen, kiest de gemeenteraad voor nieuwe stadswijken in de Merwedekanaalzone. Deze wijken moeten een goede inpassing krijgen in de bestaande stad: ruimtelijke inpassing, relatie met omliggende wijken, goede loop- en fietsverbindingen met de rest van de stad. Dit document onderzoekt de effecten van nieuwe bruggen rondom de Merwedekanaalzone.

Merwedekanaalzone als transformatiegebied

De Merwedekanaalzone is door de gemeente Utrecht aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie. In het Coalitieakkoord 2018 is vastgelegd dat het mogelijk maken van de bouw van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit. De Merwedekanaalzone moet een complete stadswijk worden, als toonbeeld van gezond en duurzaam leven: met vernieuwende toepassingen van hergebruik, energiewinning, klimaatadaptie en innovatieve mobiliteitsoplossingen. De Merwedekanaalzone wordt niet alleen een plek voor prettig wonen, maar zal ook functioneren als een nieuwe verbindende schakel tussen de omliggende wijken.

Hoofdrol voor lopen en fietsen in de Merwedekanaalzone

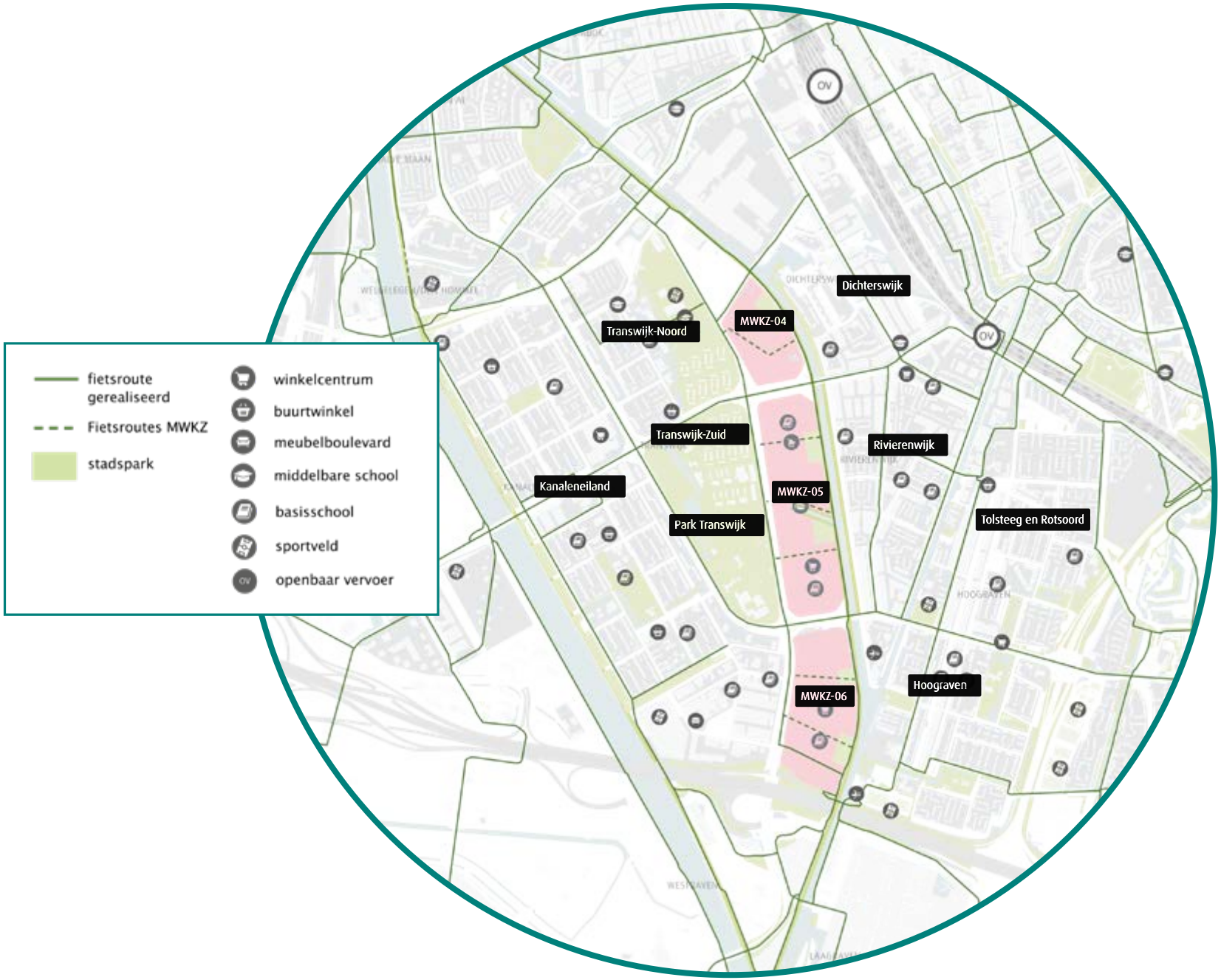
In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' kiest de gemeente voor een ambitieuze mobiliteitsstrategie: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit krijgen de hoofdrol. Veel nieuwe inwoners zullen dus de fiets gaan gebruiken. Het is de verwachting dat daarnaast het overige fietsverkeer in de stad ook toeneemt. De groei van de fietsstromen vraagt ook om nieuwe hoogwaardige fietsverbindingen rondom de Merwedekanaalzone.

Impressie fietser als hoofdgebruiker in deelgebied 5 (Merwede). Bron: Marco Broekman

Deelgebieden in de Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone bestaat uit verschillende deelgebieden:

- In het noordelijke deel ten noorden van de Wilhelminalaan (deelgebied 4) zijn de herontwikkelingsplannen voor het Defensieterrein vastgesteld door het college van B&W. Daarnaast is het woningbouwplan Wilhelminawerf in aanbouw. Op termijn transformeert mogelijk (deels) de kantorenstrook langs de Wilhelminalaan. Dit onderzoek houdt rekening met de ontwikkeling van Defensieterrein, inclusief de andere (mogelijke) ontwikkelingen.
- Voor het deel tussen Wilhelminalaan en Beneluxlaan (deelgebied 5) hebben de grondeigenaren een gezamenlijk schetsontwerp stedenbouwkundig plan aangeboden aan het college van B&W. Uitgangspunt is een additionele ontwikkeling in dit gebied van ca 5.000-6.000 nieuwe woningen in zeer hoge dichtheden. Dit onderzoek sluit hierop aan.
- Voor het zuidelijk deel ten zuiden van de Beneluxlaan (deelgebied 6) is nog geen concreet plan. Voor dit gebied wordt uitgegaan van een (gedeeltelijke) transformatie naar woon-/ werkgebied.
- In totaal wordt uitgegaan van een realisatie van maximaal 10.000 woningen voor de gehele Merwedekanaalzone.


fietsroute gerealiseerd
Fietsroutes MWKZ
stadspark
winkelcentrum
buurtwinkel
meubelboulevard
middelbare school
basisschool
sportveld
openbaar vervoer
OV
Dichterswijk
Transwijk-Noord
MWKZ-04
Transwijk-Zuid
Rivierenwijk
Kanaleneiland
MWKZ-05
Park Transwijk
Tolsteeg en Rotsoord
Hoograven
MWKZ-06

Speciale aandacht voor de bestaande gebruikers

De gemeente is zich bewust van de impact van de transformatie van de Merwedekanaalzone op de bestaande gebruikers en omwonende. Deze belangen moeten ook goed worden meegewogen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Tijdens de buurtgesprekken voor de Merwedekanaalzone met bestaande gebruikers en omwonende was het aantal nieuwe bruggen over het Merwedekanaal een belangrijk gespreksonderwerp (groen, fysieke inpassing, leefbaarheid en veiligheid). De gemeenteraad heeft het college van B&W gevraagd om de bestaande bruggen over het Merwedekanaal te verbeteren en om het aantal nieuwe loop- en fietsverbindingen over het Merwedekanaal te minimaliseren.

Inloopavond over bruglocaties Rivierenwijk en Transwijk

Dit onderzoek: nut en noodzaak loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone

Dit rapport is opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit bureau heeft verschillende varianten onderzocht. Het gaat hier om een complete waaier aan mogelijkheden, van verbeteren van de bestaande bruggen zonder nieuwe bruggen tot en met de aanleg van meerdere nieuwe bruggen. Het onderzoek beschrijft de effecten van de varianten op een aantal criteria. Er is gebruik gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria. Voor een kwantitatief beeld van de toekomstige fietsdrukte is elke variant doorgerekend met het Utrechtse verkeersmodel (VRU 3.4).

Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 t/m 4 worden de ambities op stedelijk schaalniveau, schaalniveau van Utrecht Zuidwest en het lokale schaalniveau gepresenteerd. Hoofdstuk 5 introduceert de criteria waaraan alle varianten zijn getoetst. In hoofdstuk 6 t/m 8 vindt de beoordeling per deelgebied plaats. In hoofdstuk 9 zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen, tezamen met een totaaloverzicht van de scores van alle varianten.

2.0 Ambities van de stad als geheel

De stad Utrecht kiest voor gezond stedelijk leven. Dit betekent een focus op gezonde vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen. De concrete beleidsvertaling is opgenomen in het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen.

Ruimtelijke Strategie Utrecht als overkoepelend kader

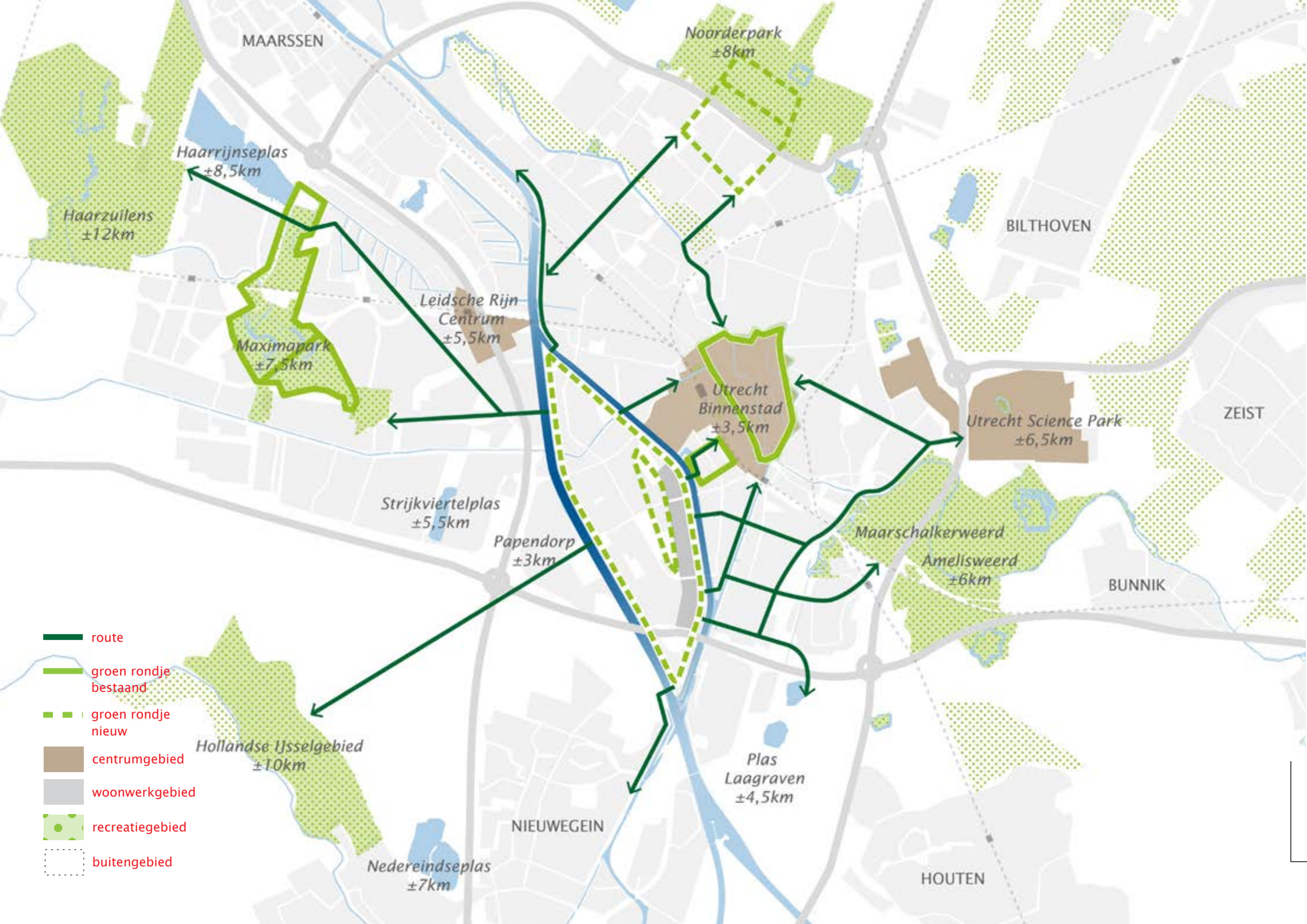
De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. De stad groeit van 330.000 in 2016 naar 430.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest ervoor om de groei van de stad zo op te vangen, dat de groei bijdraagt aan hogere doelen: een duurzame stad, leefbare, veilige en sociale wijken die met elkaar verbonden zijn en ruimtelijke kwaliteit.

Heel concreet heeft de gemeente deze ambitie vertaald in de Ruimtelijke Strategie Utrecht met een keuze voor stedelijke verdichting. De groei van de stad zal grotendeels worden opgevangen binnen de grenzen van de stad. In Leidsche Rijn Centrum, het Beurskwartier, de Cartesiusdriehoek, Utrecht Science Park en de Merwedekanaalzone komen dan ook hogere dichtheden dan tot nu toe in Utrecht gebruikelijk was.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan: lopen, fietsen en OV centraal

De gemeenteraad heeft haar mobiliteitsbeleid vastgelegd in het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Dit plan, vastgesteld in mei 2016, vormt de basis voor alle infrastructurele keuzes van betekenis. In het mobiliteitsplan is aangegeven dat alle mobiliteitsmaatregelen moeten bijdragen aan de hierboven genoemde hogere doelen, in de vorm van de zogenaamde vijfhoek.

De voorrang voor lopen en fietsen is gekozen, omdat het de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn, zeker vergeleken met de auto. Lopen en fietsen draagt bij aan een sterker verblijfsklimaat, waar mensen graag willen wonen en werken. Dit draagt ook bij aan het economische vestigingsklimaat, bijvoorbeeld voor nieuwe werkgelegenheid. Tot slot hebben investeringen in infrastructuur voor lopen en fietsen verhoudingsgewijs een gunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding.


MAARSSEN
Noorderpark
±8km
Haarrijnseplas
±8,5km
Haarzuilens
±12km
BILTHOVEN
Leidsche Rijn
Centrum
±5,5km
Maximapark
±7,5km
Utrecht
Binnenstad
±3,5km
Utrecht Science Park
±6,5km
ZEIST
Strijkviertelplas
±5,5km
Papendorp
±3km
Maarschalkerweerd
Amelisweerd
±6km
BUNNIK
route
groen rondje
bestaand
groen rondje
nieuw
centrumgebied
woonwerkgebied
recreatiegebied
buitengebied
Hollandse IJsselgebied
±10km
Plas
Laagraven
±4,5km
NIEUWEGEIN
Nedereindseplas
±7km
HOUTEN

Groenstructuurplan 2017-2030

Het geactualiseerde groenstructuurplan van de gemeente Utrecht zet in op een 'gezonde groene toekomst' voor de stad. Onderzoek toont aan dat de nabijheid van groen een belangrijke bijdrage levert aan betere gezondheid en levensverwachting van mensen. Met het oog op de groei van het aantal inwoners wordt de huidige groene ruimte in de stads steeds intensiever gebruikt en is extra impuls nodig voor groen-blauwe verbindingen naar groengebieden in en om de stad. Door deze verbindingen multifunctioneel in te richten, kunnen ze bijdragen aan gezonde verstedelijking. Concreet gaat het onder andere om de aanleg van nieuwe wandel- en fietsverbindingen.

Coalitieakkoord 2018: 'Utrecht Ruimte voor iedereen'

In het coalitieakkoord 2018 staat dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk moeten zijn, terwijl dat nu niet voor iedereen het geval is. In een stad met zoveel rijkdom aan diversiteit en culturen als Utrecht is het belangrijk dat Utrechters elkaar blijven zien en ontmoeten. Om te ervaren dat er meer is dat je verbindt dan onderscheidt van elkaar. Dan gaat het onder andere om het fysiek wegnemen van barrières zoals spoor, snelwegen en kanalen. Ook gaat het om een betere bereikbaarheid van wijken onderling, zodat mensen elkaar beter kunnen ontmoeten en zich kunnen ontplooien. Dit vergroot de maatschappelijke kansen voor mensen in deze wijken. Concreet betekent dit: verdere verbetering van het stedelijke fiets- en wandelnetwerk.

Ambities Utrecht fiets- en voetnetwerk (Concpet). Bron: Concept omgevingsvisie Merwedekanaalzone

3.

Merwedekanaal-zone in Utrecht Zuidwest

De Merwedekanaalzone is geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar onderdeel van een bredere stedelijke opgave in Zuid-west Utrecht. Keuzes voor loop- en fietsverbindingen moeten ook op dit schaalniveau bijdragen aan de stad.

Nu nog een geïsoleerde ligging van Utrecht Zuid-west

De Merwedekanaalzone is geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar onderdeel van een bredere stedelijke opgave in Zuid-west Utrecht. De westkant van de stad heeft een noord-zuid georiënteerde structuur. De handelsvaart schoof op van de Catharijnesingel naar het Merwedekanaal. Daarna schoof het opnieuw door naar het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal.

Hierdoor ontstond een tussen de kanalen ingeklemd en vrij geïsoleerd 'Stadseiland'. De aanleg van nieuwe verbindingen hebben aan de westkant van de stad geleid tot extra barrières in oost-west richting, bijvoorbeeld de aanleg van de A2, de Beneluxlaan en de Europalaan.

Merwedekanaalzone 1928

Merwedekanaalzone 1948

Merwedekanaalzone 1968

Merwedekanaalzone 1988

Merwedekanaalzone 2018

Ambities van de stad: beter verbinden met de rest van de stad

Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn en de herontwikkeling van het Stationsgebied heeft de stad ingezet op het beter verbinden van Utrecht zuidwest met de rest van de stad. De vernieuwing van de Nelson Mandelabrug, met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangs over de Kanaalweg, en de Van Zijstweg zijn een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de rest van de stad. Andere voorbeelden zijn de Leidsche Rijntunnel (A2), de Dafne Schippersbrug en de Moreelsebrug.

Ambities fiets- en voet- en groennetwerk Utrecht Zuidwest (concept). Bron: Concept omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Ook de Merwedekanaalzone moet bijdragen aan een beter verbonden stad

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt de kans om ook het Stadseiland te transformeren van een barrière in de stad naar een wijk die de stad verbindt. De Merwedekanaalzone is een stadswijk die ruimtelijk de overgang vormt tussen lage bebouwing van Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven en de hogere bebouwing van Kanaleneiland. Functioneel moet de Merwedekanaalzone verbindingen krijgen voor voetgangers en fietsers die ook op schaalniveau van Utrecht Zuidwest bijdragen aan de bereikbaarheid. Dan gaat het bijvoorbeeld om het beter bereikbaar maken van het Merwedepark en Park Transwijk voor bewoners van Transwijk, Dichterswijk, en Hoograven. Daarnaast gaat het om verbindingen die het nieuwe èn bestaande bewoners mogelijk maakt om van de winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest gebruik te maken (versterken gebruikersdraagvlak van de bestaande voorzieningen – dit draagt ook bij aan het op peil houden van het voorzieningenniveau).

Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers

Voetgangers en fietsers van en naar Stadseiland moeten nu vaak gebruik maken van wegen met veel autoverkeer, vooral bij de bruggen over het Merwedekanaal. Dat is niet altijd prettig en gezond en soms zelfs onveilig. Om het fietsen en wandelen in de stad verder te stimuleren, is het nodig om het bestaande netwerk voor lopen en fietsen te verdichten tot een fijnmaziger netwerk. Dit netwerk loopt dan niet langs de hoofdwegen mee, maar bevat ook, autoluwe verbindingen tussen de wijken. Voetgangers en fietsers staan hier minder bloot aan geluid, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid. De routes liggen dan zo, dat ze niet alleen de wijken met elkaar verbinden, maar ook de wijken beter verbinden met de stad en het buitengebied. Langs dit fijnmaziger netwerk kunnen fietsers de binnenstad, USP de Uithof, Haarzuilens of de Plas Laagraven snel en comfortbel bereiken. Het brengt voetgangers en fietsers in zuidwest snel en veilig naar de winkels, de basisschool in de buurt, of je maakt er 's avonds gebruik van voor een buurtommetje. Zie ook hoofdstuk 4.

Koppeling met groene structuren

Door de groei van de stad neemt ook de druk op de openbare ruimte toe. Verdichting van het bestaand stedelijk gebied mag niet ten koste gaan van de nu al schaarse groene ruimte. De gemeente Utrecht vindt het belangrijk om de verdichting te combineren met stevige groene verbindingen, al dan niet met water. Hier kunnen mensen elkaar ontmoeten, verblijven of bewegen. Het groen biedt straks rust temidden van de stedelijke hectiek. Het groenblauw raamwerk biedt ook ruimte aan dieren en planten en speelt een belangrijke rol in de klimaatopgave. Ter versterking van gezonde mobiliteit wordt het netwerk voor voetgangers en fietsers waar mogelijk gekoppeld aan groene structuren.

4.

Merwede en omliggende buurten uitgelicht

Voor de Merwedekanaalzone zijn plannen in ontwikkeling. Lopen en fietsen moeten hier een goede plek in krijgen. De infrastructuur moet hier klaar voor worden gemaakt.

Opzet van mobiliteitsstrategie Merwedekanaalzone: lopen en fietsen centraal

De mobiliteitsambities voor de Merwedekanaalzone zijn vastgelegd in het document "Mobiliteit Merwedekanaalzone 2018". Het gemeentelijk Mobiliteitsplan was de basis voor een strategie om lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit de hoofdvervoerwijzen te laten zijn voor de Merwedekanaalzone:

- Slim Bestemmen: zorgen dat de ruimtelijke planvorming van de Merwedekanaalzone uitnodigt om te lopen en te fietsen (aantrekkelijke openbare ruimte in en rond de wijk). Ook komen de hoogste ruimtelijke dichtheden rondom de HOV-corridor Europalaan. Daarnaast is menging van woningen en voorzieningen nodig, om te zorgen dat alle voorzieningen op loop- en fietsafstand komen.
- Slimme Routes: zorgen dat de fysieke verkeersnetwerken zo zijn aangelegd, dat mensen worden gestimuleerd om allereerst te gaan lopen en fietsen in en rond de Merwedekanaalzone. Dit betekent dat het belangrijk is om fijnmazige loop- en fietsverbindingen te maken door de Merwedekanaalzone, bij voorkeur los van de drukke autoverbindingen. De loop- en fietsverbindingen moeten tegelijk verbindingen leggen tussen Utrechtse wijken. Zo kunnen ook mensen van omliggende wijken gebruik maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone en andersom.
- Slim Regelen: zorgen dat ook niet fysieke maatregelen aansluiten bij het gewenste mobiliteitsgedrag. Lage autoparkeernormen en ruime fietsparkeernormen in de Merwedekanaalzone zorgen dat fietsen een logische eerste keus wordt. Een keuze voor lage autoparkeernormen (0,3 parkeerplaats per woning of lager) maakt het des te belangrijker om hoogwaardige loop- en fietsvoorzieningen te realiseren (volwaardig alternatief voor de auto).

Hoog fietsgebruik Merwedekanaalzone lijkt haalbaar

Uit de verkeersanalyses blijkt dat het mogelijk is om fietsen als hoofdvervoerwijze te positioneren. De berekeningen laten een relatief groot fietsgebruik zien in de totale vervoerwijzekeuze van en naar de Merwedekanaalzone, en een verhoudingsgewijs laag autogebruik. Omdat het gaat om grote aantallen verplaatsingen van en naar de Merwedekanaalzone, gaat het ook om grote aantallen fietsers.

Verwachte groei van fietsverkeer

Naar verwachting blijft het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest groeien. Het gaat hier om een combinatie met andere gebruikersvoorkeuren van bestaande gebruikers (meer fietsgebruik per persoon) en de groei van de stad (o.a. Merwedekanaalzone en de ontwikkelingen in het stationsgebied en Kanaleneiland). Dit heeft een dubbeleffect, waardoor het aantal fietsers sterk zal stijgen.
Het fietsgebruik op de Kanaalweg neemt volgens het Utrechtse verkeersmodel toe van circa 4.000 tot 5.000 fietsers per etmaal in 2015 toe tot circa 10.000 tot 20.000 fietsers per etmaal (afhankelijk van de rekenlocatie). Dit is inclusief het effect van de Merwedekanaalzone. Hier gaan aantallen fietsers rijden die vergelijkbaar zijn met het aantal fietsers op de Prins Hendriklaan, Weg tot de Wetenschap en de Wittevrouwenbrug. De Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg is een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de binnenstad. Hier is een verdrievoudiging van het aantal fietsers te verwachten tot circa 29.000 fietsers per etmaal. Op de Balijebrug en Balijelaan (de hoofdroutes richting de zuidelijke binnenstad en o.a. station Vaartsche Rijn) gaat het om een verdubbeling tot circa 14.000 fietsers per etmaal. Op de Socratesbrug en Socrateslaan (hoofdroutes richting Utrecht Zuidoost en station Lunetten) gaat het om een ruime verdubbeling tot circa 17.000 fietsers per etmaal. Het gaat hierbij om aantallen zonder extra fietsinfrastructuur.

De forse toename in fietsgebruik, zoals die bij de van Zijstweg en Balijelaan, is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf worden het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Het gaat hier ook om belangrijke routes richting Utrecht Centraal, de binnenstad, Station Vaartsche Rijn en station Lunetten.

Onder andere bij de Balijelaan en de kruising Socrateslaan/ Rijnlaan zullen bij intensiteiten boven de 10.000 fietsers per etmaal fietsfiles ontstaan. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen. Hierdoor ontstaat het negeren van rood licht door fietser, met risico op letselongevallen. Ook wordt fietsen minder aantrekkelijk voor kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en kinderen. Zij hebben last van gedrang en drukte. Juist de kwetsbare groepen kunnen dan minder zelfstandig in het verkeer bewegen, wat een bedreiging kan zijn voor de sociale inclusiviteit van Utrecht. Het fietssucces keert zich dan tegen het gemak en de veiligheid waarmee kan worden gefietst.

Voorbeeld drukte bij hoge intensiteiten fietsverkeer.

Belang van nieuwe routes

Een groei van het fietsverkeer is welkom, omdat het één van de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit is. De groei van het fietsverkeer moet echter wel adequaat worden opgevangen. Dit kan door verbreden van bestaande fietspaden en verruimen van groentijden bij verkeerslichten.
Daarnaast is het nodig om de fietsstromen beter te spreiden over de stad. Hiermee snijdt het mes aan twee kanten tegelijk. De voordelen gelden voor fietsen, maar ook voor lopen:

- Nieuwe routes zorgen dat de drukke, oude routes rustiger worden
- Spreiden via autoluwe verbindingen zorgt dat mensen nog gezonder en verkeersveiliger van A naar B kunnen reizen, zonder dat ze hinder hebben van stank, herrie en verkeersonveiligheid van het autoverkeer.
- Nieuwe, gespreide routes creëren weer nieuwe directe verbindingen in de stad (bij voorkeur richting de binnenstad en de verschillende stations), waardoor de concurrentiepositie van de fiets sterker wordt ten opzichte van andere vervoerwijzen.
- Nieuwe routes zorgen voor een fijnmaziger fietsnetwerk en dus minder omrijbewegingen.
- Vaak zijn rustige woonstraten bij uitstek geschikt voor het opvangen van fietsstromen, waarbij woonstraten relatief eenvoudig kunnen worden getransformeerd tot fietsvriendelijke straten (soms smalle woonstraten, zoals Troelstralaan, Merelstraat, Leidseweg, Cremerstraat, Koekoekstraat, enzovoort).

Gevoel krijgen bij fietsdrukte

Kerkstraat - 1.900 fietsers per etmaal

Koekoekstraat - 6.500 fietsers per etmaal

Prinsenstraat - 3.200 fietsers per etmaal

't Goylaan - 9.500 fietsers per etmaal

Adriaan van Ostadelaan - 5.200 fietsers per etmaal

Troelstralaan - 10.600 fietsers per etmaal

Indicatie van het aantal fietsers per dag op basis van het Utrechtste verkeersmodel VRU 3.4.

Rekening houden met woonboten

Langs delen van de oostoever van het Merwedekanaal en in de Vaartsche rijn liggen woonboten. Eventuele nieuwe bruggen hebben consequenties voor een deel van de woonboten. Onder een brug is bijvoorbeeld geen ruimte voor een woonboot. Daarnaast is direct naast een brug vrije ruimte nodig. Dit heeft te maken met het borgen van woongenot van woonbootbewoners (inkijk, enzovoort). De exacte vrije maat naast een brug hangt af van het type brug: vooral beweegbare draaibruggen vergen extra ruimte naast de brug. Daarom hebben hoge vaste bruggen, of lagere hefbruggen of ophaalbruggen de voorkeur boven een draaibrug. Voor de woonboten en overig verkeer is een doorvaarthoogte van 6,00 meter nodig.

Rekening houden met roeiers en andere gebruikers van het kanaal

Op dit moment maken studentenroeiverenigingen Orca, Triton en burgervereniging Viking gebruik van het Merwedekanaal. Ook deelnemers aan de Olympische Spelen roeien hier. Voor de roeiverenigingen is o.a. een vrije doorgang op de 'rechte kilometer' (het gedeelte van de Merwedekanaalzone langs Merwede) belangrijk. Het Merwedekanaal is al relatief smal voor intensief roeigebruik. Bij eventuele bruggen hebben roeiers behoefte aan een vaarbreedte van minimaal twee maal 8,00m (bij voorkeur twee maal 12,50m) inclusief bijbehorende inleidende begeleiding. Brugconstructies moeten minimaal 1,60 meter boven het water liggen. Naast het kanaal moet ruimte zijn voor met roeiers meelopende of -fietsende instructeurs.
Voor de zeeverkenners (scoutinggroepen die zeilen op het Merwedekanaal) is het water ter hoogte van deelgebied 6 het meest van belang. Met de komst van eventuele bruggen, kunnen zij hun activiteiten niet voortzetten.
Voor grotere varende schepen (zoals die uit de Veilinghaven), is het van belang dat de nieuwe bruggen open kunnen en de openingstijden op elkaar worden afgestemd.

Merwedekanaal kijkend vanaf de Socratesbrug

Roeiers op het Merwedekanaal. Bron: Corné Bastiaansen fotografie

Rekening houden met verblijfsklimaat woonstraten

Rondom het Merwedekanaal liggen veel woonstraten. Veel van deze straten zijn relatief auto- en fietsluw, en hebben een verblijfsfunctie (parkeren, spelen, basisschool). Eventuele nieuwe bruggen kunnen hinder geven voor het verblijfsklimaat van woonstraten. Bij grote fietsdrukte moeten goede ontwerpoplossingen worden gevonden. De Utrechtse ervaring leert dat ook grotere aantallen fietsers goed kunnen worden verwerkt door woonstraten, wanneer deze een inrichting heeft als fietsvriendelijke straat. Desondanks zijn er grenzen aan de fietsdrukte, met name op gevoelige plekken, zoals bij basisscholen, kinderopvang of speeltuinen. De volgende categorien zijn hier van toepassing:

- Tot 3.000 fietsers per etmaal, mogelijkheid tot spelen op straat;
- 3.000 tot 6.000 fietsers per etmaal, behoud van een prettige leefkwaliteit;
- 6.000 tot 9.000 fietsers per etmaal, behoud leefkwaliteit met voorwaarde vormgeving als fietsvriendelijke straat.
- Meer dan 9.000 fietsers per etmaal, druk op de leefkwaliteit.

Waalstraat (links) en Koekoekstraat (rechts)

Algemene ontwerpeisen aanlanding bruggen

De aanlanding van eventuele bruggen vergt een goede inpassing. Het Merwedekanaal is ongeveer 33 meter breed. Ter hoogte van deelgebied 6 is een grotere breedte. Tussen het water en het maaiveld op de oever is een hoogteverschil van ongeveer 1,5 meter. Aan de kant van de Kanaalweg is de afstand tussen rijbaan en water ongeveer 2,5 meter. Het is wenselijk dat hellingen van en naar bruggen worden ingepast in de oevers van het Merwedekanaal zelf en dat ze niet de omliggende wijken binnendringen. Dit zou op gespannen voet staan met het woongenot in de wijken. Ook zou dat leiden tot extra omrijd- en omloopafstanden. Dit betekent dat de loop- en fietsbruggen zo laag mogelijk moeten worden (minder dan 2 m doorvaarthoogte). Dit geeft voetgangers en fietsers ook minimale hinder, omdat er een minimale helling hoeft worden genomen. Ook voor een exclusieve voetgangersbrug is dit wenselijk i.v.m. rolstoel- en rollatorgebruikers. Door het fietspad aan de westoever iets uit te buigen komt er extra ruimte om de helling in te passen, zonder dat fietsers die de brug willen gebruiken hoeven om te rijden.

Samenvatting van zorgen over inpassing van bruggen uit buurtgesprekken en inloopavonden.

Algemeen:
bewoners van de omliggende buurten hebben zorgen over het drukker worden van hun buurt, het effect op woonboten en de inpassing van fietsverkeer in de woonstraten en het groen (Merwedeplansoen in Rivierenwijk, Ringpark/ speeltuin Dichterwijk, Hamersplantsoen in Hoograven). Voor de varende gebruikers van het kanaal betekenen de bruggen extra barrières.

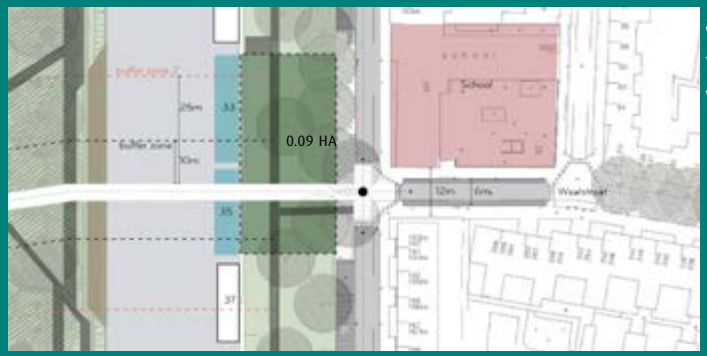
Brug ter hoogte van de Heycopstraat:
In Dichterwijk uiten de bewoners hun zorgen over de inpassing bij de school, de uitrit van de parkeergarage en het gebruik van het speelveldje.

Brug ter hoogte van de Waalstraat
In de Waalstraat zorgt de Gertrudisschool nu al voor verkeersopstoppingen elke ochtend. De straat is niet berekend op nog meer fietsverkeer. Ook waarschuwen mensen voor onveilige situaties bij de kruisingen.
In Transwijk vragen bewoners zich af hoe de Lanslaan wordt aangepast.

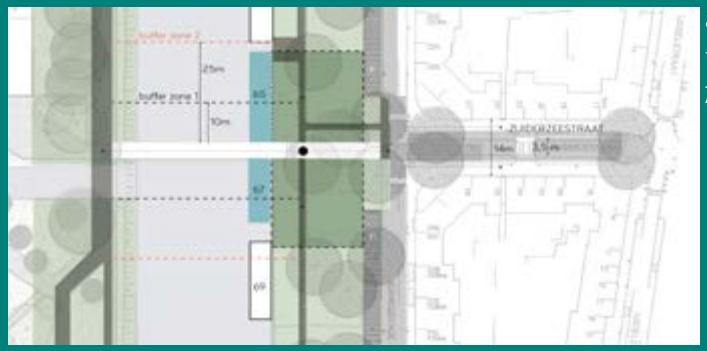
Brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat
In Rivierenwijk geven bewoners aan dat er geen logische doorgaande fietsroute is met de brug. En ook dat de Zuiderzeestraat niet geschikt is voor veel verkeer. “Nu kom je er al slecht door.”
In Transwijk vragen meerdere bewoners of een eventueel fietspad bij de Westdijklaan wat verder van de appartementen gesitueerd kan worden.

Brug ter hoogte van de Zijldiepstraat
Rivierenwijkers geven aan dat de Zijldiepstraat een hele rare hoek heeft om over te steken: er staan auto’s dicht op de oversteek geparkeerd waardoor je doorgaand verkeer niet ziet aankomen.

Bruggen in deelgebied 6:
Voor de scoutingverenigingen, die zeilen op het Merwedekanaal betekenen de bruggen ter hoogte van deelgebied 6 dat zij hun activiteiten niet meer kunnen uitvoeren. Voor de andere gebruikers van het kanaal vormen de bruggen barrières.
Het gesprek met bewoners in Hoograven over inpassing van eventuele bruggen wordt opgestart als de planvorming over deelgebied 6 verder wordt opgestart



aanlanding brug ter hoogte van de Waalstraat



aanlanding brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat

aanlanding brug ter hoogte van de Zijldiepstraat

Mogelijke inpassing bruggen deelgebied 5

Voor deelgebied 5 zijn inpassingsschetsen gemaakt voor de locaties Waalstraat, Zuiderzeestraat en Zijldiepstraat. Uit deze schetsen blijkt dat er voor de aanlanding van de Waalstraatbrug en Zuiderzeestraatbrug 2 woonboten moeten wijken en bij de Zijldiepstraatbrug 1 woonboot moet wijken.
Bij het uiteindelijke ontwerp van de brug worden de exacte maten en de exacte impact op de omgeving duidelijk.

Bij alle schetsen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de vormgeving:

1. Het betreft een brug voor langzaam verkeer (Fietsers/wandelaars).
2. Om het Merwedekanaal nog wel bevaarbaar voor grotere schepen te houden betekent voorgaande dat de brug beweegbaar moet zijn (hefbrug, ophaalbrug etc.)
3. De afstand van een woonboot tot de brug is tenminste 10 meter. De exacte vrije maat naast een brug hangt af van het type brug: vooral beweegbare draaibruggen vergen extra ruimte naast de brug.
4. Roeiers hebben behoefte aan een vaarbreedte van minimaal twee maal 8,00m (bij voorkeur twee maal 12,50m). Brugconstructies moeten minimaal 1,60 meter boven het water liggen.
5. Het is wenselijk dat hellingen van en naar bruggen worden ingepast in de oevers van het Merwedekanaal zelf en dat ze niet de omliggende wijken binnendringen. Dit betekent dat de loop- en fietsbruggen zo laag mogelijk moeten worden. Dit geeft voetgangers en fietsers ook minimale hinder, omdat er een minimale helling hoeft worden genomen. Tussen het water en het maaiveld op de oever is nu een hoogteverschil van ongeveer 1,5 meter.

5.

Criteria

De varianten worden vergeleken met behulp van criteria. Een deel van de criteria gaat over het schaalniveau van de gehele stad. Een ander deel heeft juist betrekking op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest en een deel gaat meer over het lokale schaalniveau van buurten en straten.

Schaalniveau stad

1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,

Op het stedelijk schaalniveau heeft het CROW (als landelijk gezaghebbende kennisplatform voor mobiliteit) richtlijnen gegeven voor de maaswijdte[1] van het hoofdfietsnetwerk. In hun publicatie 351 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' geven zij binnen de bebouwde kom als richtlijn een maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk van 300 m tot 500 m. Dit is mede gebaseerd op het hoge fietsgebruik in Nederlandse steden en het belang dat iedereen alle belangrijke bestemmingen in een stad eenvoudig en zonder omwegen kunnen bereiken. Dan gaat het zowel om centrumgerichte fietsverbindingen, maar ook om wijk-wijkverbindingen. Het Utrechtse Mobiliteitsplan noemt dezelfde maaswijdte als het CROW.

Bij de beoordeling op dit criterium is gekeken in hoeverre elke variant bijdraagt aan de gewenste maaswijdte.

2. Rondje Stadseiland als recreatief netwerk

Het Rondje Stadseiland is belangrijk op het schaalniveau van de stad Utrecht. Dan gaat het om het aanbieden van een continue, groene lusvormige verbinding die loopt van omgeving Westraven tot aan sportpark Marco van Basten. Het is een soort langgerekt park langs het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Deze verbinding is geschikt voor fietsen, skaten en (hard)lopen op een wat hoger, stedelijk schaalniveau. Langs de Merwedekanaalzone gaat het om de zone aan weerszijden van het Merwedekanaal.

Bij de beoordeling op dit criterium is gekeken in hoeverre elke variant bijdraagt aan het functioneren van het Rondje Stadseiland als geheel (minimaliseren fietsdrukte, barrières en discontinuïteiten halverwege, maximale groene uitstraling).

1 *De afstand tussen parallel lopende verbindingen in het netwerk.*

Schaalniveau Zuidwest

3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen

Goede loopverbindingen tussen de wijken zijn topprioriteit voor de stad. Rondom de Merwedekanaalzone liggen een verschillende functies die voor de toekomstige inwoners van belang zijn (winkels Rijnlaan/Balijelaan, Park Transwijk, station Vaartsche Rijn, winkelcentrum Kanaleneiland, scholen, sport, horeca). Omgekeerd zijn functies in de Merwedekanaalzone (winkels, scholen, kinderopvang, horeca, park en de mobiliteitshub) voor omliggende wijken van belang.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant met GIS-analyse onderzocht in hoeverre het invloedsgebied (binnen een kwartier lopen) vanuit de Merwedekanaalzone en vanuit de omliggende wijken groter wordt ten opzichte van de huidige situatie.

4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)

Het Utrechtse coalitieakkoord noemt "We willen fietsers de ruimte bieden en doorfietsen mogelijk maken. Daarom bouwt de gemeente Utrecht structureel aan het fietsnetwerk. Dit omvat het wegnemen van barrières door snelwegen, kanalen en sporen, door te investeren in ondertunneling en bruggen". In de huidige situatie zijn fietsers rondom de Merwedekanaalzone gedwongen om te rijden langs drukke autoroutes (Van Zijstweg, Balijebrug, Socratesbrug). Een kwaliteitsverbetering is mogelijk als fietsers de keuzevrijheid hebben om te kunnen kiezen uit meerdere verkeersluwe fietsroutes. Dit geeft fietsers minder hinder van stank en geluid, minder risico op verkeersonveiligheid. Daarnaast ontstaat er een meer ontspannen situatie (minder fietsdrukte en -files, betere oversteekbaarheid), waardoor het ook voor kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en kinderen prettig en veilig blijft om te fietsen. Het draagt er aan bij dat mensen in alle wijken gelijke kansen krijgen om per fiets de gehele stad te bereiken (verbonden en inclusieve stad). Zie ook hoofdstuk 4.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant onderzocht in hoeverre nieuwe, logische en aantrekkelijke stedelijke verbindingen ontstaan, die de bestaande wijken beter verbinden:

- In hoeverre verbetert elke variant de verbindingen van Utrecht zuidoost met de rest van de stad?
- In hoeverre verbetert elke variant de bereikbaarheid van voorzieningen van de Merwedekanaalzone (de mobiliteitshubs, gezondheidscentra, onderwijsinstellingen en overige voorzieningen) voor omliggende wijken?
- In hoeverre verbetert elke variant de verbindingen van Kanaleneiland met de rest van de stad?

5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in zuidwest

Uit hoofdstuk 4 bleek dat het fietsverkeer naar verwachting zo sterk zal groeien, dat de drukte rondom bestaande kruispunten moeilijk te verwerken zal zijn. Naast het verbeteren van bestaande infrastructuur (verbreden fietspaden, langere groentijden voor fietsers bij verkeerslichten) kunnen varianten bijdragen aan het verspreiden van fietsers in de stad, zodat het aantal fietsers op drukke plekken beheersbaar blijft.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant kwantitatief onderzocht in welke mate de variant bijdraagt aan het verminderen van de fietsdrukte op drukke cruciale plekken in Utrecht Zuidwest (Nelson Mandelabrug/Van Zijstweg, Balijebrug/Balijelaan, Socratesbrug/Socrateslaan). Hierbij is gebruik gemaakt van het Utrechtse verkeersmodel.

Schaalniveau buurt en straat

6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten

Elke variant heeft een eigen effect op de hoeveelheid fietsers door de woonstraten in bestaande wijken. Bij een verbetering van de bestaande bruggen ontstaan geen extra fietsverkeer door woonstraten. Bij een nieuwe loop- en fietsbrug kunnen nieuwe fietsstromen in woonstraten terecht komen. Grote aantallen fietsers door woonstraten kunnen op gespannen voet staan met de leefbaarheid, speelkwaliteit en verkeersveiligheid in de wijk. Uit het ASVV (algemeen erkend handboek voor verkeersontwerpen binnen de bebouwde kom) van kennisinstituut CROW is af te leiden welke fietsdrukte acceptabel is, gegeven de fysieke vormgeving van een straat, functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren.

- Tot 3.000 fietsers per etmaal is een rustige woonstraat met een prettig leefklimaat en de mogelijkheid tot spelen op straat.
- 3.000 tot 6.000 fietsers per etmaal zijn goed inpasbaar met behoud van een prettige leefkwaliteit in woonstraten, inrichting tot een fietsvriendelijke straat is wenselijk.
- 6.000 tot 9.000 fietsers per etmaal zijn inpasbaar met behoud van leefkwaliteit in woonstraten, op voorwaarde van een adequate vormgeving als fietsvriendelijke straat
- Meer dan 9.000 fietsers per etmaal leggen, ook bij een vormgeving als fietsvriendelijke straat, een druk op de leefkwaliteit in woonstraten.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant kwantitatief onderzocht welke aantallen fietsers door woonstraten gaan rijden en wat het effect is op de leefkwaliteit, waarbij bovenstaande aantallen worden gehanteerd.

7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen

De keuze om alleen bestaande bruggen te verbeteren of om ook nieuwe bruggen te realiseren heeft ook impact op de beleving en continuïteit van het Merwedepark en Merwedeplantsoen (onderdeel van Rondje Stadseiland). Het verbeteren van bestaande bruggen heeft minimale impact op de groene oevers aan weerszijden van het Merwedekanaal, en op de woonboten. Een of meerdere nieuwe bruggen heeft impact op de groene oevers en kan conflicteren met een of meerdere woonboten.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant onderzocht wat de lokale impact is op de aantrekkelijkheid van het Merwedepark en Merwedeplantsoen en de aanwezigheid van woonboten.

8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen

De gemeente Utrecht wil haar inwoners helpen bij een gezonde levensstijl. Hierbij hoort ook het aanbieden van infrastructuur voor actieve recreatie. Naast het stimuleren van meer intensieve recreatie (bijv. Rondje Stadseiland voor fietsen en skeeleren van meer dan 5 km, gaat het ook om het aanbieden van korte recreatieve rondjes van circa 500 tot 1.000 m om te wandelen (bijv. joggen, hond uitlaten, lunch-ommetje avondwandelingetje). Met nieuwe bruggen kunnen mensen korte rondjes wandelen, waarbij men minder afhankelijk wordt van de bestaande bruggen die soms meer dan een kilometer uit elkaar liggen.

Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant onderzocht wat de mogelijkheden zijn om korte wandelrondjes te maken (500 tot 1.000 meter).

Legenda beoordelingscriteria

Schaalniveau stad

1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk

- < 300m
- 300-500
- 500-700
- 700-900
- > 900

2. Stadseiland als recreatief netwerk

Kwalitatief: *Mate van verbetering van het fijnmazige en aantrekkelijke netwerk voor langzaamverkeer*

Schaalniveau Zuidwest

3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen

- >25% toename bereikbaarheid
- 15-25% toename bereikbaarheid
- 5-15% toename bereikbaarheid
- 1-5% toename bereikbaarheid
- 0% toename bereikbaarheid

4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)

kwalitatief: *mate van verbetering stedelijke verbindingen, bereikbaarheid stedelijke voorzieningen en bereikbaarheid van Kanaleneiland met de rest van de stad.*

5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in Zuidwest

Toename ten opzichte van de huidige situatie:

- < 30% toename fietsverkeer (index 130)
- 30-60% toename fietsverkeer
- 60-90% toename fietsverkeer
- 90-120% toename fietsverkeer
- > 150% toename fietsverkeer

Schaalniveau buurt en straat

6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten

- < 3.000 fietsers
- 3.000-6.000 fietsers
- 6.000-9.000 fietsers
- > 9.000 fietsers

7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen

- geen extra bruggen
- één brug
- twee bruggen
- drie bruggen, waarvan 1 voetgangersbrug
- 3 bruggen

8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen

- < 500 m wandelrondje
- 500-1.000 m wandelrondje
- 1.000-1.500 m wandelrondje
- 1.500-2.000 m wandelrondje
- >2.000 m wandelrondje

Waalstraat

6 Uitkomsten deelgebied 4

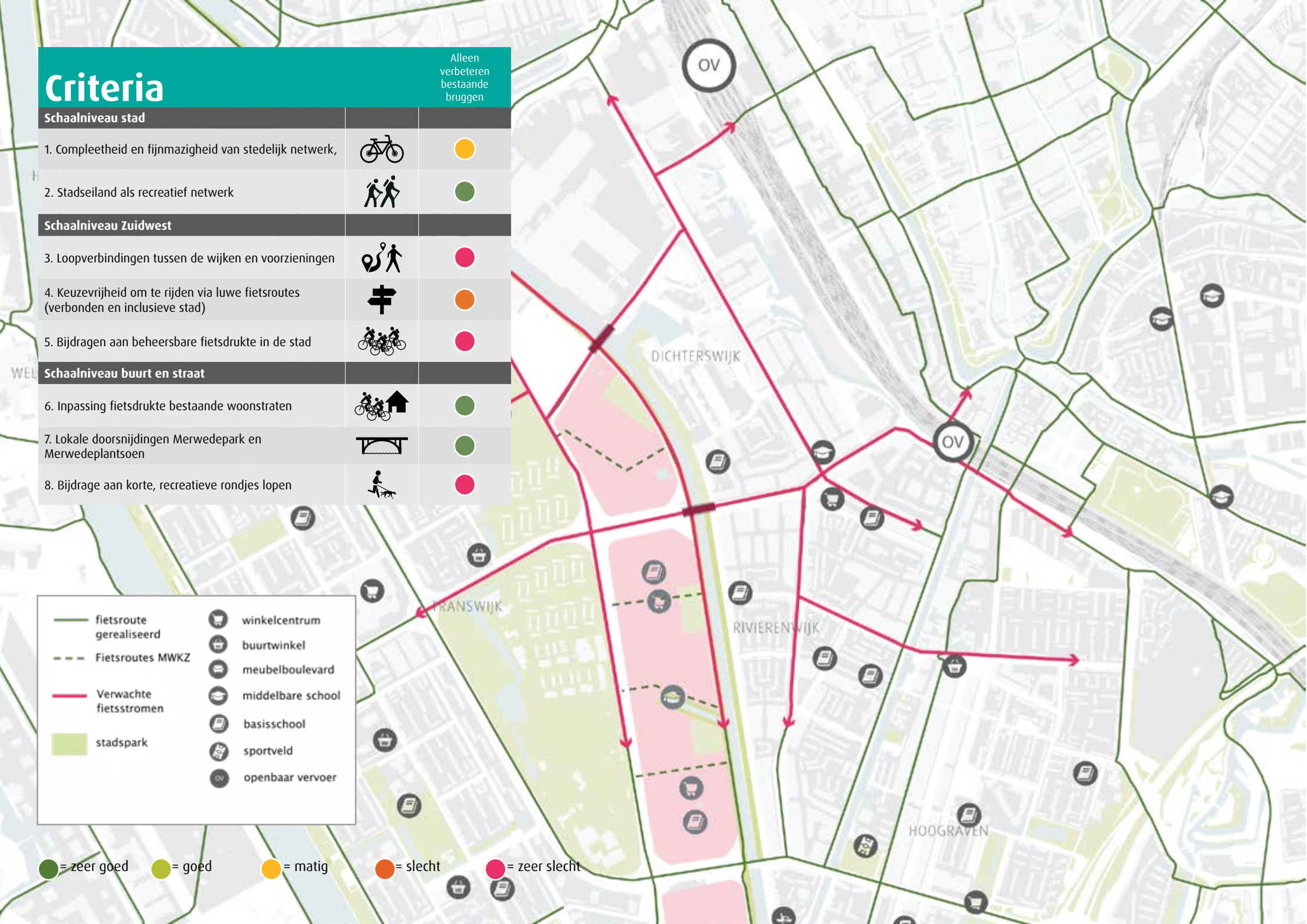
Deelgebied 4

Deelgebied 4 ligt ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan, en ten zuiden van de Van Zijstweg/ Dr. M.A Tellegenlaan. Er zijn voor dit deelgebied bij de gemeente twee varianten in beeld in het kader van het bereiken van een betere fiets- en voetgangerskwaliteit, namelijk:

1. Het alleen verbeteren van de bestaande bruggen;
2. Aanleg één brug ter hoogte van de Heycopstraat

Criteria

		Alleen verbeteren bestaande bruggen
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		



Variant 1: Alleen verbeteren bestaande bruggen

Schaalniveau stad

De afstand tussen de bestaande bruggen in deelgebied 4 bedraagt in de huidige situatie meer dan 600 meter, dit is te ruim volgens de richtlijnen voor de fietsmaaswijdte van het CROW (300 tot 500 m). Doordat deze variant geen nieuwe brug bevat, ontstaat ook geen impuls aan de bereikbaarheid van de wijken in het westen van Utrecht, zoals Kanaleneiland en Transwijk. Ook is er geen verbetering van de loopverbindingen tussen de wijken. Doordat in deze variant geen extra schakel wordt toegevoegd, kent het rondje Stadseiland in deze variant geen extra verstoring.

Schaalniveau zuidwest

Het bereik van voetgangers om binnen een bepaalde tijd voorzieningen te bereiken, verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. De groeiende stroom fietsers wordt niet verspreid over het netwerk. Hierdoor blijft het druk op de nu al drukke punten in het netwerk: de Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg krijgen in 2030 naar verwachting 29.000 fietsers per etmaal te verwerken zonder de aanleg van extra bruggen (nu zijn dit nog 9.000 fietsers per etmaal). Doordat er geen alternatieve routes zijn, zorgt deze forse groei in fietsverkeer voor hoge druk op de routes en kruispunten. Deze drukte is lastig inpasbaar en ontstaat de kans dat fietsers het rood licht negeren, met risico op letselongevallen. Ook wordt fietsen minder aantrekkelijk voor kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en kinderen.

Schaalniveau buurt en straat

Door het behouden van de huidige situatie zijn er geen fysieke gevolgen voor Dichterswijk. De leefbaarheid in deze wijk blijft op het huidige niveau. Er ontstaat geen nieuwe hinder van bruggen voor woonboten, roeiers en andere gebruikers van het kanaal, of de continuïteit van het Merwedepark en Merwedeplantsoen en komen er geen nieuwe fietsstromen door Dichterswijk. Door het verbeteren van de huidige brug, wordt er geen extra kwaliteitsimpuls gegeven aan de korte recreatieve rondjes.

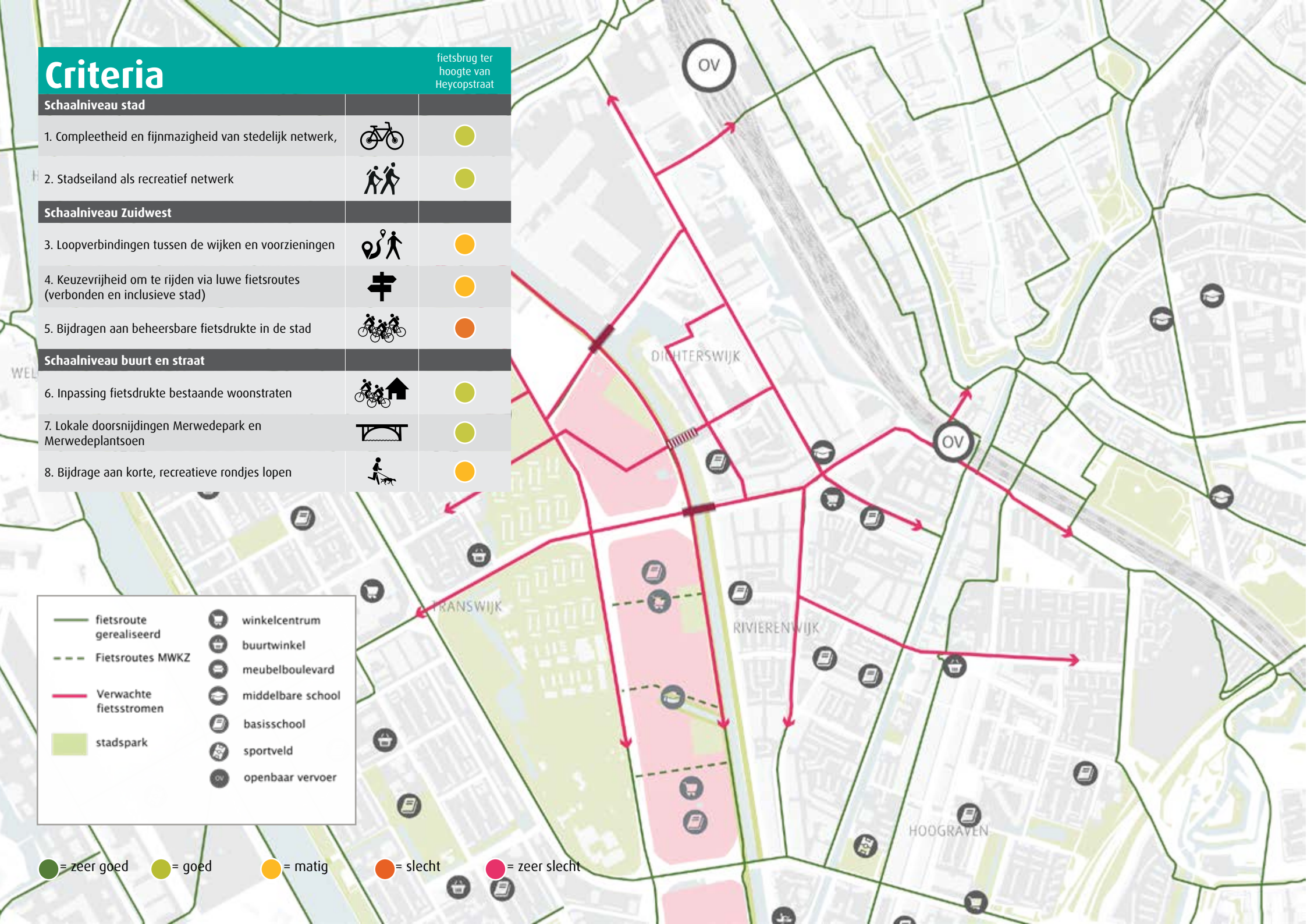
Een kanttekening bij het verbeteren van de bestaande bruggen is de inpasbaarheid aan de Rivierenwijk/ Dichterswijk zijde. Het zal onderzocht moeten worden of het realiseren van extra hellingen en extra trappen voor voetgangers aan deze zijde mogelijk is.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Dichterswijk

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van Heycopstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		



Variant 2: één nieuwe brug t.h.v. Heycopstraat

Schaalniveau stad

Realisatie van een extra brug ter hoogte van de Heycopstraat brengt de fietsmaaswijdte terug tot maximaal 400 m. Dit sluit goed aan op de richtlijnen van het CROW (maximaal 300 tot 500 m). De fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat was dan ook al onderdeel van het gemeentelijke Mobiliteitsplan om de stedelijke oost-west verbinding te verbeteren. Deze verbinding kan versterkt worden door het realiseren van een spoorpassage ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat. Of deze passage kansrijk is wordt in de studie "verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen" onderzocht.
Een extra brug zorgt er wel voor dat het grote Rondje Stadseiland een extra aansluiting krijgt, wat voor meer onderbrekingen kan zorgen.

Schaalniveau zuidwest

De extra brug heeft positieve gevolgen voor voetgangersvriendelijkheid; voetgangers kunnen binnen een kwartier een 5% groter gebied bereiken dan in de huidige situatie; een beperkte verbetering. Pas in combinatie met een nieuwe passage met het spoor in het verlengde van de Heycopstraat komen beduidend meer voorzieningen in bereik. De extra fietsverbinding bij de Heycopstraat verleidt fietsers om via een nieuwe route te gaan rijden (betere spreiding van stromen). De brug zorgt dat er een lagere verwachte groei in het fietsverkeer is rond de Mandelabrug (2,5 keer zoveel fietsverkeer in plaats van ruim 3 keer zonder nieuwe bruggen, ten opzichte van de huidige situatie). Daarnaast geeft de brug vooral een impuls op de westelijke zijde van het stedelijk fietsnetwerk. Aan de oostzijde moet de fietser via bestaande routes rijden.

Schaalniveau buurt en straat

De brug zorgt ervoor dat er naar verwachting 5.000 fietsers per etmaal door de Heycopstraat gaan rijden (circa 9 fietsers per minuut in het drukste spitsuur), wat voor verlaging van de fietsdrukte op de van Zijstweg zorgt. Het realiseren van een brug vergt aanvullende maatregelen om het fietspad in Dichterswijk in te passen. Er ligt een uitwerkingsvraagstuk voor de aanlanding en route naar de brug bij het Heycopplantsoen. Het uitgangspunt bij het realiseren van een nieuwe brug is dat er geen woonboot hoeft te wijken. Wel vormt een brug een discontinuïteit in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. De extra verbinding biedt wel meer kansen voor het maken van korte recreatieve rondjes.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Dichterswijk

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

7.0 Uitkomsten deelgebied 5

Er zijn voor deelgebied 5 (Merwede) 8 varianten in beeld in het kader van het bereiken van een betere fiets- en voetgangerskwaliteit, namelijk:

1. Het alleen verbeteren van de bestaande bruggen;
2. Aanleg één brug ter hoogte van de Waalstraat;
3. Aanleg één brug ter hoogte van de Zijldiepstraat
4. Aanleg één brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat
5. Aanleg twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en Zijldiepstraat
6. Aanleg één brug ter hoogte van de Waalstraat en één voetgangersbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat
7. Aanleg drie bruggen ter hoogte van de Waalstraat, Zijldiepstraat en Zuiderzeestraat
8. Aanleg twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en Zijldiepstraat; aanleg voetgangersbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat

De optie voor een brug ter hoogte van de Amstelstraat is om de volgende redenen niet meegenomen in deze studie:

1. *De ligging van de Amstelstraat is te vergelijken met de ligging van de Zuiderzeestraat en heeft een zelfde verkeersaantrekkende en ontlastende werking . Op dit vlak zijn de twee bruggen uitwisselbaar.*
2. *Een brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat is meer toekomstvast dan een brug in de middenligging. De korte onderlinge afstand (circa 175 m) tussen de Amstelstraat en de Waalstraat maakt een combinatie met deze brug ongunstig. Hierdoor is het opvangen van eventuele verdere groei in de stad moeilijk.*
3. *De Amstelstraat sluit in mindere mate aan op de bestaande groen-/blauwstructuur in Merwede dan de andere brugvarianten.*

Criteria

		Alleen verbeteren bestaande bruggen
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		●
2. Stadseiland als recreatief netwerk		●
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		●
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		●
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		●
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		●
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		●
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		●

● = zeer goed ● = goed ● = matig ● = slecht ● = zeer slecht

Variant 1: Alleen verbeteren bestaande bruggen

Schaalniveau stad

De afstand tussen de Balijebrug en de Socratesbrug bedraagt 1.000 meter. Dit is veel groter dan de fietsmaaswijdte van de CROW-richtlijnen (300 tot 500 m). Hierdoor is sprake van te grote omrij- en omloopbewegingen. Het rondje Stadseiland ondervindt bij deze variant geen extra onderbrekingen door kruisende stromen, omdat er geen nieuwe aantakkingen van bruggen komen.

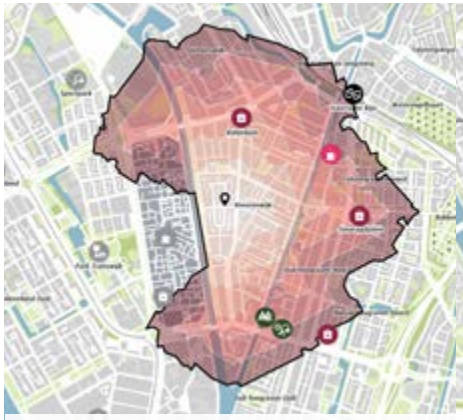
Schaalniveau zuidwest

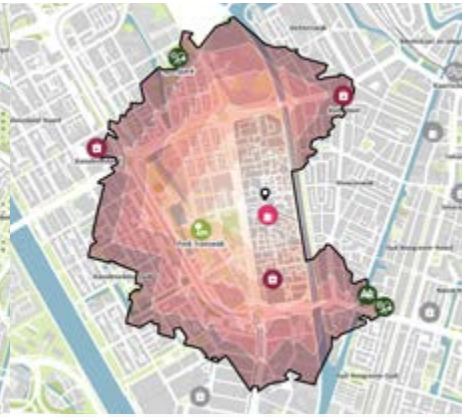
Het bereik van voetgangers om binnen een bepaalde tijd voorzieningen te bereiken, verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. Er ontstaan in deze variant geen nieuwe logische stedelijke verbindingen, die bijdragen aan een verbonden stad. Er is daarom geen verbetering van het netwerk van schaalniveau zuidwest. In deze variant wordt het grote aantal fietsers niet verspreid over het netwerk en hebben de fietsers niet de keuze om zicht via luwe routes in oost-westelijke richting te verplaatsen. De verwachte hoeveelheid fietsverkeer op de Balijebrug en Balijelaan is een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Naar verwachting gaan hier 14.000 fietsers per etmaal rijden (ruim 2 keer fietsdrukte, ten opzichte van de huidige situatie). Op de Socratesbrug/Socrateslaan is een groei tot 17.000 fietsers per etmaal (bijna 2,5 keer fietsdrukte ten opzichte van de huidige situatie). Deze groei in fietsverkeer zorgt voor knelpunten rondom de kruispunten bij de Vondellaan/Jutfaseweg, Balijelaan/Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan.

Schaalniveau buurt en straat

Door het behouden van de huidige situatie zijn er geen fysieke gevolgen voor het Merwedeplantsoen en Rivierenwijk. Dit zorgt voor behoud van het huidige niveau van leefbaarheid en ontstaat er geen nieuwe hinder van bruggen voor woonboten, roeiers en andere gebruikers van het kanaal of de continuïteit van het Merwedepark en Merwedeplantsoen. Doordat alleen de bestaande bruggen worden gebruikt ontstaan geen nieuwe grote fietsstromen in Rivierenwijk. Door alleen de bestaande bruggen te verbeteren, wordt er geen kwaliteitsimpuls gegeven aan het kleinschalige recreatief netwerk (kleine rondjes, lopen).

Een kanttekening bij het verbeteren van de bestaande bruggen is de inpasbaarheid aan de Rivierenwijk/ Dichterswijk zijde. Het zal onderzocht moeten worden of het realiseren van extra hellingen en extra trappen voor voetgangers aan deze zijde mogelijk is.


Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk


Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van Waalstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 2: één brug ter hoogte van Waalstraat

Schaalniveau stad

De fietsmaaswijdte in deelgebied 5 verkleint bij deze variant tot 270 m aan de noordzijde en 800 m aan de zuidzijde. De laatste waarde is nog steeds te groot volgens het CROW (maximale maaswijdte van 300-500 meter), ondanks de verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Met de aanleg van één extra brug krijgt het rondje Stadseiland een extra aansluiting, dit zorgt voor kruisende stromen en geeft een extra discontinuïteit in het rondje Stadseiland.

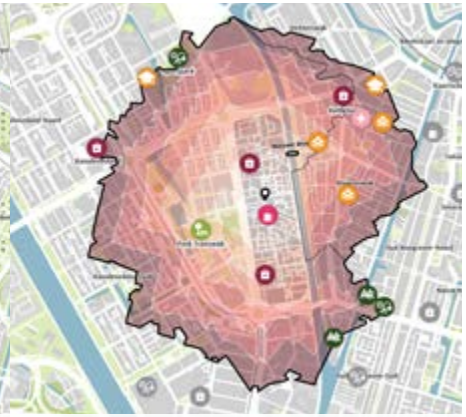
Schaalniveau zuidwest

De extra brug heeft voor voetgangers positieve impact: voetgangers kunnen binnen een kwartier een 22% groter gebied bereiken dan in de huidige situatie. Fietsers krijgen meer keuzevrijheid om te kiezen voor routes los van de autoverbindingen. Er ontstaan nieuwe fietsverbindingen tussen binnenstad , Utrecht Centraal en Utrecht Science Park tussen de Merwedekanaalzone en Kanaleneiland. Deze brug bij de Waalstraat was dan al ook onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. De brug vermindert ook de verwachte groei van de fietsdrukte op de Balijebrug/Balijelaan (circa 7.000 fietsers per etmaal, oftewel 20% groei in plaats van ruim 2 keer zoveel fietsverkeer zonder nieuwe bruggen, ten opzichte van de huidige situatie) en Socratesbrug/Socrateslaan (14.000 fietsers per etmaal, oftewel bijna 2 keer zoveel fietsverkeer in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder nieuwe bruggen, ten opzichte van de huidige situatie). Dit zijn lagere groeifactoren dan in de situatie zonder brug.

Schaalniveau buurt en straat

De realisatie van één fietsbrug heeft gevolgen voor het Merwedeplantsoen en de Rivierenwijk. Doordat er naar verwachting 11.000 fietsers per etmaal (circa 18 fietsers per minuut in het drukste spitsuur) gaan rijden in de Waalstraat, komt de leefbaarheid in deze variant onder te hoge druk te staan. De aanwezigheid van de basisschool maakt dit nog ongewenster, zelfs bij herinrichting tot fietsvriendelijke straat. Er zullen twee woonboten moeten wijken voor de fietsbrug en vormt één extra brug een discontinuïteit in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. Bewoners hebben door de komst van de brug wel extra mogelijkheden met betrekking tot recreëren (korte rondjes wandelen).

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk



Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		●
2. Stadseiland als recreatief netwerk		●
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		●
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		●
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		●
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		●
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		●
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		●

DICHTERSWIJK

RIVIERENWIJK

HOOGRAVEN

OV

fietsroute gerealiseerd
Fietsroutes MWKZ
Verwachte fietsstromen
stadspark

winkelcentrum
buurtwinkel
meubelboulevard
middelbare school
basisschool
sportveld
openbaar vervoer

● = zeer goed ● = goed ● = matig ● = slecht ● = zeer slecht

Variant 3: één brug ter hoogte van Zijldiepstraat

Schaalniveau stad

Met een nieuwe loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat neemt de fietsmaaswijdte af tot 770 m aan de noordzijde en circa 300 m aan de zuidzijde. Dit is, net als bij variant 2, te groot volgens het CROW (maximale maaswijdte van 300-500 meter), ondanks de verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Net als bij variant 2 krijgt het rondje Stadseiland met de aanleg van één extra brug een extra aansluiting, dit zorgt voor kruisende stromen en geeft een extra discontinuïteit.

Schaalniveau zuidwest

Dankzij de loop- en fietsbrug in deze variant kunnen voetgangers een 18% groter gebied bereiken in een kwartier dan in de huidige situatie. De aanleg van een brug ter hoogte van de Zijldiepstraat geeft een impuls van de fietsbereikbaarheid van Kanaleneiland-zuid, via park Transwijk richting het centraal station en centrum. Deze brug geeft minder sterke verbetering richting Utrecht Science Park/Utrecht zuidoost, doordat de directe route door Rivierenwijk eindigt op de Jutfaseweg, vanwege het ontbreken van een verbinding over de Vaartsche Rijn. De aanleg van een brug ter hoogte van de Zijldiepstraat zorgt voor ruim 11.000 fietsers per etmaal op de Balijelaan (bijna 2 keer de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en 12.000 fietsers op de Socrateslaan (70% groei van de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie).

Schaalniveau buurt en straat

De fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat trekt volgens het verkeersmodel 7.500 nieuwe fietsers aan (circa 13 fietsers per minuut in het drukste spitsuur). Dit is druk voor een woonstraat, maar wel acceptabel met een herinrichting tot fietsvriendelijke straat. Bewoners hebben door de komst van de brug wel extra mogelijkheden met betrekking tot recreëren (korte rondjes wandelen). Een extra brug heeft gevolgen voor de inpassing in Rivierenwijk. Ten eerste moet één woonboot worden verplaatst. Daarnaast zal de inpassing van de brug ten koste gaan van een gedeelte van het groen van het Merwedeplantsoen en vormt de deze extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

DICHTERSWIJK

RIVIERENWIJK

HOOGRAVEN

OV

fietsroute gerealiseerd
Fietsroutes MWKZ
Verwachte fietsstromen
stadspark

winkelcentrum
buurtwinkel
meubelboulevard
middelbare school
basisschool
sportveld
openbaar vervoer

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 4: één brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat

Schaalniveau stad

Met een nieuwe loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat neemt de fietsmaaswijdte af tot ruim 600 m aan noord en zuidzijde. Dit is te groot volgens het CROW (maximale maaswijdte van 300-500 meter), maar gunstiger dan variant 2 en 3. Door de aanleg van één extra brug krijgt het rondje Stadseiland een extra aantakking welke voor onderbrekingen kan zorgen, net als bij variant 2 en 3.

Schaalniveau zuidwest

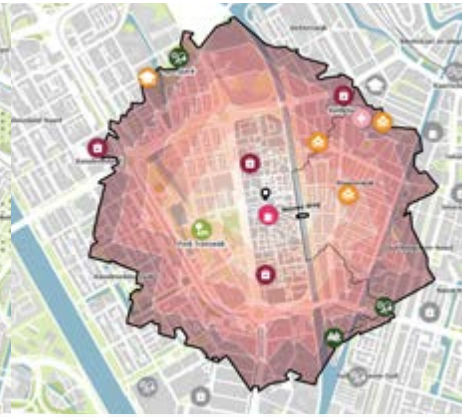
Van de varianten met één brug scoort deze variant vanwege de ligging in het midden van Merwede het beste wat betreft de verbetering van de loopbereikbaarheid binnen een kwartier, namelijk een verbetering met 39%. De fietsbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat zorgt voor een extra oost-west verbinding in de stad. Ten westen van Merwede ontstaat een verbinding naar Kanaleneiland via park Transwijk. In Rivierenwijk ontstaat er een verbinding naar zowel de Rijnlaan als de Jutfaseweg. Deze variant zorgt voor een kwaliteitsverbetering voor het stedelijk netwerk. Ook voor deze variant geldt dat er geen directe verbinding wordt gerealiseerd richting Utrecht Zuidoost door het ontbreken van een fietsbrug over de Vaartsche Rijn. De aanleg van een brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat zorgt voor bijna 11.000 fietsers per etmaal op de Balijelaan (70% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en 13.000 fietsers op de Socrateslaan (bijna 2 keer de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie). De fietsdrukte blijft boven de 10.000 fietsers per etmaal, waardoor deze moeilijk op te vangen is op de bestaande routes.

Schaalniveau buurt en straat

Het verkeersmodel berekent dat in de toekomst 7.600 fietsers per etmaal gebruik maken van deze fietsroute (13 fietsers per minuut in het spitsuur). Dit is druk voor een woonstraat, maar wel acceptabel met een transformatie van de Zuiderzeestraat naar een fietsvriendelijke straat. Door de gunstige middenligging bestaat de kans dat, indien er verder verdicht wordt in Kanaleneiland en de omliggende wijken, de fietsdrukte verder toe neemt en niet meer is in te passen in de woonstraat.

In deze variant verdwijnen twee woonboten, doorkruist één extra brug het Merwedepark en Merwedeplantsoen en ervaren roeiers en andere gebruikers van het kanaal extra hinder. Bewoners krijgen door de komst van een nieuwe brug met gelijkmatige tussenafstand extra mogelijkheden met betrekking tot recreëren (korte rondjes wandelen).

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk


Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		twee fietsbruggen t.h.v Waalstraat en Zijldiepstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 5: Twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat

Schaalniveau stad

De maximale fietsmaaswijdte bedraagt in deelgebied 5 overal minder dan 400 meter. Hiermee voldoet deze variant aan de richtlijnen van het CROW (maximaal 300 tot 500 m). oor de aanleg van twee extra bruggen krijgt het rondje Stadseiland extra aantakkingen. Deze aantakkingen zorgen voor meer kruisende verkeersstromen, welke kunnen leiden tot onderbrekingen.

Schaalniveau zuidwest

Het loopbereik binnen een kwartier lopen verbetert met twee nieuwe bruggen met 46% ten opzichte van een situatie zonder nieuwe bruggen. Dit is een grote kwaliteitsverbetering. De aanleg van twee fietsbruggen zorgt voor een goede spreiding van het aantal fietsers op de oost-westas. Het stedelijk fietsnetwerk verbetert door de aanleg van twee fietsbruggen: er ontstaat een directe route vanaf Merwede richting Utrecht Science Park, Utrecht Zuidoost krijgt verbindingen met de toekomstige voorzieningen in Merwede en daarnaast verbeteren de directe verbindingen vanaf Kanaleneiland-zuid richting Utrecht Centraal Station en de binnenstad. Deze brug bij de Waalstraat was dan al ook onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. De zuidelijke brug zorgt minder sterk voor een verbetering van het fietsnetwerk vanuit Utrecht Science Park/Utrecht zuidoost. Wel zorgt de brug voor routekeuzevrijheid voor fietsers richting centraal station. Door de aanleg van de twee bruggen groeit de verwachte fietsdrukte minder sterk op de Balijelaan tot ruim 7.000 fietsers (20% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en de Socrateslaan tot bijna 12.000 fietsers (70% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie).

Schaalniveau buurt en straat

De Waalstraat wordt in deze variant naar verwachting door 8.000 fietsers per etmaal gebruikt (circa 13 fietsers per minuut in het drukste spitsuur). De Zijldiepstraat naar verwachting door 5.400 fietsers per etmaal (circa 9 fietsers per minuut in het drukste spitsuur). Vooral de Waalstraat krijgt veel fietsers voor een woonstraat, zeker gezien de aanwezigheid van de basisschool; een acceptabele situatie is mogelijk met als randvoorwaarde een zorgvuldige transformatie van beide straten. De aanleg van twee bruggen heeft gevolgen voor Rivierenwijk: er moeten 3 woonboten bij deze variant verdwijnen en het Merwedeplantsoen wordt bij deze variant op twee locaties onderbroken door een fietsroute en zorgen de bruggen voor extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. Bewoners krijgen door de komst van twee nieuwe bruggen met gelijkmatige tussenafstand extra mogelijkheden met betrekking tot recreëren (korte rondjes wandelen). De twee bruggen verkleinen de afstand van de wandelrondjes en bieden meer mogelijkheden betreft routekeuze.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug t.h.v Waalstraat en voetgangersbrug t.h.v. Zijldiepstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 6: één nieuwe brug ter hoogte van de Waalstraat en één voetgangersbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat

Schaalniveau stad

De fietsmaaswijdte in deelgebied 5 verkleint bij deze variant tot 270 m aan de noordzijde en 800 m aan de zuidzijde. De laatste waarde is nog steeds te groot volgens het CROW (maximale maaswijdte van 300-500 meter), ondanks de verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Door de aanleg van twee extra bruggen krijgt het rondje Stadseiland extra aantakkingen, die voor meer kruisende onderbrekingen kunnen zorgen.

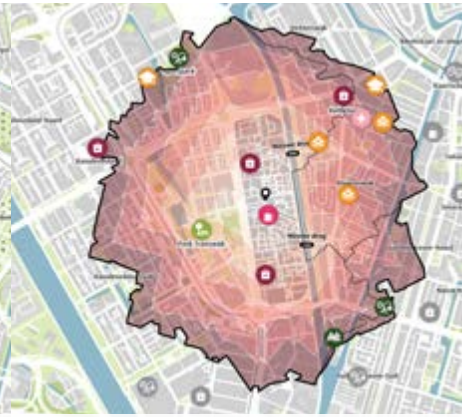
Schaalniveau zuidwest

Door de realisatie van de voetgangersbrug naast de loop- en fietsbrug verbetert de bereikbaarheid voor de voetganger flink (46%). Dit zorgt voor een kwaliteitsimpuls van zowel voorzieningen als recreatieve mogelijkheden. Er ontstaan nieuwe fietsverbindingen tussen binnenstad, Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en de Merwedekanaalzone en Kanaleneiland. De Waalbrug was dan al ook onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. De noordelijke loop- en fietsbrug vermindert ook de verwachte groei van de fietsdrukte op de Balijebrug/Balijelaan tot circa 7.000 fietsers per etmaal (oftewel 20% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en Socratesbrug/Socrateslaan tot circa 14.000 fietsers per etmaal (oftewel 2 keer de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie).

Schaalniveau buurt en straat

De aanleg van de loop- en fietsbrug en de voetgangersbrug heeft gevolgen voor de Rivierenwijk. Doordat er naar verwachting 11.000 fietsers per etmaal (circa 18 fietsers per minuut in het drukste spitsuur) gaan rijden in de Waalstraat, komt de leefbaarheid in deze variant onder hoge druk te staan. Daarnaast is een dergelijke stroom ongewest (zelfs bij een herinrichting naar fietsvriendelijke straat) bij de aanwezigheid van een basisschool. De inpassing van deze bruggen zal ten koste gaan van een deel van het groen van het Merwedeplantsoen. Met betrekking tot de toegevoegde waarde van het lopen van korte rondjes hebben de twee bruggen een positieve impact. De twee bruggen verkleinen de afstand van de wandelrondjes en bieden meer mogelijkheden betreft routekeuze. Dit aspect scoort daarom goed in deze variant. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn in dat geval in de Waalstraat nodig: de aanleg van een fietsvriendelijke straat is noodzakelijk. Ten slotte zullen ook drie woonboten moeten wijken voor de inpassing van de twee bruggen.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk



Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

drie fietsbruggen t.h.v Waalstraat, Zuiderzeestraat en Zijldiepstraat

Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 7: Drie nieuwe bruggen ter hoogte van Waalstraat, Zuiderzeestraat en Zijldiepstraat

Schaalniveau stad

De maximale fietsmaaswijdte bedraagt in deelgebied 5 overal minder dan 300 meter. Hiermee voldoet deze variant ruim aan de richtlijnen van het CROW (maximaal 300 tot 500 m). Door de aanleg van drie extra bruggen krijgt het rondje Stadseiland extra aantakkingen, welke voor onderbrekingen kunnen zorgen.

Schaalniveau zuidwest

De komst van drie extra bruggen zorgt ervoor dat de reikwijdte van de voetganger flink verbetert. De locaties die een voetganger in een kwartier kan bereiken neemt met 46% toe. De verwachting is dat de bruggen ervoor zorgen dat de verwachte fietsdrukte minder sterk groeit op de Balijelaan tot ruim 7.000 fietsers per etmaal (20% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en de Socrateslaan tot ruim 11.000 fietsers per etmaal (70% groei van de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie). De verbetering ten opzichte van de situatie met twee bruggen is minimaal. Drie nieuwe bruggen zorgen voor betere verbindingen met andere delen van Utrecht. Onder andere Utrecht Science Park en de binnenstad zijn beter bereikbaar vanuit de Merwedekanaalzone en Kanaleneiland. De brug bij de Waalstraat is ook onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. In totaliteit is de meerwaarde voor de fietser van drie bruggen ten opzichte van twee bruggen echter beperkt, met name wanneer wordt gekeken naar de ontlasting van de Balijebrug en Socratesbrug. Hier is de verwachte fietsdrukte vrijwel hetzelfde is als bij de variant met twee bruggen.

Schaalniveau buurt en straat

De realisatie van drie bruggen heeft impact op de naastgelegen Rivierenwijk. Zo zal een deel van het groen van het Merwedeplantsoen moeten wijken voor de bruggen en moeten vijf woonboten wijken voor de bruggen en zorgen de bruggen voor extra discontinuïteit in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. De drie bruggen trekken naar verwachting 13.800 fietsbewegingen, deze worden echter wel gunstiger verspreid over meerdere woonstraten dan bij de varianten met één of twee bruggen. Het resultaat is een belasting van minder dan 4.000 fietsbewegingen over de Zuiderzeestraat en Zijldiepstraat en 6.300 fietsers over de Waalstraat. De fysieke inpassing in de wijk vergt aanvullende maatregelen: voor de drie straten is een transformatie naar een fietsvriendelijke straat noodzakelijk, dit geldt met name voor de Waalstraat. De aanleg van drie bruggen zorgt voor een fijnmazig wandelnetwerk, wat sterk ten goede komt aan het maken van korte recreatieve rondjes.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		Twee bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat en voetgangersbrug Zuiderzeestraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 8: Twee nieuwe bruggen ter hoogte van de Waalstraat en Zijldiepstraat en één nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat

Schaalniveau stad

De maximale fietsmaaswijdte bedraagt in deelgebied 5 overal minder dan 400 meter. Hiermee voldoet deze variant aan de richtlijnen van het CROW (maximaal 300 tot 500 m). Door de aanleg van drie extra bruggen krijgt het rondje Stadseiland extra onderbrekingen.

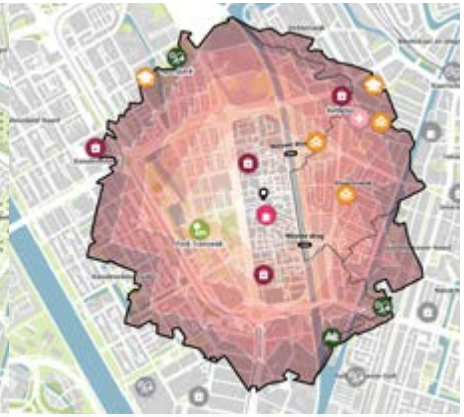
Schaalniveau zuidwest

Voetgangers kunnen een groter gebied bereiken in een kwartier lopen (46%). De aanleg van twee fietsbruggen zorgt voor een goede spreiding van het aantal fietsers op de oost-westas. Het stedelijk fietsnetwerk verbetert door de aanleg van twee fietsbruggen: er ontstaat een directe route vanaf Merwede richting Utrecht Science Park, Utrecht Zuidoost krijgt verbindingen met de toekomstige voorzieningen in Merwede en daarnaast verbeteren de directe verbindingen vanaf Kanaleneiland-zuid richting Utrecht Centraal Station en de binnenstad. Deze brug bij de Waalstraat was dan al ook onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. De zuidelijke brug zorgt minder sterk voor een verbetering van het fietsnetwerk vanuit Utrecht Science Park/Utrecht zuidoost, doordat de directe route door Rivierenwijk slechts loopt tot aan de Jutfaseweg. De route loopt hier nog niet verder Utrecht Zuidoost, vanwege het ontbreken van een verbinding over de Vaartsche Rijn. Wel zorgt de aanleg vande bruggen voor meer keuzevrijheid voor de fietser. Door de aanleg van de twee bruggen groeit de verwachte fietsdrukte minder sterk op de Balijelaan tot ruim 7.000 fietsers (70% groei van de fietsdrukte in plaats van ruim 2 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie) en de Socrateslaan tot bijna 12.000 fietsers (70% groei van de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zoveel zonder brug, ten opzichte van de huidige situatie).

Schaalniveau buurt en straat

De Waalstraat wordt in deze variant naar verwachting door 8.000 fietsers per etmaal gebruikt (circa 13 fietsers per minuut in het drukste spitsuur). De Zijldiepstraat door 5.400 fietsers per etmaal (circa 9 fietsers per minuut in het drukste spitsuur). Het aantal fietsbewegingen is voornamelijk bij de Waalstraat hoog, zeker gezien de aanwezigheid van de basisschool. Een acceptabele situatie is hier mogelijk met als randvoorwaarde een zorgvuldige transformatie naar een fietsvriendelijke straat. De afstanden voor het maken van korte wandelrondjes worden sterk verkort. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn nodig: zowel de Waalstraat en Zijldiepstraat moeten worden getransformeerd tot fietsvriendelijke straat. Door de aanleg van de drie bruggen moeten er vijf woonboten plaats maken en zorgen de bruggen voor extra onderbrekingen in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Rivierenwijk



Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

8 Uitkomsten deelgebied 6

Deelgebied 6

Deelgebied 6 ligt ten zuiden van de Beneluxbaan/ Socratesbrug en loopt door tot aan de A12. Er zijn voor dit deelgebied bij de gemeente vier varianten in beeld in het kader van het bereiken van een betere fiets- en voetgangerskwaliteit, namelijk:

1. Het verbeteren van de bestaande bruggen (Socratesbrug en A12-brug);
2. Aanleg één brug ter hoogte van de Karperstraat;
3. Aanleg één brug ter hoogte van de Overijssellaan;
4. Aanleg twee bruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan.

Er is vanuit gegaan dat bij de verbreding van de bestaande A12-brug de kwaliteit van het voet-/ fietspad licht verbetert.

Criteria

		Alleen verbeteren bestaande bruggen
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		●
2. Stadseiland als recreatief netwerk		●
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		●
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		●
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		●
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		●
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		●
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		●

● = zeer goed ● = goed ● = matig ● = slecht ● = zeer slecht

Variant 1: Alleen verbeteren bestaande bruggen

Schaalniveau stad

De afstand tussen de bestaande bruggen bedraagt meer dan 800 meter. De fietsmaaswijdte voldoet daarmee niet aan de richtlijnen voor de fietsmaaswijdte van het CROW. Doordat in deze variant geen extra schakel(s) wordt toegevoegd, is het aantal onderbrekingen door kruisende stromen voor het het rondje Stadseiland beperkt.

Schaalniveau zuidwest

Er is geen verbetering van de loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen omdat geen nieuwe verbinding wordt gerealiseerd. De extra fietsers, die door de bouw van woningen in dit gebied erbij komen, worden niet verspreid over het netwerk. Dit leidt tot meer drukte op knelpunten (Socratesbrug en Socrateslaan). Zo verdubbelt de fietsdrukte zonder extra verbindingen bij de volledige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot 2030 ten opzichte van de huidige situatie: (circa 17.000 fietsers per etmaal, oftewel bijna 2,5 keer ten opzichte van de huidige situatie). Er ontstaan in deze variant geen nieuwe logische stedelijke verbindingen, die bijdragen aan een verbonden stad: het ontbreken van een nieuwe brug geeft geen impuls aan verbinding van de Merwedekanaalzone met de Uithof of de bereikbaarheid van de wijken in het zuiden van Utrecht, zoals Oud Hooggraven of het bedrijventerrein Kanaleneiland.

Schaalniveau buurt en straat

Door het behouden van de huidige situatie zijn er geen fysieke gevolgen voor het zuidelijke punt van Rivierenwijk en Oud Hooggraven. Dit zorgt voor behoud van het huidige niveau van leefbaarheid en ontstaat er geen nieuwe hinder van bruggen voor woonboten, roeiers en andere gebruikers van het kanaal of de continuïteit van het Merwedepark en Merwedeplantsoen. Hierdoor wordt echter geen extra kwaliteitsimpuls gegeven aan het kleinschalige recreatief netwerk (kleine rondjes, lopen). De fietsstromen blijven over de bestaande bruggen rijden (circa 17.000 fietsers per etmaal), waardoor er geen nieuwe (grote) fietsstromen door de aanliggende wijken gaan rijden.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Oud Hoograven Zuid

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van Karperstraat
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 2: één brug ter hoogte van de Karperstraat

Schaalniveau stad

Een loop- en fietsbrug (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn) ter hoogte van de Karperstraat leidt tot een kleinere maaswijdte voor fietsers: aan de noordzijde circa 330 m en aan de zuidzijde circa 500 m. Aan de zuidzijde is dit aan de ruime kant, maar het voldoet wel aan de fietsrichtlijnen van het CROW (300 tot 500 m). Door de aanleg van een extra brug krijgt het rondje Stadseiland een extra aantakking, welke voor onderbreking kan zorgen.

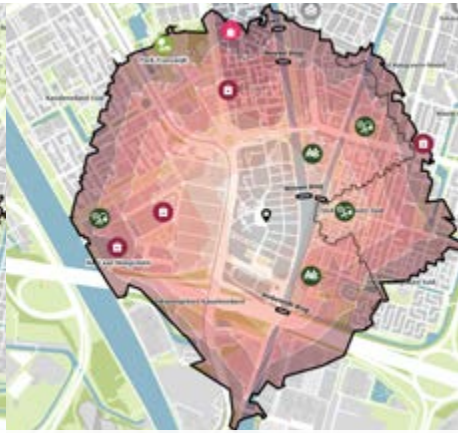
Schaalniveau zuidwest

Door de aanleg van één brug verbetert de loopbereikbaarheid binnen een kwartier voor zowel Merwede als Hoograven en Rivierenwijk met meer dan 18% ten opzichte van een situatie zonder bruggen. Dit zorgt voor zowel een kwaliteitsverbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen als de recreatieve mogelijkheden. Het verkeersmodel laat zien dat de verwachte fietsdrukte op de Socrateslaan zelfs iets lager uitvalt dan de huidige situatie tot minder dan 7.000 fietsers per etmaal. Zonder het realiseren van een extra brug stijgt het fietsverkeer nog naar verwachting tot 17.000 fietsers per etmaal (oftewel een kleine afname van het fietsverkeer in plaats van ruim 2,5 keer zoveel fietsverkeer zonder nieuwe brug, ten opzichte van de huidige situatie). Hieruit blijkt dat de brug het extra fietsverkeer sterk verspreidt richting autoluwe routes. De brug ter hoogte van de Karperstraat zorgt voor zowel een betere oost-west verbinding in de stad als een extra schakel tussen Utrecht Zuidwest met de binnenstad via de Jutfaseweg. Fietsers vanuit Kanaleneiland, deelgebied 6 en Nieuwegein krijgen met de aanleg van deze brug een betere verbinding richting Hoograven, Lunetten, Utrecht Centrum en Utrecht Science Park.

Schaalniveau buurt en straat

De nieuwe brug zal naar verwachting door 13.000 fietsers per etmaal gebruikt worden, maar de stromen splitsen zich direct rond de brug. De Jutfaseweg (ten zuiden van de Socrateslaan) zal naar verwachting ruim 5.000 fietsbewegingen te verwerken krijgen, voor de Karperstraat zullen dit circa 4.000 fietsers zijn. De overige 4.000 fietsers waaieren uit in Hoograven. Deze aantallen verhouden zich goed tot een prettige leefkwaliteit. De Jutfaseweg wordt in het mobiliteitsplan SRSRSB al genoemd als toekomstige fietsstraat. Voor de Karperstraat is een transformatie naar een fietsvriendelijke straat ook wenselijk. Bij de uitvoering van deze variant zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. In deze variant zullen twee woonboten verplaatst moeten worden en zorgt de brug voor extra onderbreking in het Merwedepark en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. Zo kunnen de scoutingverenigingen, die zeilen op het Merwedekanaal, hun activiteiten niet meer uitvoeren. De afstanden voor het maken van korte recreatieve rondjes wordt sterk verkort door de aanleg van één brug.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Oud Hoograven Zuid



Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 3: één nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan

Schaalniveau stad

Met een nieuwe loop- en fietsbrug ter hoogte van Overijssellaan wordt de fietsmaaswijdte teruggebracht tot circa 600 m (noordzijde) en 230 m (zuidzijde). Met name de noordzijde is te groot volgens de fietsrichtlijnen van het CROW (300 tot 500 m). Door de aanleg van één extra brug krijgt het rondje Stadseiland een extra aantakking, welke voor onderbrekingen kan zorgen door kruisende bewegingen.

Schaalniveau zuidwest

Van de varianten voor dit deelgebied met één fietsbrug heeft deze variant een beperkte positieve impact wat betreft de verbetering van de loopbereikbaarheid binnen een kwartier, 12% ten opzichte van een situatie zonder extra bruggen. Dit komt doordat er bij de A12 ook een brug ligt. Door de brug ter hoogte van de Overijssellaan wordt de verwachte fietsgroei op de Socrateslaan wat getemperd tot circa 13.000 fietsers per etmaal (oftewel bijna 2 keer de fietsdrukte in plaats van bijna 2,5 keer zonder nieuwe brug, ten opzichte van de huidige situatie). Het effect is aanzienlijk minder dan bij een nieuwe brug bij de Karperstraat. Op de A12-brug blijven in deze variant weinig fietsers over: slechts 2.300 fietsers per etmaal. Het gaat hier dus niet zozeer om spreiding, maar om een verschuiving van fietsstromen van een bestaande brug naar een nieuwe brug. De nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan zorgt voor een betere bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Kanaleneiland richting Lunetten en vice versa. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van de woonboulevard vanuit Hoograven/Lunetten. Een brug ter hoogte van de Overijssellaan heeft daarmee betere netwerkpositie ten opzichte van de A12-brug. Voor fietsers die richting de binnenstad willen heeft deze brug geen toegevoegde waarde.

Schaalniveau buurt en straat

De fietsbrug wordt volgens het verkeersmodel door circa 7.000 fietsers gebruikt. De brug zorgt voor nieuwe fietsstromen in Oud Hooggraven. Dit heeft invloed op de leefbaarheid van de wijk. Bij deze variant zullen naar verwachting iets minder dan 4.000 fietsers de Verlengde Hooggravenseweg gebruiken. Door de Liesbosweg rijden in deze situatie ruim 4.000 fietsers. Deze intensiteiten bieden voldoende mogelijkheden voor een prettige leefkwaliteit voor de bewoners. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn nodig op de Liesbosweg. Voor de inpassing van de brug hoeven geen woonboten verplaatst te worden, wel zorgt de brug voor discontinuïteit in het Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. Zo kunnen de scoutingverenigingen, die zeilen op het Merwedekanaal, hun activiteiten niet meer uitvoeren. Daarnaast zijn er gevolgen voor de openbare ruimte in Oud Hooggraven: hier ligt een uitwerkingsvraagstuk om de aanlanding van de brug en de fietsroute goed in te passen in de wijk. De afstanden voor het maken van korte recreatieve rondjes wordt sterk verkort door de aanleg van één brug.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Oud Hoograven Zuid

Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

Criteria

		twee fietsbruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan
Schaalniveau stad		
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,		
2. Stadseiland als recreatief netwerk		
Schaalniveau Zuidwest		
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen		
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)		
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad		
Schaalniveau buurt en straat		
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten		
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen		
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen		

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

Variant 4: twee nieuwe bruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan

Schaalniveau stad

Het realiseren van twee fietsbruggen leidt tot een kleine maaswijdte voor het fietsverkeer van maximaal 300 m. Dit valt ruim binnen de fietsrichtlijnen van het CROW (300 tot 500 m). Door de aanleg van twee extra bruggen krijgt het rondje Stadseiland extra aantakkingen, welke voor onderbrekingen kunnen zorgen door kruisende bewegingen.

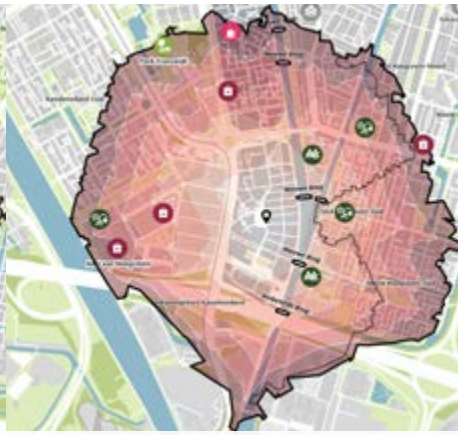
Schaalniveau zuidwest

Door de aanleg van twee bruggen verbetert het lokale netwerk. De afstand die een voetganger binnen een kwartier kan afleggen neemt toe met 20% bij de realisatie van de bruggen. Vooral de brug ter hoogte van de Karperstraat heeft een positieve impact op de voetgangersvriendelijkheid. Voor de brug ter hoogte van de Overijssellaan geldt dit in mindere mate. Om de extra fietsbewegingen die er door de bouw van woningen in de Merwedekanaalzone komen beter te spreiden, wordt er gekeken in hoeverre de fietsbruggen de Socrateslaan ontlasten. De situatie is vergelijkbaar met de variant met één brug ter hoogte van de Karperstraat (circa 7.000 fietsers per etmaal, oftewel een kleine afname in plaats van bijna 2,5 jeerzonder nieuwe bruggen, ten opzichte van index 100 in de huidige situatie). De twee nieuwe bruggen geven een grotere verbetering van het stedelijk fietsnetwerk, doordat een extra schakel wordt toegevoegd tussen Kanaleneiland-Zuid en Hooggraven/Lunetten.

Schaalniveau buurt en straat

Twee extra bruggen hebben invloed op de fysieke inpassing in de woonwijken Rivierenwijk en Oud Hooggraven. De aanleg heeft invloed op de groenvoorziening nabij de Karperstraat en de Jutfasepunt. Daarnaast moeten er twee woonboten verplaatsen, zorgen de bruggen voor discontinuïteit in het Merwedepark en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. Zo kunnen de scoutingverenigingen, die zeilen op het Merwedekanaal, hun activiteiten niet meer uitvoeren. Deze variant zorgt voor een vergelijkbare spreiding van de fietsintensiteiten rondom de aanlanding op de Karperstraat als de variant met één extra brug ter hoogte van de Karperstraat. Zo is ook hier aanpassing van de Karperstraat en Jutfaseweg wenselijk tot fietsvriendelijke straat. Ten slotte hebben de bruggen een positief effect voor het recreatieve wandelnetwerk. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn noodzakelijk voor de aansluiting op het netwerk in Oud-Hooggraven.

Bereik met een kwartier lopen vanuit Oud Hoograven Zuid


Bereik met een kwartier lopen vanuit Merwede

9

Conclusies, aanbevelingen en eindoverzicht

Noodzaak van kwalitatieve structuurverbetering in Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest, met hierin de Merwedekanaalzone, heeft historisch een noord-zuid georiënteerde structuur. De aanleg van het Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal, A2, maar ook de Beneluxlaan en Europalaan hebben hier geleid tot extra barrières in oost-west richting. De stad grijpt ruimtelijk projecten, zoals de ontwikkeling van Leidsche Rijn en het stationsgebied, aan om Utrecht Zuidwest beter te verbinden met de rest van de stad (Leidsche Rijntunnel (A2), Dafne Schippersbrug, Moreelsebrug). Deze kans ligt er ook met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone: van barrière tot stadswijk die de stad verbindt. Dit kan met nieuwe loop- en fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone, die tegelijk op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest bijdragen aan de bereikbaarheid. Dan gaat het om de bereikbaarheid van Merwedepark, Park Transwijk, winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest. Voor nieuwe inwoners in de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk, en Hoograven.

Cijfermatige toename fietsdrukte in Utrecht Zuidwest

Naar verwachting blijft het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest sterk groeien. Het gaat hier om een combinatie van andere gebruikersvoorkeuren van bestaande reizigers (meer fietsgebruik per persoon) en de groei van de stad (o.a. Merwedekanaalzone). Dit heeft een dubbeleffect, waardoor het aantal fietsers sterk zal stijgen. Zonder nieuwe bruggen groeit het fietsverkeer op de Kanaalweg volgens het verkeersmodel van circa 4.000-5.000 fietsers per etmaal nu tot circa 10.000-20.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Van Zijstweg groeit het fietsverkeer van circa 9.000 fietsers per etmaal nu tot circa 29.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Balijelaan groeit het fietsverkeer van circa 6.000 fietsers per etmaal nu tot circa 14.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Socrateslaan groeit het fietsverkeer van circa 7.000 fietsers per etmaal nu tot circa 17.000 fietsers per etmaal in 2030.

Fijnmaziger loop- en fietsnetwerk nodig

Groei van het fietsverkeer is welkom, omdat het één van de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit is. De groei van het fietsverkeer moet echter wel adequaat worden opgevangen. Dit kan door verbreden van bestaande fietspaden en verruimen van groentijden bij verkeerslichten. Gezien de omvang van de groei is het daarnaast nodig om de fietsstromen beter te spreiden over de stad. Hiermee wordt niet alleen een impuls gegeven aan het fietsnetwerk, maar profiteren de voetgangers hier ook van:

- Nieuwe routes zorgen dat de drukke, oude routes rustiger worden
- Spreiden via autoluwe verbindingen zorgt dat mensen nog gezonder en verkeersveiliger van A naar B kunnen reizen, zonder dat ze hinder hebben van stank, herrie en verkeersonveiligheid van het autoverkeer. Nu moeten voetgangers en fietsers gebruik maken van wegen met veel autoverkeer, vooral bij de bruggen over het Merwedekanaal.
- Nieuwe, gespreide routes creëren weer nieuwe directe verbindingen in de stad (richting winkels, voorzieningen en scholen, richting de binnenstad en USP, richting de stations Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten, maar ook richting buitengebieden zoals Haarzuilens en de Plas Laagraven). Dit versterkt de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen.
- Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte en dat geeft minder omrijbewegingen
- Vaak zijn rustige woonstraten bij uitstek geschikt voor het opvangen van fietsstromen, waarbij woonstraten relatief eenvoudig een transformatie kunnen krijgen tot fietsvriendelijke straten (soms smalle woonstraten, zoals Troelstralaan, Merelstraat, Leidseweg, Cremerstraat, Koekoekstraat, enzovoort).
- Een meer fijmazige loop- en fietsstructuur is beter geschikt voor kleine recreatieve rondjes lopen of fietsen (lunchwandeling, avondrondje, hond uitlaten, joggen). Dit ondersteunt de mensen bij een gezonde levensstijl.

Randvoorwaarde: leefbare woonstraten

Een belangrijk aandachtspunt bij het creëren van nieuwe, autoluwe routes voor voetgangers en fietsers is de leefbaarheid in de omliggende wijken. Immers: nu gaat het vaak om woonstraten die in de luwte liggen ten opzichte van de loop- en fietsroutes. En realisatie van nieuwe, verspreide routes kan betekenen dat het drukker wordt in de woonstraten qua loop- en fietsstromen.

Vanuit het CROW zijn richtlijnen af te leiden over in hoeverre fietsverkeer zich verhoudt tot de leefkwaliteit in woonstraten. Dit is ook mede afhankelijk van de fysieke vormgeving van een straat, functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren. Als vuistregels gelden in principe:

- bij geen nieuwe gespreide fietsroutes blijft de woonstraat luw.
- bij een beperkt aantal nieuwe fietsroutes door woonstraten kan een nieuwe concentratie aan fietsdrukte ontstaan.
- bij meerdere nieuwe, verspreide fietsroutes door woonstraten blijft de fietsdrukte per woonstraat beheersbaar.

Naast nieuwe bruggen ook optimalisatie van bestaande bruggen

Over het Merwedekanaal liggen op dit moment de Mandela-, Balije- en Socratesbrug. Deze bruggen blijven een essentiële ontsluitingsfunctie hebben voor voetgangers en fietsen van en naar de Merwedekanaalzone en andere bestemmingen in Zuidwest. Het is daarvoor altijd noodzakelijk dat de bestaande bruggen en hun aanliggende verbindingen met de Kanaalweg worden geoptimaliseerd. Dan gaat het om het realiseren van tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de autorijbanen, om extra hellingen naar de Merwedekanaaloevers en extra trappen voor voetgangers omwille van korte loopafstanden. Een kanttekening bij het verbeteren van de bestaande bruggen is de inpasbaarheid aan de Rivierenwijk/ Dichterswijk zijde. Het zal onderzocht moeten worden of het realiseren van extra hellingen en extra trappen voor voetgangers aan deze zijde mogelijk is.

Verbeteren aansluiting fietsnetwerk op bestaande bruggen (voorbeeld Balijebrug)

Conclusie deelgebied 4

De verkeersmodelberekeningen voorspellen voor 2030 een verdrievoudiging van het fietsverkeer rondom Dr. M.A. Tellegenlaan, Nelson Mandelabrug en de Van Zijstweg. Dit heeft er mee te maken dat deze schakel optimaal ligt tussen woongebieden en Utrecht Centraal. Een nieuwe wandel- en fietsbrug in deelgebied 4 ter hoogte van de Heycopstraat tempert deze groei, verkleint de maaswijdte van het stedelijk netwerk fiets (minder omrijden) en versterkt het recreatieve netwerk voor voetgangers (korte wandelrondjes). De nieuwe brug geeft een goede basis om ook, los van de drukke autoroutes, veilige, aantrekkelijke, gestrekte en doorgaande wijk-wijk-fietsverbindingen te realiseren. Dit alles draagt bij aan dat ook in de toekomst de kwetsbare verkeersdeelnemers zich prettig door de stad kunnen bewegen, met minder stank- en geluidsoverlast, minder verkeersonveiligheid en minder drukte.
De toekomstige drukte rondom de brug blijft beheersbaar (ca 5.000 fietsers/etm, ter referentie: pas bij 6.000 fietsers/etm in de straten ontstaat een aandachtspunt en bij meer dan 9.000 fietsers/etm is een problematische situatie). Wel is speciale aandacht nodig voor een veilige inrichting van omliggende straten, ook vanwege de aanwezigheid van bestaande voorzieningen rondom de locatie, zoals een basisschool en een speelparkje.

Conclusie deelgebied 5

Rondom deelgebied 5 verwacht het verkeersmodel voor 2030 met de huidige infrastructuur meer dan een verdubbeling van het huidige fietsverkeer rondom de Balijebrug/Balijelaan en de Socratesbrug/Socrateslaan. Dit is niet goed op te lossen bij de kruispunten in de omgeving van de bestaande bruggen. Naast aanpassingen aan de bestaande bruggen, zijn nieuwe bruggen in deelgebied 5 ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers te faciliteren. Een brug t.h.v. de Waalstraat was al opgenomen in het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, zonder dat de nieuwe fietsdrukte en hinder in de woonstraten zich te sterk op één plek focust. De Waalstraat is aandachtspunt, vanwege de combinatie van circa 8.000 fietsers per etmaal en de aanwezigheid van een basisschool. Hier is een zorgvuldige herinrichting nodig tot fietsvriendelijke straat. Alleen dan (en alleen in combinatie met een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat) is hier een acceptabele situatie mogelijk met een nieuwe brug nabij de Waalstraat.

Op de bestaande kruispunten ontstaat dan minder dan 50% groei tussen nu en 2030 in plaats van meer dan een verdubbeling. Toevoeging van een derde nieuwe brug heeft geen significante meerwaarde.

Het realiseren van één nieuwe brug bij deelgebied 5 heeft een te klein effect op de spreiding van het fietsverkeer, waardoor de fietsdrukte op de bestaande bruggen en kruispunten toeneemt, afhankelijk van de locatie van de brug een groei van 60% tot bijna een verdubbeling (tussen nu en 2030). Daarnaast leidt het realiseren van één brug tot meer fietsverkeer door één van de woonstraten. Met eventuele verdere groei van de stad kan het fietsverkeer toenemen, waardoor de fietsdrukte in de woonstraten onacceptabel wordt.

Eén brug in de middenligging is minder toekomstvast. Met name voor de Amstelstraat maakt de korte onderlinge afstand (circa 175 m) tot de Waalstraat, een combinatie met deze brug ongunstig. Hierdoor is het opvangen van eventuele verdere groei in de stad moeilijk. Dit geldt in mindere mate ook voor de Zuiderzeestraat.

Twee bruggen zijn daarom nodig om de groei van het fietsverkeer voldoende te spreiden en helpen inwoners te verleiden vaker te fietsen en te lopen. Twee (verspreide) bruggen zorgen voor een goede maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk en tot de mogelijkheid van korte, recreatieve (wandel)rondjes. Tot slot biedt deze oplossing een goede basis om de omliggende wijken en de rest van de stad beter met elkaar te verbinden met veilige, aantrekkelijke fietsroutes, los van de drukke autoroutes. Dit alles zorgt ervoor dat ook kwetsbare verkeersdeelnemers zich prettig door de stad kunnen bewegen, met minder stank- en geluidsoverlast, minder verkeersonveiligheid en minder drukte.

Conclusie deelgebied 6

Ook rond deelgebied 6 resulteren nieuwe bruggen in een betere spreiding van de fietsdrukte. Met name een dubbele fietsbrug via de Jutfasepunt (over het Merwedekanaal en over de Vaartsche Rijn) helpt sterk om de verwachte groei op de Socratesbrug/Socrateslaan te verminderen. Deze oplossing zorgt ook voor een acceptabele maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk en is geschikt voor doorgaande wijk-wijk-fietsroutes, los van de drukke autoroutes. Dan kunnen ook in de toekomst de kwetsbare verkeersdeelnemers zich prettig door de stad bewegen, met minder stank- en geluidsoverlast, minder verkeersonveiligheid en minder drukte. Op de omliggende routes in de wijk wordt het drukker, maar niet onacceptabel.

Een meer zuidelijke nieuwe verbinding heeft beperktere meerwaarde als het gaat om het spreiden van de groei van de fietsdrukte. Afhankelijk van de ontwikkelingen in deelgebied 6 zal bekeken moeten worden of er behoefte is aan een extra brug ter hoogte van de Overijssellaan of dat de bestaande verbinding langs de A12 voldoende is.

Indicatief totaalbeeld

Alles overziend leidt het toevoegen van nieuwe bruggen er toe, dat Utrecht Zuidwest (Stadseiland) betere verbindingen krijgt met de rest van de stad. Naast de bestaande loop- en fietsroutes langs drukke autoverbindingen, ontstaat een fijnmazig wijk-wijknetwerk, waarlangs mensen langs autoluwe, veilige routes kunnen bewegen naar hun bestemmingen. Dan gaat het om winkels, voorzieningen en scholen in en rond de Merwedekanaalzone, maar ook om bestemmingen zoals de binnenstad en USP, de stations Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten, maar ook buitengebieden zoals Haarzuilens en de Plas Laagraven.

Indicatief totaalbeeld voor het aantal en locaties van de bruggen in deelgebied 4, 5 en 6 van de Merwerdekanaalzone.

4.

Criteria		4.1 Alleen verbeteren bestaande bruggen	4.2 fietsbrug ter hoogte van Heycopstraat		5.1 Alleen verbeteren bestaande bruggen	5.2 fietsbrug ter hoogte van Waalstraat	5.3 fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat
Schaalniveau stad							
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,							
2. Stadseiland als recreatief netwerk							
Schaalniveau Zuidwest							
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen							
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)							
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad							
Schaalniveau buurt en straat							
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten							
7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen							
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen							

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht

5.				5.8	6.				
5.4 fietsbrug ter hoogte van de Zuiderzeestraat	**5.5** twee fietsbruggen t.h.v Waalstraat en Zijldiepstraat	**5.6** fietsbrug t.h.v Waalstraat en voetgangersbrug t.h.v. Zijldiepstraat	**5.7** drie fietsbruggen t.h.v Waalstraat, Zuiderzeestraat en Zijldiepstraat	twee fietsbruggen Waalstraat en Zijldiepstraat en voetgangersbrug Zuiderzeestraat		**6.1** Alleen verbeteren bestaande bruggen	**6.2** fietsbrug ter hoogte van Karperstraat	**6.3** fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan	**6.4** twee fietsbruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan

Fasering Merwedekanaalzone: een hoogwaardig mobiliteitsproduct vanaf de start

Infrastructuur op tijd aanleggen

Het plannen, ontwerpen en bouwen van infrastructuur kost tijd. Daarom is het belangrijk dat de stad zich tijdig voorbereidt voor de toekomst. Ook zonder de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt het aantal fietsers zienderogen toe in Utrecht. Daarom is het zaak om zo snel mogelijk nieuwe, verkeersluwe fietsroutes aan te bieden als alternatief voor de steeds drukkere fietsroutes langs drukke wegen in Utrecht. Zo kan de gemeente tijdig rekening houden met de huidige groei aan fietsers en zorgen dat fietsen aantrekkelijk en veilig blijft voor alle doelgroepen (inclusief kinderen, ouderen, mensen met een beperking). Dit draagt bij aan de sociale inclusiviteit van inwoners van Utrecht ('iedereen doet mee').

Ruimtelijke ontwikkeling en infrastructurele maatregelen gaan hand in hand

Bij de ontwikkeling van succesvolle stadswijken is het essentieel dat het beoogde kwaliteitsniveau vanaf de start aanwezig is. Dit geldt ook voor het mobiliteitsconcept. Dit voorkomt de fout uit sommige VINEX-wijken, waarbij woningen werden opgeleverd, eerste bewoners zich vestigden en een mobiliteitsgedrag ontwikkelden, waarna pas in een eindstadium het OV werd gerealiseerd. Intussen hadden de bewoners hun mobiliteitsgedrag als gekozen, zonder OV. Immers: een verhuizing is een zogenaamde life changing event. Duurzame verandering in het gedrag van bewoners is daarom het meest effectief bij de daadwerkelijke verhuizing.

Voor de Merwedekanaalzone is een hoogwaardig mobiliteitsproduct nodig. Juist hier is het dus nodig om van begin af aan te zorgen dat het gewenste mobiliteitsgedrag wordt beloond: lopen, fietsen, OV-gebruik en deelmobiliteit als meest aantrekkelijke hoofdvervoerwijzen. Deze aanbeveling voor de gehele Merwedekanaalzone sluit ook aan op de aanbevelingen uit hoofdstuk 6 uit het eindrapport "Mobiliteitsconcept voor Merwede" uit april 2018. Hierin is opgenomen: "Om Merwede te laten slagen, is het noodzakelijk dat de eerste fase wordt ontwikkeld als kwaliteitsstatement voor het hele gebied."

Betekenis voor deelgebied 4

Voor deelgebied 4 is het van belang om vroegtijdig de bestaande bruggen (Balijebrug en Mandelabrug) te verbeteren, zodat voetgangers en fietsers deze nog gemakkelijker en veiliger kunnen gebruiken (voldoende ruimte voor voetgangers, de reeds geplande aanpassingen bij de Mandelabrug, voldoende ruimte voor tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de autorijbanen, extra hellingen/trappen naar de Merwedekanaaloevers, aanpassing van kruispunten aan weerszijden van de bruggen). Daarnaast is het nodig om vroegtijdig te starten met de uitwerking van de nieuwe brug ter hoogte van de Heycopstraat inclusief aanpassing van aanliggende straten.

Betekenis voor deelgebied 5

In deelgebied 5 wordt nu gewerkt aan een fasering van het toekomstige bouwprogramma. De fasering voor deelgebied 5 gaat nu uit van een tweepolige ruimtelijke ontwikkeling met twee maal circa 2.000 woningen plus voorzieningen. Zie het schema. Dit sluit goed aan op het eindrapport "Mobiliteitsconcept voor Merwede" uit april 2018, waarin wordt gesteld dat voor het draagvlak van elke mobiliteitsvoorziening (elke mobiliteitshub) circa 1.500 woningen nodig zijn.

In het verlengde van voorgaande moeten de eerste bewoners van elk van de twee ontwikkelgebieden in deelgebied 5 gebruik kunnen maken van een hoogwaardige mobiliteitsstructuur:

- Autoluw binnengebied met sociaal veilige en aantrekkelijke looproutes naar dagelijkse voorzieningen en omliggende wijken
- Mobility-HUB met mobiliteitswinkel en deelmobiliteit-aanbod, gekoppeld aan de oost-west loop- en fietsverbindingen zodat ook mensen van bestaande wijken gebruik kunnen maken van deze voorziening (in totaal dus twee hubs voor de eerste fase van deelgebied 5).
- Voor het noordelijke ontwikkelgebied binnen Merwede gaat het dan ook om een nieuwe loop- en fietsbrug t.h.v. de Waalstraat. Ook de aanpalende straten (bijvoorbeeld o.a. de Waalstraat, Rijnlaan, Jutfaseweg, kruispunten in de omgeving van de Balijelaan en Vondellaan) moeten geschikt worden gemaakt voor het nieuwe gebruik (opvangen fietsers en voetgangers met behoud van leefbaarheid).
- Voor het zuidelijke ontwikkelgebied binnen Merwede gaat het dan om een nieuwe loop- en fietsbrug t.h.v. de Zijldiepstraat. Ook de aanpalende straten (bijvoorbeeld o.a. de Zijldiepstraat, Rijnlaan, Jutfaseweg, kruispunten in de omgeving van de Socrateslaan) moeten geschikt worden gemaakt voor het nieuwe gebruik (opvangen fietsers en voetgangers met behoud van leefbaarheid)
- Daarnaast moeten vroegtijdig de bestaande bruggen (Balijebrug en Mandelabrug) verbetering krijgen, zodat voetgangers en fietsers deze nog gemakkelijker en veiliger kunnen gebruiken (voldoende ruimte voor voetgangers, voldoende ruimte voor tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de autorijbanen, extra hellingen/trappen naar de Merwedekanaaloevers, aanpassing van kruispunten aan weerszijden van de bruggen zoals in de omgeving Balijelaan-Croeselaan, Vondellaan en Socrateslaan-Rijnlaan).

Betekenis voor deelgebied 6

Voor deelgebied 6 zal de uitwerking van de brug(gen) plaatsvinden gekoppeld aan de ruimtelijke plannen voor deelgebied 6.

Goudappel Coffeng
De Ruyterkade 143 | 1011 AC Amsterdam

Snipperlingsdijk 4 | 7417 BJ Deventer
Casuariestraat 9a | 2511 VB ‘s Gravenhage
Emmasingel 15 | 5611 AZ Eindhoven
F. HaverSchmidtwei 2 | 8914 BC Leeuwarden

+31(0) 570 666 222
Goudappel@goudappel.nl

www.goudappel.nl

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Utrecht

Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone

Datum 29 september 2020
Auteurs Christiaan Kwantes, Lucas van der Linde, Lennert Bonnier

1. Doelen van deze memo

Op 30 januari 2020 heeft het college van B&W de ‘Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone’ vrijgegeven voor inspraak. Dit was in het kader van de Omgevingsvisie deel 2 ‘De uitwerking’, het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en aanvullende planproducten. In de variantenstudie zijn aanbevelingen opgenomen voor nieuwe wandel- en fietsverbindingen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De ‘variantenstudie’ blijft gelden als basis en deze memo vormt hierop een naschrift, om meerdere redenen:

- Begin 2020 is over de Omgevingsvisie deel 2 en het stedenbouwkundig plan Merwede inspraak georganiseerd. De inspraakreacties zijn verwerkt in een reactienota. Veel reacties gaan over de voorgestelde bruggen over het kanaal. Deze memo gaat dieper in op deze aanvullende ideeën en vragen.
- In de periode december 2019 - juni 2020 heeft de gemeente een mobiliteitsstudie opgestart naar Utrecht Zuidwest, genaamd ‘Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest’. Doel was om, gegeven de actuele regionale afspraken rondom verstedelijking, in beeld te brengen welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om de verstedelijking in Utrecht Zuidwest op middellange termijn op te vangen. Het gaat om maatregelen voor auto, openbaar vervoer, fiets en lopen. Dit heeft de gemeente nodig voor het gesprek met regio en rijk over de verstedelijkingsopgave van Utrecht op middellange termijn. Naast actuelere inzichten in de toekomstige groei van Utrecht Zuidwest, heeft de studie naar Utrecht Zuidwest ook een ruimere geografische scope dan de variantenstudie loop- en fietsbruggen, die zich alleen op de Merwedekanaalzone richt. Deze memo gaat nader in op de verschillen en overeenkomsten in uitkomsten van de ‘Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest’ t.o.v. de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone’. Een aantal aanvullende analyses in deze memo naar wandel- en fietsbruggen in de Merwedekanaalzone zijn gedaan met behulp van de meest actuele uitgangspunten (uit de studie naar Utrecht Zuidwest).

2. Duiding van overeenkomsten en verschillen tussen beide studies

Op hoofdlijnen onderschrijft de 'Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest' (2020) de conclusies uit de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' (2019). Er treedt tussen nu en 2030 een forse groei op van de fietsmobiliteit. Deze groei maakt het noodzakelijk om het fietsverkeer beter te spreiden over meerdere routes in de stad. Dit verdunt de grote fietsstromen en zorgt er voor dat de woonstraten leefbaar blijven. Dit draagt er ook aan bij dat extra kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, mensen met een beperking) volwaardig mee kunnen doen in het verkeer. Dan gaat het o.a. om het beheersen van de drukte omwille van soepele doorstroming van fietsers, een rustig verkeersbeeld zonder filevorming van fietsers en te grote drukte bij verkeerslichten en een goede oversteekbaarheid van fietsstromen.

In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest wordt bevestigd dat het nodig is om de bestaande bruggen over het Merwedekanaal te verbeteren en om nieuwe wandel- en fietsbruggen te realiseren in de omgeving van de Merwedekanaalzone: t.h.v. de Heycopstraat, Waalstraat, Zijldiepstraat, Jutfasepunt en Overijssellaan.

Er zijn belangrijke verschillen in uitgangspunten tussen de twee studies, waardoor de exacte rekenuitkomsten volgens het verkeersmodel VRU 3.4[1] (zoals voorspellingen ten aanzien van exacte aantallen fietsers die worden verwacht) cijfermatig afwijken:

- Ruimtelijke uitgangspunten: bij de Variantenstudie naar wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van het standaard Utrechtse verkeersmodel als hulpmiddel (het zogenaamde VRU 3.4). Dit verkeersmodel houdt rekening met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, met de kennis van 2018 (toen het verkeersmodel is vastgesteld). In de studie voor Utrecht Zuidwest is gerekend met de meest actuele prognoses van de Utrechtse ruimtelijke ontwikkeling met de kennis van 2020 conform de jaarlijkse afspraken tussen Rijk, regio en gemeenten (BO MIRT). Inmiddels is namelijk duidelijk geworden dat er in Utrecht Zuidwest meer plannen in het verschiet liggen. Dan gaat het aanvullend om o.a. Masterplan Jaarbeurs, hogere dichtheden in het Beurskwartier en verspreide nieuwbouw in Kanaleneiland. Deze aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen zijn verwerkt in het Utrechtse verkeersmodel, waardoor dit verkeersmodel kan worden beschouwd als een variant op het verkeersmodel VRU 3.4.
- Scope van maatregelen: bij de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone is gekeken naar maatregelen direct rondom de Merwedekanaalzone. De studie naar Utrecht Zuidwest heeft gekeken naar maatregelen in geheel Utrecht Zuidwest. Hiermee is het detailniveau globaler, maar de geografische scope ruimer.

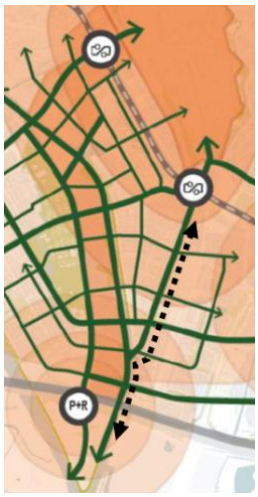
[1] Bij de analyses van wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel als hulpmiddel om toekomstige verkeersstromen te voorspellen. Net als een maquette van een gebouw, is een verkeersmodel een versimpelde weergave van de toekomstige werkelijkheid. De toekomst is ook altijd onzeker. Alle verkeersmodelcijfers van toekomstige situaties moeten dus beschouwd worden als indicatieve waarden.

Naar aanleiding van de studie naar Utrecht Zuidwest zijn enkele aanscherpingen naar voren gekomen van de inzichten uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone:

- In de studie naar Utrecht Zuidwest is het effect van een Nicolaas Beetsverbinding nader onderzocht in relatie tot een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat. Hieruit blijkt dat een Nicolaas Beetsverbinding de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast, zonder overbelasting van de wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat. Belangrijke voorwaarde is dat fietsverkeer van en naar de Nicolaas Beetsverbinding gebruik kan maken van een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade en de Van Zijstweg / Jaarbeursgebied. Hiermee vervult een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat meer een wijk-wijkfunctie voor wandelaars en fietsers in plaats van een drukke, doorgaande fietsroute. Het is (net als bij alle andere nieuwe wandel- en fietsbruggen) wenselijk om bromfietsen, snorfietsen en speed-pedelecs te weren. De inrichting moet hierop aansluiten.

Visualisatie routevorming doorgaande fietsers Nicolaas Beetsverbinding via Veilinghavenkade

- In de studie naar Utrecht Zuidwest is nader gekeken naar het effect van het fietsvriendelijk maken van de Jutfaseweg. Hieruit bleek dat deze verbinding op stedelijk niveau sterk bijdraagt aan het temperen van de drukte op de noord-zuid-fietsverbinding Kanaalweg en rondom de Socratesbrug, in combinatie met het westelijk deel van een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt. 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 t.h.v. de Jutfasepunt heeft vooral toegevoegde waarde vanuit wijk-wijkverkeer / realiseren van een passende maaswijdte voor fietsnetwerk (CROW richtlijn: 300-500 m).



Jutfaseweg alternatief voor Kanaalweg (kaart afkomstig uit studie Zuidwest)

3. Effecten van extra varianten per deelgebied

Extra varianten in deelgebied 4 en 6.
N.a.v. de Variantenstudie loop- en fietsbruggenstudie Merwedekanaalzone zijn in de inspraak voorstellen ingebracht voor nieuwe varianten binnen de verschillende deelgebieden. Het gaat hier om de aanvullende varianten:

- Variant 4.3 in deelgebied 4: een nieuwe wandelbrug t.h.v. de Heycopstraat (en geen fietsbrug) (variatie op variant 4.2, wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat, uit de variantenstudie laten scoren op aspecten)
- Variant 6.5 in deelgebied 6: een fietsbrug alleen over het westelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan
- Variant 6.6 in deelgebied 6: een fietsbrug over het westelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een wandelbrug over het oostelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan.

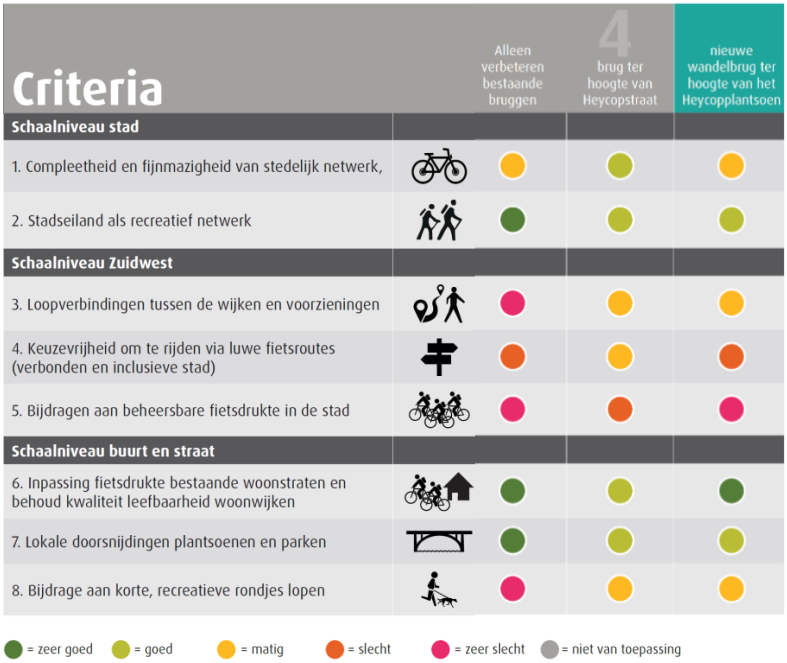
In onderstaande toelichting wordt telkens kwalitatief ingezoomd op de verschillen van de aanvullende varianten met de varianten uit Variantenstudie. Hierbij zijn de systematiek, cijfers en criteria uit de Variantenstudie aangehouden.

Variant 4.3: nieuwe wandelbrug t.h.v. Heycopstraat in deelgebied 4
De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores van variant 4.3 voor fietsers overeen met die van variant 4.1 (verbeteren bestaande bruggen) uit de Variantenstudie. Voor de andere aspecten komen de scores overeen met die van variant 4.2, namelijk:

- Op schaalniveau stad zorgt de nieuwe wandelbrug voor een extra discontinuïteit in het Merwedepark.
- Op het schaalniveau Zuidwest zorgt een nieuwe wandelbrug dat voetgangers een 5% groter gebied kunnen bereiken binnen vijftien minuten dan in de huidige situatie
- Op het schaalniveau buurt en straat ligt er een uitwerkingsvraagstuk voor de aanlanding van de brug. Uitgangspunt is dat er geen woonboot hoeft te wijken. Wel vormt een wandelbrug extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. De nieuwe verbinding biedt kansen voor het maken van korte recreatieve rondjes.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (één wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat) scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdrukte. Vanuit het onderzoek blijft het advies: één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.



Scores van de brugvarianten in deelgebied 4 (links de scores uit de Variantenstudie overgenomen, met meest rechts toegevoegd de nieuwe variant 4.3)

Variant 6.5: nieuwe fietsbrug westelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan in deelgebied 6

De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores van variant 6.5 grotendeels overeen met die van variant 6.4 (twee fietsbruggen ter hoogte van de Jutfasepunt en de Overijssellaan) uit de Variantenstudie. Alleen voor de aspecten maaswijdte voor fietsers, bereik voetgangers en lokale doorsnijdingen wijken de sores af, namelijk:

- Op schaalniveau stad verbetert de maaswijdte voor fietsverkeer alleen voor de westelijke zijde (Merwedekanaalzone deelgebied 6) tot ruim 300 m. Aan de Hoogravense zijde blijft de maaswijdte ca 650 m. Dit is meer dan de gewenste maaswijdte in een stedelijke omgeving volgens de CROW-richtlijnen (300 tot 500 meter). Hiermee scoort deze variant iets minder goed dan variant 6.4.
- Op het schaalniveau Zuidwest zorgt deze variant dat voetgangers een 14% groter gebied kunnen bereiken binnen vijftien minuten dan in de huidige situatie. Dit is iets minder gunstig dan in variant 6.4.
- Op het schaalniveau buurt en straat heeft deze variant (t.o.v. variant 6.4) minder lokale doorsnijdingen van Merwedepark en plantsoen, omdat bij deze variant geen brug aanlandt nabij het Hamersplantsoen. De afstanden voor korte recreatieve rondjes aan de Hoogravense zijde zijn hoger dan in variant 6.4, waardoor deze variant hierop iets minder gunstig scoort.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan) scoort deze variant gunstiger vanwege minder doorsnijding van het Hamersplantsoen, maar minder gunstig op maaswijdte, loopverbindingen en bijdrage aan korte recreatieve rondjes. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan, waarbij het westelijk deel van de brug ter t.h.v. Jutfasepunt een stedelijke functie kent en het oostelijk deel vooral een wijk-wijkverbinding is.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.

Variant 6.6: nieuwe fietsbrug westelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe wandelbrug oostelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe fietsbrug t.h.v. Overijssellaan in deelgebied 6

De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores voor variant 6.6 grotendeels overeen met die van variant 6.4 uit de Variantenstudie. Alleen voor de maaswijdte voor fietsers komen de scores overeen met die van de nieuwe variant 6.5 (zie hierboven), namelijk:

- Op schaalniveau stad verbetert de maaswijdte voor fietsverkeer alleen voor de westelijke zijde (Merwedekanaalzone deelgebied 6) tot ruim 300 m. Aan de Hoogravense zijde blijft de maaswijdte ca 650 m. Dit is meer dan de gewenste maaswijdte in een stedelijke omgeving volgens de CROW-richtlijnen (300 tot 500 meter). Hiermee scoort deze variant iets minder goed dan variant 6.4.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan) scoort deze variant minder gunstiger op fijnmazigheid. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan, waarbij het westelijk deel van de brug ter t.h.v. Jutfasepunt een stedelijke functie kent en het oostelijk deel vooral een wijk-wijkverbinding heeft. Bij een keuze voor een wandelbrug op het oostelijk deel t.h.v. de Jutfasepunt kan de exacte ligging zo worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.

Criteria		6.1 Alleen verbeteren bestaande bruggen	6.2 brug ter hoogte van Karperstraat	6.3 6 brug ter hoogte van de Overijssellaan	6.4 twee bruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan	6.5 nieuwe brug naar Jutfasepunt en nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan	6.6 nieuwe brug naar Jutfasepunt en een wandelbrug t.h.v de Karperstraat nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan
Schaalniveau stad							
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,							
2. Stadseiland als recreatief netwerk							
Schaalniveau Zuidwest							
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen							
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)							
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad							
Schaalniveau buurt en straat							
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten en behoud kwaliteit leefbaarheid woonwijken							
7. Lokale doorsnijdingen plantsoenen en parken							
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen							

= zeer goed = goed = matig = slecht = zeer slecht = niet van toepassing

Scores van de brugvarianten in deelgebied 6 (links de scores uit de Variantenstudie overgenomen, met meest rechts toegevoegd de nieuwe varianten 6.5 en 6.6)

4. Aanvullende vragen over wisselwerking van varianten tussen deelgebieden Merwedekanaalzone

Vraag naar totaalbeeld van combinaties van varianten

N.a.v. de Variantenstudie loop- en fietsbruggenstudie Merwedekanaalzone zijn in de inspraak ook aanvullende vragen gesteld over de wisselwerking van varianten tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone: wat is het totaalbeeld bij bepaalde combinaties van de varianten voor de verschillende deelgebieden?

Er is voor gekozen om deze aanvullende vragen te beantwoorden met behulp van de meest actuele inzichten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Daarom is bij de beantwoording van deze vragen gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook voor de Studie Zuidwest is toegepast (zie hoofdstuk 2). In de meest recente berekeningen voor de toekomstsituaties is (ten opzichte van de cijfers in de studie ‘Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest’) aanvullend rekening gehouden met verbetering van de bestaande bruggen.

De volgende combinatievarianten zijn in beeld gebracht:

- Totaalbeeld huidige situatie
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met nieuwe wandel- en fietsbruggen t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6)
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Waalstraat (deelgebied 5).

Verkeersmodel: simulatie van de toekomstige werkelijkheid
Bij de analyses van wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel als hulpmiddel om toekomstige verkeersstromen te voorspellen. Net als een maquette van een gebouw, is een verkeersmodel een versimpelde weergave van de toekomstige werkelijkheid. De toekomst is ook altijd onzeker. Alle verkeersmodelcijfers van toekomstige situaties moeten dus beschouwd worden als indicatieve waarden. Bij onderstaande modeluitkomsten is uitgegaan van een bandbreedte per brug (van -10% tot +10% van de modelwaarde, afgerond op duizendtallen). Afhankelijk van diverse variabelen zal het uiteindelijk gebruik hoger of lager binnen de bandbreedte vallen.

Totaalbeeld huidige situatie
Het fietsgebruik van de (bestaande) bruggen rondom de Merwedekanaalzone is in onderstaand beeld weergegeven. Dit beeld sluit aan op eerdere presentaties, gebaseerd op het verkeersmodel dat is gebruikt voor de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Het betreft hier het aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2015[2].

Huidig (fietsers/etmaal, indicatief)

[2] Het gebruikte model (VRU 3.4) kent 2015 als basisjaar.

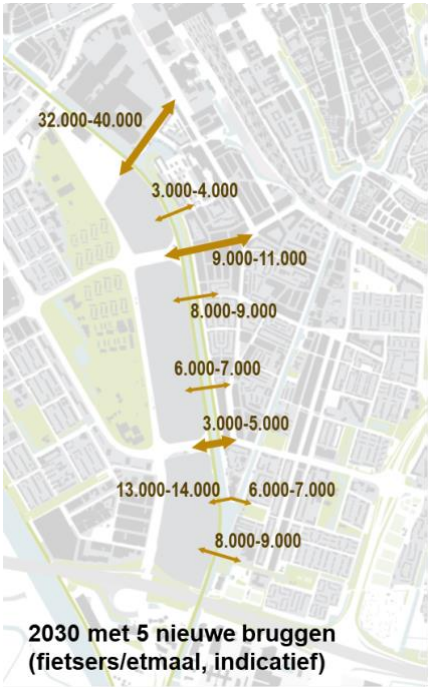
Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen

Bijgaand beeld laat zien welke fietsdrukte er ontstaat bij de toekomstsituatie met volledige ruimtelijke ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2) zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen. Voor de rest van Utrecht Zuidwest is uitgegaan van infrastructuurverbeteringen conform de voorstellen uit de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Hier maakt ook een Nicolaas Beetsverbinding deel van uit. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.

Hieruit blijkt de fietsdrukte op de bestaande bruggen zou toenemen tot meer dan 18.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om 35.000 tot 43.000 fietsers per etmaal. Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten.

Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met nieuwe wandel- en fietsbruggen t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6)

Bijgaand beeld laat hetzelfde beeld zien als hiervoor, maar dan met alle infrastructuurverbeteringen conform de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Hierin zijn dus ook de volgende wandel- en fietsbruggen opgenomen: t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6). Zie de dunne lijntjes in de kaart. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.



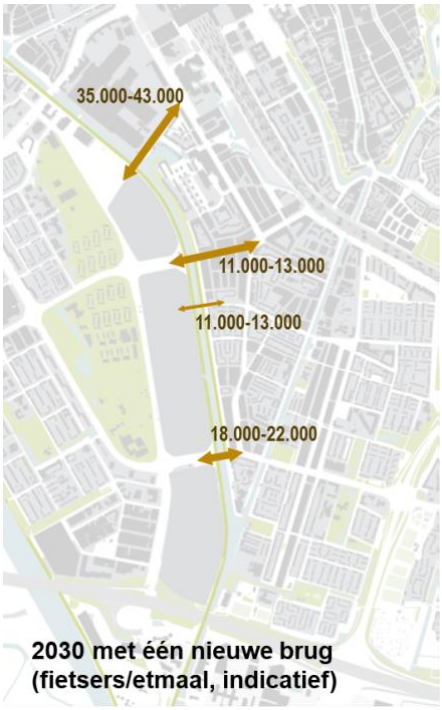
Uit deze analyse blijkt de fietsdrukte op de bestaande bruggen afneemt tot minder dan ca 10.000 fietsers per etmaal. Dit leidt tot voldoende spreiding van de fietsintensiteiten. Een uitzondering geldt voor de Mandelabrug: hier blijft de fietsdrukte hoger. In de studie Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is dit ook geconstateerd als uitwerkingsopgave.

Op de nieuwe wandel- en fietsbruggen die aansluiten op woonstraten blijft in het verkeersmodel voor de studie naar Utrecht Zuidwest de fietsdrukte onder de ca 9.000 fietsers per etmaal of nog lager. Met een zorgvuldige ruimtelijke inpassing zijn deze fietsstromen verantwoord te verwerken. De praktijk laat zien dat er ook goede voorbeelden zijn van vergelijkbare straten met meer dan 9.000 fietsers per etmaal, zoals de Troelstralaan (ca 10.600 fietsers per etmaal).

De wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat trekt ca 3.000-4.000 fietsers per etmaal, in combinatie met een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade. Dit correspondeert ongeveer met het huidig gebruik van bijvoorbeeld de Maliebrug nabij Park Lepelenburg. Zonder een fietsvriendelijke inrichting van de Veilinghavenkade lopen de fietsaantallen op de Heycopbrug in combinatie met de aanleg van de Nicolaas Beettunnel op tot naar verwachting 9.000-10.000 fietsers per etmaal. Zonder de Nicolaas Beettunnel, ligt dat aantal lager.

Alleen de westelijke fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt trekt ca 13.000-14.000 fietsers per etmaal. Deze schakel wordt onderdeel van een snelle en comfortabele fietsroute Nieuwegein-Zeehaenkade-Jutfasepunt-Jutfaseweg-Westerkade-Ledig Erf-binnenstad Utrecht. In de studie Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is het fietsaantrekkelijk inrichten van deze verbinding opgenomen als maatregel. De oostelijke fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt trekt ca 6.000-7.000 fietsers per etmaal. Deze schakel heeft vooral toegevoegde waarde als wijk-wijkverbinding en ter verkleining van de maaswijdte van het fietsnetwerk (cf CROW-richtlijnen 300-500 m). Zonder het oostelijk deel van de fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt zal het fietsverkeer zich naar verwachting gelijkmatig verdelen over de Socratesbrug en de Overijsellaan.

Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Waalstraat (deelgebied 5)
Bijgaand beeld laat hetzelfde beeld zien als hiervoor, maar dan met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. de Waalstraat. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.

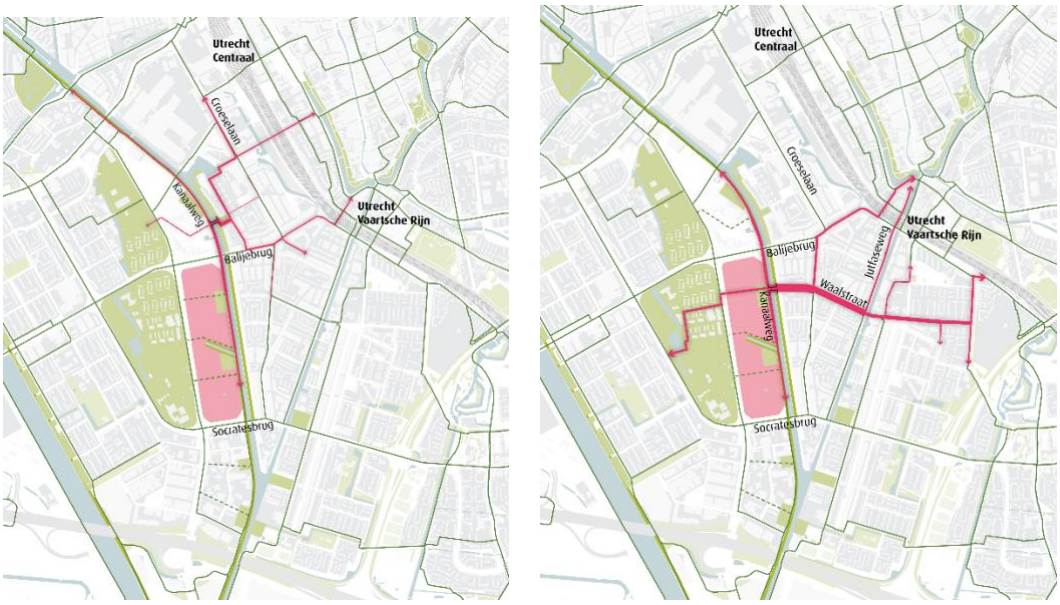


2030 met één nieuwe brug (fietsers/etmaal, indicatief)

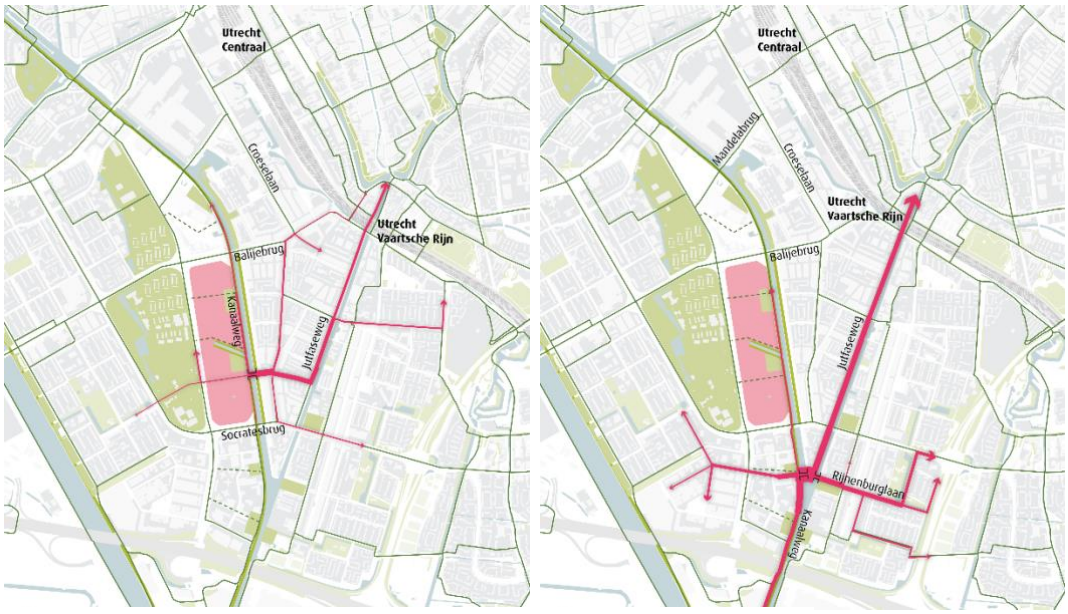
Hieruit blijkt dat een nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. de Waalstraat vooral bijdraagt aan het verminderen van de druk op de Balijebrug en in mindere mate aan het verminderen van de druk op de Socratesbrug. Tegelijk krijgt de brug t.h.v. de Waalstraat een te zware belasting, afgezet tegen het karakter van de Waalstraat. Bij een tweede nieuwe brug wordt deze druk verspreid. Bovendien draagt een tweede brug bij aan een acceptabele maaswijdte. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen in deelgebied 5; t.h.v. de Waalstraat en t.h.v. de Zijldiepstraat.

5. Aanvullende inzichten gebruik van de nieuwe bruggen

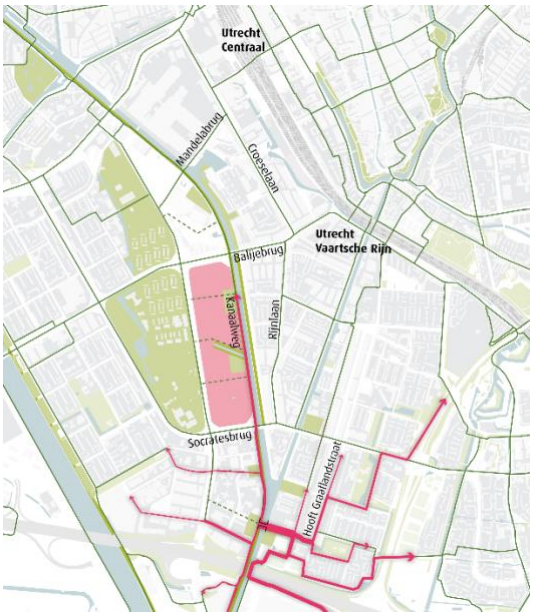
Voor elk van de nieuwe wandel- en fietsbruggen op blz. 8 is gekeken hoe de brug zal worden gebruikt. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook voor de Studie Zuidwest is toegepast. Het betreft hier telkens een indicatie van de routes van fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel. De diktes van de lijnen corresponderen met het aantal fietsers. De schaal is bij elke figuur telkens constant gehouden.



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Heycopstraat (links) en Waalstraat (rechts)



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Zijldiepstraat (links) en Jutfasepunt (rechts)



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Overijssellaan

6. Vraag naar fasering deelgebied 5

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? Hiervoor is een quick scan uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat één wandel- en fietsbrug (t.h.v. de Waalstraat) gebruikt zou worden door ca 9.500 tot 11.000 fietsers, in een situatie met 4.000 woningen in deelgebied 5 en zonder wandel- en fietsbrug t.h.v. de Zijldiepstraat. Ongeveer de helft van de gebruikers komt uit de Merwedekanaalzone, de andere helft betreft fietsers vanuit andere delen van Utrecht. Het realiseren van één nieuwe wandel- en fietsbrug bij deelgebied 5 heeft dus een te klein effect op de spreiding van het fietsverkeer in Utrecht ZW, ook bij 4.000 woningen in deelgebied 5.

Daarnaast is het vanuit gedragsbeïnvloeding wenselijk om vroegtijdig de gewenste kwaliteit voor fietsers te realiseren. Immers: 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 vergt 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, kosten).

7. Nadere inzoom op effecten op bestaande gebruikers Merwedekanaal

In de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone is bondig aandacht gegeven aan het effect van lokale doorsnijdingen als gevolg van nieuwe wandel- en fietsbruggen (criterium 7). Voor een goede afweging is het nodig om binnen dit criterium de belangen van bestaande nautische gebruikers nader te duiden en toe te lichten. Hieruit kan worden geconcludeerd, dat nieuwe loop- en fietsbruggen t.h.v. de Merwedekanaalzone vooral voor roeiers en scouting altijd een negatief effect hebben:

- Roeiers
  Op dit moment maken studentenroeiverenigingen Orca, Triton en burgervereniging Viking gebruik van het Merwedekanaal. Ook topsporters roeien hier. Het Merwedekanaal is nu al een relatief smal en druk stuk water, waardoor het gebruik door de roeisport onder druk staat. Nieuwe wandel- en fietsbruggen verkleinen de vaarruimte en geven extra obstakels, zeker bij inhaalmanoeuvres. Randvoorwaarde voor nieuwe bruggen vanuit de roeisport is een minimale doorvaarthoogte van 1,70 m, conform de eisen van de roeibond. Daarnaast is door de roeiers een effectieve breedte gewenst van 30 m, om inhaalmanoeuvres mogelijk te maken in combinatie met het gelijktijdig passeren van een tegenligger (driemaal een 7 m brede roeiboot plus aan weerszijden telkens 1,5 m marge). Rekening houdend met de woonboten, bedraagt de huidige doorvaartbreedte 27 m. Voor inhaalmanoeuvres is deze gewenste breedte nodig over 700 m in lengterichting (rechtstand, vrij zicht). In de huidige situatie wordt die maat alleen gehaald tussen de Balijebrug en de Socratesbrug. Ook is het voor hen van belang om geen middenpijlers in het water aan te brengen. Alle bestaande bruggen tussen de A12 en de Muntsluis hebben wel pijlers. Tot slot hebben roei-instructeurs behoefte aan ruimte om langs het water met de roeiers mee te fietsen.
- Scouting
  Momenteel gebruiken de scoutingverenigingen Barracuda, Wilhelmina, J.P. Coengroep en Tekakwitha het water rondom deelgebied 6 als zeilwater. Nieuwe bruggen ter hoogte van deelgebied 6 beperken de zeilmogelijkheden; het wateroppervlak verkleint, nieuwe bruggen vangen een deel van de zeilwind af en er is minder zicht op andere watergebruikers. Vanuit de scoutinggroepen is bij nieuwe bruggen een doorvaarhoogte van 1.85 meter randvoorwaardelijk voor optimaal gebruik.
- Beroeps- en recreatievaart
  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.

Bijlage 1. Scores Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone, aangevuld met nieuwe varianten

Locatieonderzoek woonboten Merwedekanaalzone

Onderzoek naar vervangende locaties in Utrecht

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Tanja Lazaridis, Stedenbouw
Anouk Teuns, Groen
Rob Hendriks, Groen
Peter de Jonge, Havenbedrijf
Saskia Koen, Grondzaken
Reinier Balkema, Milieu
Bert Noppers, Milieu
Erik Ader, Externe veiligheid
Maud v.d Wauw, Parkeren
Eefke Verheij, Parkeren
Wim Greijn, Gebiedsregisseur West
Dick Boeve, Gebiedsregisseur Zuidwest

Projectmanagement
Sandra Beenen

Opdrachtgever
Margo Meijer, Ruimtelijk regisseur Merwedekanaalzone)

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
februari 2021

Bestuurlijke besluitvorming
B&W als bijlage bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**
1.1. Context 4
1.2 Zoektocht naar twee alternatieve locaties 4

2. Locatieonderzoek **6**
2.1 Werkwijze 6
2.2 Locaties 6
2.3 Criteria 7
2.4 Eerste schifting van locaties 7
2.5 Beschrijving van overgebleven locaties 8

3. Conclusie en randvoorwaarden **18**
3.1 Locaties om woonboten vanuit de Merwedekanaalzone heen te verplaatsen:
Billitonkade en Noordersluis (noordkant) 18
3.2 Randvoorwaarden voor inpassing 18

4. Vervolg **20**

Bijlage: Tabel onderzochte locaties **21**

1. Inleiding

1.1. Context

In het kader van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn vijf nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal gepland. Voor de nieuwe wandel- en fietsbruggen bij deelgebied 5 moeten woonboten worden uitgekocht of verplaatst naar nieuwe locaties. Daarvoor is dit locatieonderzoek uitgevoerd.

Met het locatieonderzoek wordt uitvoering gegeven aan Motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen. De conclusies van dit onderzoek zijn toegespitst op de benodigde ligplaatsen voor de Merwedekanaalzone. Zodra er een koersdocument voor het nieuwe woonbotenbeleid voor de hele stad ter besluitvorming voorgelegd wordt aan het College, worden verdere uitspraken over eventuele andere locatiemogelijkheden gedaan.

Op dit moment is nog niet exact duidelijk hoeveel eigenaren van woonboten verplaatst willen worden en hoeveel willen worden uitgekocht (zie ook de volgende paragraaf). Hoewel de druk op de openbare ruimte en het water, in een steeds verder verdichtende stad, groot is en steeds verder toeneemt, is er toch voor gekozen om ook voor eventueel op te kopen woonboten een vervangende ligplaats te zoeken. De strekking van de motie is immers dat er geen ligplaatsen mogen verdwijnen. Daarnaast is er ook een financieel belang voor de gemeente om opgekochte boten weer te kunnen verkopen. Daarvoor is een nieuwe ligplaats nodig, want een woonboot zonder ligplaats is nauwelijks iets waard.

1.2 Zoektocht naar twee alternatieve locaties

In het kader van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn de volgende bruggen gepland:

- één brug in deelgebied 4 ter hoogte van het Heycopplantsoen.
- twee bruggen in deelgebied 5 ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat.
- twee bruggen in deelgebied 6, ter hoogte van de Overijssellaan en de Jutphasepunt.

Het gaat om in totaal drie woonboten, die onder of te dicht bij een brug liggen. Hiervoor is een grens aangehouden van 10 meter vanaf de nieuwe brug. Bij de Waalstraatbrug gaat het om twee woonboten die binnen deze zone liggen. Bij de Zijldiepstraat gaat het om één boot. Voor de overige bruggen (in deelgebied 4 en deelgebied 6) hoeven geen woonboten te wijken.

Van de drie boten onder een nieuwe brug of binnen 10 meter vanaf die brug, kan er bij de Waalstraatbrug één van de drie boten worden ingepast. Het is op dit moment nog niet duidelijk welke boot bij de Waalstraatbrug verplaatst gaat worden. Dit is ook afhankelijk van de wensen van de woonbooteigenaren.

De twee nieuwe ligplaatsen om woonboten vanuit de Merwedekanaalzone heen te verplaatsen zijn bedoeld om huidige eigenaren een nieuwe ligplaats te geven of om een door de gemeente opgekochte boot te verplaatsen en vervolgens te verkopen.

Er worden al wel gesprekken gevoerd over aankopen of verplaatsen met de drie eigenaren die onder een potentiële brug liggen of binnen een zone van 10 meter vanaf de brug. Indien de raad besluit geen extra wandel- en fietsbruggen aan te leggen, worden de mogelijk aangekochte boten weer verkocht op de huidige ligplaats. De potentiële verplaatsingsopties naar nieuwe locaties zijn nog niet met de woonbooteigenaren gedeeld, waardoor zij deze nog niet in hun afweging ten aanzien van verkopen of verplaatsen mee hebben kunnen nemen. Het is op dit moment dan ook nog niet duidelijk of de twee nieuwe woonbootlocaties gebruikt gaan worden voor het verplaatsen van de huidige eigenaren of voor de verplaatsing van aangekochte boten.

De afmetingen van de boten die verplaatst worden zijn :

nr	lengte	breedte	hoogte
33	23,5 m	4,7 m	3,3 m
35	21 m	5,1 m	3,3 m
79	20,5 m	6,5 m	3,5 m

Het is nog niet duidelijk of boot nr. 33 of boot nr. 35 verplaatst gaat worden. Dit is afhankelijk van de voorkeuren van de eigenaren.

Alle woonboten wijken af van de maximale lengtemaat voor nieuwe woonboten. In de Havenatlas is aangegeven dat de lengtemaat voor alle ligplaatsen in de stad maximaal 18 meter is. Om boten te kunnen verplaatsen moet dus een uitzondering worden gemaakt op de regels uit de Havenatlas. De maximale breedtes en hoogtes variëren per ligplaats.

De afmetingen voor een nieuw schip in het Merwedekanaal zijn, conform de Havenatlas: 18 meter lang, 7 meter breed en 4 meter hoog.

2. Locatieonderzoek

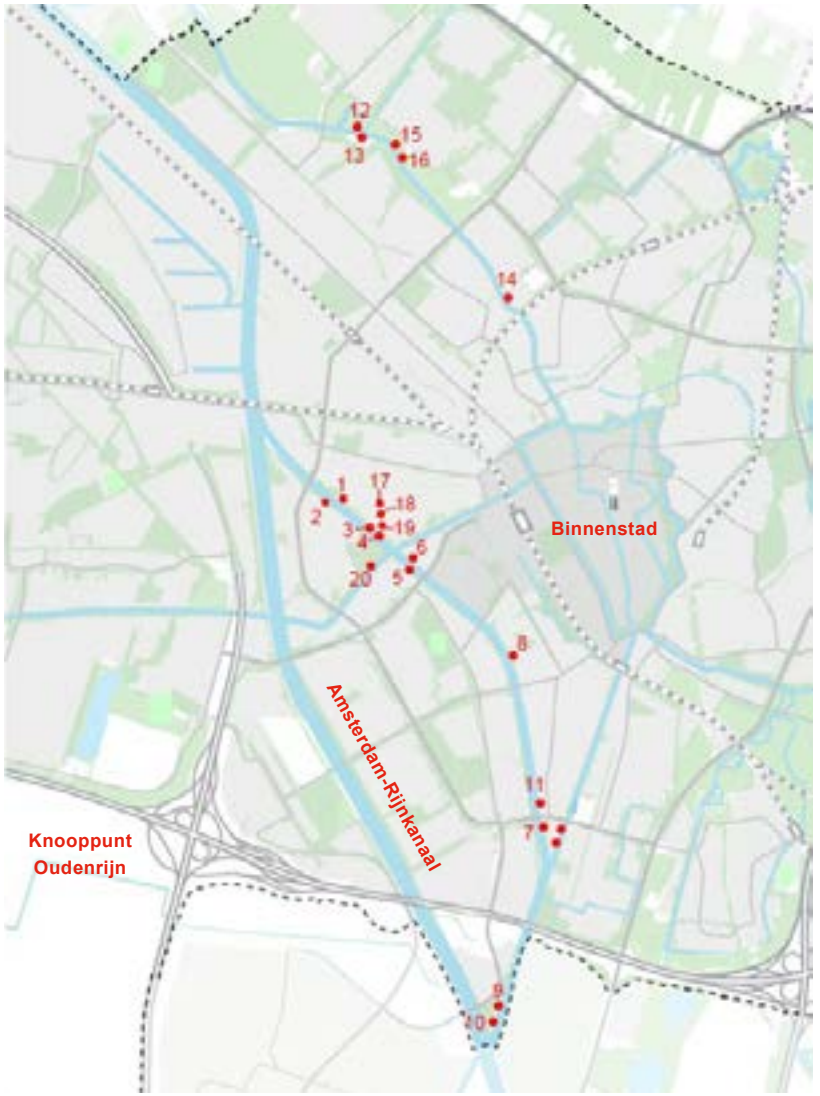
2.1 Werkwijze

De basis voor dit onderzoek vormen de locaties uit 2018. De wateren binnen de gemeente zijn geïnventariseerd aan de hand van de havenatlas en door een gemeentelijke getoetst aan verschillende criteria. Daarbij zijn alleen de waterlopen onderzocht waar nu ook al ligplaatsen aanwezig zijn en is in principe alleen gekeken naar ligplaatsen die aansluiten op bestaande rijen van woonboten. Een aantal locaties uit 2018 zijn komen te vervallen omdat de omvang niet groot genoeg was voor een woonboot. Er zijn ook een aantal nieuwe locaties bijgekomen die nog niet eerder waren onderzocht. De locaties zijn door een gemeentelijk projectteam bestaande uit stedenbouw, groen en ecologie en openbare ruimte getoetst aan criteria op het gebied van beleid en projecten, ruimtelijke inpassing, erfgoedwaarden, natuurwaarden en milieu- en geluidsnormen en het bestemmingsplan. Na een eerste trechtering zijn er 5 locaties overgebleven. Deze locaties zijn met elkaar vergeleken. Op basis hiervan zijn de twee voorkeurslocaties bepaald.

2.2 Locaties

De onderzochte locaties bevinden zich in het Merwedekanaal, de Vecht, de Oude Rijn, de Leidsche Rijn en de Vaartsche Rijn. Dit zijn rivieren en kanalen waar in de huidige situatie zich ook al woonboten liggen.
De locaties zijn allemaal plekken die aansluiten op bestaande rijen met woonboten. Losse ligplaatsen zijn niet in principe niet gewenst.
Geen van de locaties past in het bestemmingsplan, voor alle locaties zal een juridische procedure doorlopen moeten worden. De toegestane breedte en hoogte van de locaties verschilt. Om de lange boten te kunnen verplaatsen moet bij alle locaties worden afgeweken van de maximale lengtemaat van 18 meter voor nieuwe boten uit de Havenatlas.

Afbeelding: Kaart met locaties woonboten.
De getallen komen overeen met de lijst in de bijlage.



2.3 Criteria

Op het gebied van beleid zijn de locaties getoetst aan de uitgangspunten van de RSU 2040, het woonbotenbeleid en de havenatlas (2007), het Groenstructuurplan (actualisatie 2018). Daarnaast is onderzocht hoe de locaties zich verhouden tot de binnenstedelijke verdichtingsprojecten en het Rondje Stadseiland.

Op het gebied van ruimtelijke inpassing is gekeken in hoeverre wordt aangesloten op een bestaande rij, hoe de beleving van het water en het gebruik van de oever is, of de locatie grenst aan een park of een openbare verblijfsplek, of de locatie in een zichtlijn ligt en of deze zich bevindt in het zicht van omliggende woningen. Ook is onderzocht of het mogelijk is om gekoppeld aan het realiseren van een ligplaats ingrepen te doen die de recreatieve en ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterken.

Verder is onderzocht of de locatie ligt in de omgeving van een monument, of er natuurwaarden zijn (zowel in het water als op de oever) en of er voldaan kan worden aan de normen op het gebied van wegverkeers-lawaai, industrielawaai en externe veiligheid en of het parkeren kan worden opgelost.

2.4 Eerste schifting van locaties

Uit het onderzoek blijkt dat geen van de locaties positief scoort op alle criteria. Los van de wens om de openbare ruimte is de stad te verbeteren kleven er aan elke locatie nadelen. Zwaarwegende criteria zijn of de locatie grenst aan een park of een openbare verblijfsplek, of erfgoed- en of natuurwaarden aangetast worden, of deze zich bevindt in de directe omgeving van een binnenstedelijke verdichting en of het zicht vanuit omliggende woningen wordt aangetast. Van vier locaties bleek dat de aanwezige ruimte te klein was voor het creëren van een ligplaats, deze zijn niet nader onderzocht.

De onderzochte locaties rondom het Sluizencomplex zijn de Keulsekade, naast nr. 350, de Kanaalweg naast 301 en de Keulsekade tussen nr. 306 en 320. Op basis van de eerste trechtering is de Keulsekade afgevallen omdat deze grenst aan een openbare verblijfsplek, de locatie grenst aan een gebied voor historische schepen en de ligplaats de ruimte voor grote schepen om de sluis in te varen belemmert.

De onderzochte locaties in het Merwedekanaal zijn de Kanaalweg, naast nr. 201, de Muntkade, het Jutfasepad, naast nr. 1 (ten zuiden van Socratesbrug), het Merwedekanaal ter hoogte van Dichterswijk, Noordersluis ten noorden van de bestaande rij, Noordersluis ten zuiden van de bestaande rij, en de Merwedekade ten noorden van de Socrates-brug. Behalve de locaties aan de Noordersluis zijn de andere locaties afgevallen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de ligging nabij een gebied waar hoog stedelijke verdichting plaatsvindt, wegnemen van het zicht op het water de aangrenzende verblijfsruimte of park, of de ligging aan een open kade waar zich geen andere ligplaatsen meer bevinden.

De onderzochte locaties in de Vecht zijn de Vechtdijk naast nr. 386, het Vechtplantsoen (Fortlaan), tussen nr. 18 en 20, de Vinkenkade naast rode brug, Vechtdijk tussen nr. 356 en 354, Vechtdijk, tussen nr. 344 en 342 Alle locaties zijn afgevallen vanwege aanwezige erfgoed waarden, wegnemen van het zicht op het water, ontwikkelingen in het gebied, de ligging aan een openbare verblijfsplek.

In de Oude Rijn is de Billitonkade tussen nr. 112 en 116 onderzocht. Deze locatie scoort op basis van de criteria positief en is niet afgevallen. In de Leidsche rijn is een locatie onderzocht ter hoogte van Park Oog in Al tussen nr. 152 en 102. Deze is afgevallen vanwege het aangrenzende park en de erfgoedwaarde daarvan. In de Vaartse Rijn zijn twee locaties onderzocht Jutfaseweg tussen nr. 251 en 253 en Jutfaseweg naast nr. 253. Deze zijn afgevallen omdat de eerste plek niet beschikbaar bleek en de tweede plek het zicht en de beleving van het water aantast en de geluidsnormen overschreden worden.

Op basis van een eerste trechtering zijn 5 potentiële locaties overgebleven. Dit zijn:

- Kanaalweg naast 301
- Keulsekade tussen nr. 306 en 320
- Billitonkade tussen 112 en 116
- Noordersluis naast nr. 51 (noordkant)
- Noordersluis naast nr 57 (zuidkant)

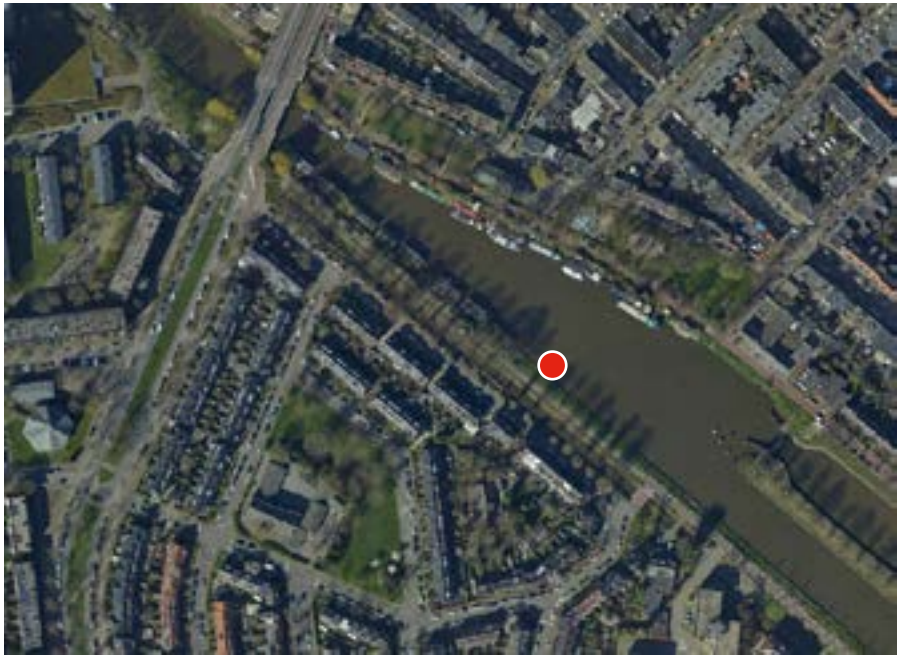
Deze vijf locaties zijn nader onderzocht en met elkaar vergeleken.

2.5 Beschrijving van overgebleven locaties

De kansrijke locaties zijn nader onderzocht aan de hand van de onderscheidende criteria. Hieronder een korte beschrijving met de voor- en nadelen.

Kanaalweg naast 301

Deze locatie ligt naast een bestaande rij in het Merwedekanaal, ten noordwesten van het Sluizencomplex naast de wetering en het groene dijkje aan het Merwedekanaal. De locatie ligt aan de recreatieve route ‘rondje Stadseiland’.



Voordelen Kanaalweg

- Op ruime afstand van woningen
- Geen aantasting erfgoed- en natuurwaarden
- Voldoet aan geluidsnormen
- Tuin op kade mogelijk

Nadelen Kanaalweg

- Past niet in visie Rondje Stadseiland, want ligt aan een recreatieve route van het Rondje Stadseiland.
- Ligt in de vastgestelde groenstructuur, dus groencompensatie nodig
- Oever wordt gebruikt voor recreatie
- Minder zicht op het water / beleving van het water
- Voor circa 3 woningen aan de Kanaalweg vermindert het uitzicht op het water
- Kleine versmalling van het water waardoor een nieuwe woonboot niet helemaal in het verlengde ligt van de andere boten in de rij.

De locatie bevindt zich in het parkeergebied B1. Parkeren moet hier in principe op eigen terrein opgelost worden. Aangezien dat hier niet mogelijk kan er een parkeerdrukmeting gedaan worden om aan te tonen dat er voldoende ruimte is om die parkeervraag op te vangen.

Toegestane maximale afmetingen Kanaalweg volgens de Havenatlas

- Hoogte 4 meter
- Breedte 7 meter
- Lengte 18 meter

De te verplaatsen woonboten passen wat betreft breedte- en hoogtemaat in de Havenatlas op deze plek. Voor de lengte van de bestaande boten moet in alle gevallen worden afgeweken van de Havenatlas.

Keulsekade tussen nr. 306 en 320
Deze locatie ligt in het Merwedekanaal in/aan het monumentale Sluizencomplex. In dit gebied kruisen verschillende waterlopen elkaar; het Merwedekanaal, de Oude Rijn en Leidsche Rijn. De locatie sluit aan op een korte rij woonboten. Op deze plek liggen recreatieboten. Deze liggen hier illegaal.

Voordelen Keulsekade

- Locatie ligt niet aan een belangrijke recreatieve route.
- Het kanaal wordt al gebruikt als aanlegplaats voor recreatieve boten. Deze liggen hier illegaal.
- Lijkt te voldoen aan normen t.a.v. geluid.
- Het realiseren van een ligplaats kan worden gecombineerd met het maken van aanlegsteigers voor recreatieboten loodrecht op de kade met een lengte die aansluit op de breedte van de boten (ca. 5 meter) Op deze wijze wordt er kwaliteit/openbare ruimte toegevoegd en komt er ruimte vrij aan de kade voor recreatief gebruik van de oever.

Nadelen Keulsekade

- Ligging in een heel bijzondere stedelijke omgeving (kruispunt van waterwegen, monumenten).
- Ligging in – aan Sluizencomplex (Rijksmonument).
- Woningen verliezen hun zicht op het water.
- Oever wordt gebruikt voor recreatie.
- Nadelig voor het zicht op het water / beleving van het water.
- Geen tuin op de kade mogelijk.

De locatie bevindt zich in het parkeergebied A2. In dit gebied is bij kleine ontwikkelingen geen parkeereis. Eigenaren van te verplaatsen woonboten komen wel in aanmerking voor een parkeervergunning.

Toegestane maximale afmetingen Keulsekade volgens de Havenatlas

- Hoogte 4 meter
- Breedte 7 meter
- Lengte 18 meter

De te verplaatsen woonboten passen wat betreft breedte- en hoogtemaat in de Havenatlas op deze plek. Voor de lengte van de bestaande boten moet in alle gevallen worden afgeweken van de Havenatlas.

Billitonkade tussen 112 en 116
Deze locatie bevindt zich in de Oude Rijn in een open stuk in het midden van een lange rij woonboten. Aan de overzijde van de Billitonkade bevinden zich woningen.

Voordelen Billitonkade

- Ligt niet aan recreatieve route met stedelijke betekenis.
- Door begroeiing beperktere aantasting van het zicht (in de zomer) op het water vanwege het Er blijft open ruimte over waardoor het zicht op het water niet volledig verdwijnt.
- Voldoet aan normen t.a.v. geluid
- Gaat niet ten koste van recreatief gebruik van de oever.
- Mogelijkheid om kwaliteit te versterken door herinrichting van deel van de oever.

Nadelen Billitonkade

- Het beperkte zicht op het water dat er vanuit de Billitonkade is wordt minder.
- Oever wordt gebruikt voor stallen van fietsen, tuin op kade lastig.
- Op korte afstand van woningen. Voor 4 woningen verdwijnt (in de winter) het zicht op het water.

Toegestane maximale afmetingen Billitonkade volgens de Havenatlas

- Hoogte 4 meter
- Breedte 5 meter
- Lengte 18 meter

Voor alle te verplaatsen boten moet (bij alle locaties) worden afgeweken van de maximale lengtemaat van 18 meter voor nieuwe boten uit de Havenatlas. Een acceptabele breedtemaat, in afwijking van de Havenatlas zou maximaal 5,5 meter zijn op deze plek om een boot te kunnen verplaatsen. De breedte van de huidige boten aan de Billitonkade ligt gemiddeld zo rond de 5 meter. Een paar zijn iets breder. De breedte van het water is ongeveer 18,5 meter.

De locatie bevindt zich in het parkeergebied A2. In dit gebied is bij kleine ontwikkelingen geen parkeereis. Eigenaren van te verplaatsen woonboten komen wel in aanmerking voor een parkeervergunning.

Noordersluis, naast nr. 51 (noordkant)
Deze locatie ligt in het Merwedekanaal ter hoogte van de Noordersluis. Hij maakt onderdeel uit van de zuidpunt; het gebied waar het Merwede-kanaal en het Amsterdam Rijnkanaal elkaar kruisen. De locatie sluit aan op een korte rij van 4 woonboten. Deze locatie wordt gebruikt om schepen tijdelijk aan te meren. Het gebied ligt in een omgeving van bedrijven en kantoren. Aan de overzijde van de weg Noordersluis bevindt zich een autobedrijf.

De locatie maakt onderdeel uit van de A12 zone, een gebied waar op lange termijn een hoog-stedelijke ontwikkeling wordt voorzien. Ook grenst de locatie aan het rondje Stadseiland.

Voordelen Noordersluis Noordkant

- Kan positief effect hebben op sociale veiligheid van het gebied.
- De locatie ligt niet in de nabijheid van bestaande woningen.
- Gaat niet ten koste van huidig recreatief gebruik van de oever.
- Voldoet aan normen ten aanzien van geluid. Er moet wel een ontheffingsprocedure doorlopen worden.
- Externe veiligheid is geen belemmering.
- Mogelijkheid om kwaliteit te versterken door vergroening van de oever.
- Klein tuintje op kade mogelijk.
- Parkeren is oplosbaar.

Nadelen Noordersluis Noordkant

- Bijzondere plek op kruising van waterwegen; woonboot vermindert het zicht op het water / beleving van het water.
- Ligt in de vastgestelde groenstructuur, dus groencompensatie nodig.
- Gebied is aangewezen als toekomstige hoog stedelijke verdichtingslocatie.
- Gaat ten koste van toekomstig recreatief gebruik van de oever, zodra het rondje stadseiland daar is ontwikkeld.

Toegestane maximale afmetingen Noordersluis volgens de Havenatlas

- Hoogte 5,5 meter
- Breedte 7 meter
- Lengte niet bepaald

De te verplaatsen woonboten passen wat betreft afmetingen in de Havenatlas op deze plek.

Deze locatie bevindt zich in parkeergebied B2. Voor het parkeren zal een oplossing gevonden moeten worden. Een mogelijke oplossing bevindt zich iets ten noorden van de locatie op een verharde strook naast de weg ter hoogte van het autobedrijf.

De locatie bevindt zich in een zone waar volgens het bestemmingsplan woonboten zijn toegestaan. Qua locatie past een woonboot dus in het bestemmingsplan. Door het creëren van extra ligplaatsen wordt het maximum aantal boten overschreden en zal er toch een bestemmingsplan procedure doorlopen moeten worden.

De toekomstige ontwikkeling van dit gebied biedt mogelijk kansen om op termijn te komen tot een goede ruimtelijke inpassing die de ruimtelijke kwaliteit verbetert en het zicht op- en de beleving van het water versterkt worden.

Noordersluis, naast nr. 57 (zuidkant)
Deze locatie ligt ook in het Merwedekanaal ter hoogte van de Noordersluis, maar dan aan de zuidkant van de rij van 4 woonboten. De locatie maakt onderdeel uit van de zuidpunt; het gebied waar het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijnkanaal elkaar kruisen. Het gebied ligt in een omgeving van bedrijven en kantoren. De locatie maakt onderdeel uit van de A12 zone, een gebied waar op lange termijn een hoog-stedelijke ontwikkeling wordt voorzien. Ook grenst de locatie aan het rondje Stadseiland.

Voordelen Noordersluis (zuidkant)

- Kan positief effect hebben op sociale veiligheid van het gebied.
- De locatie ligt niet in de nabijheid van bestaande woningen.
- Gaat niet ten koste van huidig recreatief gebruik van de oever.
- Voldoet aan de normen ten aanzien van geluid. Er moet wel een ontheffingsprocedure doorlopen worden.
- Externe veiligheid geen belemmering.
- Tuin op kade mogelijk.
- Parkeren is oplosbaar.

Nadelen Noordersluis (zuidkant)

- Zeer bijzondere plek op kruising van waterwegen; woonboot vermindert het zicht op het water / beleving van het water.
- Ligt in de vastgestelde groenstructuur, dus groencompensatie nodig.
- Gebied is aangewezen als toekomstige hoog stedelijke verdichtingslocatie.
- Gaat ten koste van toekomstig recreatief gebruik van de oever, zodra het rondje stadseiland daar is ontwikkeld.

Deze locatie bevindt zich in parkeergebied B2. Voor het parkeren zal een oplossing gevonden moeten worden. Een mogelijke oplossing bevindt zich iets ten noorden van de locatie op een verharde strook naast de weg ter hoogte van het autobedrijf.

De locatie bevindt zich in een zone waar volgens het bestemmingsplan woonboten zijn toegestaan. Qua locatie past een woonboot dus in het bestemmingsplan. Door het creëren van extra ligplaatsen wordt het maximum aantal boten overschreden en zal er toch een bestemmingsplan procedure doorlopen moeten worden.

De toekomstige ontwikkeling van dit gebied biedt mogelijk kansen om op termijn te komen tot een goede ruimtelijke inpassing die de ruimtelijke kwaliteit verbetert en het zicht op- en de beleving van het water versterkt worden.

Toegestane maximale afmetingen Noordersluis volgens de Havenatlas

- Hoogte 5,5 meter
- Breedte 7 meter
- Lengte niet bepaald

De te verplaatsen woonboten passen wat betreft afmetingen in de Havenatlas op deze plek.

3. Conclusie en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken op basis van de voorgaande analyse om de vraag te beantwoorden welke locaties in de stad aangewezen kunnen worden voor het verplaatsen van twee woonboten uit de Merwedekanaalzone. Ook wordt per locatie aangegeven welke randvoorwaarden er gelden en voor welke te verplaatsen boten de locatie geschikt is.

3.1 Locaties om woonboten vanuit de Merwedekanaalzone heen te verplaatsen: Billitonkade en Noordersluis (noordkant)

De locaties die het beste beoordeeld worden zijn de Billitonkade tussen 112 en 116 en de Noordesluis naast nr. 51 (noordkant).

De locatie aan de Billitonkade maakt onderdeel uit van een bestaande rij. Het creëren van een nieuwe ligplaats door het opvullen van de open ruimte in deze rij past in de ruimtelijke structuur. Voor de beleving en zichtbaarheid van het water heeft het maken een extra ligplaats hier beperkte gevolgen, in de huidige situatie is er door een strook met beplanting sprake van weinig openheid en zicht op het water. Er liggen kansen om door herinrichting van het naastgelegen deel van deze groenstrook de recreatieve waarde te vergroten en het water beter zichtbaar en bereikbaar te maken. Voor omwonenden vermindert het zicht op het water en zijn er bezwaren te verwachten.

De locatie aan de Noordersluis naast nr. 51 (noordkant) grenst aan een bestaande rij van 4 woonboten ter hoogte van de sluis tussen het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijn Kanaal. Het gaat om een klein en geïsoleerd woongebiedje te midden van een omgeving van grootschalige bedrijven, kantoren en infrastructuur op het kruispunt van het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijn Kanaal. Het creëren van een extra ligplaats kan zorgen voor extra levendigheid en sociale controle langs de route. Wel blijft een belangrijke kanttekening bij deze locatie dat deze in de groenstructuur ligt, waarvoor compensatie nodig is. En in de visie van Rondje Stadseiland is de ambitie om deze plek te ontwikkelen tot recreatieve zone. Op termijn zal dit gehele gebied waarschijnlijk tot hoog stedelijke ontwikkeling komen en dan wordt de druk op de openbare ruimte voor recreatie alleen maar groter. Dit alles in overweging nemend is de impact van een woonboot op deze locatie minder negatief dan op de afgevallen locaties.

Van de locaties die waren overgebleven na de eerste schifting, zijn de Keulsekade tussen 306 en 320, de Kanaalweg naast 301 en Noordersluis zuidkant het minst geschikt om woonboten vanuit de Merwedekanaalzone heen te verplaatsen. Bij de Keulsekade tussen 306 en 320 heeft de ligging in een bijzondere omgeving met een grote monumentale waarde zwaar meegewogen evenals de aantasting van het zicht op het water voor bewoners en gebruikers. Bij de Kanaalweg naast 301 is het grootste bezwaar de ligging aan het rondje stadseiland en de groene en recreatieve betekenis van de oever. Bij de Noordersluis naast 57 (zuidkant) zijn de grootste bezwaren de ligging op een hele bijzondere plek op de zuidpunt met een zeer weids uitzicht, de ligging in de groenstructuur, recreatieve ambities uit de visie Rondje Stadseiland en de toekomstige hoog stedelijke ontwikkeling rondom, waardoor de bijzondere plek nog belangrijker zal worden.

3.2 Randvoorwaarden voor inpassing

Voor de gekozen locaties gelden wel een aantal randvoorwaarden om woonboten in te kunnen passen. Ook is het op de Billitonkade niet mogelijk om alle boten in te passen.

Randvoorwaarden en in te passen boten Billitonkade

Randvoorwaarden

- De zichtlijn vanuit de Bilitonstraat op de Oude Rijn blijft vrij
- Groencompensatie is gewenst. De recreatieve kwaliteit van de oever en het zicht op het water in het verlengde van de Biliton straat wordt versterkt, bijvoorbeeld door middel van een bankje of vlonder met zicht op het water.
- Geen aantasting van de grote platanen op de oever.

- De privatisering van groen op de kade wordt zo minimaal mogelijk gehouden. Een eventueel tuintje met de mogelijkheid voor een kleine berging wordt begrensd door groenstrook of groene haag. Mogelijkheden afhankelijk van alternatieve locatie voor fietsen rekken. Dit moet worden onderzocht.
- Ook is het wenselijk dat de woonboot een groen dak krijgt.

De locatie bevindt zich in het parkeergebied A2. In dit gebied is bij kleine ontwikkelingen geen parkeereis. Eigenaren van te verplaatsen woonboten komen wel in aanmerking voor een parkeervergunning.

De toegestane maximale afmetingen voor de Billitonkade volgens de Havenatlas zijn: 4 meter hoog * 5 meter breed * 18 meter lang. De minimale afstand tussen de woonboten is op deze plek 3 meter. (Als nr. 33 nieuw wil bouwen kan deze boot hier minder breed zijn dan in het Merwedekanaal.)

Voor alle te verplaatsen boten moet (bij alle locaties) worden afgeweken van de maximale lengtemaat van 18 meter voor nieuwe boten uit de Havenatlas. Een acceptabele breedtemaat, in afwijking van de Havenatlas zou maximaal 5,5 meter zijn op deze plek om een boot te kunnen verplaatsen. De breedte van de huidige boten aan de Billitonkade ligt gemiddeld zo rond de 5 meter. Een paar zijn iets breder. De breedte van het water is ongeveer 18,5 meter. Ook voor de breedte stellen we daarom een afwijking voor op de maten uit de Havenatlas.

De woonboot die nu op nr. 33 en 35 liggen zouden het best passen op deze plek. De boot van nr. 79 is met 6,5 meter breedte te breed.

Randvoorwaarden en in te passen boten Noordersluis (noordkant)

Randvoorwaarden:

- Minimaal 5 meter afstand gehouden wordt tot de naastliggende woonboot waardoor er tussen de woonboten ruim zicht is op het water.
- De groene haag langs de weg wordt doorgezet.
- De privatisering van groen op de kade wordt zo minimaal mogelijk gehouden. Een eventueel tuintje met de mogelijkheid voor een kleine berging wordt begrensd door groenstrook of groene haag.
- Ten aanzien van de hoogte en breedte van de woonboot gelden de maximale afmetingen uit de Havenatlas.
- Vanwege de ligging in de vastgestelde Groenstructuur moet groencompensatie plaatsvinden.
- Deze locatie bevindt zich in parkeergebied B2. Voor het parkeren zal een oplossing gevonden moeten worden. Een mogelijke oplossing bevindt zich iets ten noorden van de locatie op een verharde strook naast de weg ter hoogte van het autobedrijf.
- Wat betreft geluid zit de geluidsbelasting op de grens van de ontheffingswaarde en moet er een ontheffingsprocedure bij het Bestemmingsplan worden doorlopen.
- Er zijn vanuit rijksregels geen harde beperkingen met betrekking tot extern veiligheidsrisico voor deze locatie. Met betrekking tot het groepsrisico wordt geconcludeerd dat de bijdrage aan de hoogte van het groepsrisico beperkt is. Bij verdere uitwerking zal nog wel gekeken moeten worden naar onder andere mogelijke bestrijdbaarheid van een ramp en vluchtroutes etc.

Deze locatie leent zich voor alle te verplaatsen woonboten.

4. Vervolg

Het creëren van nieuwe ligplaatsen past niet in het bestemmingsplan. Hiervoor zal een juridisch planologische procedure doorlopen moeten worden. De uitgebreide procedure is van toepassing (projectbesluit en ruimtelijke onderbouwing). Er kunnen zienswijzen worden ingediend.
Er kunnen zienswijzen worden ingediend, inclusief bezwaar en beroep.
Ook de Havenatlas zal moeten worden aangepast.
Rijkswaterstaat is eigenaar van beide locaties en is ambtelijk geconsulteerd en heeft aangegeven geen bezwaren tegen deze locaties te hebben.

Bijlage: Tabel onderzochte locaties

In deze tabel is een overzicht opgenomen van de locaties die mogelijk in aanmerking komen als nieuwe ligplaats in Utrecht. De locaties zijn gescoord op passendheid vanuit de RSU (ruimtelijke strategie Utrecht), Woonbotenbeleid, Groenstructuurplan, Rondje stadseiland, nabijheid van binnenstedelijke verdichting, aansluiting op een rij woonboten, ligging naast park of openbare zitplek, beleving van het water, oevergebruik voor recreatie, zichtlijn op het water, zicht vanuit woningen, natuurwaarden, erfgoedwaarden, verkeerslawaai, industrielawaai, externe veiligheid en bestemmingsplan. Hieruit zijn vijf locaties naar voren gekomen, die nader zijn onderzocht en beschreven in het rapport. Uiteindelijk zijn de locaties Bilitonkade en Noordersluis (noordkant) de voorkeurslocaties om woonboten vanuit de Merwedekanaalzone heen te verplaatsen.

Bijlage: Onderzoek potentiele locaties voor woonboten van Merwede

NR	Kaart	Potentiele locaties	I.o.m. uitgangspunten RSU 2040	Maximale afmetingen Havenatlas (hoogte, breedte, lengte)	Woonbotenbeleid 2007	Oever geen onderdeel hoofdgroenstructuur	Geen onderdeel van Rondje Stadseiland	Niet nabij binnensted. verdichtingslocatie	Sluit aan op een rij	Niet naast park of openbare zitplek	Geen negatieve gevolgen beleving water	Oever niet gebruikt voor recreatie	Niet in belangrijke zichtlijn op water	Geen aantasting zicht omliggende woningen	Geen aantasting natuurwaarden	Geen aantasting erfgoedwaarden	Voldoet aan normen verkeerslawaai (<53dB)	Voldoet aan normen industrielawaai	Voldoet aan normen externe veiligheid	Past in bestemmingsplan	Conclusies
		Rondom Muntsluis																			
1	Blad 2-4	Keulsekade, naast nr. 350 (ten noorden van sluis): 1 boot		4, 7, 18																	Niet nader onderzocht vanwege ligging aan openbare verblijfsplek, erfgoed waarden van sluizencomplex, belemmert doorvaart grote schepen, plek voor historische schepen.
2	Blad 2-4	Kanaalweg naast 301 (ten noord-westen van sluis aan Oog in al kant): 2 boten?		4, 7, 18																	Over na 1e schifting: Zie nadere beschrijving in het locatieonderzoek; geen voorkeurslocatie
3	Blad 2-5	Keulsekade,tussen nr. 306 en 320 (ten zuiden van sluis): 1 of 2 boten?		4, 7, 18																	Over na 1e schifting: Zie nadere beschrijving in het locatieonderzoek; geen voorkeurslocatie
4	Blad 2-5	Keulsekade, tussen nr. 306 en nr. 302																			Deze plek is al bezet: kaart klopt niet met werkelijkeheid
		Merwedekanaal																			
5	Blad 2-6	Kanaalweg, naast nr. 201		niet aangegeven																	Niet nader onderzocht vanwege ligging nabij hoogstedelijke verdichting, zicht op het water, aangrenzende verblijfsruimte, Rondje Stadseiland, sluit niet aan op een rij
6	Blad 2-6	Muntkade		niet aangegeven																	Niet nader onderzocht vanwege ligging nabij hoogstedelijke verdichting, zicht op het water, aangrenzende verblijfsruimte, erfgoedwaarden, sluit niet aan op een rij.
7	Blad 2-15	Jutfasepad, naast nr. 1 (ten zuiden van Socratesbrug)		4, 7, 18																	Niet nader onderzocht vanwege ligging aan openbare verblijfsplek, negatieve gevolgen voor zicht en beleving van het water,te hoge belasting verkeerslawaai
8	Blad 2- 11	Merwedekanaal ter hoogte van Dichterswijk		4,7,18																	Niet nader onderzocht vanwege ligging nabij hoogstedelijke verdichting, aangrenzende verblijfsruimte, zicht op het water, sluit niet aan op een rij.
9	Blad 2- 20	Noordersluis naast nr. 51		5.5 , 7 lengte niet bepaald																	Over na 1e schifting: Zie nadere beschrijving in het locatieonderzoek. Voorkeurslocatie
10	Blad 2- 20	Noordersluis naast nr 57		5.5 , 7 lengte niet bepaald																	Over na 1e schifting: Zie nadere beschrijving in het locatieonderzoek; geen voorkeurslocatie
11	Blad 2-15	Merwedekade naast nr 97		4,7,18																	Niet nader onderzocht vanwege ligging aan opanbare verblifsplek, negatieve gevolgen voor zicht en beleving van het water, te hoge belasting verkeerslawaai
		Vecht																			
12	Blad 10-5	Vechtdijk, naast nr. 386 (Fort de klop)		4,8,18																	Niet nader onderzocht vanwege natuurwaarden, erfgoed waarden, wegnemen van het zicht op het water.
13	Blad 10-6	Vechtplantsoen (Fortlaan), tussen nr. 18 en 20		4, 7, 18																	Niet nader onderzocht omdat oever geen openbaar gebied is, Natuurwaarden, ontwikkelingen in het gebied.
14	Blad 10-11	Vinkenkade (nieuwbouw naast rode brug)		4, 7, 18																	Niet nader onderzocht vanwege natuurwaarden, wegnemen van het zicht op het water, ontwikkelingen in het gebied, de ligging aan een openbare verblijfsplek.
15	Blad 10-7	Vechtdijk, tussen nr. 356 en 354		5,8, lengte niet bepaald																	Niet nader onderzocht vanwege natuurwaarden, wegnemen van het zicht op het water, de ligging aan een openbare verblijfsplek.
16	Blad 10-7	Vechtdijk, tussen nr. 344 en 342		5,8,lengte niet bepaald.																	Te weinig ruimte
		Oude Rijn																			
17	Blad 3-2	Billitonkade, tussen nr. 108 en 110		3.5 ,5, 18																	Te weinig ruimte
18	Blad 3-2	Billitonkade, tussen nr 110 en 112		3.5 ,5, 18																	Te weinig ruimte
19	Blad 3-2	Billitonkade, tussen nr. 112 en 116		3.5 ,5, 18																	Over na 1e schifting: Zie nadere beschrijving in het locatieonderzoek. Voorkeurslocatie
		Leidsche Rijn																			
20	blad 4-20	ter hoogte van Park Oog in Al, tussen nr. 152 en 102		4,5,18																	Niet nader onderzocht omdat het grenst aan een park met erfgoed en natuurwaarden.
		Vaartsche Rijn																			
21	blad 5-2	Jutfaseweg, tussen nr. 251 en 253		4,5,18																	Niet beschikbaar
22	blad 5-2	Jutfaseweg, naast nr 253		4,5,18																	Niet nader onderzocht vanwege de negatieve gevolgen voor beleving van het water, te hoge belasting verkeerslawaai

= positieve score / voldoet = neutrale score = negatieve score / voldoet niet = niet (verder) onderzocht = ...

Gemeente Utrecht

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

Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone

Analyses verkeersmodel

11 oktober 2019
Versie 1.0
Ambtelijke versie

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

uitgave

Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid (2)
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Afdeling Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid (2)
Organisatie Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl

rapportage

informatie

D.J.P. Terlouw

Inhoud

1	**Inleiding**	**7**
1.1	Doel	7
1.2	Samenhang rapportages mobiliteit	8
2	**Aanpak**	**9**
2.1	Stappen	9
2.2	Scenario's	9
Scenario 1: Autonoom 2030, vastgestelde plannen		10
Scenario 2 – deelgebied 4 en 5 met 4000 woningen, deelgebied 6 bestaand		10
Scenario 3 – deelgebied 4 en 5 volledig, deelgebied 6 bestaand		11
Scenario 4 – deelgebied 4 en 5 volledig, deelgebied 6 alleen oost		11
Scenario 5 – deelgebied 4, 5 en 6 volledig		11
Overzicht		11
2.3	Indicatoren/Beoordelingskader	11
Indicatoren statisch		12
Indicatoren dynamisch		12
Beoordeling indicatoren		12
3	**Verkeersmodellen**	**16**
3.1	VRU 3.4	16
3.1.1	Programma Merwedekanaalzone	16
3.2	Vergelijking VRU 3.4 en VRU 3.3u	16
3.2.1	Bevindingen	17
3.2.2	Conclusies	17
3.3	Quick scan verkeersgeneratie	18
3.4	DVU	18
4	**Uitgangspunten projectmodel MWKZ**	**19**
4.1	Toekomstscenario	19

4.1.1 Parkeertarieven 19
4.2 Ruimtelijke vulling 20
Deelgebied 4 20
Deelgebied 5 21
Deelgebied 6 21
Algemene uitgangspunten 21
Woningen 22
Arbeidsplaatsen 23
4.3 Infrastructuur 23
4.3.1 Auto 23
4.3.2 OV 24
4.3.3 Fiets 25
4.4 Mobiliteitsstrategie 25
4.4.1 Modellering mobiliteitsstrategie 25
4.4.2 Uitgangspunten 25
4.5 Groei verkeer 27
4.6 Onzekerheden 27
4.6.1 Infra 27
4.6.2 DVM 28
4.6.3 Ruimtelijke vulling 28
4.6.4 Invulling deelgebied 6 28
4.6.5 Mobiliteitsstrategie 28
4.7 Dynamisch model 28
4.7.1 Kenmerken dynamische simulaties 29
4.7.2 Aandachtspunten gebruik dynamisch model 29

5 Resultaten verkeersmodellen 31
5.1 Verkeersgeneratie 31
5.1.1 Autoverkeer 31
5.1.2 Modal split 33
5.1.3 Parkeren op afstand 33
5.2 Intensiteiten 34
5.3 Verkeersafwikkeling wegvakken 37

5.3.1 Belasting wegvakken 37
5.3.2 Snelheidsreductie 37
5.3.3 Fileduur 38
5.4 Verkeersafwikkeling kruispunten 39
5.4.1 Belasting kruispunten 39
5.4.2 Wachttijd kruispunten 40
5.5 Reistijden 41
5.6 Voertuigverliesuren 43
5.7 Bevindingen analyses 44
5.8 Randvoorwaarden 44

6 Analyses 45
6.1.1 Selected link 45
6.1.2 Selected zone 46
6.1.3 Effect herinrichting Europalaan-Noord 46
6.1.4 Gevoeligheidsanalyses 47

7 Conclusies 49
7.1 Samenvattende conclusies 49
7.2 Ontwikkelstrategie 50

Bijlage 1: resultaten verkeersmodellen 51

Bijlage 2: intensiteiten 52
Intensiteiten motorvoertuigen/etmaal 52
Intensiteiten motorvoertuigen/ochtendspits (2 uur) 53
Intensiteiten motorvoertuigen/avondspits (2 uur) 54

Bijlage 3: Parkeernormen 55

1 Inleiding

De Merwedekanaalzone is een gebied van Punt Oog in Al tot en met Westraven. Het gebied waar vooral veel gaat veranderen, is ongeveer 60 hectare groot en ligt tussen de Dr. M.A. Tellegenlaan en de A12. Het wordt een stadswijk waar mensen met plezier kunnen wonen, werken en ontspannen.

Onderzocht wordt of het gebied kan veranderen en of er tot ongeveer 2030 tussen de 6.000 tot 10.000 woningen gebouwd kunnen worden. Dit zijn vooral koop- en huurappartementen maar ook eengezinswoningen. Zo bouwt Utrecht aan een gezonde en duurzame stad voor de toekomst. Een compacte stad die tot 2030 groeit van 340.000 naar 410.000 inwoners.

1.1 Doel

Het verkeersonderzoek richt zich op de consequenties van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op de mobiliteit. We brengen de effecten in beeld op verkeersstromen en de verkeersafwikkeling als er bepaalde keuzes gemaakt worden.

Onderzoeksvragen

1. Er is een nieuw verkeersmodel beschikbaar. We maken een vergelijking maken tussen VRU 3.3 en VRU 3.4. Het nieuwe model is de basis van bestemmingsplan maar er is al veel onderzoek gedaan op basis van het vorige model. We beoordelen of eerder getrokken conclusies, zoals in de mobiliteitsstrategie, wezenlijk kunnen veranderen door toepassing van het nieuwe model.
2. Ideeën over gewenst programma en fasering zijn nog in beweging. Het effect hiervan op o.a. de verkeersgeneratie is groot. Daarom is er meer inzicht nodig in de effecten en gevoeligheden.
3. Tot nu toe alleen met een statisch verkeermodel gerekend. Vanwege de behoefte aan meer inzicht in de verwachte verkeersafwikkeling is de stap naar een dynamisch model nodig.
4. Op basis van deze nieuwe inzichten bepalen we de randvoorwaarden vanuit mobiliteit waarbinnen het gebied zich kan ontwikkelen.

Toepassing

De resultaten van het verkeersonderzoek bieden input voor andere rapportages en onderzoeken, zoals de omgevingsvisie deel 2, het aanvullend MER, milieuonderzoeken en bestemmingsplannen.

1.2 Samenhang rapportages mobiliteit

Deze rapportage geeft een nadere verdieping bij het rapport 'Mobiliteit Merwedekanaalzone'[1] waarin de visie op de mobiliteit voor de Merwedekanaalzone is uitgewerkt. In de visie is geconstateerd dat de huidige beleidskaders onvoldoende mogelijkheden bieden om een ontwikkeling mogelijk te maken waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid gegarandeerd kunnen worden. Een ambitieuze mobiliteitsstrategie is noodzakelijk. Hoe die strategie kan worden vormgegeven en hoe dit doorwerkt op de mobiliteit is de visie uitgewerkt. Bij de onderbouwing hiervan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht. De focus ligt hierbij op een situatie waarbij de hele MWKZ wordt herontwikkeld, met ca. 10.000 woningen.

In deze rapportage, Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, staan we uitgebreid stil bij de gehanteerde uitgangspunten bij het verkeersmodel, hoe de mobiliteitsstrategie is vertaald naar de verkeerscijfers. Daarnaast onderzoeken we scenario's waarbij nog niet de hele MWKZ is herontwikkeld maar in stappen hiernaartoe om te kunnen beoordelen wat een fasering kan betekenen voor het verkeerssysteem. Hierbij is ook nader ingezoomd op het functioneren van het autonetwerk.

De uitkomsten van deze onderzoeken bepalen mede de te volgen ontwikkelstrategie.

[1] Mobiliteit Merwedekanaalzone, Goudappel Coffeng, oktober 2019

2 Aanpak

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de gehanteerde aanpak om te komen tot verkeercijfers. De stappen die hiervoor zijn doorlopen en de manier waarop we het resultaat beoordeling komt hier ook aan de orde.

2.1 Stappen

Om te komen tot bruikbare resultaten en de beoordeling hiervan doorlopen we de volgende stappen.

Bepalen beoordelingskader
Vooraf bepalen we op welke indicatoren de verschillende varianten beoordeeld worden.

Van VRU 3.4 naar projectmodel MWKZ
Het verkeersmodel wordt bijgesteld op basis van de laatste inzichten

Doorrekenen scenario's
Het effect van de planontwikkelingen rekenen we met het projectmodel door.

Quick scan subvarianten
Gevoeligheden en mogelijke subvarianten beoordelen we quick scan

Bepalen verkeersafwikkeling
Met een dynamisch verkeersmodel bepalen we de aard en omvang van knelpunten

Beoordelen resultaten
We zetten de resultaten af tegen een beoordelingskader om zo conclusies te kunnen trekken over het functioneren van het verkeerssysteem.

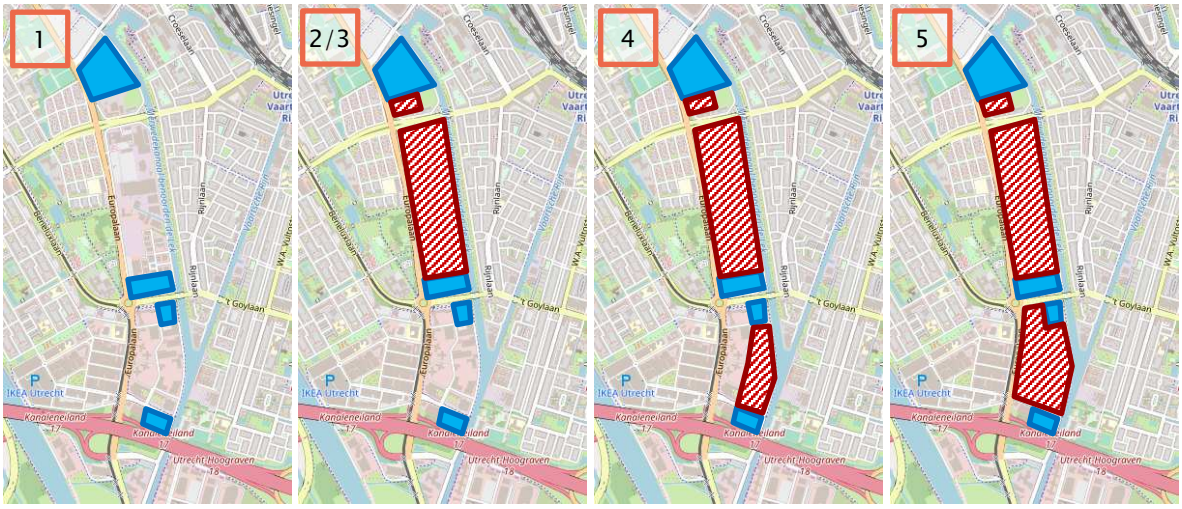
Randvoorwaarden
De beoordeling geeft ons inzicht in de randvoorwaarden die we vanuit mobiliteit meegeven aan het project.

2.2 Scenario's

In het verkeersonderzoek wordt gewerkt met scenario's. Ambitie is om in de Merwedekanaalzone 9.000 woningen te ontwikkelen in deelgebied 4, 5 en 6. Afhankelijk van de fasering van de ontwikkelen zal er tot volledige ontwikkeling een combinatie zijn van bestaande en nieuw programma. De ontwikkeling van deelgebied 5 is het verst in de voorbereiding van de plannen. De ontwikkeling van deelgebied 6 is het

meest onzeker. In de scenario's is er daarom rekening mee gehouden dat deelgebied 4 en 5 starten met ontwikkeling en deelgebied 6 later volgt.
Dit leidt tot de volgende scenario's:

1. Geen ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (ter vergelijking)
2. Ontwikkeling van deelgebied 5 met 4000 woningen
3. Volledige ontwikkeling van deelgebied 4 en 5
4. Volledige ontwikkeling van deelgebied 4 en 5, deelgebied 6 deels
5. Volledige ontwikkeling van deelgebied 4, 5 en 6



Scenario's ontwikkeling Merwedekanaalzone

In alle scenario's is er voor de nieuwe woningen en voorzieningen uitgegaan van de mobiliteitsstrategie van de omgevingsvisie deel 2. Belangrijke elementen zijn een parkeernorm van 0,3, Parkeren op afstand, betaald parkeren in de omgeving, ombouw van de Europalaan-noord en nieuwe fietsverbindingen. In hoofdstuk 4 zijn de uitgangspunten toegelicht.

Scenario 1: Autonoom 2030, vastgestelde plannen

In het autonome scenario ontwikkelt de Merwedekanaalzone niet en blijft het bestaande programma in het gebied, met uitzondering van de plannen die al zijn vastgesteld. Vastgestelde plannen zijn het Defensieterrein, de Wilhelminawerf, Pax Lux, City pads, Eendrachtslaan 10, het hotel van de Valk en het Holland Casino. Daarnaast zijn alle vastgestelde plannen binnen en buiten Utrecht onderdeel van de prognose.

Scenario 2 - deelgebied 4 en 5 met 4000 woningen, deelgebied 6 bestaand

Scenario 2 betreft een tussenfase in de transformatie van deelgebied 5. In plaats van het eindbeeld (scenario 3 met 6000 woningen) is voor scenario 2 uitgegaan van 4000 woningen. Ook de voorzieningen zijn evenredig verlaagd naar ca. 3500 arbeidsplaatsen. Deelgebied 4 en 6 blijven ongewijzigd ten opzichte van de autonome situatie. Dit scenario is opgesteld ten behoeve van de ontwikkelstrategie, om in beeld te brengen wanneer er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Scenario 3 – deelgebied 4 en 5 volledig, deelgebied 6 bestaand

Scenario 3 gaat uit van een volledige transformatie van deelgebied 5, het bestaande programma wordt vervangen door 6000 woningen met bijbehorende voorzieningen (ca. 5.200 arbeidsplaatsen). De strook 'Mitros' in deelgebied 4 wordt getransformeerd tot 332 woningen. Deelgebied 6 blijft ongewijzigd ten opzichte van de autonome situatie.

Scenario 4 – deelgebied 4 en 5 volledig, deelgebied 6 alleen oost

Scenario 4 gaat uit van een volledige transformatie van deelgebied 4 en 5 zoals scenario 3. In deelgebied 6 blijven de kantoren in het westelijk deel (langs de Europalaan-zuid) staan. In het westelijk deel komen ca. 750 nieuwe woningen en 650 arbeidsplaatsen.

Scenario 5 – deelgebied 4, 5 en 6 volledig

Scenario 5 gaat uit van een volledige transformatie van deelgebied 4, 5 en 6. Ook het westelijk deel van deelgebied 6 wordt getransformeerd waardoor er in totaal voor deelgebied 6 ca. 2150 nieuwe woningen en 1850 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd.

Overzicht

In onderstaande tabel een overzicht van de totale vulling per scenario per deelgebied.

Woningen	Scenario 0	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5
	Basisjaar 2015	Autonoom 2030	4000 woningen DG5	6000 woningen DG5	DG6 deels	DG6 volledig
Deelgebied 4	8	767	1099	1099	1099	1099
Deelgebied 5	994	1251	5249	7249	7249	7249
Deelgebied 6	0	455	455	455	1207	3671

Totaal aantal woningen per scenario per deelgebied

Arbeidsplaatsen	Scenario 0	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5
	Basisjaar 2015	Autonoom 2030	4000 woningen DG5	6000 woningen DG5	DG6 deels	DG6 volledig
Deelgebied 4	513	550	317	317	317	317
Deelgebied 5	3088	3167	3597	5336	5336	5336
Deelgebied 6	3925	4578	4578	4578	4847	3575

Totaal aantal arbeidsplaatsen per scenario per deelgebied

2.3 Indicatoren/Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de verschillende scenario's maken we gebruik van indicatoren afkomstig uit de verkeersmodellen. Dit geeft antwoord op de vraag of de resultaten leiden tot een acceptabele situatie of dat er knelpunten ontstaan en aanvullende maatregelen nodig zijn.
Het statisch verkeersmodel heeft qua verkeersafwikkeling vooral een signaalfunctie, waar potentieel knelpunten ontstaan. Daarnaast bepaalt het statisch verkeersmodel de omvang van de verkeersstromen en de routes.

Bij het dynamisch verkeersmodel ligt de focus op de verkeersafwikkeling, de plaats en de omvang van knelpunten en de effecten op reistijd (routes) en voertuigverliesuren (netwerk).

Indicatoren statisch

- I/C-verhouding, kruispuntbelasting
- Verkeersgeneratie
- Toe-/afname intensiteiten

Indicatoren dynamisch

- Terugslag kruispunten
- Wachttijd voor kruispunt
- Reistijd van A naar B
- Fileduur
- Voertuigverliesuren

Beoordeling indicatoren

Afname van de indicatoren is altijd positief. Een toename van de indicatoren vraagt per indicator om een andere afweging. Voor een aantal indicatoren geldt dat een toename boven een bepaalde grens onacceptabel is. Deze indicatoren zijn vet gedrukt in onderstaande tabel. Voor de overige indicatoren geldt dat een toename van een enkel indicator niet tot een onacceptabel eindbeeld hoeft te leiden. De combinatie van een toename op verschillende indicatoren kan hier wel toe leiden. Een (onacceptabele)toename moet geanalyseerd worden waar dit effect vandaan komt, wordt het veroorzaakt door het bouwen van woningen, door het bouwen van andere voorzieningen/arbeidsplaatsen of door ingrepen in het netwerk (ombouw Europalaan-noord).

In onderstaande tabel zijn de indicatoren en de beoordeling hiervan nader uitgewerkt.

Indicator		Beoordeling
Belasting wegvakken (statisch)	Het statisch verkeersmodel heeft een signaalfunctie waar het gaat om potentiele knelpunten in de afwikkelkwaliteit op wegvakken. Als de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C) boven de 0,8 komt is dit een teken dat doorstroming vermindert. De dynamische doorrekening geeft vervolgens inzicht in het daadwerkelijke effect op de afwikkeling van het verkeer.	Goed: I/C < 0,8 Matig: I/C 0,8 – 0,9 Slecht: I/C > 0,9 Scenario's onderling: Het aantal wegvakken met een (te) hoge I/C-verhouding
Snelheidsreductie	De snelheidsreductie is een indicator voor filevorming en geeft aan wat de gerealiseerde snelheid is ten opzichte van onbelemmerd doorrijden.	Goed: snelheid > 75% Matig: snelheid 75% – 50% Slecht: snelheid < 50%
Fileduur	Het aantal uren op de dag dat er file	Goed: < 30 minuten per

	staat (snelheidsreductie > 50%), dit is een indicator voor de zwaarte van een spits.	spits Matig: 30 – 90 minuten per spits Slecht > 90 minuten per spits
Kruispuntbelasting auto (statisch)	Het statisch verkeersmodel heeft een signaalfunctie waar het gaat om potentiele knelpunten in de afwikkelkwaliteit van kruispunten Als de gemiddelde kruispuntvertraging boven de 30 seconden komt is dit een teken dat doorstroming vermindert. De dynamische doorrekening geeft vervolgens inzicht in het daadwerkelijke effect op de afwikkeling van het verkeer.	Goed: < 30 seconden Matig: 30 – 60 seconden Slecht: > 60 seconden Scenario's onderling: Het aantal kruispunten met een (te) hoge belasting
Wachttijd voor kruispunt	Vanuit het dynamisch verkeersmodel bepalen we de gemiddelde wachttijd voor een kruispunt in de spits (maatgevende situatie).	Goed: < 30 seconden Matig: 30 – 60 seconden Slecht: > 60 seconden Scenario's onderling: Het aantal kruispunten met een (te) lange wachttijd
Verkeersgeneratie	Toename van de autoverkeersgeneratie betekent dat de Merwedekanaalzone een grotere bijdrage levert aan capaciteitsknelpunten in de stad. Een afname van de verkeersgeneratie in andere delen van de stad kan er echter toe leiden dat er per saldo niet meer verkeer is. Dit criterium gebruiken we alleen voor de onderlinge vergelijking van de scenario's.	Scenario's onderling: Verkeersgeneratie auto en modal split

Toe-/afname intensiteiten auto	Een toename van de intensiteiten van de auto is niet positief voor de leefbaarheid en duurzaamheidsdoelen van de stad. Een toenemende intensiteit kan nog steeds te verwerken zijn door het netwerk en hoeft niet te leiden tot een capaciteitsknelpunt. Een verandering van de intensiteiten op omliggende wegen beoordelen we als volgt.	Voor de relevante wegen in de omgeving van het plangebied is aangegeven op welke manier de beoordeling plaatsvindt.
	<u>Wilhelminalaan</u> Toename intensiteit ten opzichte van de autonome situatie is niet gewenst. De doorstroming is hierbij bepalend.	<u>Wilhelminalaan</u> Goed: < autonoom Slecht: > autonoom
	<u>Europalaan-Noord</u> Een intensiteit van 20% lager ten opzichte van de huidige situatie is gewenst om de oversteekbaarheid van de Merwedekanaalzone naar het park te waarborgen. De oversteekbaarheid in relatie met het OV is een apart aandachtspunt.	<u>Europalaan-Noord</u> Goed: afname > 20% Slecht: afname < 20%
	<u>'t Goylaan</u> Toename intensiteit ten opzichte van de autonome situatie is niet gewenst	<u>'t Goylaan</u> Goed: < autonoom Slecht: > autonoom
	<u>Beneluxlaan (oost), Socrateslaan</u> Toename intensiteit ten opzichte van de autonome situatie is niet gewenst	<u>Beneluxlaan (oost), Socrateslaan</u> Goed: < autonoom Slecht: > autonoom
	<u>Rijnlaan</u> Toename van de intensiteiten op de Rijnlaan ten opzichte van de autonome situatie zijn niet acceptabel. Dit zou een te grote afwenteling van de MWKZ op de Rivierenwijk betekenen waar het aantal fietsers sterk zal toenemen. Een toename van het aantal fietsers en auto's leidt tot onveilige situaties.	<u>Rijnlaan</u> <u>Goed: < autonoom</u> <u>Slecht: > autonoom</u>

	Beneluxlaan Hierbij wordt er vanuit gegaan dat er in de toekomst een ombouw naar een 2x1 weg mogelijk moet zijn. De oversteekbaarheid is hierbij belangrijk. 18.000 motorvoertuigen/etmaal wordt als een acceptabele intensiteit gezien voor dit type wegen.	Beneluxlaan Goed: < 18.000 mvt/etm Slecht: > 18.000 mvt/etm
	Europalaan-Zuid Een toename van de intensiteiten op de Europalaan-zuid is acceptabel omdat dit de invalsroute is richting het stedelijk netwerk. Voorwaarde is hierbij wel dat de doorstroming voldoende is.	N.v.t. Wordt alleen op doorstroming beoordeeld.
Terugslag kruispunten	Een terugslag op kruispunten, dat betekent dat er file ontstaat voorbij het volgende (geregelde) kruispunt, het netwerk is te zwaar belast. Dit is onacceptabel omdat dit zorgt voor verkeersonveilige situaties.	Goed: geen terugslag Slecht: wel terugslag
Vastlopen verkeer	Als het netwerk het verkeer niet kan verwerken kan dit er toe leiden dat wachtrijen ander verkeer gaat blokkeren waardoor het verkeer vastloopt. Dit is een ongewenste situatie, de kans dat dit voorkomt is een maat voor de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem.	Goed: Kans < 10% Matig: Kans 10% - 20% Slecht: Kans > 20%
Reistijd	De vertraging die automobilisten oplopen om van punt A naar punt B te reizen tijdens de spits (drukste moment) in vergelijking met een ongestoorde afwikkeling van het verkeer.	Goed: < 1,5 * dal Matig 1,5 - 2 * dal Slecht > 2 * dal
Voertuigverliesuren	Het totale aantal uren reistijdverlies in vergelijking met een ongestoorde afwikkeling van het verkeer.	Ten behoeve van onderlinge vergelijking scenario's.

Beoordelingskader

3 Verkeersmodellen

In dit hoofdstuk wordt een nadere toelichting gegeven op de toegepaste verkeersmodellen. Het statisch model VRU 3.4 en het dynamisch model DVU.

3.1 VRU 3.4

VRU 3.4 is de laatste vigerende versie van het verkeersmodel regio Utrecht die per oktober 2018 beschikbaar is. Basisjaar is 2015 en het prognosejaar is 2030. Dit model is bestuurlijk vastgesteld als basis voor projecttoepassingen en bestemmingsplannen. Dit verkeersmodel ligt aan de basis van de onderzoeken voor de Merwedekanaalzone, bij de projectuitwerking wordt ingezoomd op het onderzoeksgebied en wordt waar nodig detailinformatie of actuele inzichten ingebracht in het verkeersmodel, dit is dan het projectmodel voor de betreffende studie.

3.1.1 Programma Merwedekanaalzone

VRU 3.4 is gericht op 2030. In het basismodel VRU 3.4 is een deel van het programma voor de Merwedekanaalzone opgenomen. Hierbij is uitgegaan van de scenario's zoals eerder zijn opgesteld t.b.v. de MER die gelijktijdig is vastgesteld met de Omgevingsvisie deel 1. In de vastgestelde plannen zijn 6.000 woningen mogelijk gemaakt en dat is het uitgangspunt. Er is een realistisch bouwtempo aangehouden: voor 2030 is aangenomen dan 50% van dit programma is gerealiseerd. In het autonome scenario (zie hoofdstuk 2) waarbij uitgegaan is van vastgesteld programma zijn deze woningen weer "weggeveegd" uit het model en de bestaande functies toegevoegd. Ten opzichte van de inzichten van toen zijn er zaken veranderd waar we nu anders mee omgaan, deze zijn beschreven in de scenario's in hoofdstuk 2.

3.2 Vergelijking VRU 3.4 en VRU 3.3u

In eerdere onderzoeken (zoals de MER) is gebruik gemaakt van een eerdere versie van het VRU, versie 3.3u. In VRU 3.4 is o.a. het toekomstscenario geactualiseerd (WLO-scenario's van het planbureau voor de leefomgeving), ook zijn de ruimtelijke- en infrastructurele plannen (gemeente en regio) zoals zijn vastgesteld tot de periode 2030 voorzien van de laatste inzichten. VRU 3.4 zal de basis gaan vormen voor de bestemmingsplannen de aankomende jaren. De resultaten van VRU 3.3u en VRU 3.4 zijn daarom vergeleken om te toetsen of de mobiliteitsstrategie vergelijkbare resultaten oplevert in het nieuw vastgestelde model.

Om in beeld te brengen wat de effecten zijn van de gewijzigde uitgangspunten is in onderstaande tabel de etmaalintensiteit voor de autonome situatie 2030 uit beide modellen naast elkaar gezet.

Wegvak	VRU 3.3	VRU 3.4
O d Oudenlaan (n v vZ)	19300	17000
O d Oudenlaan (n v AF)	15100	13700
van Zijstweg	20000	12600
Kon. Wilhelminalaan	11400	10300
Balijebrug	13900	12800
Europalaan N (z v AF)	14600	14800
Europalaan N (midden)	15000	15400
Europalaan N (n van EP)	18300	16900
Beneluxlaan W	13700	15200
Socratesbrug	17600	18300
Europalaan Z (z van EP)	32600	33900
Europalaan Z (n van A12)	31300	36300
Winthontlaan onder A12	8200	5700
Europalaan onder A12	27300	29800
toerit A12 N	12300	10700
afrit A12 N	16600	17900
toerit A12 Z	15300	13800
afrit A12 Z	13000	10800

Etmaalintensiteiten in 2 richtingen, autonoom 2030

3.2.1 Bevindingen

In bovenstaande vergelijking valt het volgende op:

- Veel van de intensiteiten zijn dezelfde orde van grootte
- Europalaan zuid is drukker in VRU 3.4 dan in VRU 3.3u, door toegenomen drukte op het hoofdwegennet kiest verkeer eerder voor een route door de stad (Europalaan/Beneluxlaan) dan buitenom (A12/A2)
- Van Zijstweg rustiger, dit komt door een verbeterde modellering van het verkeer rondom de Croeselaan, ook is in VRU 3.4 nog niet de eindsituatie van het beurskwartier opgenomen (nog niet gereed in 2030)

3.2.2 Conclusies

Uit de vergelijking tussen VRU 3.3u en VRU 3.4 blijkt dat de verschillen beperkt zijn. Op de plekken waar grotere verschillen zichtbaar zijn, zijn deze goed verklaarbaar vanuit de gewijzigde uitgangspunten.
Bij toepassing VRU 3.4 zal dit niet tot hele andere uitkomsten leiden dan waar de besluitvorming tot nu toe op gebaseerd is.

3.3 Quick scan verkeersgeneratie

Naast de volledige modelmatige doorrekening van de scenario's met VRU 3.4 is een instrument opgezet wat snel inzicht geeft in de effecten van keuzes in programma en mobiliteitsstrategie. Omdat er qua uitgangspunten nog verschillende keuzes mogelijk zijn en er onzekerheden zijn in de aannames is er behoefte om snel

Met dit instrument is het mogelijk om subvarianten te beoordelen en effecten van detailkeuzes bepalen zonder complete modelberekeningen uit te hoeven voeren.
Invoer zijn aantallen en type woningen, oppervlakte en type voorzieningen, parkeernormen, kentallen en verwachte effecten van de onderdelen van de mobiliteitsstrategie (zoals inzet deelauto's en parkeren op afstand). Op basis van deze input wordt de verkeersgeneratie per deelgebied berekend.
De uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 3.

3.4 DVU

Op basis van het statische model VRU 3.4 is een dynamisch verkeersmodel opgesteld voor de gemeente, het dynamisch verkeersmodel Utrecht (DVU), versie 2018, met een basisjaar 2016 en prognose 2030.
Met een dynamisch verkeersmodel is het mogelijk meer inzicht te krijgen in (de oorsprong van) knelpunten en de omvang hiervan. Waar een statisch model een gemiddeld beeld van de spitsperiode laat zien werkt het dynamisch model met veel kleinere tijdstappen. Hierdoor ontstaat er ook een opbouw van een wachtrij bij capaciteitsknelpunten waardoor de reistijd, vertraging en duur van het knelpunt, en wat het effect hiervan is op de omgeving, veel beter bepaald kan worden.
De beschrijvende waarde van het dynamisch model is getoetst voor de huidige situatie (2016) in het kader van de regionale studie 'Zuidwest' waarvoor dit verkeersmodel ook is ingezet, documentatie hiervan is beschikbaar.

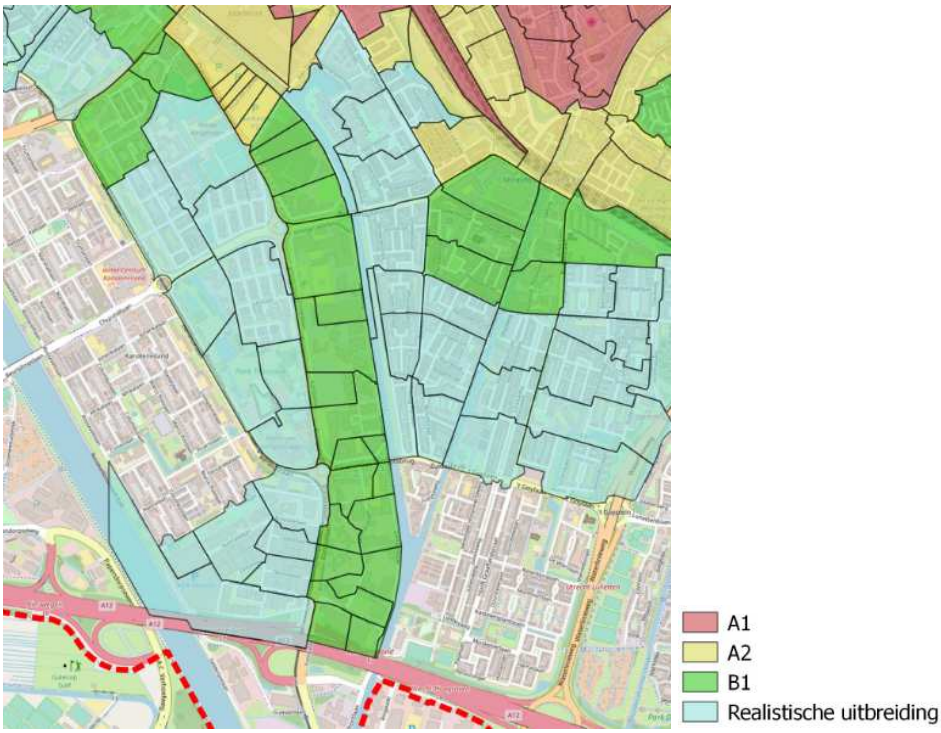
4 Uitgangspunten projectmodel MWKZ

In dit hoofdstuk is vastgelegd welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van het projectmodel MWKZ. De uitgangspunten zijn verwerkt in het statisch model VRU 3.4, uitvoer van het projectmodel dient als input voor het dynamisch model.

4.1 Toekomstscenario

Voor het toekomstscenario is aangesloten bij de uitgangspunten zoals voor VRU 3.4 zijn gehanteerd. Specifiek voor het projectgebied zijn wel aannames gedaan voor ander gedrag (zie paragraaf 4.4) maar daarbuiten zijn geen aanpassingen doorgevoerd en sluit het model aan bij scenario 'WLO2-hoog[2]'.

4.1.1 Parkeertarieven



Gebieden met betaald parkeren in VRU 3.4 - 2030

[2] WLO staat voor 'Welvaart en Leefomgeving', die zijn de landelijke toekomstscenario's zoals worden opgesteld door het PBL.

Op bovenstaande afbeelding is weergegeven voor welke gebieden betaald parkeren is toegepast, dit sluit aan bij de uitgangspunten zoals gehanteerd in het basismodel VRU 3.4. Rood, geel en groen zijn hierbij gebieden waarvoor al besloten is dat er betaald parkeren gaat worden ingevoerd. Blauw is een omliggende zone waarover nog geen besluit is genomen maar waarvoor het wel de verwachting is dat er op termijn betaald parkeren wordt ingevoerd.
Het gebied met betaald parkeren zal verder uitgebreid moeten worden in de omgeving van de planontwikkeling, tot op welke afstand dit zal zijn en welke tarieven gaan gelden wordt nog onderzocht en moet nog besluitvorming plaatsvinden.

De maatregel om betaald parkeren in te voeren in de omliggende wijken is om te voorkomen dat bewoners/bezoekers in de omliggende wijken gaan parkeren. Dat zou overlast geven in de omliggende wijken en niet leiden tot het gewenste effect op de verkeersgeneratie. In het modelsysteem heeft betaald parkeren alleen effect op het verkeer van/naar het betreffende gebied, effecten zoals uitwijkgedrag van bewoners/bezoekers van de Merwedekanaalzone wordt geen rekening mee gehouden in het model. Toenemende parkeerdruk in de omgeving als gevolg van de maatregelen in het plangebied zal niet uit het verkeersmodel blijken (maar is uiteraard wel iets waarmee in de planvorming rekening moet worden gehouden).

4.2 Ruimtelijke vulling

H: Huidig, bestaande programma blijft behouden
A: Autonoom, vastgestelde plannen die nog niet zijn gerealiseerd in 2015 (basisjaar verkeersmodel)
P: Plan, onderdeel van het plangebied, herontwikkeling
Per deelgebied is aangegeven welke aantallen zijn opgenomen.

Deelgebied 4

Deelgebied 4	Basisjaar (2015)		(1) Autonoom			(2/3/4/5) Plan	
	Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen		Woningen	Arbeidsplaatsen
Defensieterrein	8	3	600	27	A	600	27
Wilhelminawerf	–	–	167	–	A	167	–
Jongerius/Eneco	0	3	0	3	H	0	3
Strook Mitros	0	507	0	520	P	332	287
Totaal	8	513	767	550		1099	317

Deelgebied 4 is in alle plansituaties gelijk

Deelgebied 5

Deelgebied 5	Basisjaar (2015)		(1) Autonoom			(2) 4000 won		(3/4/5) 6000 won	
	Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen		Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen
Noord (OPG/Remise)	2	893	2	916	P	1333	1160	2000	1739
Midden (SBP/PostNL)	0	1614	0	1656	P	1333	1160	2000	1739
Zuid (Praxis/SBP)	0	466	0	478	P	1333	1160	2000	1739
City Campus MAX	992	115	992	118	H	992	118	992	118
Pax Lux	-	-	257	0	A	257	0	257	0
Totaal	994	3088	1251	3167		5249	3597	7249	5336

Deelgebied 5 is voor de scenario's 4 en 5 gelijk aan 3.

Deelgebied 6

Deelgebied 6	Basisjaar (2015)		(1/2/3) Autonoom			(4) deels DG6		(5) volledig DG6	
	Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen		Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen
West (Beerenschot/Rabo/EL100-500)	0	2309	0	2368	H	0	2368	P 1072	925
City pads	-	-	245	0	A	245	0	A 245	0
Eendrachtslaan 10	-	-	210	0	A	210	0	A 210	0
Oost	0	370	0	380	P	752	649	P 1072	925
Midden (Equens/DPC)	0	1058	0	1031	H	0	1031	P 1072	925
BDO	0	188	0	193	H	0	193	H 0	193
vd Valk	-	-	0	256	A	0	256	A 0	256
Casino	-	-	0	350	A	0	350	A 0	350
Totaal	0	3925	455	4578		1207	4847	3671	3575

Deelgebied 6 is in scenario's 2 en 3 gelijk aan autonoom

Algemene uitgangspunten

De volgende algemene uitgangspunten zijn toegepast bij het opstellen van de ruimtelijke vulling:

- Aantal inwoners per woning: 2,3. Voor Max, Eendrachtlaan 10 en Citypads is van een kleinere huishoudgrootte uitgegaan omdat dit kleine woningen betreffen
- Voor het aandeel inwoners 0-34 jaar en aandeel beroepsbevolking is van een gemiddelde waarde uitgegaan, inwoners 0-34 52% en beroepsbevolking 54% van het aantal inwoners. Voor Max liggen deze waarden wat hoger
- Bij de modellering van het vrachtverkeer wordt gebruik gemaakt van het aantal vestigingen per type bedrijvigheid, voor de nieuwe ontwikkelingen is van een gemiddelde verdeling per arbeidsplaats uitgegaan

- Arbeidsplaatsen zijn afgeleid van het geplande volume bedrijvigheid (in bvo) per type, we gaan hierbij uit van 1 arbeidsplaats per 30 m2 bvo voor commercieel, voor maatschappelijk per 50 m2 en voor overig per 40 m2.
- Voor detailhandel is een aparte categorie arbeidsplaatsen gemodelleerd, hiervoor is uitgegaan van 8,7% van het totaal aantal arbeidsplaatsen.

Woningen

Voor het plangebied is uitgegaan van een verdeling van de geplande woningen over type woningen. Deze verdeling is afgeleid uit de omgevingsvisie.

Type	aandeel
appartementen ruim+extra groot (>130 m2)	8,3%
maisonettes/stadswoningen (>130 m2)	0,0%
appartementen groot beleggershuur (80-130 m2)	0,0%
appartementen koop groot (80-130 m2)	16,7%
appartementen middelgroot beleggershuur (55-80 m2)	20,0%
appartementen koop middel (55-80 m2)	25,0%
appartementen sociale huur 55-80 m2	16,7%
appartementen sociale huur tot 55 m2	13,3%

Verdeling type woningen

Het programma wordt regelmatig bijgesteld, andere keuzes hierin kunnen effect hebben op de modelresultaten. Dit is dus geen definitief programma maar een 'realistische mix' om de mobiliteitsvraag te kunnen bepalen.

Arbeidsplaatsen

Er is uitgegaan van een mix van voorzieningen, voor de verdeling over de voorzieningen is uitgegaan van de informatie zoals beschikbaar is vanuit de onderbouwing van de mobiliteitsstrategie.

Functie	Omvang	
kantoor per 100 m2 bvo	72450	m2 bvo
Commerciële dienstverlening	72450	m2 bvo
retail (detailhandel) pp per 100 m2 BVO	14490	m2 bvo
basisschool kiss & ride	14	lokalen
basisschool personeel	14	lokalen
supermarkt	14490	m2 bvo
gezondheidscentrum	58	behandelkamer
cafe bar cafetaria	1449	m2 bvo
restaurant	1449	m2 bvo
Dansstudio/fitneess	2560	m2 bvo
Multifunctionele sporthal / evenementenhal	2604	m2 bvo

Verdeling niet-wonen (bij 6000 woningen)

Deze verdeling is naar rato van omvang toegepast op de beschikbare ruimte voor voorzieningen in de verschillende scenario's.

Het programma wordt regelmatig bijgesteld, andere keuzes hierin kunnen effect hebben op de modelresultaten. Dit is dus geen definitief programma maar een 'realistische mix' om de mobiliteitsvraag te kunnen bepalen.

4.3 Infrastructuur

Qua infrastructuur wordt aangesloten bij de uitgangspunten van VRU 3.4. In de planvarianten zijn enkele wijzigingen doorgevoerd die hier worden benoemd.

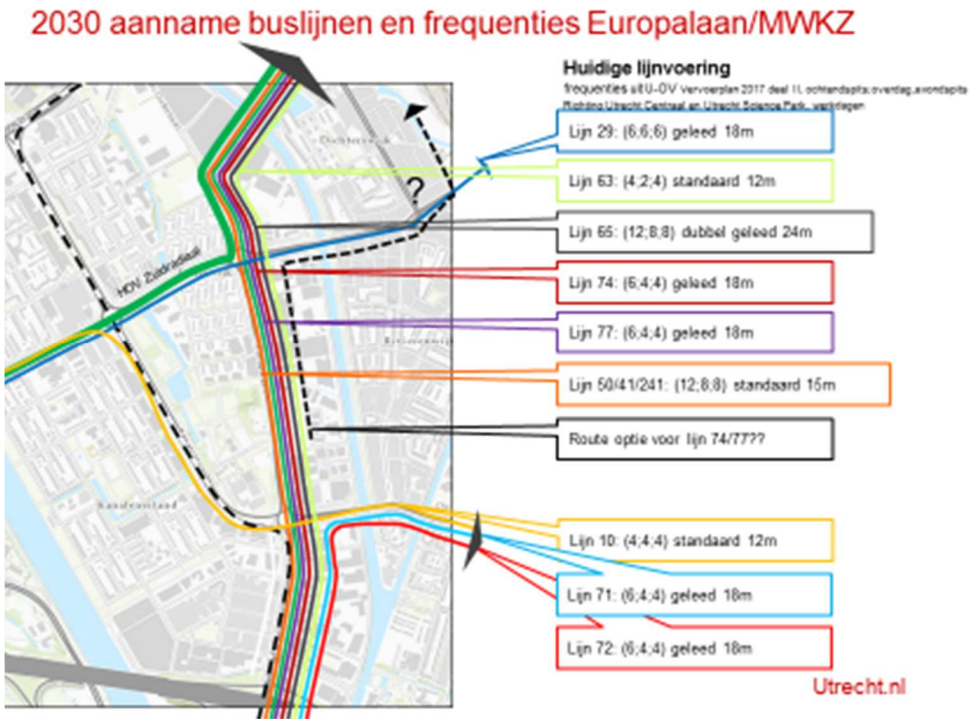
4.3.1 Auto

Ten opzichte van het basismodel VRU 3.4 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd aan het autonetwerk:

- Herinrichting Europalaan-Noord
    - Modelsnelheid 40 km/u: vanwege de herinrichting en de stedelijke ontwikkeling wordt verwacht dat het karakter van de Europalaan noord minder doorgaand wordt, nu bestaat de Europalaan Noord uit vier rijstroken inclusief busstroken en straks twee van elkaar gescheiden smalle rijstroken met een aparte HOV baan. Dit zal effect hebben op de snelheid.
    - Verwijderen parallelweg.
    - Ontsluiting plangebied op drie plekken middels VRI. Dit betreft een schematisering, in de verdere planuitwerking kan de ontsluiting van het gebied nog veranderen.

4.3.2 OV

Aanbod OV passend gemaakt bij programma door frequenties van bestaande lijnen te verhogen. Dit is op onderstaande afbeelding en in de tabellen weergegeven. De input is afgestemd met de provincie Utrecht.



OV-lijnen

Richting Zuid	Autonoom - ochtend	Autonoom - dal	Autonoom - avond		Plan - ochtend	Plan - dal	Plan - avond
Lijn 65: Utrecht, Centraal Station - Nieuwegein, Nijverheidsweg	10	4,5	4		10	6	10
Lijn 65: Utrecht, Centraal Station - Vianen, Busstation Lekbrug	2	2	2		2	2	2
Lijn 63: Utrecht, Centraal Station - Vianen, Edisonweg	2	2	4		4	2	4
Lijn 81: Utrecht - Gorinchem, Station	1	1	1		1	1	1
Lijn 74: Driebergen, St. Hubertuslaan - Vianen, v.Duvenvoordestraat	4	4	4		4	4	6
Lijn 77: Bilthoven, Station - Nieuwegein, Stadscentrum	6	4	6		6	4	6
lijn 241 Utrecht Wijk bij Duurstede	0	1	4		0	1	4
Lijn 66: Utrecht, Centraal Station - Nieuwegein, Stadscentrum	2	2	2		8	8	8

Frequenties OV-lijnen richting Zuid

Richting Noord	Autonoom - ochtend	Autonoom - dal	Autonoom - avond		Plan - ochtend	Plan - dal	Plan - avond
Lijn 65: Nieuwegein, Nijverheidsweg - Utrecht, Centraal Station	4	4,5	10		10	6	10
Lijn 65: Vianen, Busstation Lekbrug - Utrecht, Centraal Station	2	2	2		2	2	2
Lijn 63: Vianen, Edisonweg - Utrecht, Centraal Station	4	2	2		4	2	4
Lijn 81: Gorinchem, Station - Utrecht	2,5	1	1		2,5	1	1
Lijn 74: Driebergen, St. Hubertuslaan - Vianen, v.Duvenvoordestraat	5	4	4		6	4	4
Lijn 77: Bilthoven, Station - Nieuwegein, Stadscentrum	7	4	6		7	4	6
lijn 241 wijk bij duurstede - Utrecht	5	0	0		5	0	0
Lijn 66: Nieuwegein, Stadscentrum - Utrecht, Centraal Station	2	2	2		8	8	8

Frequenties OV-lijnen richting Noord

4.3.3 Fiets

Ter hoogte van deelgebied 5 is uitgegaan van een extra fietsbrug, nadere uitwerking van het aantal en ligging van de brug(gen) vindt plaats in het onderzoek 'Variantenstudie Loop- en Fietsbruggen Merwedekanaalzone'. Definitieve besluitvorming over het aantal en de locatie van de bruggen moet nog plaatsvinden.

4.4 Mobiliteitsstrategie

4.4.1 Modellering mobiliteitsstrategie

Een belangrijk onderdeel van de planontwikkeling is de mobiliteitsstrategie, door uit te gaan van lage parkeernormen en het aanbieden van alternatieven (aantrekkelijk voor fiets, mobiliteitshubs, goed OV-aanbod, parkeren op afstand) wordt gestimuleerd zo min mogelijk van de eigen auto gebruik te maken. Omdat de effecten van deze maatregelen lastig modelmatig zijn te bepalen is voor de modelberekeningen uitgegaan van regulier beleid en zijn de effecten van de mobiliteitsstrategie buiten het verkeersmodel om berekend (veelal gebaseerd op aannames) en vervolgens is de verkeersvraag in het model hierop gecorrigeerd.

4.4.2 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de vertaling van de mobiliteitsstrategie naar de verkeerscijfers.

Bestaand beleid
We gaan uit van parkeernormen o.b.v. parkeerzone A2. Hierbij is al rekening gehouden met de mogelijkheden die het gemeentelijk beleid biedt, zoals het stimuleren van fietsgebruik (10% minder parkeerplaatsen) en inzet van deelauto's (20% van de parkeerplaatsen).

Deelauto's
30% van de reguliere parkeerplaatsen wordt benut voor deelauto's in plaats van 20% (reeds mogelijk vanuit huidig beleid). Eén deelauto-parkeerplaats vervangt vier reguliere parkeerplaatsen. Uit internationaal onderzoek blijkt dat een deelauto gemiddeld twee maal zo veel wordt gebruikt als een particuliere auto. De volgende aannames worden gehanteerd:

- Effect deelauto's: -30%
- Effect intensiever gebruik: +7,5%
- Netto effect op verplaatsingen van/naar het plangebied: afname van 22,5%

Parkeren op afstand
30% van de reguliere parkeerplaatsen voor bewoners niet realiseren in het gebied, maar realiseren als parkeerrecht aan de rand van de stad (P+R Westraven). Mensen kunnen de P+R goed bereiken met fiets (optimalisatie mogelijk) en openbaar vervoer. Hierdoor hoeven minder auto's de stad in. Bovendien leidt dit naar verwachting tot een lager autogebruik, hierbij gaan we uit van een reductie van 50%.
Wel is de verwachting dat bewoners die de auto op afstand hebben staan in bepaalde gevallen toch naar het plangebied zullen komen, bijvoorbeeld voor het uitladen van boodschappen of het oppikken van gezinsleden, gehanteerde aanname hierbij is dat dit in 10% van de gevallen voor zal komen.

- Effect in plangebied parkeren op afstand: 30% minder autoverplaatsingen
- Effect P+R: toename als gevolg van 50% van autoverplaatsingen uit het gebied naar P+R
- Extra autoverplaatsingen van/naar plangebied door halen en brengen: 10% van autoverplaatsingen op afstand

In het verkeersmodel is het parkeren op afstand doorgevoerd alle verkeer, dus voor bewoners, bezoekers en werknemers. Bij de uitwerking van het plan zal nadere concretisering plaatsvinden op welke groep(en) de maatregelen van toepassing zullen zijn en in welke aantallen. Betaald parkeren in de omgeving is een voorwaarde.

Effect op andere vervoerwijzen
Bovenstaande maatregelen leiden naar verwachting tot minder autogebruik, deze verplaatsingen zullen op een andere manier gemaakt worden, de mobiliteitsvraag is hierop aangepast waarbij per afstandsklasse een 'modal shift' is doorgevoerd.

- Tot 7,5 km: 20% OV, 70% fiets, 10% lopen
- 7,5 – 15 km: 30% OV, 70% fiets
- > 15 km: 100% OV

Voor het parkeren op afstand zijn de volgende aannames gehanteerd voor de verplaatsing tussen de bestemming in het plangebied en de parkeerlocatie.

- tot 1 km: 70% lopen, 30% fiets
- 1 tot 2 km: 40% lopen, 40% fiets, 20% OV
- > 2 km: 20% lopen, 50% fiets, 40% OV

De totale verplaatsing wordt dus 'opgeknipt', een autorit van buiten de stad eindigt in de P+R, vanuit de P+R is een rit (met de fiets bijvoorbeeld) naar de woning in het plangebied toegevoegd. Het effect van het 'voor- en natransport' tussen het gebied en de P+R komt dus terug in OV- en fietsgebruik.

4.5 Groei verkeer

Naast de mogelijkheden om te sturen op autogebruik die er zijn vanuit het plan hebben we te maken met de groei van het verkeer als gevolg van andere ontwikkelingen in de stad en daarbuiten. Hier hebben we vanuit het plan geen invloed op maar zorgt wel voor een grote opgave.
Zo zijn er naast de MWKZ ook diverse andere woningbouwontwikkelingen gepland aan de zuidkant van Utrecht, dit is een belangrijke oorzaak voor de groei van het (auto)verkeer. Dat zien we ook terug in de druk op het wegennet. In de tabel zijn de groeicijfers opgenomen qua afgelegde kilometers in Utrecht. Op het onderliggend wegennet neemt dat naar verwachting toe met 25%.

2030 t.o.v. 2015	Auto	Vracht	OV	Fiets	Totaal
Andere modaliteiten			1,35	1,59	**1,38**
Stad	1,25	1,17	1,17	1,27	**1,24**
HWN (binnen gemeente)	1,31	1,17	1,38		**1,30**
Provincie	0,93	0,97	0,74	1,14	**0,98**
Totaal	**1,29**	**1,17**	**1,32**	**1,36**	**1,30**

Voertuigkilometers etmaal gemeente Utrecht, index 2030 t.o.v. 2015

4.6 Onzekerheden

De plannen zijn nog volop onderhevig aan nadere invulling. Voor een aantal uitgangspunten zijn er aannames gedaan, zoals ook is toegelicht in dit hoofdstuk. Omdat andere keuzes over deze uitgangspunten leiden tot andere uitkomsten worden deze onzekerheden hier nog een keer benoemd.

4.6.1 Infra

Herinrichting Europalaan-Noord
Effect op routekeuze tussen A12 en Beurskwartier -> (grote) invloed op de omgeving zoals Rijnlaan

Herinrichting Socrateslaan
Nog niet meegenomen, project nog niet concreet genoeg, maar kan effect hebben op intensiteit Europalaan-Zuid

Aanbod OV
Frequentieverhogingen huidige lijnvoering, gebaseerd op aannames Provincie Utrecht. Optimalisatie mogelijk, kan (beperkte) invloed hebben op modal split (ook omgeving profiteert hier van)

Er is geen rekening gehouden met mogelijke ontwikkelingen langere termijn (U-Ned/toekomstbeeld OV)

Aantal fietsbruggen
Aantal kan (beperkt) invloed hebben op de modal split, voor de verdeling van het fietsverkeer is een apart onderzoek uitgevoerd.

4.6.2 DVM

Er is geen rekening gehouden met mogelijke maatregelen op het gebied van DVM, waarmee verkeer gestuurd kan worden. Mogelijke maatregelen die van invloed kunnen zijn op de verkeersstromen zijn:

- Bufferen/sturen verkeer Europaplein
- Doserende werking 't Goylaan
- Gemeentebrede regelstrategie

4.6.3 Ruimtelijke vulling

Aannames op het gebied van ruimtelijke vulling kunnen grote invloed hebben op de hoeveelheid (auto)verkeer.

- Omvang programma (dichtheid)
- De verdeling over type woningen verandert voortdurend, een ander type woning leidt ook tot een andere verkeersgeneratie. Er is nu van een gemiddelde omvang van 100 m2 per woning uitgegaan
- Dit geldt ook voor het programma 'niet-wonen'

4.6.4 Invulling deelgebied 6

De invulling van deelgebied 6 is nog minder concreet dan voor deelgebied 5, nu is uitgegaan van een vergelijkbaar programma als voor deelgebied 5. Als hierin andere keuzes gemaakt gaan worden, bijvoorbeeld over onderstaande kenmerken, heeft dit gevolgen voor de hoeveelheid (auto)verkeer.

- Parkeerzone B1 of A2
- Afspraken bestaande bedrijven (mobiliteitsmanagement)
- Ontsluiting van het gebied
- Dichtheid/type woningen en voorzieningen
- Gebruik P&R voor parkeren op afstand

4.6.5 Mobiliteitsstrategie

De gehanteerde aannames voor de mobiliteitsstrategie zijn theoretisch en dienen zich nog te bewijzen. Afwijkende effecten kunnen optreden op de volgende aannames:

- Effect verlagen parkeernorm op modal split (aannames par 4.4)
- Gebruik auto op afstand
- Autogebruik t.o.v. kentallen: gebruik auto bij goedkope woningen gelijk aan middelduur, omdat je alleen een auto hebt als je die echt nodig hebt, het gebruik zal dan ook hoger zijn.
- Gereguleerd parkeren in de omgeving

4.7 Dynamisch model

Het dynamisch model is opgebouwd vanuit het statisch model VRU 3.4 (basismodel 2015 en 2030). Voor de situatie 2030 is gebruik gemaakt van de referentievariant die is opgesteld in het kader van de regionale zuidwest studie. Ten opzichte van het basismodel betreft dit de volgende optimalisaties:

- Y-baan Oudenrijn aangepast

- Aansluiting A2/NRU als DDI met dubbele rijstroken noordelijke toerit
- Vulling 't Klooster Nieuwegein aangepast

Vervolgens zijn de projectspecifieke netwerkwijzigingen, zoals in voorgaande paragraven toegelicht, verwerkt in het dynamisch model.
Het verkeersaanbod is rechtstreeks overgenomen uit het statisch model.

4.7.1 Kenmerken dynamische simulaties

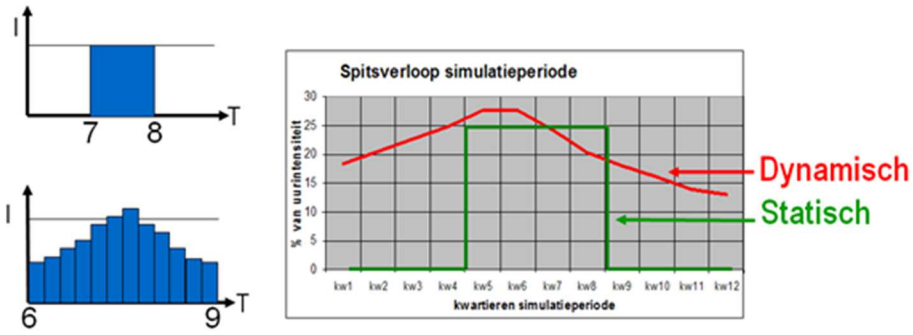
De gemiddelde statische matrices voor spitsperioden zijn variabel in de tijd gemaakt. Dit is gebeurd aan de voorkant van het proces door op de randen van de matrices verdelingen te zetten uit verplaatsingsonderzoeken (OViN/MON) en uit tellingen op de wegen op de randen van het studiegebied. De op deze manier over de spitsperioden fluctuerende matrices sluiten gemiddeld aan bij het statische verplaatsingspatroon.

Simulatie periode zijn:

- Ochtendspits: 06:00 – 13:00
- Avondspits: 13:00 – 20:00

Start	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Eind	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ochtend																								
Avond																								

Onderstaande afbeelding illustreert de dynamisering van het verkeersaanbod.



Het dynamisch model bevat een stochastisch element, daarom worden meerdere runs (5 tot 10 uitgevoerd, afhankelijk van de uitkomsten van de simulaties en het evenwicht van het model.

4.7.2 Aandachtspunten gebruik dynamisch model

Een dynamisch verkeersmodel is een complex rekeninstrument waar alle aannames effect hebben op elkaar. Bij de interpretatie van de resultaten moet rekening gehouden worden met de volgende aandachtspunten.

Zwaar belast netwerk
In een zwaar belast netwerk, waar we hier mee te maken hebben, kunnen kleine wijzigingen grote consequenties hebben.

Momentopname
We beoordelen de resultaten voor een bepaald moment of vaste periode. Omdat we te maken hebben met toe- en afnemende wachtrijen kan een beeld net veranderden terwijl dit niet logisch lijkt. Beoordeling van een langere periode of meerdere situaties is dan wenselijk.

Willekeur
Er worden meerdere simulaties uitgevoerd waarbij willekeur is ingebracht. Hierdoor kan bij een vergelijkbaar verkeersaanbod ineens een volledig andere uitkomst ontstaan. Beoordeling van meerdere simulaties is wenselijk.

Optimalisatie
De simulaties worden uitgevoerd met de instellingen vanuit het referentiemodel, er wordt in de scenario's niet in geoptimaliseerd terwijl door het veranderende verkeersaanbod hier mogelijk nog wel winst in is te behalen.

Maatregelen fiets en OV
Aansluitend op het punt hierboven wordt er ook geen rekening gehouden met aanvullende maatregelen om fietsverkeer en OV te faciliteren. Vanuit de planontwikkeling kan het wel gewenst zijn een kwaliteitsslag te maken voor fiets en OV die ten koste gaat van de capaciteit voor autoverkeer.

5 Resultaten verkeersmodellen

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de modelberekeningen gepresenteerd De resultaten worden geconfronteerd met het beoordelingskader. Daarmee wordt inzichtelijk hoe de scenario's scoren op de criteria en onderling tot elkaar.

5.1 Verkeersgeneratie

Bij het onderdeel verkeersgeneratie kijken we naar de hoeveelheid autoverkeer van en naar het plangebied en naar de verdeling over de vervoerwijzen (modal split). Het gebruik van P+R is ook een onderwerp hierbij.

5.1.1 Autoverkeer

Hoeveel autoverkeer wil er van en naar het plangebied na realisatie van de verschillende scenario's? In onderstaande tabellen is het aantal autoritten per etmaal en in de spitsen (2 uurs voor ochtend (os) en avond (as)) wat het gebied in- en uitgaat weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt naar het bestaande programma (huidig wat blijft staan en autonome ontwikkelingen) en de planontwikkelingen.

Totale verkeersgeneratie	Mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	1300	200	40	40	130
DG4 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
DG5 bestaand+gepland	10800	1050	480	500	1080
DG5 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
DG6 bestaand+gepland	8100	1440	170	250	1460
DG6 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
Totaal MWKZ	**20200**	**2690**	**690**	**790**	**2670**

Scenario 0: Verkeersgeneratie basisjaar 2015

Totale verkeersgeneratie	Mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	3800	260	330	310	260
DG4 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
DG5 bestaand+gepland	11600	1080	570	590	1120
DG5 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
DG6 bestaand+gepland	10600	1520	290	430	1530
DG6 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
Totaal MWKZ	**26000**	**2870**	**1190**	**1330**	**2910**

Scenario 1: Verkeersgeneratie autonome situatie 2030

Totale verkeersgeneratie	mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	2600	70	290	270	130
DG4 te ontwikkelen	1200	80	70	100	100
DG5 bestaand+gepland	1900	100	160	180	140
DG5 te ontwikkelen	9000	570	470	580	720
DG6 bestaand+gepland	10100	1460	270	400	1460
DG6 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
Totaal MWKZ	**24800**	**2280**	**1270**	**1530**	**2550**

Scenario 2: Verkeersgeneratie plansituatie 4000 woningen deelgebied 5

Totale verkeersgeneratie	mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	2500	70	290	270	130
DG4 te ontwikkelen	1200	80	70	90	100
DG5 bestaand+gepland	1900	90	160	170	130
DG5 te ontwikkelen	13700	900	710	870	1110
DG6 bestaand+gepland	9900	1440	270	390	1440
DG6 te ontwikkelen	0	0	0	0	0
Totaal MWKZ	**29200**	**2580**	**1510**	**1800**	**2910**

Scenario 3: Verkeersgeneratie plansituatie deelgebied 4+5 volledig ontwikkeld

Totale verkeersgeneratie	mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	2600	70	290	270	130
DG4 te ontwikkelen	1200	80	70	90	100
DG5 bestaand+gepland	1900	90	160	170	130
DG5 te ontwikkelen	13700	900	720	880	1110
DG6 bestaand+gepland	8900	1290	250	360	1290
DG6 te ontwikkelen	1700	110	90	110	140
Totaal MWKZ	**29900**	**2540**	**1580**	**1890**	**2900**

Scenario 4: Verkeersgeneratie plansituatie deelgebied 4+5 volledig en 6 deels ontwikkeld

Totale verkeersgeneratie	mvt/etm	os in	os uit	as in	as uit
DG4 bestaand+gepland	2500	70	290	270	130
DG4 te ontwikkelen	1200	80	70	90	100
DG5 bestaand+gepland	1800	90	160	170	130
DG5 te ontwikkelen	13500	880	730	880	1090
DG6 bestaand+gepland	3900	330	140	210	500
DG6 te ontwikkelen	7300	470	380	470	580
Totaal MWKZ	**30200**	**1920**	**1770**	**2100**	**2530**

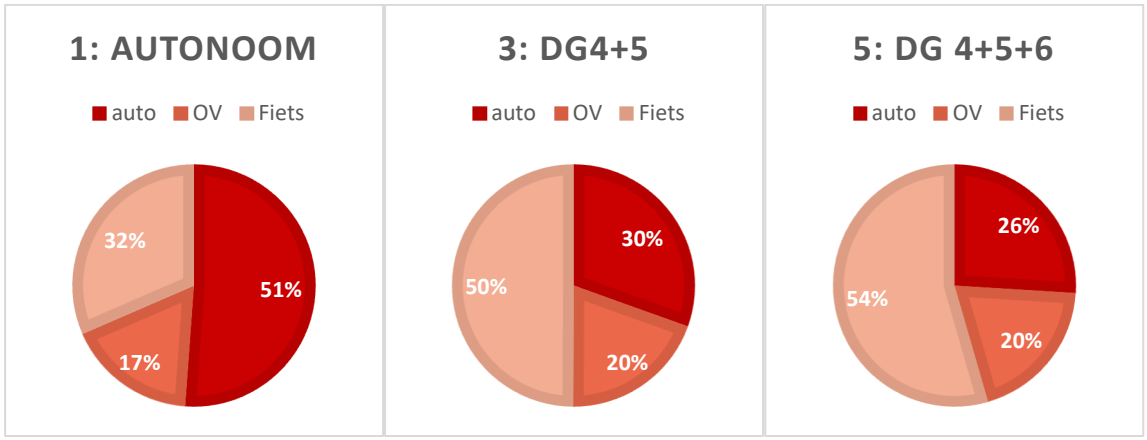
Scenario 5: Verkeersgeneratie plansituatie deelgebied 4+5+6 volledig ontwikkeld

Bevindingen

Bepalend voor de verkeersafwikkeling is de druk in de spits op één deelgebied. De avondspits is hierbij maatgevend. Uit de resultaten blijkt dat voor deelgebied 5 dat in scenario 2 de druk afneemt, in scenario 3 neemt de uitgaande stroom in de avondspits licht toe. Voor deelgebied 6 levert scenario 4 een forse afname van de spitsstroom op.

5.1.2 Modal split

In onderstaande grafieken is het effect op de modal split zichtbaar. Het gaat hierbij om de verdeling van de verplaatsingen van- en naar het plangebied over de verschillende modaliteiten.



Modal split plangebied

Bevindingen

Het gebruik van de auto neemt fors af als gevolg van de planontwikkelingen. De mobiliteitsstrategie zorgt voor een verschuiving van de mobiliteit naar fiets en OV. Het aandeel auto daalt van 51% in de autonome situatie naar 26% in de variant met maximale herontwikkeling. Het is voor het overgrote deel de fiets die de verplaatsingen overneemt.

De grote verschuiving naar de fiets als vervoermiddel maakt dat het aantal fietsers in en om het gebied sterk gaat toenemen, maatregelen om dit de faciliteren zijn noodzakelijk.

5.1.3 Parkeren op afstand

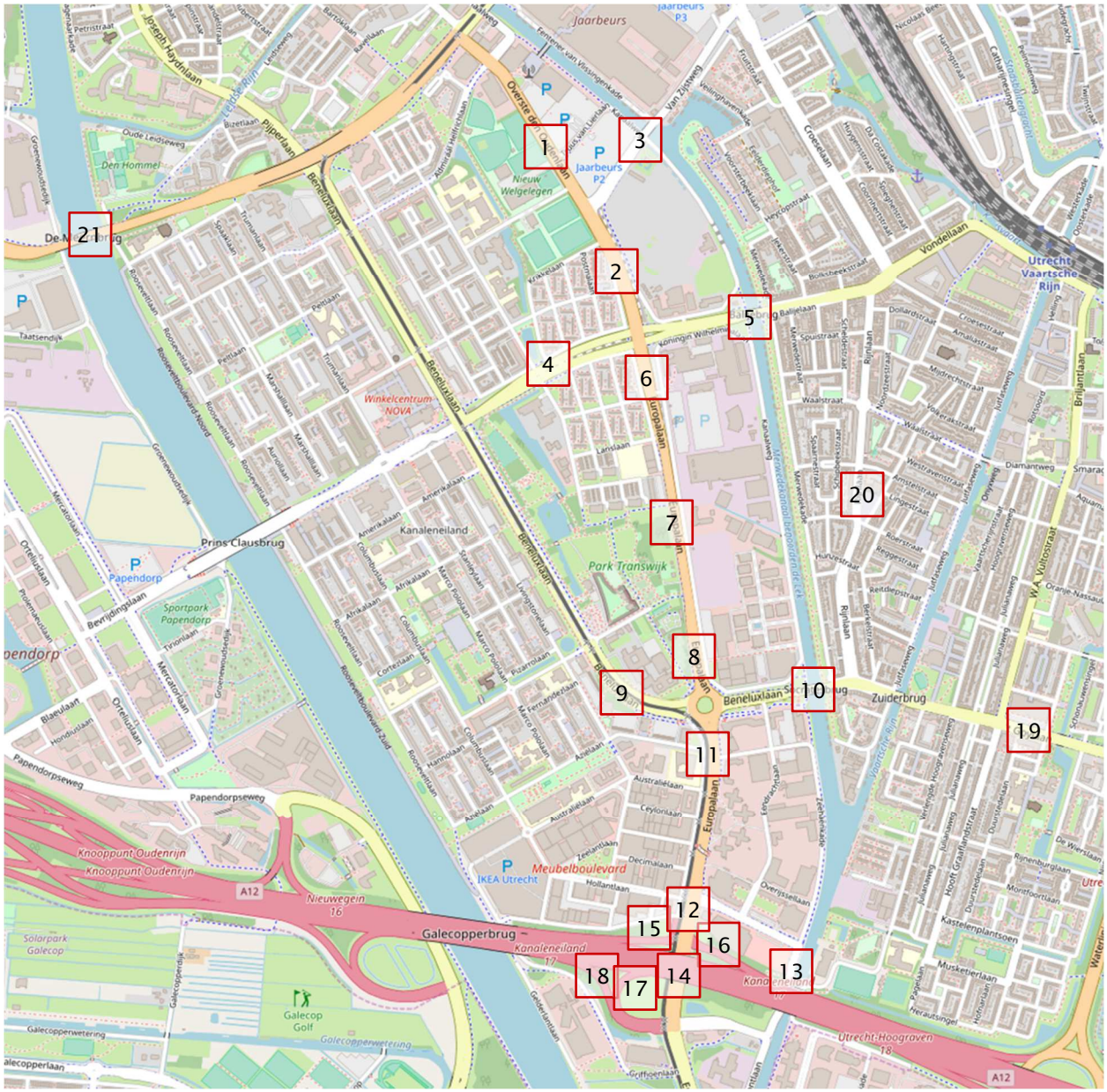
Gebruik P+R	3: DG4+5	5: DG 4+5+6
Ritten/etmaal	2.200	3.400

Bevindingen

Bij de inzet van parkeren op afstand om de hoeveelheid autoverkeer de stad in te beperken is niet uitgegaan van beperkingen in capaciteit en ontsluiting van de P+R-locaties. Uiteraard vraagt dit bij nadere uitwerking wel aandacht.

5.2 Intensiteiten

Voor een aantal relevante wegvakken is de intensiteit per scenario weergegeven in onderstaande tabel. Dit zijn motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Als bijlage 2 zijn ook intensiteiten per spits bijgevoegd.



Locaties intensiteiten

Nr	Wegvak	Huidig (2015)	1: Referentie 2030	2: DG 4+5 (4000)	3: DG 4+5	4: DG 4+5 +6 (deels)	5: DG 4+5+6
1	O d Oudenlaan (n v vZ)	13100	17000	14800	15000	15000	15000
2	O d Oudenlaan (n v AF)	12400	13700	11200	11400	11500	11500
3	van Zijstweg	10900	12600	12000	12000	12000	12000
4	Kon. Wilhelminalaan	8400	10300	10200	10700	10700	10600
5	Balijebrug	11400	12800	12000	12300	12300	12400
6	Europalaan N (z v AF)	14200	14800	8800	10200	10300	10400
7	Europalaan N (midden)	15000	15400	7900	9000	9100	9200
8	Europalaan N (n van EP)	14900	16900	11400	13500	13500	13800
9	Beneluxlaan W	14200	15200	16300	16400	16500	16800
10	Socratesbrug	16000	18300	19400	19800	19800	19800
11	Europalaan Z (z van EP)	30000	33900	30400	31500	31600	32500
12	Europalaan Z (n van A12)	34000	36300	33100	34100	34000	33500
13	Winthontlaan onder A12	5300	5700	5300	5100	5200	4300
14	Europalaan onder A12	29100	29800	28300	29000	29000	28600
15	toerit A12 N	10200	10700	10200	10400	10400	10200
16	afrit A12 N	14000	17900	16800	17200	17200	17100
17	toerit A12 Z	11600	13800	12800	13000	13000	12700
18	afrit A12 Z	9700	10800	10300	10300	10300	9700
19	t Goylaan	17600	23800	23800	23800	23800	23800
20	Rijnlaan	4300	4900	6100	6000	6000	5900
21	Meernbrug	46500	55100	55100	55200	55200	55200

Overzicht intensiteiten per scenario (motorvoertuigen/etmaal)

Bevindingen

Opvallend zijn de afname t.o.v. de huidige situatie op de Overste Den Oudenlaan, Europalaan noord en de Winthontlaan. Ten opzichte van autonoom blijven veel intensiteiten op hetzelfde niveau.
Waar wel een toename zichtbaar is, is op de Beneluxlaan West en Socratesburg (t.o.v. autonoom en huidig). Op de Europalaan zuid zien we een toename t.o.v. huidig maar in de plansituaties een afname van t.o.v. autonoom. De intensiteit op de A12-aansluiting verschillen nauwelijks autonoom en in de planvarianten.

Beoordeling ontwikkeling intensiteiten

Wegvak	Beoordelingskader	Huidig 2015	Scen1 autonoom 2030	Scen2 4000	Scen3 6000	Scen4 6000 + 1/2 dg6	Scen5 dg5 + dg6
Wilhelminalaan	Goed: < autonoom			goed			
	Slecht: > autonoom				slecht	slecht	slecht
Europalaan-Noord	Goed: afname > 20%			goed	goed	goed	goed
	Slecht: afname < 20%						
't Goylaan	Goed: < autonoom			goed	goed	goed	goed
	Slecht: > autonoom						
Beneluxlaan (oost), Socrateslaan	Goed: < autonoom			slecht	slecht	slecht	slecht
	Slecht: > autonoom						
Rijnlaan	Goed: < autonoom						
	Slecht: > autonoom			slecht	slecht	slecht	slecht
Beneluxlaan	Goed: < 18.000 mvt/etm			goed	goed	goed	goed
	Slecht: > 18.000 mvt/etm						

Beoordeling ontwikkeling intensiteiten per scenario

Bevindingen

In alle planscenario's neemt de intensiteit op de Wilhelminalaan toe, vooral als gevolg van de herinrichting van de Europalaan. De intensiteiten op de Beneluxlaan-oost/Socrateslaan en Rijnlaan liggen in de autonome situatie al hoger dan gewenst.

5.3 Verkeersafwikkeling wegvakken

5.3.1 Belasting wegvakken

In onderstaande tabel is weergegeven welke wegvakken in het statisch model een hoge belasting kennen in de avondspits, de I/C-waarde is tussen haakjes weergegeven. Het statisch model heeft hierbij alleen een signaalfunctie.

	Huidig	Scen1	Scen2	Scen3	Scen4	Scen5
	2015	autonoom 2030	4000	6000	6000 + 1/2 dg6	dg5 + dg6
Matig: I/C 0,8 - 0,9	A12 HRB West (81) A12 HRB Oost (85) Aansluiting hooggelegen (81)	Goylaan richting WLW (82) en voor Goyplein (89) Eendrachtlaan (83) WLW toerit (87) A12 HRB West (87)	Goylaan richting WLW (80) en voor Goyplein (87) Eendrachtlaan (81) WLW toerit (86) A12 HRB West (87)	Goylaan richting WLW (80) en voor Goyplein (87) Eendrachtlaan (80) WLW toerit (85) A12 HRB West (87)	Goylaan richting WLW (80) en voor Goyplein (87) Eendrachtlaan (78) WLW toerit (85) A12 HRB West (87)	Goylaan richting WLW (79) en voor Goyplein (86) Eendrachtlaan (nvt) WLW toerit (84) A12 HRB West (86)
Slecht: I/C > 0,9	Eendrachtlaan (100)	WLW afrit 100 A12 HRB Oost (100) Aansluiting hooggelegen (94)	WLW afrit 100 A12 HRB Oost (99) Aansluiting hooggelegen (94)	WLW afrit 100 A12 HRB Oost (99) Aansluiting hooggelegen (94)	WLW afrit 100 A12 HRB Oost (99) Aansluiting hooggelegen (94)	WLW afrit 100 A12 HRB Oost (99) Aansluiting hooggelegen (94)

Beoordeling verkeersafwikkeling wegvakken per scenario (I/C-verhouding avondspits)

Bevindingen
Ten opzichte van de huidige situatie komt er een aantal knelpunten bij en worden knelpunten groter. De scenario's met de plansituatie laten zeer beperkte verschillen zien ten opzichte van autonoom, dit is niet onderscheidend en een verdere verdieping met het dynamisch model is hier noodzakelijk.
De dynamische doorrekening is alleen uitgevoerd voor huidig en de scenario's 1, 2 en 3.

5.3.2 Snelheidsreductie

In onderstaande tabel is weergegeven welke wegvakken in het dynamisch model filevorming optreedt, de snelheidsreductie is hiervoor een indicator waarbij wordt aangegeven wat de gerealiseerde snelheid is ten opzichte van onbelemmerd doorrijden.

	Huidig	Scen1	Scen2	Scen3
	2015	autonoom 2030	4000	6000
Slecht : Snel-heid < 50%	– Europalaan zuid voor Europaplein – Europalaan noord voor Europaplein – Socrateslaan ri oost – 5 Meiplein vanuit zuid – A12 Parallelrijbaan ri oost	– Europalaan zuid voor Europaplein – Europalaan noord voor Europaplein – Socrateslaan ri oost – Beneluxlaan voor Europaplein – 5 Meiplein vanuit oost en west – Anne Frankplein vanaf oost – Terugslag vanaf Hooggelegen – A12 Parallelrijbaan ri oost – Constant Erzeijstraat	Verschil t.o.v. scenario 1 Verslechtering: – Wilhelminalaan ri oost – A12 Parallelrijbaan ri Oudenrijn Verbetering: – Europaplein vanuit west en noord	– Verschil t.o.v. scenario 1 Verslechtering: – Wilhelminalaan ri oost – A12 Parallelrijbaan ri Oudenrijn – Rijnlaan – Griffioenlaan – Europalaan ri A12 – Grotere terugslag Hooggelegen tot op Overste den Oudenlaan – Balijeplein Verbetering: – 5 Meiplein – Europaplein vanuit noord

Beoordeling filevorming (snelheidsreductie) per scenario, avondspits

Bevindingen

Ten opzichte van de huidige situatie komt er een aantal knelpunten bij en worden knelpunten groter. Bij scenario 2 zijn de verschillen met de autonome situatie beperkt, bij scenario 3 is neemt het aantal knelpunten toe.

5.3.3 Fileduur

De fileduur is een maat voor de zwaarte van de file. Om de verschillen tussen de scenario's qua fileduur in beeld te brengen is een onderverdeling gemaakt op hoeveel kilometer wegennet binnen het studiegebied filevorming optreedt (minimaal 15 minuten een snelheidsreductie van 50%) en hoe lang deze er staat.

	Avondspits kilometer file			
Categorie in minuten	Huidig	1: Autonoom	2: DG4+5 (4000)	3: DG4+5 (6000)
Geen file	101	85	92	89
15-30 minuten	2	9	6	9
30-60 minuten	2	7	5	4
60-90 minuten	2	2	1	2
90-120 minuten	1	3	2	1
>120 minuten	9	11	11	12
Totaal km	116	117	117	117

Beoordeling fileduur per scenario, aantal kilometer wegen met filevorming

Bevindingen

In scenario 2 zien we een daling van het aantal kilometers wegvak in de categorie matig en meer goed, slecht blijft ongeveer gelijk. Bij 6000 woningen (scenario 3) zien we zowel binnen de categorie 'matig' als 'slecht' een verschuiving binnen de categorie waardoor de fileduur weer toeneemt.

5.4 Verkeersafwikkeling kruispunten

5.4.1 Belasting kruispunten

In onderstaande tabel is weergegeven welke kruispunten in het statisch model een hoge belasting kennen, de gemiddelde vertraging in seconden in de avondspits is tussen haakjes weergegeven. Het statisch model heeft hierbij alleen een signaalfunctie.

	Huidig	Scen1	Scen2	Scen3	Scen4	Scen5
	2015	autonoom 2030	4000	6000	6000 + 1/2 dg6	dg5 + dg6
Matig: 30 – 60 seconden	Europaplein (40), Croeselaan/Vondellaan (37), aansluiting A12 (40), Linschotensingel (37)	Europaplein (50), Croeselaan/Vondellaan (59), 24 oktoberplein (55), aansluiting A12 (37)	Europaplein (50), Croeselaan/Vondellaan (59), 24 oktoberplein (55), aansluiting A12 (30)	Europaplein (51), Croeselaan/Vondellaan (59), 24 oktoberplein (55), aansluiting A12 (33)	Europaplein (51), Croeselaan/Vondellaan (58), 24 oktoberplein (55), aansluiting A12 (32)	Europaplein (53), Croeselaan/Vondellaan (58), 24 oktoberplein (54), aansluiting A12 (32)
Slecht: > 60 seconden	Rotonde laagraven (77/37)	Linschotensingel (87) Rotonde laagraven (78/66)	Linschotensingel (85) Rotonde laagraven (78/65)	Linschotensingel (85) Rotonde laagraven (77/64)	Linschotensingel (83) Rotonde laagraven (77/64)	Linschotensingel (83) Rotonde laagraven (77/64)

Beoordeling verkeersafwikkeling kruispunten per scenario, gemiddelde vertraging (seconden) avondspits

Ten opzichte van de huidige situatie komt er een aantal knelpunten bij en worden knelpunten groter. De scenario's met de plansituatie laten zeer beperkte verschillen zien ten opzichte van autonoom, dit is niet onderscheidend en een verdere verdieping met het dynamisch model is hier noodzakelijk.

5.4.2 Wachttijd kruispunten

In onderstaande tabel is weergegeven voor welke kruispunten een hoge gemiddelde wachttijd is berekend in de avondspits.

	Huidig	Scen1	Scen2	Scen3
	2015	autonoom 2030	4000	6000
Goed: < 30 seconden	Balijeplein Europaplein Vasco Da Gama-Beneluxlaan Anne Frankplein		Europaplein Vasco da Gamalaan	Europaplein Vasco da Gamalaan
Matig: 30 – 60 seconden	Europalaan rond A12 Hooggelegen 5Meiplein Griffioenlaan/A12-zuid	24 Oktoberplein Balijeplein Europaplein Vasco Da Gama-Beneluxlaan Europalaan rond A12	Goylaan-Constant Erzeijstraat	Goylaan-Constant Erzeijstraat
Slecht: > 60 seconden	24 Oktoberplein Socrateslaan Australielaan	Hooggelegen 5Meiplein Anne Frankplein Socrateslaan Australielaan Griffioenlaan/A12-zuid	O den Ouden - Ln der VN	O den Ouden- Ln der VN Balijeplein Socrateslaan

Beoordeling wachttijd kruispunten per scenario, gemiddelde wachttijd (seconden) avondspits

Bevindingen

In de autonome situatie is een groot aantal kruispunten in en rondom het plangebied zwaar belast. Bij een gemiddelde wachttijd van meer dan 60 seconden beoordelen we de afwikkeling als onvoldoende, in de autonome situatie zijn dit Hooggelegen, 5Meiplein, Anne Frankplein, Socrateslaan, Australielaan en Griffioenlaan/A12-zuid.

Ten opzichte van de autonome situatie is in de planvarianten een verbetering zichtbaar voor het Europaplein en Vasco Da Gama-Beneluxlaan. Er ontstaan echter ook nieuwe knelpunten bij 't Goylaan-Constant Erzeijstraat, O. den Oudenlaan-Laan der VN en (alleen bij scenario 3) Balijeplein en Socrateslaan.

Terugslag kruispunten (dynamisch)

Huidig	Scen1	Scen2	Scen3
2015	autonoom 2030	4000	6000
n.v.t.	Hooggelegen tot 24 Oktoberplein Hooggelegen tot 5 Meiplein 5 Meiplein oost-west en west-oost Europalaan zuid voor Europaplein Constant Erzeijstraat	Hooggelegen tot Overden Oudenlaan Hooggelegen tot 5 Meiplein 5 Meiplein oost-west en west-oost Europalaan zuid voor Europaplein Constant Erzeijstraat	Hooggelegen tot Overste den Oudenlaan Hooggelegen tot 5 Meiplein 5 Meiplein oost-west en west-oost Europalaan zuid voor Europaplein Constant Erzeijstraat Rijnlaan

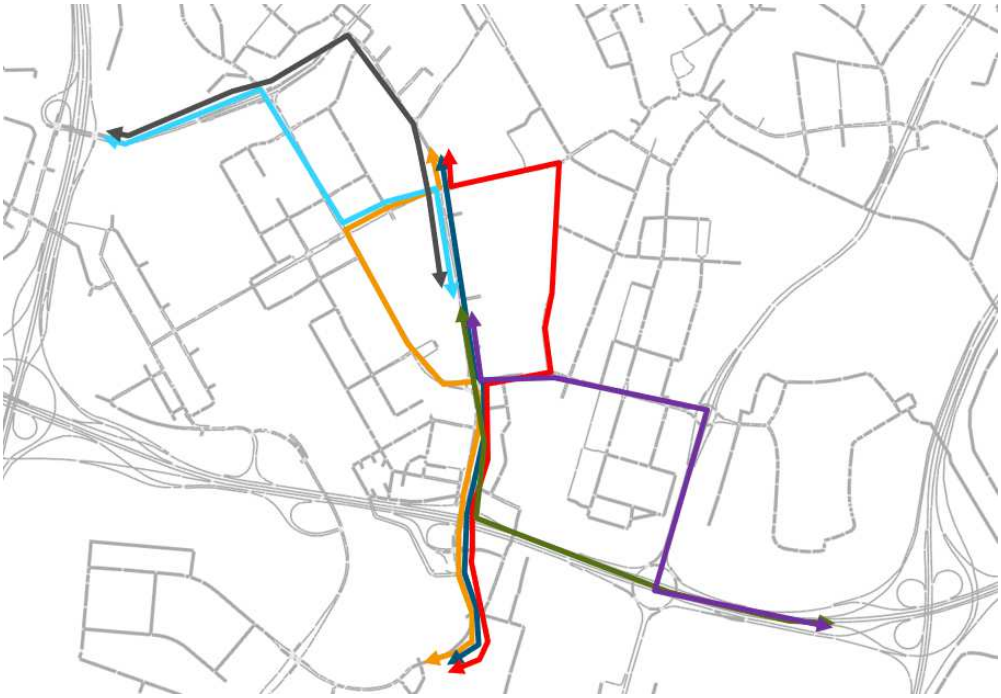
Beoordeling terugslag wachtrij kruispunten per scenario

Bevindingen

Zowel in de autonome situatie als in de plansituaties doen zich situaties voor waar de wachtrij voor een kruispunt terugslaat tot een volgend kruispunt. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit ongewenst. De knelpunten zijn in alle gevallen gelijk, behalve dat in scenario 3 op de Rijnlaan een extra knelpunt ontstaat.

5.5 Reistijden

Voor een aantal routes van en naar het plangebied is de reistijd bepaald. Hierbij beoordelen we de reistijd in de avondspits (16:45 – 17:45) ten opzichte van de reistijd in de daluren (12:00 – 12:15). Op onderstaande afbeelding zijn de trajecten weergegeven.



Trajecten reistijdmeting

In onderstaande tabel zijn de berekende reistijden per scenario weergegeven.

Reistijden in minuten (avondspits 16:45–17:45 uur)	Freeflow	Daluur (12:00–12:15 uur)	1: Autonoom	2: DG 4+5 4000 won	3: DG 4+5 6000 won
Route 1a: Richting Utrecht Centraal via Beneluxlaan	4	8	17	18	17
Route 1b: Vanaf Utrecht Centraal via Beneluxlaan	4	8	16	14	14
Route 2a: Richting Utrecht Centraal via Europalaan	4	7	13	15	15
Route 2b: Vanaf Utrecht Centraal via Europalaan	4	7	14	10	9
Route 3a: Richting Utrecht Centraal via Rijnlaan	5	9	19	21	21
Route 3b: Vanaf Utrecht Centraal via Rijnlaan	6	10	17	17	23
Route 4a: A12 ri MWKZ via Europalaan	3	5	10	12	11
Route 4b: MWKZ ri A12 via Europalaan	4	6	20	15	15
Route 5a: A12 ri MWKZ via 't Goylaan	4	6	10	10	10
Route 5b: MWKZ ri A12 via 't Goylaan	4	9	18	16	15
Route 6a: A2 ri MWKZ Europalaan	4	6	18	18	19
Route 6b: MWKZ ri A2 via Europalaan	4	6	9	7	8
Route 7a: A2 ri MWKZ via Overste Den Oudenlaan	4	5	14	16	17
Route 7b: MWKZ ri A2 via Overste Den Oudenlaan	4	5	7	7	8

Reistijd (minuten) per scenario

Als we de reistijd in de spits afzetten tegen de daluren komen we uit op de factoren in onderstaande tabel. De kleuren geven aan of de reistijd als goed (groen), matig (oranje) of slecht (rood) wordt beoordeeld.

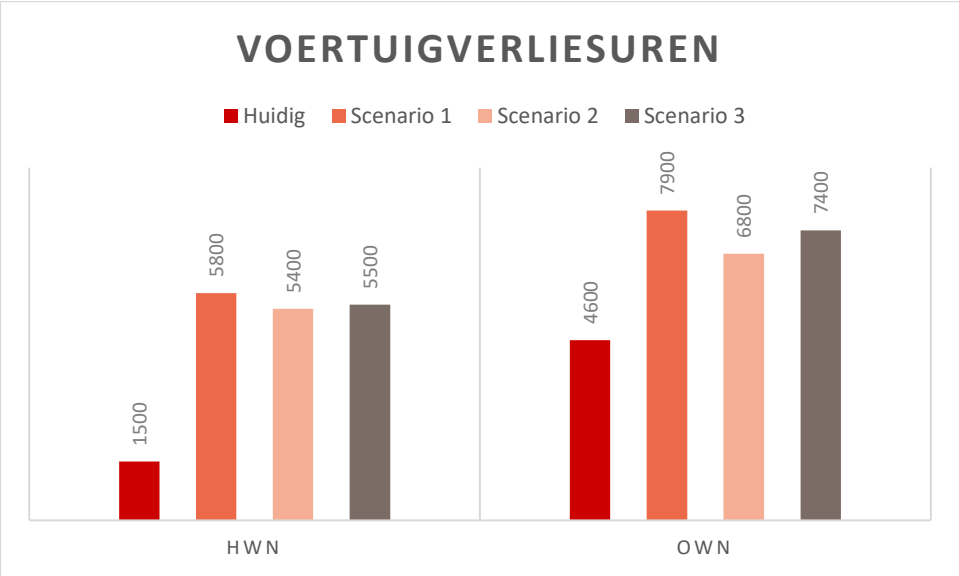
Reistijden in minuten (avondspits 16:45–17:45 uur)	1: Autonoom	2: DG 4+5 4000 won	3: DG 4+5 6000 won
Route 1a: Richting Utrecht Centraal via Beneluxlaan	2,1	2,3	2,1
Route 1b: Vanaf Utrecht Centraal via Beneluxlaan	2,0	1,8	1,8
Route 2a: Richting Utrecht Centraal via Europalaan	1,9	2,1	2,1
Route 2b: Vanaf Utrecht Centraal via Europalaan	2,0	1,4	1,3
Route 3a: Richting Utrecht Centraal via Rijnlaan	2,1	2,3	2,3
Route 3b: Vanaf Utrecht Centraal via Rijnlaan	1,7	1,7	2,3
Route 4a: A12 ri MWKZ via Europalaan	2,0	2,4	2,2
Route 4b: MWKZ ri A12 via Europalaan	3,3	2,5	2,5
Route 5a: A12 ri MWKZ via 't Goylaan	1,7	1,7	1,7
Route 5b: MWKZ ri A12 via 't Goylaan	2,0	1,8	1,7
Route 6a: A2 ri MWKZ Europalaan	3,0	3,0	3,2
Route 6b: MWKZ ri A2 via Europalaan	1,5	1,2	1,3
Route 7a: A2 ri MWKZ via Overste Den Oudenlaan	2,8	3,2	3,4
Route 7b: MWKZ ri A2 via Overste Den Oudenlaan	1,4	1,4	1,6

Reistijdfactor (spits/dal) per scenario

In de autonome situatie voldoet de reistijd op een groot aantal trajecten niet aan de norm van een factor 1,5 (matig) of 2 (slecht) ten opzichte van de reistijd in de daluren. In de planvarianten zien we verschuivingen, een aantal routes wordt beter maar er zijn ook verslechteringen zichtbaar. Meest opvallend is de toename van de reistijd over de Rijnlaan in scenario 3.

5.6 Voertuigverliesuren

Met voertuigverliesuren drukken we het totale aantal uren reistijdverlies in vergelijking met een ongestoorde afwikkeling van het verkeer binnen het studiegebied uit. Dit is een maat voor de prestatie van het hele netwerk.



Voertuigverliesuren avondspits (12:00 – 21:00) per scenario

	Scenario 2	Scenario 3
hwn	93	95
own	86	94
totaal	89	94

Index voertuigverliesuren per type weg ten opzichte van (1) autonoom

Bevindingen

Tussen het basisjaar (2015) en de autonome situatie (2030) nemen de voertuigverliesuren fors toe, op het hoofdwegennet zelfs met bij 400%, dit maakt duidelijk dat de urgentie om maatregelen te treffen, ook zonder ontwikkelingen in de MWKZ, zeer groot is.

Als gevolg van de planontwikkeling neemt de hoeveelheid verkeer in het netwerk wat af in scenario 2, op netwerkniveau neemt de vertraging hierdoor wat af. Knelpunten verschuiven qua locatie en qua omvang.

In scenario 3 nemen de verliesuren weer toe richting het niveau van autonoom.

5.7 Bevindingen analyses

Een aantal algemene bevindingen, alle resultaten overziend.

- De autonome situatie is al zwaar belast
- De ochtendspits valt mee qua afwikkeling, 't Goylaan en Europalaan-Zuid zitten aardig vol maar het loopt nog wel door
- De avondspits is duidelijk maatgevend, structureel filevorming op Europalaan-Zuid in beide richtingen
- Fileduur avondspits: van 16:00 tot 19:15
- Hoofdwegennet matige tot slechte afwikkeling, vooral op de A12 Parallelbanen tussen Oudenrijn en Lunetten is de kwaliteit slecht. Hierdoor is het lastig om de stad in/uit te komen
- Opvallend: stad uit via Hooggelegen groot knelpunt
- Keuze herinrichting Europalaan-Noord relevant voor verdeling verkeer over wegen waar je het wel/niet wil hebben
- Er zijn geen alternatieve routes, het systeem zit vol en is zeer kwetsbaar
- Het loopt nog wel maar een kleine verstoring of een toename van verkeer (incident, evenement jaarbeurs, tunneldosering, etc.) is nauwelijks op te vangen.
- Extra verkeer a.g.v. verdere ruimtelijke ontwikkelingen (MWKZ en/of omgeving) zal de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem en het risico van 'vastlopers' verder vergroten.

5.8 Randvoorwaarden

Uit de analyses blijkt dat er veel onzekerheden zijn in de uitgangspunten. Ontwikkelingen in de omgeving, keuzes binnen het project maar ook de gehanteerde aannames in gedrag. Dit maakt het moeilijk is een uitspraak te doen over een omslagpunt of 'wat kan het netwerk aan?'.
We hebben scenario's geschetst en gevoeligheidsanalyses uitgevoerd waardoor we een goed beeld kunnen schetsen van de verkeerssituatie onder bepaalde omstandigheden. We hebben echter niet altijd invloed op deze omstandigheden wat onzekerheid met zich meebrengt.
We kunnen vanuit het project bepalen wat een wenselijke ontwikkeling is, deze is gebaseerd op een bepaald niveau van verkeersafwikkeling. Het is onwenselijk het project afhankelijk te maken van externe factoren, dit kan er tenslotte toe leiden dat de randvoorwaarden voor het project elke keer ook veranderen. Dit maakt fasering en monitoring een essentieel onderdeel van de ontwikkelstrategie.

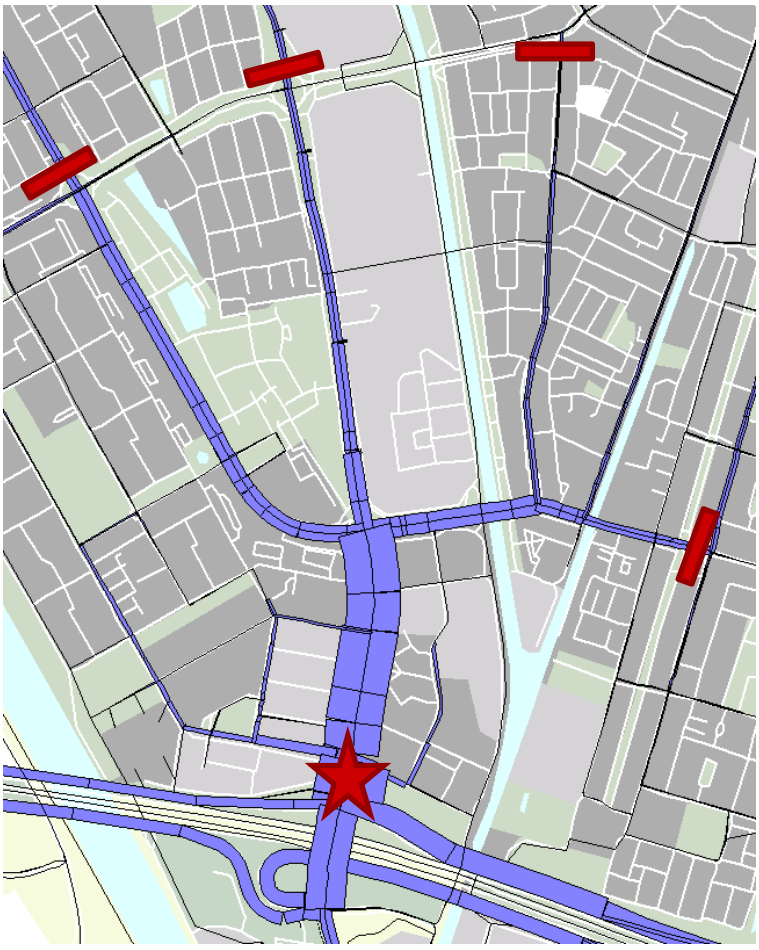
In de omgevingsvisie en bijbehorende mobiliteitsstrategie is bepaald dat omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad een verkeersgeneratie van 1.200 motorvoertuigen in een spitsuur voor de planontwikkeling in deelgebied 5 als maximum moet worden gehanteerd. Bij nadere verfijning van het programma of de mobiliteitsmaatregelen zal steeds getoetst moeten worden of aan deze norm wordt voldaan.

6 Analyses

Om een beter beeld te krijgen van het verkeerssysteem in de verschillende varianten is een aantal aanvullende analyses uitgevoerd.

6.1.1 Selected link

Met een selected link-analyse wordt zichtbaar gemaakt welk verkeer op een bepaald wegvak wordt verwacht. Is dit bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer? Hoeveel van het verkeer rijdt door naar bijvoorbeeld het Beurskwartier? Bij het formuleren van maatregelen kan deze informatie helpen om te bepalen hoe kansrijk een maatregel is, vooral op het gebied van DVM (sturen van verkeersstromen).
Als voorbeeld is op onderstaande afbeelding weergegeven hoe het verkeer vanaf de Europalaan (net ten noorden van de A12, ster) zich verdeeld over het wegennet.
Voor de aangegeven locaties (rode balken) is in de tabel opgenomen om welke aantallen het gaat en hoe dit per variant verschuift.



Afbeelding selected link Europalaan-Zuid

In onderstaande tabel is af te lezen hoeveel van het verkeer op de Europalaan-Zuid doorrijdt naar de verschillende locaties op de kaart.

Scenario	1: Autonoom	2: DG 4+5 deels	3: DG 4+5	5: DG 4+5+6
Totaal Europalaan	*36.300*		*34.100*	*33.500*
Tussen A12 en 5 mei plein	4.200	4.500	4.600	4.600
Tussen A12 en Anne Frankplein	5.200	3.400	3.400	3.400
Tussen A12 en krp Balijelaan/Rijnlaan	400	1.100	1.100	1.100
Tussen A12 en krp 't Goylaan/Constant Erzeijstraat	4.400	4.100	4.300	4.200

Verdeling verkeer Europalaan-Zuid per scenario

Bevindingen
Er komt veel verkeer de stad binnen op de Europalaan wat doorrijdt voorbij 5 mei plein en Anne Frankplein. Door de maatregelen aan de Europalaan-Noord in de planvariant verschuift het doorgaande verkeer van de route naar het Anne Frankplein vooral naar de Rijnlaan en deels naar de Beneluxlaan (route naar 5 mei plein). De scenario's onderling laten geen grote verschillen zien.

6.1.2 Selected zone

Met deze analyse wordt inzichtelijk gemaakt waar het verkeer van en naar het plangebied vandaan komt en welke routes er hierbij worden gevolgd. In de bijlage is een afbeelding hiervan opgenomen.

Bevindingen
Uit de selected zone blijkt dat verkeer uit deelgebied 6 vooral richting de A12 rijdt, verkeer uit deelgebied 5 verdeelt zich veel meer en is ook op de Overste den Oudenlaan terug te vinden rijdt ook door naar de A2 en de WSB. Daarnaast rijdt dit verkeer ook over 't Goylaan/Waterlinieweg en de Wilhelminalaan.

6.1.3 Effect herinrichting Europalaan-Noord

Bij de vergelijking tussen de autonome situatie en de planvariant zijn er twee effecten zichtbaar:
1: het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen
2: het effect van de wijzigingen in de infrastructuur
Om deze effecten los van elkaar te kunnen beoordelen is een variant opgesteld waarbij de herinrichting van de Europalaan-Noord niet is toegepast. Het verkeersaanbod van variant 1 is toegedeeld aan het netwerk van de referentie.

Op onderstaande afbeelding is te zien waar de toe- (rood) en afnames (groen) van het verkeer zichtbaar zijn als gevolg van de herinrichting. De dikke rode balk ontstaat als gevolg van een verschil in de netwerken, voor deze locatie geldt een intensiteitsafname die overeenkomt met aansluitende wegvakken.

Effect herinrichting Europalaan-Zuid

Bevindingen

De intensiteit op de Europalaan-Noord komt ca. 5.000 motorvoertuigen/etmaal lager uit als gevolg van de herinrichting. Het verkeer kiest andere routes, met name op de Beneluxlaan (+ 1.600) en de Rijnlaan (+ 1.300) zijn toenames zichtbaar. De maatregel zorgt ervoor dat de intensiteiten op de Europalaan-Noord op een niveau komen wat passend is bij de visie, met een goede oversteekbaarheid en geluid en luchtkwaliteit die aansluit bij de ambitie.

Om dit effect in de praktijk te bereiken zijn aanvullende maatregelen (zoals de inzet van DVM) noodzakelijk, ook om te zorgen dat negatieve effecten (zoals een toename van verkeer op de Rijnlaan) worden beperkt. Op deze intensiteiten is daarom een bandbreedte van toepassing.

6.1.4 Gevoeligheidsanalyses

Met behulp van de quick scan verkeersgeneratie (zie paragraaf 3.3) is inzichtelijk gemaakt wat de gevoeligheid is van bepaalde uitgangspunten.

Mobiliteitsstrategie

In onderstaande tabel is weergegeven wat het effect is van een andere keuze hierin op de verkeersgeneratie. Het betreft hier de vertrekken en aankomsten met de auto voor deelgebied 5 in scenario 3 (6000 woningen).

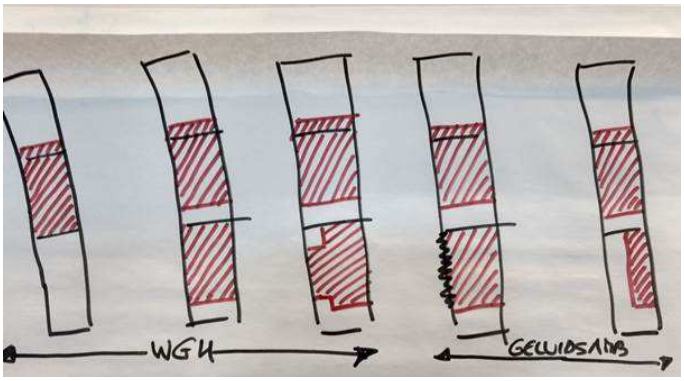
Uitgangspunt	Origineel	Gevoeligheidsanalyse
Parkeernorm 0,7 i.p.v. 0,3	0,3 -> 15.600	0,7 -> 23.500 (+52%)
20% parkeren op afstand i.p.v. 30%	30% -> 15.600	20% -> 16.100

Gevoeligheidsanalyses parkeernorm en parkeren op afstand

Deze analyse laat zien dat de uitkomsten van het verkeersmodel altijd enige mate van onzekerheid kennen, de uitgangspunten en de effecten van bepaalde keuzes zijn altijd aannames.

Deelgebied 6

Voor de ontwikkeling van deelgebied 6 zijn verschillende (faserings-)scenario's denkbaar, waarbij vooral de transformatie van de kantorenstrook aan de Europalaan onzeker is.



In onderstaande tabel is verkeersgeneratie voor deelgebied 6 weergegeven. In alle varianten is rekening gehouden met een ambitieuze mobiliteitsstrategie (parkeernorm 0,3) voor de nieuwe ontwikkelingen.

Variant	Verkeersgeneratie etmaal	Maatgevende spitsstroom
18, dg6 autonoom	10.000	2.200 (avond uit)
19, dg6 volledig herontwikkeling	10.400	1.200 (avond uit)
20, kantoren Beerenschot en Equens laten staan	13.400	1.950 (avond uit)
21, kantoorfunctie zijde Europalaan behouden	12.900	1.400 (avond uit)
22, alleen oostelijk deel dg6 herontwikkeling	11.000	2.150 (avond uit)

Gevoeligheidsanalyse verkeersgeneratie deelgebied 6

Uit deze analyse blijkt dat herontwikkeling van deelgebied 6 positief is voor de spitsstromen. De grote kantoren (variant 20) leveren de grootste bijdrage qua verkeer, deze laten staan zorgt dat de positieve bijdrage grotendeels verdwijnt.

Bevindingen

Uit de gevoeligheidsanalyses blijkt in hoeverre de resultaten uit het verkeersmodel beïnvloedt worden door de gekozen uitgangspunten. Dit onderschrijft dat modeluitkomsten een indicatief beeld geven van de effecten en bij de interpretatie rekening gehouden moet worden met onzekerheden en marges.

7 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies weergegeven die zijn getrokken op basis van de uitgevoerde analyses.

7.1 Samenvattende conclusies

- De doorrekening van VRU 3.4 geeft geen wezenlijk ander beeld dan de doorrekening in VRU 3.3.
- Het effect van de autonome ontwikkelingen op het netwerk is veel groter dan het effect van de Merwedekanaalzone op het netwerk. Door de mobiliteitsstrategie van de Merwedekanaalzone met onder andere de lage parkeernorm is de intensiteit van het autoverkeer van/naar de Merwedekanaalzone laag. Uitwijkgedrag naar de omgeving moet hierbij worden voorkomen. De ombouw van de Europalaan-noord leidt tot een andere verkeerscirculatie.
- Het verschil tussen het autonome scenario en 4.000 woningen is niet groot door de lage intensiteiten van het verkeer van/naar de Merwedekanaalzone en omdat bestaande functies in de Merwedekanaalzone verdwijnen. Op het totale netwerk is bij 4.000 woningen een lichte verbetering zichtbaar maar enkele knelpunten in het netwerk worden groter en/of verschuiven ongewenste plekken. De belangrijkste ongewenste effecten zijn dat er (grotere) knelpunten op de Wilhelminalaan en de Rijnlaan ontstaan. De gewijzigde verkeerscirculatie door de ombouw van de Europalaan noord speelt hierin rol.
- Het netwerk blijft overbelast, net zoals in de autonome situatie. In beide situaties is er een risico op een verkeersinfarct. De huidige berekeningen gaan over gemiddelde dagen. Als er een beurs is, een ongeluk gebeurt of bij slechte weersomstandigheden dan is de kans groot dat het netwerk groot dat het netwerk vastloopt. De zwaardere belasting van kruispunten door de sterke toename van het aantal fietsers en de prioriteit die het OV moet krijgen, zal de capaciteit van het netwerk voor de auto verkleinen. Dit is niet meegenomen in de modeldoorrekening (niet mogelijk in het model, tenzij er concrete maatregelen zijn).
- Bij de stap van 4.000 (scenario 2) naar 6.000 (scenario 3) woningen neemt de kwetsbaarheid van het netwerk verder toe, het leidt niet tot het volledig vastlopen van het netwerk. De intensiteiten vanuit de Merwedekanaalzone zijn niet veel groter ten opzichte van de totale toename van Zuidwest. Omdat het netwerk zo zwaar belast is neemt het aantal knelpunten in het netwerk toe ten opzichte van de 4.000 variant (scenario 2). Bij 6.000 woningen (scenario 3) is er op de Beneluxlaan, Europalaan-zuid, Griffioenlaan, de Overste den Oudenlaan en de Rijnlaan een knelpunt (in de spits). Zonder aanvullende maatregelen bestaat het risico dat de Rijnlaan volledig volloopt gedurende de hele avondspits.
- De mobiliteitsstrategie leidt tot een forse toename van OV- en fietsgebruik, wat potentieel capaciteitsknelpunten voor deze vervoerwijzen oplevert. Daarnaast moet er aandacht zijn voor de consequenties van een veranderde situatie van het autoverkeer op OV en fiets.
- De ontwikkeling van deelgebied 6 leidt tot een verbetering van de verkeersafwikkeling omdat er een betere spreiding van het verkeer over de spitsrichtingen plaatsvindt.

- Een maximale verkeersgeneratie van 1.200 motorvoertuigen per spitsuur voor de planontwikkeling in deelgebied 5 geldt als randvoorwaarde voor een leefbare en bereikbare stad.

7.2 Ontwikkelstrategie

De modelstudie leidt tot de volgende conclusies over de uitvoeringsstrategie vanuit mobiliteit:

1. Stapsgewijze ontwikkeling van de Merwedekanaalzone via clusters is noodzakelijk. Ontwikkeling van een volgende fase alleen mogelijk als monitoringsresultaten het succes van de strategie bevestigen en de uitvoerbaarheid van essentiële maatregelen voor volgende fase verzekerd is.
2. Stedelijke maatregelen zijn nodig vóór de derde fase van deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. Een netwerkplan voor Zuidwest (met daarin ruimtelijke programmering, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement en Infrastructuurmaatregelen) is hiervoor noodzakelijk.
3. Kwaliteit van het OV, fiets en voetgangersnetwerk zo snel mogelijk verbeteren om de slagingskans van het mobiliteitsconcept te vergroten. Per fase zijn een aantal maatregelen noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het plangebied. Voor de kwaliteit van het mobiliteitsconcept draagt het bij om zo snel mogelijk een aantal extra maatregelen uit te voeren die wandelen, fietsen of het gebruik van openbaar vervoer stimuleren.

Bijlage 1: resultaten verkeersmodellen

Als aparte bijlagen zijn afbeeldingen uit het statisch- en dynamisch model opgenomen.
Statisch model:

- Intensiteiten ochtendspits, avondspits en etmaal voor scenario 1 t/m 5
- Verschilplots ochtendspits, avondspits en etmaal met autonoom 2030 voor scenario 2 t/m 5
- Selected zone analyse, etmaal voor scenario 3

Dynamisch model:

- Snelheidsreductie en fileduur ochtend- en avondspits voor scenario 1 t/m 3

Bijlage 2: intensiteiten

Onderstaand de uitvoer van het statisch verkeersmodel voor etmaal, ochtend- en avondspits.
Apart bijgevoegd zijn intensiteitenplots en verschilplots.

Intensiteiten motorvoertuigen/etmaal

	Wegvak	Huidig (2015)	1: Referentie 2030	2: DG 4+5 (4000)	3: DG 4+5	4: DG 4+5+6 (deels)	5: DG 4+5+6
1	O d Oudenlaan (n v vZ)	13100	17000	14800	15000	15000	15000
2	O d Oudenlaan (n v AF)	12400	13700	11200	11400	11500	11500
3	van Zijstweg	10900	12600	12000	12000	12000	12000
4	Kon. Wilhelminalaan	8400	10300	10200	10700	10700	10600
5	Balijebrug	11400	12800	12000	12300	12300	12400
6	Europalaan N (z v AF)	14200	14800	8800	10200	10300	10400
7	Europalaan N (midden)	15000	15400	7900	9000	9100	9200
8	Europalaan N (n van EP)	14900	16900	11400	13500	13500	13800
9	Beneluxlaan W	14200	15200	16300	16400	16500	16800
10	Socratesbrug	16000	18300	19400	19800	19800	19800
11	Europalaan Z (z van EP)	30000	33900	30400	31500	31600	32500
12	Europalaan Z (n van A12)	34000	36300	33100	34100	34000	33500
13	Winthontlaan onder A12	5300	5700	5300	5100	5200	4300
14	Europalaan onder A12	29100	29800	28300	29000	29000	28600
15	toerit A12 N	10200	10700	10200	10400	10400	10200
16	afrit A12 N	14000	17900	16800	17200	17200	17100
17	toerit A12 Z	11600	13800	12800	13000	13000	12700
18	afrit A12 Z	9700	10800	10300	10300	10300	9700
19	t Goylaan	17600	23800	23800	23800	23800	23800
20	Rijnlaan	4300	4900	6100	6000	6000	5900
21	Meernbrug	46500	55100	55100	55200	55200	55200

Intensiteiten per scenario, motorvoertuigen/etmaal

Intensiteiten motorvoertuigen/ochtendspits (2 uur)

	Wegvak	Huidig (2015)	1: Referentie 2030	2: DG 4+5 (4000)	3: DG 4+5	4: DG 4+5+6 (deels)	5: DG 4+5+6
1	O. den Oudenlaan (n van v. Zijstweg)	1700	2200	2000	2000	2000	2000
2	O. den Oudenlaan (n van A. Frankplein)	1400	1700	1300	1400	1400	1400
3	van Zijstweg	1600	1800	1800	1800	1800	1800
4	Kon. Wilhelminalaan	1300	1500	1400	1500	1500	1500
5	Balijebrug	1500	1600	1500	1500	1500	1500
6	Europalaan N (z van A. Frankplein)	1700	1900	1100	1200	1300	1300
7	Europalaan N (midden)	1800	2000	1000	1100	1100	1100
8	Europalaan N (n van Europaplein)	2100	2500	1500	1700	1700	1700
9	Beneluxlaan W	1600	2000	2100	2100	2100	2100
10	Socratesbrug	2200	2600	2500	2500	2600	2500
11	Europalaan Z (z van Europaplein)	4000	5400	4600	4800	4800	4900
12	Europalaan Z (n van A12)	5500	6600	6000	6100	6000	5700
13	Winthontlaan onder A12	700	700	600	600	600	500
14	Europalaan onder A12	3900	4600	4500	4500	4500	4500
15	toerit A12 N	900	1000	1000	1100	1100	1200
16	afrit A12 N	3000	3800	3400	3400	3400	3100
17	toerit A12 Z	1000	1800	1800	1900	1900	2000
18	afrit A12 Z	2200	2300	2200	2200	2200	1900
19	t Goylaan	2600	2700	2600	2600	2600	2700
20	Rijnlaan	600	700	800	800	800	800
21	Meernbrug	7400	8400	8400	8400	8300	8400

Intensiteiten per scenario, motorvoertuigen/ochtendspits (2 uur)

Intensiteiten motorvoertuigen/avondspits (2 uur)

	Wegvak	Huidig (2015)	1: Referentie 2030	2: DG 4+5 (4000)	3: DG 4+5	4: DG 4+5+6 (deels)	5: DG 4+5+6
1	O. den Oudenlaan (n van v. Zijstweg)	2000	2900	2700	2700	2700	2700
2	O. den Oudenlaan (n van A. Frankplein)	2200	2400	2200	2200	2200	2200
3	van Zijstweg	1400	2200	2200	2200	2200	2100
4	Kon. Wilhelminalaan	1400	1500	1500	1600	1600	1600
5	Balijebrug	2000	2100	2100	2100	2100	2100
6	Europalaan N (z van A. Frankplein)	2200	2200	1600	1700	1800	1800
7	Europalaan N (midden)	2200	2300	1500	1600	1600	1700
8	Europalaan N (n van Europaplein)	2300	2600	2000	2200	2300	2300
9	Beneluxlaan W	2300	2600	2800	2800	2800	2800
10	Socratesbrug	2700	3100	3200	3200	3200	3200
11	Europalaan Z (z van Europaplein)	4800	5400	5100	5200	5200	5200
12	Europalaan Z (n van A12)	5000	5400	5200	5300	5300	5400
13	Winthontlaan onder A12	1400	1300	1300	1200	1200	800
14	Europalaan onder A12	5100	5000	4900	5000	5000	4900
15	toerit A12 N	2300	2300	2200	2300	2200	2100
16	afrit A12 N	1800	2500	2500	2600	2600	2700
17	toerit A12 Z	3200	3400	3200	3300	3200	3000
18	afrit A12 Z	900	1100	1100	1100	1100	1100
19	t Goylaan	2700	3100	3100	3100	3100	3100
20	Rijnlaan	700	700	800	800	800	800
21	Meernbrug	7700	8400	8300	8400	8300	8300

Intensiteiten per scenario, motorvoertuigen/avondspits (2 uur)

Bijlage 3: Parkeernormen

functies		Parkeer-normen (A2)		kencijfer CROW weekdag	werkdag	Ochtend-spits	Avond-spits
	totaal	langp.	bezoek	per parkeerplaats	Omreken-factor	% tov	% tov
	conform A2 + reductie woonbezoek -0,1						
kantoor per 100 m2 bvo	0,40	95%	5%	3,50	1,33	9%	9%
Commerciële dienstverlening	0,68	80%	20%	4,67	1,33	9%	9%
retail (detailhandel) pp per 100 m2 BVO	2,03	10%	90%	6,63	1,11	3%	9%
basisschool kiss & ride	0,38	0%	100%	12,03	1,33	50%	9%
basisschool personeel	0,43	100%	0%	5,32	1,33	25%	18%
supermarkt	1,20	10%	90%	20,73	1,00	9%	9%
gezondheidscentrum	0,53	45%	55%	8,20	1,33	9%	9%
cafe bar cafetaria	3,00	10%	90%	3,67	1,00	3%	18%
restaurant	6,00	20%	80%	5,83	1,00	3%	25%
Dansstudio/fitneess	0,51	10%	90%	5,08	1,00	7%	9%
Multifunctionele sporthal / evenementenhal	2,25	5%	95%	3,50	1,00	7%	9%
appartementen ruim+extra groot (>130 m2)	0,88	0,68	0,20	4,50	1,11	7%	9%
maisonettes/stadswoningen (>130 m2)	0,88	0,68	0,20	4,50	1,11	7%	9%
appartementen groot beleggershuur (80-130 m2)	0,80	0,60	0,20	3,22	1,11	7%	9%
appartementen koop groot (80-130 m2)	0,80	0,60	0,20	3,22	1,11	7%	9%
appartementen middelgroot beleggershuur (55-80 m2)	0,73	0,58	0,15	1,33	1,11	7%	9%
appartementen koop middel (55-80 m2)	0,73	0,58	0,15	1,50	1,11	7%	9%
appartementen sociale huur 55-80 m2 met 100% deelauto's	0,73	0,58	0,15	1,50	1,11	7%	9%
appartementen sociale huur tot 55 m2 met 100% deelauto's	0,28	0,18	0,10	1,50	1,11	7%	9%
appartementen klein beleggershuur (tot 55 m2)	0,28	0,18	0,10	1,33	1,11	7%	9%
appartementen koop klein (tot 55 m2)	0,28	0,18	0,10	1,50	1,11	7%	9%
starterswoningen Keystone (tot 55 m2) = HUUR	0,28	0,18	0,10	1,33	1,11	7%	9%

Parkeernormen per type woning en voorziening

AANVULLING PLAN-MER MERWEDEKANAALZONE UTRECHT

Titel:	Aanvulling PlanMER Merwedekanaalzone Utrecht
Gemeente:	Utrecht
Status:	Definitief
Project:	15-101
Datum:	15 oktober 2020
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
Mede-auteur:	Rothengatter Leefomgeving Consult
In opdracht van:	Gemeente Utrecht

INHOUDSOPGAVE

H1. Inleiding **5**
1.1 Aanleiding en status 5
1.2 Doel van de aanvulling en extra opgaven 7
1.3 Plangebied 7
1.4 Leeswijzer 9

H2. Verantwoording planvorming **11**
2.1 Dynamische planvorming 11
2.2 Parallelle planvorming Omgevingsvisie en Voorlopig Ontwerp 13
2.3 Samenhang in de planvorming 14
2.4 Monitoring 16

H3. Insteek van de MER-aanvulling **17**
3.1 Inleiding 17
3.2 Dubbele referentiesituatie 17
3.3 Programmatische vergelijking 20
3.4 Vergelijking met het oorspronkelijke planMER 21

H4. Mobiliteit **23**
4.1 Vraagstelling 23
4.2 Resultaten uitgevoerde onderzoeken 23
4.3 Beoordeling 27

H5. Klimaat **31**
5.1 Vraagstelling 31
5.2 Water: berging en kwaliteit 31
5.3 Hittestress 36
5.4 Beoordeling 38

H6. Energie **39**
6.1 Vraagstelling 39
6.2 Klimaatneutraal of energieneutraal? 39
6.3 Resultaten uitgevoerde onderzoeken 40
6.4 Beoordeling 45

H7. Gezondheid **48**
7.1 Vraagstelling 48
7.2 De keuze voor een stedenbouwkundig raamwerk 49
7.3 Gezond gedrag en groene omgeving 50
7.4 Gezonde en veilige omgeving 56
7.5 Beoordeling 60

H8. Eindoordeel **63**
8.1 Conclusies uit het planMER blijven overeind 63
8.2 Nieuwe inzichten verhelderend en positief 64
8.3 Borging essentieel, maar niet op alle punten op voorhand mogelijk 65
8.4 Fasering noodzakelijk vanuit voorzorgsbeginsel 67
8.5 Monitoring belangrijk hulpmiddel 67

Bijlagen
1 Kaarten referentiesituatie
2 Aerius berekening

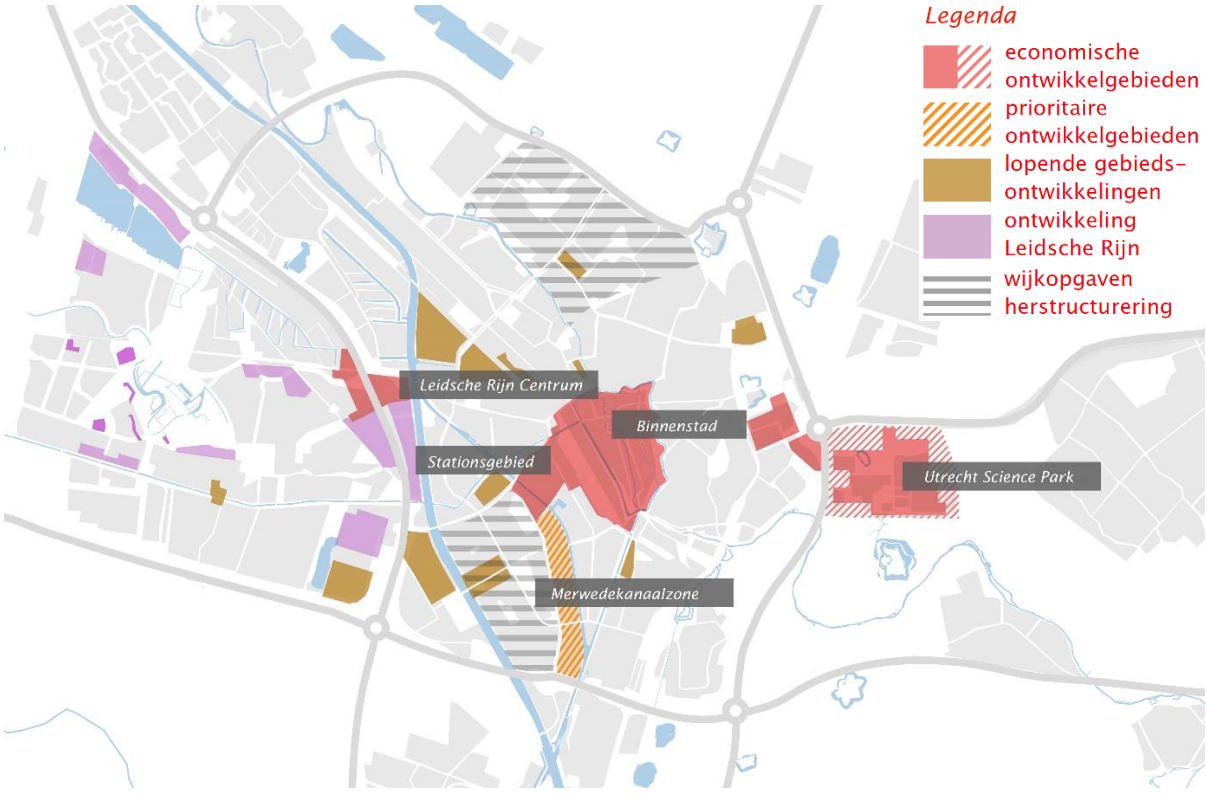
H1. Inleiding

§1.1 Aanleiding en status

Op 8 februari 2018 stelde de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone met bijbehorend planMER vast. Deze ruimtelijke agenda, deel 1, bood binnen bestaand beleid ruimte voor maximaal 6.000 nieuwe woningen verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6 vanwege autobereikbaarheid. Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (later Commissie) van 17 oktober 2017 luidde:

> *De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.*

In de jaren erna heeft de gemeente Utrecht gewerkt aan de Omgevingsvisie Deel 2 'Uitwerkingsplan van deel 1 Ruimtelijke Agenda'. Deel 2 pakt de relevante uitwerkingsvragen op en moet als kader gaan dienen voor de verdere planontwikkeling in de deelgebieden 4, 5 en 6 tot een maximum van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone (inclusief bestaande woningen, zoals Pax en Lux en autonome ontwikkeling). Dit maximum is geformuleerd in het Coalitieakkoord in 2018. Achterliggende gedachte is om de groei van de bevolking van Utrecht (geprognotiseerd van 355.000 in 2019 naar ruim 450.000 inwoners in 2040) zoveel mogelijk binnenstedelijk op te vangen. Figuur 1 geeft een overzicht van de binnenstedelijke ontwikkelgebieden.



Figuur 1. Merwedekanaalzone als een van de ontwikkelgebieden

SAMENVATTING PLAN MER (vastgesteld 8 februari 2018)

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

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

	Minimaal	Tussen	Maximaal
Residentiële functies	50 wo/ha (ca. 3.000)	100 wo/ha (ca. 6.000)	150 wo/ha (ca. 9.000)
Kantoorfuncties	Behoud m² in DG 6	Behoud bestaande m²	Vervanging alle bestaande m² door plintfuncties
Publieksfuncties	Behoud bestaande m²	Behoud bestaande m²	Vervanging alle bestaande m² door plintfuncties

Uit het planMER volgt dat de meeste positieve effecten worden onderscheiden in het tussen-alternatief waarbij het gebied verkeersarm wordt ontworpen. Dit houdt in dat bij een verkeersarm ontwerp, het vooralsnog mogelijk is om 6.000 woningen en andere programma toe te voegen, ervan uitgaande dat de bestaande functies in het gebied allemaal verdwijnen met uitzondering van enkele recent gerealiseerde complexen. In deze situatie wordt de bereikbaarheid van autoverkeer gegarandeerd, de verkeersveiligheid neem toe. Tevens neemt ook de kwaliteit van langzaam verkeer sterk toe. Tot slot geldt dit ook voor waterberging, energiebesparing en een duurzaam gebruik van materialen en grondstoffen. Het alternatief scoort wel, net als de overige alternatieven negatief voor het aspect geluid. Dat komt omdat er veel woningen (geluidsgevoelige bestemmingen) aan het gebied worden toegevoegd. Daardoor neemt per definitie het aantal geluidgehinderden toe. Echter, de bouwstenen voor dit alternatief zijn in de Visie verder uitgewerkt, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de afschermende eerstelijnsbebouwing.

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

De aansturing van deze ambitieuze, tegelijkertijd ook gezonde en duurzame, verstedelijking is een vernieuwende opgave. De beoordeling en monitoring vanuit het MER kunnen daarbij een waardevolle functie vervullen. Onderhavige 'MER-aanvulling' trechtert de milieu-informatie: vanuit de breed beschouwde planMER-benadering van Deel 1, richt de MER-aanvulling zich op de belangrijke uitwerkingsaspecten. De 'MER-aanvulling' is tevens de verantwoording van een proces dat heeft geleid tot de Omgevingsvisie deel 2.

Deze Mer-aanvulling hoort bij het planMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, bestaande uit deel A en deel B van 6 juni 2017 en een oplegnotitie van 4 oktober 2017. De aanvulling is zelfstandig leesbaar, en bouwt voort op de al gepresenteerde informatie in het MER. Daar waar nodig voor de leesbaarheid worden enkele onderdelen uit het planMER herhaald. In de kadertekst is een korte samenvatting van het planMER gegeven.

§1.2 Doel van de aanvulling en extra opgaven

Het primaire doel van deze aanvulling is op een navolgbare wijze aandacht schenken aan de door de Commissie gesignaleerde aandachtspunten en te voorzien in de benodigde milieu-informatie voor de besluitvorming, gekoppeld aan Omgevingsvisie deel 2.

Ten opzichte van Omgevingsvisie deel 1 en het daaraan gekoppelde MER is de opgave onder invloed van het Coalitieakkoord veranderd, waarbij gezocht moet worden naar de mogelijkheden om 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te herbergen en daarbij onconventionele maatregelen te nemen die verder gaan dan bestaand beleid. Meest in het oog springend is daarbij het zo autoluw mogelijk maken van de nieuwe wijk met zo min mogelijk belasting van het toch al zwaar belaste Utrechtse verkeersnetwerk. Maar zeker zo belangrijk een gezonde verstedelijking met aandacht voor de klimaat- en energieopgave en gericht op een duurzaam woon- en leefklimaat, waarin bewoners en gebruikers gezond en vitaal kunnen leven.

Praktisch gezien heeft ook een actualisatie van gegevens uit het oorspronkelijke planMER plaatsgevonden: in de tussentijd is namelijk het regionale verkeersmodel geactualiseerd. Op grond van het geactualiseerde verkeersmodel (VRU 3.4) is een projectmodel voor de Merwedekanaalzone vervaardigd, waarin ook dynamische doorrekeningen zijn gemaakt. Hierdoor is preciezere informatie beschikbaar over de consequenties van het ambitieuze voornemen voor het Utrechtse verkeersnetwerk (ten opzichte van het oorspronkelijke planMER).

§1.3 Plangebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de A12- Europalaan – Overste Den Oudenlaan – Dr. M.A. Tellegenlaan en het Merwedekanaal. Het plangebied is verdeeld in de deelgebieden 4, 5 en 6, waarbij de grenzen worden bepaald door de hoofdwegenstructuur van respectievelijk de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. De grootschalige infrastructuur, de hoofdwegenstructuur en het Merwedekanaal maken géén deel uit van het plangebied. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 67,1 hectare. De begrenzing van de deelgebieden 4, 5 en 6 is opgenomen in figuur 2.

Figuur 2. Begrenzing Merwedekanaalzone (met gebruikte namen)

Het studiegebied is ruimer dan het plangebied. Immers het plan heeft wel degelijk impact op de grootschalige infrastructuur en ook op de aangrenzende gebieden (met name Rivierenwijk en Park Transwijk). De focus van de aanvulling ligt net als die van het planMER op het plangebied. Er kunnen echter maatregelen nodig zijn in aangrenzende gebieden die ook planologisch verankerd moeten worden. Dit is dan de resultante van het planvormingsproces en bepaalt niet op voorhand de grenzen van het plangebied.

§1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 en 3 bieden inzicht in de planvorming en de positie van deze MER-aanvulling daarin. In hoofdstuk 2 ligt de focus op de samenhang tussen de Omgevingsvisie, het Voorlopig Ontwerp van deelgebied 5, het planMER en de MER-aanvulling en de monitoring die breder dan alleen vanuit het MER wordt vormgegeven. Hoofdstuk 3 zet de basis neer voor de beoordeling vanuit m.e.r.-perspectief van de resultaten van de planvorming die zijn vervat in Omgevingsvisie deel 2. Daartoe wordt eerst de referentiesituatie gedefinieerd. Vervolgens wordt getalsmatig vergeleken welke ontwikkelingen voorzien zijn in het oorspronkelijke planMER (voorkeursalternatief), in Omgevingsvisie deel 2 en in het VOSP (in geval van één-op-één doorvertaling vanuit deelgebied 5 naar overige deelgebieden). En ten slotte wordt beoordeeld op welke punten het oorspronkelijke planMER aanvulling behoeft.

Daarna worden in vier hoofdstukken (4 tot en met 7) de thema's mobiliteit, klimaat, energie en gezondheid behandeld. Elk thema start met de vraag om aanvulling vanuit de Commissie. Vervolgens wordt preciezer gedefinieerd wat er nu eigenlijk bedoeld wordt met de opgetekende ambities en worden de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken in de deelgebieden gepresenteerd. Het hoofdstuk wordt dan afgesloten met een beoordeling van de mate waarin voldaan kan worden aan de kaders en in hoeverre die kaders geborgd zijn.

Hoofdstuk 8 brengt de resultaten samen en geeft een eindoordeel over de effecten van de plannen en over de vraag of de aanvulling de reikwijdte van het planMER te buiten gaat en op welke manier de kaders geborgd kunnen worden.

ONDERLIGGENDE GEDACHTE VAN DE OMGEVINGSVISIE

De volgende observaties op de plek en de toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen zijn als onderlegger gebruikt voor de Omgevingsvisie deel 2 (in willekeurige volgorde):

1. Mensen die in de groeiende stad willen wonen, zien de stad steeds meer als huiskamer. Horeca, flexwerkplekken en voorzieningen in de nabije woonomgeving (op loop- en fietsafstand) worden steeds belangrijker. Afspraken zijn voor de moderne stedeling flexibel in te passen.
2. Digitalisering zorgt voor een omslag van bezit naar gebruik. In plaats van eigen gereedschap en een eigen auto is de focus meer gericht op gebruik van klusdiensten en mobiliteit op het moment dat dat nodig is. Als het aanbod er 24/7 is, is er minder noodzaak om zelf eigendom aan te schaffen.
3. Zonder ingrijpende aanpassingen in het mobiliteitssysteem loopt Utrecht de komende jaren compleet vast. Rigoureuze keuzes zijn nodig om ervoor te zorgen dat de modal split nog veel verder wordt omgebogen van auto naar langzaam verkeer en openbaar vervoer. Daarvoor zijn grote investeringen nodig in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), in een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke en doelgerichte langzaam verkeersverbindingen en in goede parkeervoorzieningen aan de rand van de stad met directe toegang tot HOV en fiets. Onder voorwaarde van die investeringen kan het autogebruik worden teruggedrongen, in ieder geval binnen de stad. Hulpmiddelen daarvoor zijn een lagere parkeernorm, uitbreiding van het betaald parkeren-regime en een adequaat aanbod van deelauto's.
4. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt kansen om de aansluiting op de omgeving te verbeteren. Van een barrière in de stad, waar je omheen gaat, naar een attractief onderdeel van de stad die de Utrechters gebruiken, als bestemming en als onderdeel van (loop- en fiets)routes.
5. Een wijk met maximaal 10.000 woningen kan op langere termijn alleen goed functioneren als er ruimte is voor alle bevolkingsgroepen. Zonder fysieke of sociale drempels. Iedereen mag meedoen. En met voorzieningen (onderwijs, zorg en welzijn, sport en bewegen, dagelijkse boodschappen, horeca, werkgelegenheid, cultuur) op loopafstand. Dat zorgt ook voor levendigheid.
6. Een schonere stad is pure noodzaak. Daarbij hoort een vermindering (c.q. stop) van het gebruik van fossiele brandstoffen. Zowel in ruimteverwarming en koeling als bij (deel)auto's.
7. Voor een gezonde verstedelijking is ruimte om te bewegen in een groene omgeving (naast 'meedoen' in de samenleving) essentieel. Niet alleen op fietsafstand (direct buiten de stad), maar ook direct in en om huis. Groen biedt ook ruimte aan dieren en planten, en speelt een belangrijke rol in de klimaatopgave.
8. Waar veel mensen bij elkaar zijn, ontstaat ook de noodzaak om te zoneren naar drukke en rustige plekken. Geluid- en luchtkwaliteit variëren daarmee (binnen de wettelijke normen). Ook voor veiligheid biedt zonering kansen.
9. Zelfrijdende mobiliteit is in opkomst. Dit heeft (op termijn) grote (positieve) gevolgen voor de opvang van parkeren . Immers dat betekent dat in ieder geval 'de last mile' in autoluwe gebieden kan worden uitgevoerd door zelfrijdende schone vormen van vervoer, zowel voor het afleveren van pakketten als voor het ophalen en thuisbrengen van personen van en naar parkeren op afstand. Het aantal geparkeerde auto's in de wijk kan daardoor substantieel verminderen; de effecten op autobewegingen en de daarvoor benodigde infrastructuur zijn minder te duiden.

H2. Verantwoording planvorming

§2.1 Dynamische planvorming

De planvorming voor de Merwedekanaalzone is gestoeld op twee essentiële bestuurlijke uitspraken (vastgelegd in raadsbesluiten):

A. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is ervoor gekozen om de groei van Utrecht op te vangen door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. Dit spaart de groene ruimte om de stad. Onder andere het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone zijn daarbij aangewezen als belangrijke woningbouwlocaties in de stad.
B. In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' maakt de stad een duidelijke keuze voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen en duurzaam zijn, zoals lopen of fietsen.

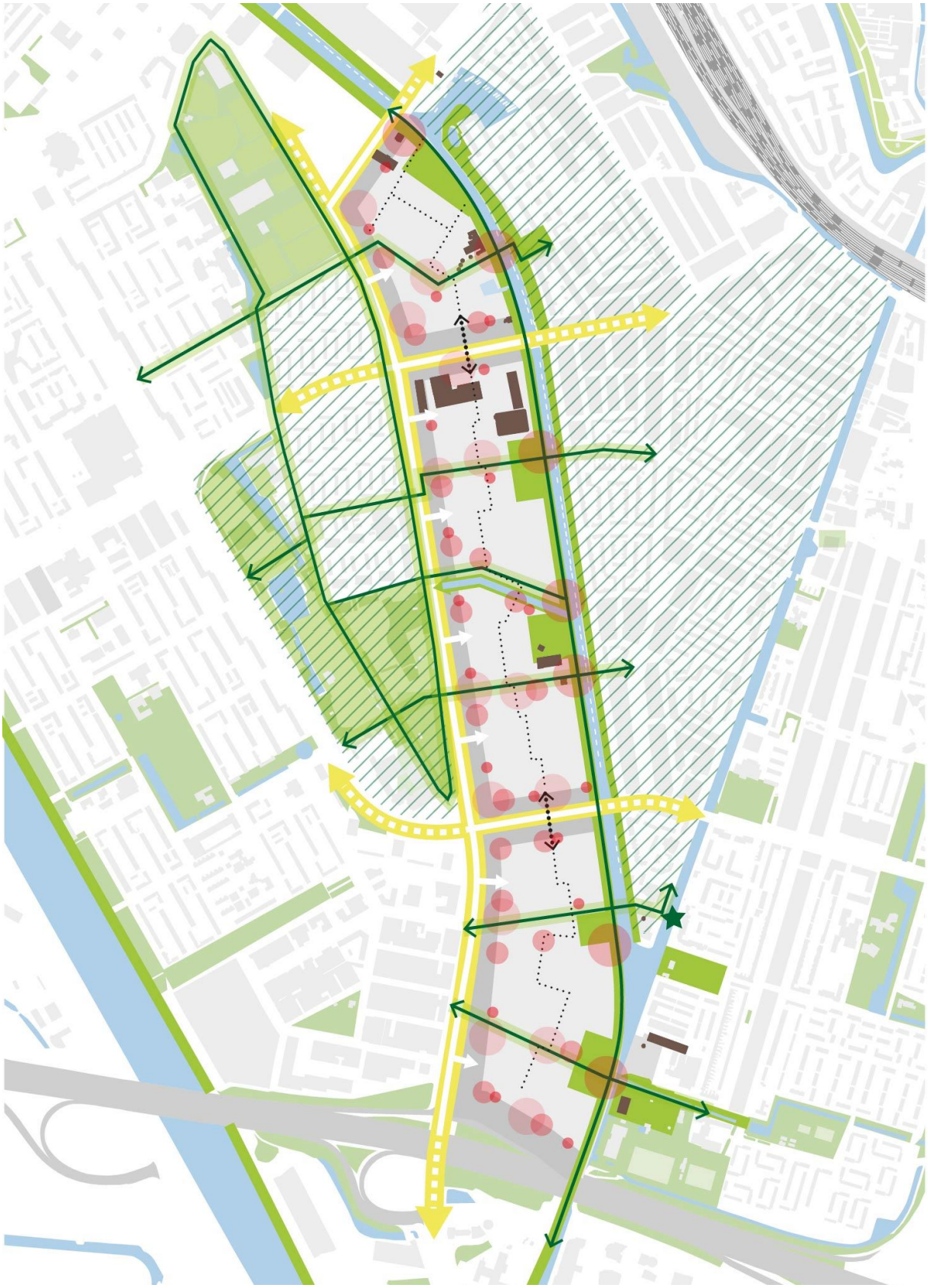
In het vastgestelde MER is de toevoeging van woningen en voorzieningen in de Merwedekanaalzone afgezet tegen de autonome ontwikkeling dat er in Utrecht minder woningen en voorzieningen worden toegevoegd. Er is geen vergelijking gemaakt met een alternatief waarin hetzelfde aantal woningen en voorzieningen elders (in de groene ruimte rondom Utrecht) wordt gerealiseerd. Enerzijds omdat een dergelijk alternatief ongewenst is en geen rekening houdt met de trend dat er een trek naar de stad zichtbaar is. Anderzijds omdat daarmee milieueffecten die voortkomen uit een vergaande verdichting en verstedelijking, duidelijker voor het voetlicht komen. In de planvorming naar Omgevingsvisie deel 2 is geprobeerd elke keer de balans te zoeken tussen een zo groot mogelijke verdichting en een zo leefbaar en gezond mogelijk stedelijk milieu. Welke omslagpunten zijn te onderkennen, waarin de wal het schip keert? Wanneer leidt de verdichting ertoe dat de leefbaarheid te veel onder druk komt te staan?

De transformatie van de Merwedekanaalzone is een proces van lange adem. Zeker is dat de transformatie door zal lopen tot na 2030. De wereld zal er dan anders uitzien dan nu. Een aantal trends en ontwikkelingen wijzen duidelijk een bepaalde richting op. In de kadertekst is een korte samenvatting van de trends en ontwikkelingen gegeven die de onderliggende gedachte van de Omgevingsvisie vormen. Het is van belang daar in de ontwikkeling rekening mee te houden. Dit vereist een aanpak waarin ruimte is voor leren en aanpassen.

Deze manier van denken sluit goed aan op het advies van de Commissie:

De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone. Dit kan door:

- *een beschrijving op te nemen van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen middels een 'leefomgevingsfoto' en deze leefomgevingsfoto gedurende de transformatie actueel te houden;*
- *de gemeentelijke ambities en wettelijke eisen voor nieuwe ontwikkelingen concreet te maken voor de Merwedekanaalzone;*
- *de mogelijkheden te verkennen om de ambities te bereiken door te variëren in de mate van sturing door de gemeente (het aantal te realiseren woningen, concentratie/verspreiding van woningen en voorzieningen, toepassen van maatregelen, hardheid van kaders). Denk hierbij aan ambities op het gebied van het realiseren van een gezonde leefomgeving, mobiliteitsshift, een duurzame / klimaatneutrale inrichting en de inrichting van wonen en de openbare ruimte die de aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone bevordert;*



Figuur 3. Raamwerk Omgevingsvisie deel 2

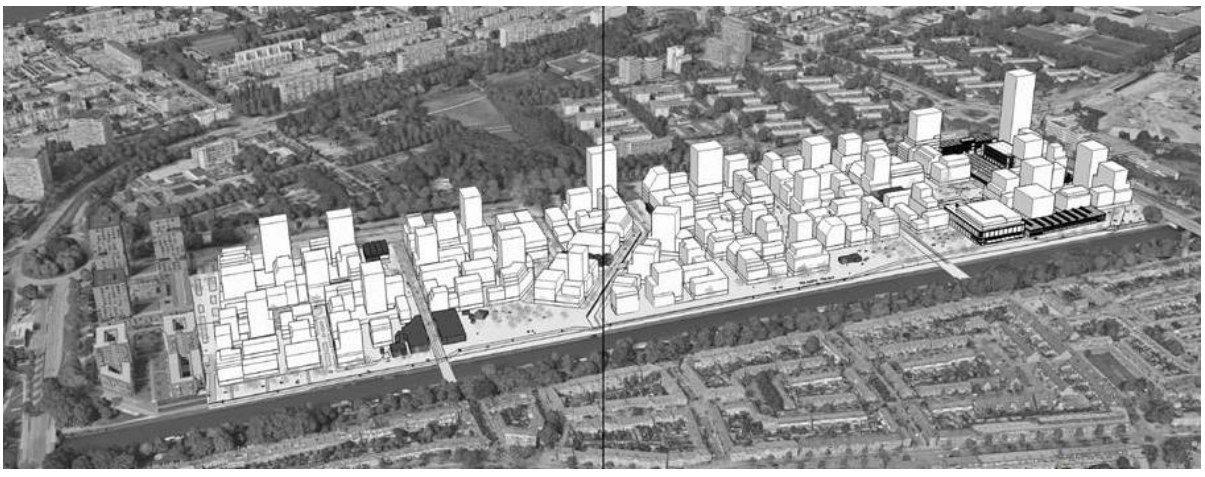
- *een monitorings- en evaluatiesysteem op te nemen om in de gaten te houden in welke mate de ambities worden bereikt en of de milieugevolgen acceptabel blijven. Gebruik hiervoor o.a. de actueel gehouden leefomgevingsfoto. Neem hierbij ook maatregelen achter de hand op als resultaten tegenvallen.*

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

§2.2 Parallelle planvorming Omgevingsvisie en Voorlopig Ontwerp DG 5

In Omgevingsvisie deel 1 is gekozen voor een wijk met relatief veel woningen in een relatief klein stuk stad. Tegelijkertijd moet het gebied gezond, aantrekkelijk en duurzaam zijn. In de Merwede-kanaalzone wordt ingezet op innovatieve oplossingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid. Utrecht wil niet alleen investeren in woonruimte, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, en in meer groen en water. In de wijk is ruimte voor veel voor-zieningen op loopafstand, zoals scholen, winkels en horeca. Verbindingen en voorzieningen zijn belangrijk voor de Merwedekanaalzone zelf, en ook voor de aangrenzende wijken.

De Omgevingsvisie is verder uitgewerkt in deel 2, waarin de kaders voor de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn aangegeven. Op het niveau van het gebied heeft de gemeente Utrecht een ruimtelijk raamwerk gemaakt (figuur 3). Parallel daaraan hebben de eigenaren van Merwede, waaronder de gemeente Utrecht, een voorlopig ontwerp (VOSP) gemaakt voor het gebied tussen de Wilhelminalaan, Europalaan, Beneluxlaan en Kanaalweg (deelgebied 5). Het VOSP geeft niet exact weer hoe Merwede er straks uit gaat zien, maar bevat wel een voorbeelduitwerking met inpassing van het maximale programma. Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Planvoorstellen zijn in de afgelopen twee jaar intensief besproken en bediscussieerd tijdens stads- en buurtgesprekken en klankbordgroepen met omwonenden. Het VOSP heeft zelf geen rechtstreekse betekenis voor de aanvulling van het MER, onderzoeken die eraan ten grondslag liggen zijn wel van belang geweest voor de Omgevingsvisie deel 2. Voor de leesbaarheid van deze aanvulling is daarom het VOSP in figuur 4 opgenomen.



Figuur 4. Voorlopig ontwerp deelgebied 5 (VOSP)

Steden beleven een hernieuwde populariteit. Mensen trekken naar de stad op zoek naar werk, ontplooiing en sociale contacten. De nabijheid van veel andere mensen zorgt voor een rijk cultureel, economisch en sociaal leven. Leven in steden kan een antwoord zijn op onze behoefte om economisch en maatschappelijk rijk te leven en tegelijkertijd te verduurzamen. Stadsbewoners wonen kleiner, stoken dus minder, nemen minder ruimte in ten koste van natuur, bewegen zich vaker te voet, fiets of openbaar vervoer, en gaan veel efficiënter om met voorzieningen als wegen, theaters, ziekenhuizen en scholen. Daarentegen zijn steden ook vaak bronnen van verkeers-opstoppingen, sociale vervreemding, onbetaalbaar hoge woonlasten en stress als gevolg van een gejaagd bestaan in een stenige omgeving. De opgave in de Merwedekanaalzone is om de nadelen van hoogstedelijk leven te minimaliseren.

Dat gebeurt op de volgende manieren:
1. Bewoners van Merwede bewegen zich vrijelijk, en kunnen dat zonder eigen auto.
2. De wijk biedt de reuring en voorzieningen van de stad en biedt afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken.
3. Het ruimtelijk ontwerp biedt veel ruimte voor programma, maar is tegelijkertijd groen en rustgevend en voelt luchtig aan.
4. In het ontwerp is aandacht voor reductie van de energievraag in combinatie met duurzame opwekking, bouwen met een minimale milieubelasting en toepassing van waterbergende polderdaken en uitbundig groen voor natuurlijke koeling en verwerking van zware regenval.

§2.3 Samenhang in de planvorming

In het planvormingsproces naar de Omgevingsvisie deel 2 is gezocht naar een manier om dynamisch om te gaan met nieuwe ontwikkelingen. Zowel programmatisch, financieel als ruimtelijk verschuiven er panelen en dat zal de komende jaren niet anders blijken. Wat niet verandert is dat elke gebiedsontwikkeling een aantal fasen kent, waarin besluiten worden genomen. Onderscheiden worden:
- Het stadium van de Omgevingsvisie;
- Het stadium van het bestemmingsplan/omgevingsplan;
- Het stadium van realisatie op basis van omgevingsvergunningen;
- Het stadium van gebruik.

<u>Het stadium van de Omgevingsvisie</u>
In dit stadium van de planvorming bestaat het publiekrechtelijke kader uit drie samenhangende documenten:
1. De Omgevingsvisie deel 2, waarin het voornemen (de gebiedsontwikkeling) wordt toegelicht en wordt voorzien van kaderstellende beleidsuitspraken die specifiek voor de gehele Merwedekanaalzone gelden.
2. Het planMER en de MER-aanvulling, waarin gestructureerd essentiële openbare (milieu)informatie wordt geleverd ter onderbouwing van het voornemen;
3. Monitoring, waarmee de effecten van de gebiedsontwikkeling gemeten kunnen worden. De gemeente heeft ervoor gekozen niet alleen de milieueffecten, maar ook programmatische en ruimtelijke effecten te monitoren. Daarmee wordt monitoring een zelfstandig hulpmiddel voor de planontwikkeling, naast het MER.

Het besluit waarmee dit stadium van de planvorming wordt afgesloten, bevat de kaderstellende beleidsuitspraken, waarmee in het vervolg van de planvorming rekening gehouden moet worden. De Omgevingsvisie is daarin het leidende document. Deze fase biedt geen enkele rechtstreekse planologische titel om ontwikkelingen te realiseren.

De kaderstellende beleidsuitspraken kunnen drie gedaanten aannemen:

a. Randvoorwaardelijk op basis van eisen van hogere overheden (nee, tenzij en weinig grip op de tenzij);
b. Randvoorwaardelijk op basis van gemeentelijke ambities: harde eisen om een bepaalde kwaliteit of rechten te beschermen (nee, tenzij);
c. Uitvoeringsgericht, waarbij vooral beschreven is wat nodig is om een bepaalde kwaliteit te halen of een recht te beschermen (ja, mits).

Het stadium van het Bestemmingsplan of Omgevingsplan

In een volgend stadium van planvorming bestaat het publiekrechtelijke kader wederom uit drie samenhangende documenten:

1. Het bestemmingsplan voor een fase van de gebiedsontwikkeling, waarin een planologische titel wordt opgenomen voor een nader te bepalen aantal woningen en een metrage aan niet-woonfuncties op een nader te bepalen deel van het gebied. Deze planologische titel wordt vastgelegd in de verbeelding en de regels. De toelichting geeft een beeld van de beoogde ontwikkeling, te baseren op een stedenbouwkundig plan voor het desbetreffende deelgebied.
2. Een toets op basis van monitoring, waarin de effecten van het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan worden gemeten en wordt aangegeven in hoeverre er sprake is van afwijkingen ten opzichte van de kaders in de Omgevingsvisie.
3. Een MER-beoordeling waarin wordt aangetoond dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze beoordeling is grotendeels gebaseerd op de uitkomsten van het planMER en de MER-aanvulling.

Elke fase zal pas planologisch mogelijk worden gemaakt als er een overeenkomst is gesloten met de private grondeigenaren in de betreffende fase waarbij de kaders en randvoorwaarden voor ontwikkeling/transformatie zijn vastgelegd en waarbij gemeentelijk kostenverhaal is verzekerd.

Het stadium van realisatie op basis van omgevingsvergunningen

De realisatie van elke fase van de gebiedsontwikkeling is pas mogelijk als de overheid ook de benodigde vergunningen heeft verleend. Monitoring van de vergunningverleningen biedt inzicht in afwijkingen ten opzichte van het stedenbouwkundig plan en daarmee van de kaders in de Omgevingsvisie.

Het stadium van gebruik

Na realisatie wordt ook het gebruik gemonitord. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Utrecht Monitor. Pas in de gebruiksfase blijkt daadwerkelijk in hoeverre de ambitieuze doelstellingen bereikt worden, zowel op het gebied van mobiliteit (modal split, deelmobiliteit) als op het gebied van gezonde verstedelijking (voldoende ruimte om te ontmoeten en te bewegen en een gezonde en veilige leefomgeving vanuit geluid, lucht en veiligheid).

§2.4 Monitoring

Uit paragraaf 2.3 blijkt al dat monitoring een noodzakelijk hulpmiddel is bij alle besluitvorming rondom de transformatie van de Merwedekanaalzone in de komende jaren. Het levert in elk stadium van planvorming zo objectief mogelijke informatie over de effecten van de gebiedsontwikkeling. Monitoring dient verschillende doelen:

1. Inzicht bieden in de daadwerkelijke totstandkoming van de doelstellingen en ambities uit de Omgevingsvisie bij de gebiedsontwikkeling:
   - op borgingniveau: zijn de kaders afdoende publiek- en/of privaatrechtelijk geborgd?
   - op bouwplanniveau: worden de kaders daadwerkelijk gerealiseerd?
   - na ingebruikname: doen zich de beoogde gevolgen daadwerkelijk voor?
2. Inzicht bieden in gevolgen in de directe omgeving van de Merwedekanaalzone, door een relatie te leggen met de Leefomgevingseffectrapportage (LER) Rivierenwijk en Transwijk.
3. Tijdig informatie leveren voor nieuwe besluitvorming over vervolgstappen in de gebieds-ontwikkeling. Herijken of bijsturen kan met name gewenst zijn:
   - als het doelbereik achterblijft. Dit kan aanleiding geven tot bijstellingen in de daarop-volgende plan- en besluitvorming of tot extra (mitigerende of compenserende) maatregelen;
   - om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals wijzigingen in behoeften en nieuwe technieken.
4. Op basis van feitelijke gegevens communiceren met:
   - ontwikkelende partijen en de gemeente: informeren over de realisatie van afgesproken doelstellingen en ambities en het aan-/bijsturen van gebiedsontwikkelingen;
   - bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone: informeren over de ambities en de gevolgen ervan. Belangrijk is het enthousiasmeren en versterken van de betrokkenheid bij vernieuwende zaken zoals de mobiliteitshub, CO_2-reductie en gezond gedrag;
   - belanghebbenden bij en om de Merwedekanaalzone: informeren over de beheerseffecten buiten het plangebied, zoals verkeersbewegingen. Dit levert ook voor de gemeente noodzakelijke inzichten, zoals over een ‘waterbedeffect’ van het stringente parkeerbeleid in de Merwedekanaalzone.
5. Formeel om het MER, dus de milieueffecten, blijvend te betrekken bij de voortschrijdende ontwikkeling.

Vanwege de integrale benadering blijft monitoring in de Merwedekanaalzone niet beperkt tot de milieudoelen. Voor de invulling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van reguliere gemeentelijke processen. Dit draagt bij aan een zo praktisch mogelijke benadering van monitoring. Het voorkomt ook dat de innovatieve ontwikkelingen een ‘eiland’ gaan vormen binnen de organisatie.

H3. De insteek van de MER-aanvulling

§3.1 Inleiding

In Omgevingsvisie deel 2 zijn negen kerndoelen met per kerndoel een aantal kaders (randvoorwaarden) geformuleerd. Uitvoeringsgericht zijn aan kaders – waar nodig en mogelijk – voorbeelduitwerkingen gekoppeld. 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. Voor een compleet overzicht wordt verwezen naar het overzicht van kerndoelen en kaders die aan het eind van elk hoofdstuk in de Omgevingsvisie deel 2 staan.

Binnen de kaders zijn nog veel verschillende uitvoeringen mogelijk. Een traditioneel MER, uitgaande van één van te voren bedacht (programmatisch ingestoken) alternatief, biedt weinig soelaas. Er is voor gekozen de maximale bandbreedte (tot een maximum van 10.000 woningen) te beschouwen op alle kerndoelen en daarbinnen te monitoren op het behalen van deze kerndoelen. Deze aanvulling van het MER is dan – ook – de eerste stap in monitoring; in de aanvulling wordt met de kennis van nu een zo adequaat mogelijk beeld van de verwachte ontwikkeling geschetst en getoetst. Deze toetsing vindt vervolgens ook plaats in het stadium van planologische verankering, vergunningverlening en in het stadium van gebruik.

Voor de toetsing is het van belang duidelijkheid te hebben over de referentiesituatie (paragraaf 2), de bandbreedte in programmatische verdeling (paragraaf 3) en de te beoordelen planvormingsaspecten (paragraaf 4).

§3.2 Dubbele referentiesituatie

De referentiesituatie is de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling bestaat uit autonome veranderingen door bijvoorbeeld demografie of klimaat en uit reeds vastgestelde plannen en/of projecten, waarvan met enige mate van zekerheid gesteld kan worden dat ze doorgang vinden. In het planMER is een overzicht van recent gerealiseerde of op basis van een reeds genomen besluit te realiseren ontwikkelingen in of grenzend aan het plangebied opgenomen (figuur 5). Dit overzicht vormt samen met de huidige situatie de referentiesituatie voor het planMER.

Ontwikkeling	deel	programma	besluit	Status besluit
Villa Jongerius	4	Horeca/vergaderlocatie, 450 m² bvo	BP Actualisering diverse gebieden	Onherroepelijk 2015
Wilhelminawerf	4	Woningbouw, 167 wo Horeca, 250 m² bvo	BP Kanaalweg 59 OV 61 + 54 woningen	Onherroepelijk 2018
City Campus Max	5	Woningbouw, 989 app en 6.200 m² detailhandel	BV Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	Onherroepelijk 2015
Pax et Lux	5	Woningbouw, 257 app Kantoor, 1.500 m² bvo	Bp Bouwinitiatief startblok Kanaleneiland	Onherroepelijk 2013
Hotel	6	Hotel, 180 kamers Publieksruimte 10.750 m²	BP Winthontlaan 4-6	Onherroepelijk 2014
Citypads	6	Woningbouw, 245 app	Omgevingsvergunning	Verleend 2016
HOV-baan Transwijk	4	HOV-baan	BP HOV-baan Transwijk + aanbesteding	Onherroepelijk 2016

Figuur 5. Overzicht van autonome ontwikkelingen (planMER).

Figuur 6. Herontwikkelingsmogelijkheden Merwedekanaalzone na autonome ontwikkeling (in wit)

Het project Wilhelminawerf behoorde in 2018 formeel tot de autonome ontwikkeling, maar is nog niet gerealiseerd. De overige niet-infrastructurele projecten zijn inmiddels gerealiseerd en leiden tot een nieuwe bestaande situatie. Tegelijk met de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 1 en planMER is ook het bestemmingsplan voor het defensieterrein vastgesteld. Dit plan is inmiddels in werking getreden. Het stedenbouwkundig plan is verder doorgewerkt naar realisatie, bebouwing is gesloopt en bodemsanering vindt plaats. Het plan Defensieterrein wordt gerealiseerd; de realisatie van het aangrenzende project Wilhelminawerf is in juli 2019 van start gegaan. Verder is het bestemmingsplan Casino Winthontlaan 8-10 vastgesteld en is gecoördineerd een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van een casino met parkeergarage. Ten slotte wordt het project Eendrachtslaan 10 binnenkort in procedure gebracht. Deze vier plannen (Wilhelminawerf, Defensieterrein, Casino en Eendrachtslaan 10) maken deel uit van de 'nieuwe' referentiesituatie. Verder is in de planvorming voor deelgebied 5 duidelijk geworden welke gebouwen en activiteiten blijven bestaan en welke gesloopt gaan worden. In deze aanvulling wordt dan ook getoetst aan de bestaande situatie, maar worden de effecten ook beoordeeld ten opzichte van de 'nieuwe' referentiesituatie (bestaande situatie plus autonome ontwikkeling).

In bijlage 1 is op kaart inzichtelijk gemaakt achtereenvolgens plangebied, deelgebieden, de reeds vooruitlopend op de Omgevingsvisie gerealiseerde projecten, de lopende projecten, de te handhaven bebouwing en het resterend gebied dat als potentiële ontwikkelruimte wordt gezien. Figuur 6 geeft het beeld dat resteert na autonome ontwikkeling, waarbij de rest van het gebied volledig herontwikkeld kan worden. De resultante in oppervlakten is weergegeven in figuur 7.

	Bestaand 2018 (oorspronkelijke referentie)[1]	Plus bestemd (nieuwe referentie)	Plus te handhaven (plankeuze)
Merwedekanaalzone totaal			
Oppervlakte (m²)	38.584	117.754	149.722
Aantal woningen	1.494	2.471	2.475
Vloeroppervlakte commercieel (m² bvo)	27.700	39.000	126.200
Deelgebied 4			
Oppervlakte (m²)[2]	7.260	74.189	80.310
Aantal woningen	0	767	769
Vloeroppervlakte commercieel (m² bvo)	1.200	2.000	3.800
Deelgebied 5			
Oppervlakte (m²)	14.107	14.107	17.468
Aantal woningen	1.249	1.249	1.251
Vloeroppervlakte commercieel (m² bvo)	6.200	6.200	7.900
Deelgebied 6			
Oppervlakte (m²)	17.217	29.458	51.944
Aantal woningen	245	455	455
Vloeroppervlakte commercieel (m² bvo)	20.300	30.800	114.500

Figuur 7. Overzicht van autonome ontwikkelingen (stand 2019).

[1] Verschil met de referentie in het oorspronkelijke planMER is het plan Wilhelminawerf.

[2] Zuidelijk deel defensieterrein is buiten de referentie gehouden.

§3.3 Programmatische vergelijking

Het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 gaat uit van een verdergaande verdichting dan in het planMER is aangenomen. In figuur 8 is een vergelijking opgenomen tussen het voorkeursalternatief dat uit het planMER naar voren komt, het coalitieakkoord en het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5.

Programmatische invulling conform:	Aantal	m2 bvo	oppervlak	fsi
Voorkeursalternatief planMER deel 1				1,5
Geen uitspraak over verdeling; deelgebieden 4 / 5/ 6			632.855	
Aantal bestaande woningen	1.498	92.496		
Programma nieuw te bouwen woningen	6.000	600.000		
Bijpassend programma maatschappelijk en commercieel		246.025		
Totale omvang bvo		938.521		
Coalitieakkoord / omgevingsvisie deel 2				1,7
Geen uitspraak over verdeling; deelgebieden 4 / 5/ 6			632.855	
Aantal bestaande en vergunde woningen	2.475	209.149		
Programma nieuw te bouwen woningen	7.525	752.500		
Bijpassend programma maatschappelijk en commercieel		112.875		
Totale omvang bvo		1.074.524		
Stedenbouwkundig plan deelgebied 5				2,8
Concentreren in deelgebied 5			284.115	
Aantal bestaande en vergunde woningen deelgebied 5	1.251	81.961		
Programma nieuw te bouwen woningen deelgebied 5	6.000	600.000		
Programma maatschappelijk en commercieel deelgebied 5		100.000		
Totale omvang bvo deelgebied 5		781.961		

Figuur 8. Programmatische invulling en verdeling – vergelijking planMER met wensen

In het voorkeursalternatief dat uit het planMER naar voren kwam was nog sprake van 1.500 bestaande woningen en een toevoeging met maximaal 6.000 woningen. Daarbij hoorde wel een stevig maatschappelijk en commercieel programma, waarbij de aanname was dat alle bestaande vierkante meters terug zouden keren. Er is geen enkele uitspraak gedaan over de verdeling van het programma over de deelgebieden. Door het bestaande en geprojecteerde programma in vierkante meters bvo (waarbij voor de nieuwe woningen is uitgegaan van een gemiddelde van 100 m² bvo per woning) te delen op de oppervlakte van het plangebied (in dit geval de deelgebieden 4, 5 en 6 zonder de oostwestwegen) resulteert een floorspaceindex van 1,5.

In het coalitieakkoord is de wens uitgesproken om totaal 10.000 woningen in de Merwedekanaal-zone te ontwikkelen. Inmiddels zijn 1.000 woningen extra reeds vergund, zodat op basis van de wens in het coalitieakkoord effectief nog 7.500 nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden. In de Omgevingsvisie deel 2 is het streven benoemd om gemiddeld circa 15% van het te realiseren programma als niet-woonprogramma te realiseren. Daarbij is rekening gehouden met een stevige basis van maatschappelijke en detailhandelsvoorzieningen in deelgebied 5 en een uit oogpunt van geluid- en luchtkwaliteit noodzakelijk niet-wonen programma in de wand langs de zuidelijke Europalaan in deelgebied 6. Dezelfde berekening als voor het voorkeursalternatief planMER leidt tot een floorspace-index van 1,7.

In het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 (aanbod aan de stad) is de ontwikkeling van 6.000 woningen en totaal 707.000 m² bvo in het vooruitzicht gesteld, uitsluitend te concentreren in

deelgebied 5. Dezelfde berekening als voor de andere twee invullingen leidt tot een floorspace-index van 2,8. Uitvoeren van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 soupeert veruit het grootste deel van het programma dat is aangeduid in het coalitieakkoord op.

§3.4 Vergelijking met het oorspronkelijke planMER

Het behoeft geen betoog dat een zeer autoluwe wijk met een hoge dichtheid vanuit MER-termen zeer positief scoort. De hoofdlijn daarvan was al in het oorspronkelijke planMER opgenomen. In figuur 9 is de beoordeling van het voorkeursalternatief overgenomen uit de oplegnotitie[3]. Daarin zijn cursief gedrukt de criteria die in de aanvulling niet meer aan de orde komen.

Voor de aspecten bodem, materialen en grondstoffen, natuur, ruimtelijke kwaliteit, erfgoed en veiligheid is geen aanvullende informatie naar boven gekomen, die in deze aanvulling MER opgenomen hoeft te worden. De scores van deze beoordelingscriteria veranderen niet, uitgaande van hetzelfde of soortgelijke voorkeursalternatief, ook niet als er uiteindelijk 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone komen.

Uitzondering hierbij zou wellicht het effect op Natura 2000 kunnen zijn, dat door de uitspraak van de Raad van State inzake het PAS (29 mei 2019) in een nieuw licht is komen te staan. In het oorspronkelijke planMER is een passende beoordeling uitgevoerd en vastgesteld; op grond van die Passende beoordeling is geoordeeld dat er geen sprake is van significante effecten op Natura 2000. Er is toen geen gebruik gemaakt van het PAS, zodat de conclusie voor het MER nog steeds staat. Ter controle is met de nieuwste versie van de Aerius calculator een berekening gemaakt die in bijlage 2 is opgenomen. Deze gaat uit van het coalitieakkoord (10.000 woningen en 112.875 m² bvo voor stedelijke functies). In de gebruiksfase (als alle gebouwde ruimte in gebruik is genomen) is er geen sprake van een significante stikstofdepositie op (bijna) overbelaste habitattypen, zodat er per saldo geen sprake is van significante effecten op Natura 2000.

De realisatiefase is in het kader van de Omgevingsvisie niet beoordeeld. In het kader van het bestemmingsplan is wel een Aerius-berekening gemaakt voor het toevoegen van 6.000 woningen en 100.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor stedelijke functies. Daaruit bleek dat de aanlegfase leidt tot een beperkte stikstofdepositie van 0,01 mol/ha op (bijna) overbelaste habitattypen in het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Daarvoor is inmiddels een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming verkregen.

Vetgedrukt zijn de aspecten die in deze aanvulling nader aan de orde komen. Daarbij worden met name voor mobiliteit, gezondheid, klimaat en energie aangescherpte criteria gebruikt. Geluid en luchtkwaliteit zijn opgenomen in het hoofdstuk gezondheid. Hittestress en waterberging zijn opgenomen in het hoofdstuk klimaat. In het hoofdstuk mobiliteit wordt de invloed van verkeersmodel 3.4 meegewogen.

In deze aanvulling wordt niet zozeer ingegaan op de mate waarin alle ambities samen kunnen vallen (daarvoor verwijzen we naar de Omgevingsvisie en het Stedenbouwkundig Plan), maar beoordelen we in hoeverre de verwachte positieve effecten zich voordoen, in hoeverre de ambities geborgd kunnen worden en gaan we na in hoeverre er maatregelen achter de hand zijn.

[3] Oplegnotitie MER Merwedekanaalzone Utrecht, RLoC/Van Kerkhoff Maatwerk, Bijlage 4 bij de Omgevingsvisie Kanaalzone, vastgesteld 8 februari 2018.

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	VKA
Verkeer en vervoer	**Bereikbaarheid autoverkeer**	Kwaliteit verkeersafwikkeling/ congestiekans (intensiteits-capaciteitsverhouding I/C) op wegvakken en kruisingen	0
	Kwaliteit o.v.	Afstand tot ov-haltes/ draagvlak voor ov	+
	Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	++
	Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	0
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid (vormgeving en weginrichting vs. intensiteit)	+
Woon- en leefmilieu	**Geluid**	Wegverkeerslawaai; aantal (ernstig) geluidgehinderden	0 / -
		Wegverkeerslawaai; geluidbelast oppervlak	+
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0
		Bedrijven en milieuhinder (aantal gehinderden basisnormen)	0
	Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties NO2 op toetslocaties	0
		Verandering in concentraties PM10 op toetslocaties	0
		Verandering in concentraties PM2,5 op toetslocaties	0
	Gezondheid	*Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid*	0 / -
		Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit	0
		Beweging; mate van faciliteren langzaam verkeer en recreatie	++
		Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	0
	Hittestress	*Hitte-eilandeffect*	+
		Skyviewfactor	+
		Zonuren	+
Bodem en water	*Bodemopbouw*	*Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden*	0
	Bodemkwaliteit	*Effect op de kwaliteit van bodem en grondwater*	+
	Waterberging	Bijdrage aan de waterneutrale opvang en berging hemelwater	++
	Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringssysteem en de rioolwaterzuivering	++
Duurzaamheid	**Energie**	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	++
	Materialen en grondstoffen	*Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau (gesloten grondbalans, bijzondere materialen*	+
Natuur	*Beschermde gebieden*	*Natura 2000*	0
		NNN	0
		Groenstructuur Utrecht	++
	Beschermde soorten	*Beschermde soorten*	++
Ruimtelijke kwaliteit	*Ruimtelijke structuur*	*Mate waarin de MWKZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd*	++
	Ruimtelijk beeld	*Mate waarin de MWKZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd*	+
Cultuurhistorie	*Archeologie*	*Effect op archeologische waarden*	0
	Cultuurhistorie	*Effect op cultuurhistorische waarden*	+
Veiligheid	*Plaatsgebonden risico*	*Risicocontour (aantal gehinderden op basis grenswaarden)*	0
	Groepsrisico	*Groepsrisico beoordeling dan wel berekening*	0
	Calamiteiten	*Zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten*	0
	Waterveiligheid	*Veiligheidsniveau waterkering*	0
	Sociale veiligheid	*Effecten op sociale controle en sociale veiligheid*	+

Figuur 9. Beoordeling van het voorkeursalternatief (globaal plan) in het oorspronkelijke MER

H4. Mobiliteit

§4.1 Vraagstelling

Het MER geeft volgens de Commissie nog niet voldoende inzicht in hoe in de in het MER gewenste lage verkeerscijfers en parkeernormen gehaald gaan worden. Het is niet duidelijk welke knelpunten kunnen ontstaan als benodigde voorzieningen en routes niet worden vastgelegd of te laat worden aangelegd. Vragen zijn:

a. Welke knelpunten zijn er qua mobiliteit en parkeren, met de huidige stand der techniek?
b. Welke ruimtelijke voorwaarden kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld fietsroutes, fietsparkeren en het OV of aan programmering en bouwwijze en aan het moment van realiseren hiervan?

Voordat deze vragen beantwoord worden is het van belang inzicht te verschaffen in het mobiliteitsconcept dat is doorontwikkeld na vaststelling van de Omgevingsvisie deel 1. Het mobiliteitsconcept benoemt namelijk de te stellen voorwaarden. Vervolgens is er – uitgaande van het mobiliteitsconcept een verkeerskundige doorrekening gemaakt. Op basis van deze bevindingen kunnen de vragen worden beantwoord.

§4.2 Resultaten uitgevoerde onderzoeken

4.2.1 Mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone

De centrale vraag in de studie Mobiliteit Merwedekanaalzone[4] is welk pakket aan mobiliteitsmaatregelen nodig is voor 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. Daarbij wordt de terechte observatie gemaakt dat stedelijk verdichten strenge randvoorwaarden stelt aan mobiliteit, omdat:

1. bij grote aantallen woningen de absolute hoeveelheid extra autoverplaatsingen groot zal zijn, zelfs bij een verhoudingsgewijs laag autogebruik (zowel autoverkeer van bewoners zelf als ook bezorgend logistiek verkeer);
2. uitgaande van een laag autogebruik het aantal nieuwe fietsers groot zal zijn, in een stad waarin het nu al druk is op de fietspaden (inzet op spreiding van de fietsstromen);
3. als een laag autogebruik gewenst is, het belangrijk is om hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden voor grote aantallen nieuwe reizigers.

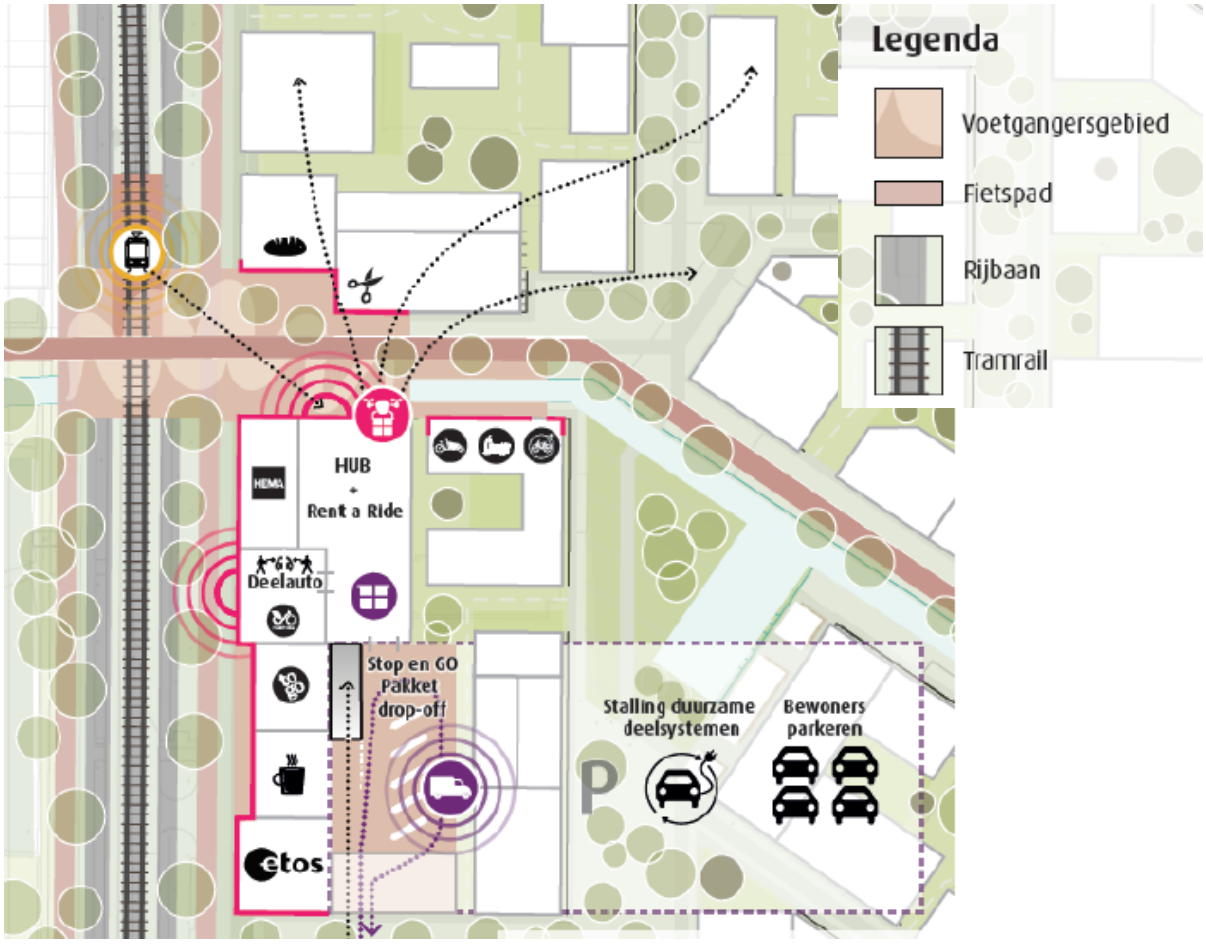
Derhalve is een systeemsprong in het mobiliteitsconcept nodig, gericht op een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en de opkomst van autoluwe woonmilieus. Onderstaand zijn uit de rapportage de essentiële randvoorwaarden voor het mobiliteitsconcept opgenomen:

1. Een ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer, te weten:
   a. Een aantrekkelijke openbare ruimte met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
   b. Een zelfvoorzienende wijk op het gebied van dagelijkse boodschappen, horeca, onderwijs, kinderopvang, zorg, binnensport, recreatie en groen.
   c. Minder doorgaand verkeer over de verbindingswegen langs de Merwedekanaalzone.
2. Een kwaliteitssprong in de netwerken voor alle vervoerwijzen:
   a. Op stedelijke schaal realisatie van oost-west assen voor fietsverkeer.
   b. Vijf extra wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal met directe en comfortabele aansluiting op het fietsnetwerk in de aangrenzende wijken.

[4] Goudappel Coffeng, Mobiliteit Merwedekanaalzone, 23 oktober 2019

c. Aantrekkelijk openbaar vervoer (hoge frequentie, comfortabele voertuigen) met haltes op de aangrenzende hoofdwegen, verbonden met de fiets- en voetgangersassen.
d. Afsluiting van het gebied voor auto's na een aantal korte inprikkers vanaf de hoofdwegen (met uitzondering van hulpdiensten).

3. Een ambitieuze parkeerstrategie, bestaande uit:
   a. Gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning voor het plangebied.
   b. Parkeren alleen mogelijk in parkeergarages die direct vanaf de hoofdwegen te bereiken zijn.
   c. Rest van het parkeren op afstand, aan of buiten de Ring, met voldoende parkeercapaciteit en comfortabele verbindingen naar de Merwedekanaalzone voor fiets en openbaar vervoer.
   d. Gereguleerd parkeren rondom het plangebied, waarbij de contouren van het gebied betaald parkeren zodanig zijn dat afwenteling van autoverkeer op omliggende wijken wordt voorkomen.
   e. Optimaal faciliteren van fietsparkeren, zo veel mogelijk op maaiveld.
4. Realisatie van een logistieke hub, bestaande uit een winkel en een digitaal platform, waarop de volgende vervoersdiensten zijn georganiseerd (figuur 10):
   a. Deelfietsen beschikbaar op meerdere plekken.
   b. Hoogwaardig openbaar vervoer die in een hoge frequentie langs het gebied rijdt met comfortabele haltes aan de Europalaan (warm, droog, schoon en veilig).
   c. Pakketwanden waar bewoners pakketten kunnen afhalen, ook gekoeld.
   d. Voldoende deelauto's 24/7 beschikbaar in de parkeergarages.
   e. Taxigebruik via diverse abonnementen.



Figuur 10. Principe logistieke hub

(bron: Eindrapport mobiliteitsconcept voor Merwede, Goudappel Coffeng/Rebel, 19 maart 2018

5. Gedifferentieerde toegankelijkheid voor doelgroepen met als aandachtspunten:
   a. Voorrang voor deelauto's en mindervaliden bij de toewijzing van parkeerplaatsen.
   b. De logistieke hubs zijn geschikt zijn voor grote bestelvoertuigen (tot 3,5 m hoogte). Voor het laden van groter vrachtvervoer zijn laad- en losplekken aan de Europalaan.
   c. Aflevering vindt plaats in pakketmuren of aan de voordeur met klein schoon vervoer.
   d. Uitzonderlijke logistieke diensten, zoals nood- en hulpdiensten, incidentele grote bezorgingen, vuilnisophaaldiensten, verhuiswagens, WMO-vervoer, bouw- en onderhoudsverkeer zijn mogelijk tot aan de deur met tijdelijke digitale ontheffingen.
6. Dynamisch verkeersmanagement om het verkeer rondom de Merwedekanaalzone te geleiden.
7. Flexibiliteit in de planvorming, waarbij bijgestuurd kan worden in het aantal benodigde parkeervoorzieningen (fiets en auto), in de capaciteit van de logistieke hubs, in het openbaar vervoer en in de infrastructuur voor fietsen en lopen, gebruik makend van toekomstige maatschappelijke en technologische trends. Hiervoor is een financiële reservering nodig.

Om de transformatie van de Merwedekanaalzone te laten slagen, is het noodzakelijk dat de volgende zaken vanaf dag 1 volwaardig functioneren (aanvullend op de essentiële randvoorwaarden):

- Een breed aanbod van vervoersdiensten, een volledig operationele mobiliteitswinkel en een aantrekkelijk en toegankelijk digitaal platform.
- Realisatie oost-west fiets-as door elk te ontwikkelen cluster heen met oversteek Europalaan, brug over Merwedekanaal en aansluiting op de fietsstructuur langs de Rijnlaan.
- HOV-halte met aansluiting op fietsas en inprikker auto.
- Autoluwe ruimte rond de woningen die al opgeleverd zijn (ook voor bouwverkeer).
- Kwaliteit van de buitenruimte. Bewoners en bezoekers moeten niet het gevoel hebben in een bouwput te wonen / zijn.
- Passend niveau van stedelijke voorzieningen, zoals winkels, kinderopvang, gezondheid, sport.
- Gebiedsorganisatie die staat.

4.2.2 Verkeersonderzoek (stedelijk niveau)

Uitgaande van het bovenstaande mobiliteitsconcept is met behulp van een specifiek voor de Merwedekanaalzone opgezet projectmodel doorgerekend wat de effecten zijn op de doorstroming op de hoofdwegen in de nabijheid. Het projectmodel is afgeleid uit het nieuwe verkeersmodel 3.4 dat voor heel Utrecht is gebouwd. In het verkeersmodel 3.4 wordt voor 2030 uitgegaan van een fors aantal plannen in Utrecht Zuidwest, die voor een belangrijk deel nog planologisch geregeld moeten worden. Het gaat om circa 7.000 woningen, waarvan er 3.000 gerealiseerd zijn of die binnenkort gerealiseerd worden. Het overgrote deel van de resterende 4.000 woningen is in het model al geprojecteerd in het Merwedekanaalzone. Deze woningen zijn er in het voor de berekeningen gebruikte projectmodel weer uitgehaald.

Uit de analyse[5] blijkt dat de verschillen tussen verkeersmodel 3.3 en 3.4 beperkt zijn en niet leiden tot andere uitkomsten. Dat betekent dat conclusies uit eerdere rapporten die gebaseerd waren op verkeersmodel 3.3 in beginsel nog steeds opgeld doen. Uit verkeersmodel 3.4 en uit alle berekeningen blijkt dat het verkeerssysteem in Utrecht nu al zwaarbelast en kwetsbaar is. Als er een beurs is, als er een ongeluk gebeurt of bij slechte weersomstandigheden, is de kans groot dat het netwerk vastloopt. In 2030 wordt de kwetsbaarheid alleen maar groter. Daarbij vormt de transformatie van de Merwedekanaalzone maar één van de vele projecten in Utrecht-Zuidwest met gevolgen voor het verkeerssysteem.

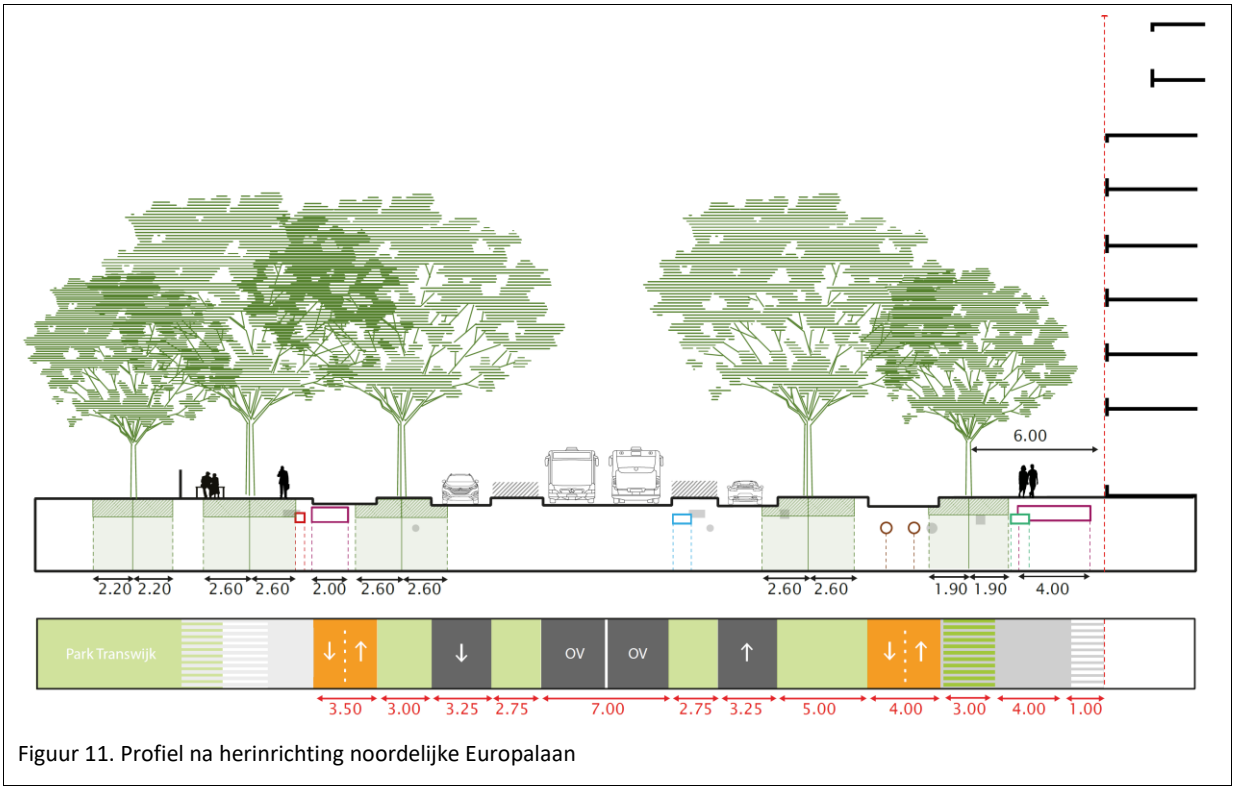
[5] Gemeente Utrecht, Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, 1 april 2019

De invloed van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op het verkeersnetwerk is – *uitgaande van het bovenstaande mobiliteitsconcept* – heel gering. Modelmatig wordt immers verkeer van en naar bedrijven en kantoren vervangen door verkeer van en naar woningen. De gemiddelde verkeersproductie per woning ligt aanmerkelijk lager dan elders op grond van de lage parkeernorm. Zelfs dan neemt de verkeersintensiteit over de dag heen toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar omdat de rijrichting in geval van woningen deels tegengesteld is aan de hoofdstroom, wordt de spits niet veel zwaarder belast. In de avondspits – die maatgevend is voor de Utrechtse situatie – is er filevorming de stad uit (zuidelijke Europalaan). In geval van herontwikkeling naar een zelfvoorzienende wijk zal de Merwedekanaalzone in de avondspits vooral de stad in verkeer genereren.

De conclusie – die ook al blijkt uit de bestuurlijke uitspraken (paragraaf 2.1) - is dat het verkeersnetwerk de autobewegingen in de spits niet meer aan kan. Uit berekeningen blijkt namelijk dat als gevolg van de meegenomen ontwikkelingen in Utrecht de vertraging op de zuidelijke Europalaan en de A12 aansluiting Westraven zo hoog oploopt, dat het autoverkeer gaat omrijden via de wijken en dat de bereikbaarheid van P+R Westraven in gevaar komt. Hier ligt een bereikbaarheidsopgave die buiten het bereik van de planvorming voor de Merwedekanaalzone ligt, maar die wel opgelost moet worden voor een succesvolle transformatie.

Elke toevoeging van plannen maakt de kwetsbaarheid groter, tenzij de modal split veel verder wordt omgebogen van auto naar fiets en openbaar vervoer en de bestaande stad mee gaat in het meer gebruiken van fiets en openbaar vervoer in plaats van de auto. De planvorming voor de Merwedekanaalzone is sterk gericht op deze omslag en derhalve toe te juichen. Gemeente en ontwikkelende partijen gaan vol voor het gepresenteerde mobiliteitsconcept. Tegelijkertijd zal de praktijk nog uit moeten wijzen dat het mobiliteitsconcept werkt en de gewenste omslag tot stand brengt.

Extra aandachtspunt is wel dat bij een volledige transformatie naar een wijk met 10.000 woningen en bijbehorende voorzieningen op grond van het mobiliteitsconcept het aantal fietsbewegingen geleidelijk zal vervijfvoudigen en het gebruik van het openbaar vervoer geleidelijk zal verdrievoudigen. Dit noopt tot investeringen in de stad op drukke kruisingen tussen fiets- en ander verkeer.



Figuur 11. Profiel na herinrichting noordelijke Europalaan

4.2.3 Verkeersonderzoek (gebiedsniveau)

Dichterbij de Merwedekanaalzone ontstaan wel verschillen in het gebruik van routes en daarmee gepaard gaande verschuivingen in intensiteiten die voor een belangrijk deel zijn toe te schrijven aan de herinrichting van de noordelijke Europalaan. Deze herinrichting (figuur 11) gaat uit van een vrije baan voor openbaar vervoer in de middenberm, één rijstrook voor auto's in elke richting, vrijliggende fietspaden en een ruim trottoir met aangrenzend plintfuncties. De parallelweg vervalt. De keuze voor een dergelijk profiel komt voort uit de ambitie om het autoverkeer af te remmen (er is sprake van een geleidelijker en rustiger wegbeeld) en langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren. Als gevolg van de beoogde herinrichting kiest zonder verdere maatregelen meer verkeer voor de routes Beneluxlaan en Rijnlaan. De Rijnlaan is hier absoluut niet geschikt voor; dynamisch verkeersmanagement zal ingezet moeten worden om de verkeersstromen niet over de Rijnlaan te sturen.

Ook wordt de invloed van de verdeling van de woningen over de Merwedekanaalzone en van de fasering van de planvorming groter, naarmate er meer gekeken wordt naar de verkeerseffecten op de aangrenzende wegen. Dit geldt niet alleen voor het autoverkeer maar ook voor het fietsverkeer. In het verkeersonderzoek zijn de resultaten weergegeven van verschillende situaties/scenario's, te weten de autonome ontwikkeling, de ontwikkeling van alleen deelgebied 5 met 4.000 woningen, de ontwikkeling van alleen deelgebied 5 met 6.000 woningen, de ontwikkeling van het totale plangebied met uitzondering van de strook kantoren langs de zuidelijke Europalaan met circa 7.000 woningen en de ontwikkeling van het totale plangebied met circa 8.500 woningen.

Deze scenario's zijn niet zo zeer bedoeld om de exacte planvorming aan te geven maar om de invloed van de parameter 'aantal woningen' te duiden. Belangrijkste conclusie is dat de toevoeging van woningen in hoge dichtheden weinig effect heeft op de automobiliteit als tegelijkertijd en evenredig het bestaande (kantoren)programma verdwijnt en aan de voorwaarden van de ambitieuze mobiliteitsstrategie is voldaan. De invloed op de fietsmobiliteit is wel heel groot.

§4.3 Beoordeling

Voorwaarde voor het slagen van de transformatie naar een sterk verdichte, levendige nieuwe stadswijk is de uiteengezette mobiliteitsstrategie. Er zijn twee principieel verschillende effecten te onderscheiden:

1. De effecten op de leefbaarheid van het gebied als gevolg van het ontbreken van autoverkeer (met uitzondering van hulpdiensten en een beperkt aantal diensten zoals afvalinzameling). Dit wordt bewerkstelligd aan de hand van het geformuleerde kerndoel 'Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop, bij noodzakelijk gebruik van auto's wordt delen gemeengoed en mede hierdoor heeft' en de daaronder vallende kaders en spelregels. Immers de verleiding om in de auto te stappen wordt minder groot als belangrijke bestemmingen gemakkelijker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bereiken zijn.
2. De effecten op de doorstroming op de omliggende wegen. Duidelijk is dat de grenzen van de capaciteit van omliggende wegen nu al bereikt zijn en dat de kwetsbaarheid van systeem als gevolg van autonome ontwikkelingen buiten de Merwedekanaalzone alleen maar toeneemt. Doordat de auto maar zeer beperkt in de nabijheid van de woningen te vinden is en het autogebruik relatief laag ligt, is de planbijdrage van de Merwedekanaalzone aan de verkeersgeneratie relatief laag. Relatief omdat er wel een groot aantal woningen gerealiseerd wordt. Per saldo kan het effect zelfs positief worden, omdat de rijrichting in de spits tegengesteld is aan de grootste drukte.
   Voorwaarde voor een positief effect is wel dat de bestaande kantooractiviteiten met een grote verkeersaantrekkende werking moeten vervallen. In het oorspronkelijke MER was dat een

uitgangspunt, waarmee gerekend is, maar in de praktijk blijkt ook de neiging te bestaan om relatief duur vastgoed met kantoorfuncties – waar in de huidige hoogconjunctuur weer veel vraag naar is - te laten staan. Daarmee wordt evenwel de positieve invloed van het mobiliteits-concept teniet gedaan. In figuur 12 is de vergelijking opgenomen tussen het bestaande beleid waarop het oorspronkelijke MER is gebaseerd en het nieuwe beleid conform het beschreven mobiliteitsconcept. Het daadwerkelijk optredende effect is te monitoren aan de hand van het kerndoel 'een beheersbare impact op de groei van het stedelijk verkeer'. Daarbij is het voor de beoordeling van het initiatief niet de vraag in hoeverre het verkeer op de zuidelijke Europalaan toeneemt, maar wat de bijdrage van de transformatie van de Merwedekanaalzone aan die toename.

Omgevingsvisie deel 1 (bestaand beleid)	Omgevingsvisie deel 2 (nieuw beleid)
Autoluw, accent lopen-fiets	Autovrij, lopen-fiets staan voorop
Alleen concreet uitgewerkte infrastructuur-plannen (noordelijke Europalaan bestaand, modelsnelheid 50 km/uur)	Noordelijke Europalaan (gescheiden rijstroken, aparte HOV-baan, geen parallelweg, drie VRI's, modelsnelheid 40 km/u)
Autonome ontwikkeling openbaar vervoer	Verdere verhoging frequenties bussen (lijnen 63, 74, 65, 66)
Parkeernorm gemiddeld 0,7	Parkeernorm gemiddeld 0,3
Geen betaald parkeren omgeving	Betaald parkeren rond plangebied
verlaging parkeernorm door 20% van de parkeerbehoefte te vervangen door deelauto's	verlaging parkeernorm door 20% van de parkeerbehoefte te vervangen door deelauto's
Parkeren op afstand voor bezoek	0,11 tot 0,19 van de parkeernorm via parkeren op afstand voor bewoners en werknemers (dubbelgebruik)
Schoongeveegd gebied (dus altijd vermindering kantoren)	Varianten met deels behoud bestaande kantoren

Figuur 12. Vergelijking verkeersarm model planMER en huidige plannen op basis nieuw beleid

In Omgevingsvisie deel 2 zijn voor mobiliteit kaders opgenomen en op sommige punten gespecificeerd. De borging van maatregelen en achter-de-handmaatregelen voor het geval er (op onderdelen) wordt afgeweken van de mobiliteitsstrategie, zijn echter essentieel. In figuur 13 is opgenomen welke maatregelen benoemd zijn als kader, welke geborgd (kunnen) worden door de gemeente Utrecht zelf, welke risico's onderkend worden en welke achter-de handmaatregelen bestaan.

DUURZAME MOBILITEIT/LAAG AUTOGEBRUIK	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
De inrichting verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken.	BP / SOK / Verkeersbesluit	-	-
Dagelijkse voorzieningen liggen op loopafstand.	BP / SOK	Minder afname vloeroppervlak / gebruikersprofiel past niet	Gebruik van voorzieningen op fietsafstand + bezorgservice
De inrichting van de openbare ruimte is autovrij.	BP / SOK / Verkeersbesluit	-	-
Toepassing van MaaS is uitgangspunt	BP / SOK	-	-
Er wordt per cluster één logistieke hub gerealiseerd, bestaande uit: een publieksgerichte kant (mobiliteitswinkel en digitaal platform); een logistiek systeem voor de overgang van grotere vrachten naar kleinschalige pakketbezorging en levering; een afvalinzamelsysteem.	BP / SOK / opzetten gebiedsorganisatie	Verminderd gebruik in eerste fase / aanloopproblemen/ imago-opbouw	Mobiliteitsdienst breder inzetten voor de stad

DUURZAME MOBILITEIT/LAAG AUTOGEBRUIK	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
Logistieke hubs worden aan de rand van het plangebied ingepast, gekoppeld aan een stedelijke verbindingsweg	BP / SOK / opzetten gebiedsorganisatie	-	-
Er geldt een parkeernorm in het gebied van 0,3 parkeerplaatsen (inclusief plaatsen voor deelauto's) per woning.	BP / SOK	Is dat acceptabel voor gezinnen?	Woonprogramma bijstellen
Voor nieuwe voorzieningen en kantoren worden geen parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd.	BP / SOK / Verkeersbesluit	Gebruik parkeerterreinen bestaande kantoren	Eerdere vervanging kantoorfuncties
De parkeerplaatsen in het gebied zijn toegankelijk via een beperkt aantal punten, direct vanaf de stedelijke verbindingswegen.	BP / SOK	Terugslag op het wegennet	-
De parkeervraag die boven de norm uitstijgt en de parkeervraag van bezoekers die met de auto komen, wordt opgevangen met parkeren op afstand.	Parkeren op afstand aanwijzen en financieren	Meervoudig gebruik parkeren op afstand voor diverse projec-ten/ capaciteit onder druk	Parkeren op afstand uitbreiden tot buiten de ring, afvangen van bovenregionaal verkeer in P&R's aan de randen van de regio.[6]
Er is dag en nacht een snelle, veilige en comfortabele verbinding met bus en/of fiets tussen het plangebied en het parkeren op afstand.	Investering in openbare ruimte stad	Onvoldoende middelen uit SOK en budget gemeente	Middelen verkrijgen uit Rijk-provincie in kader stedelijke opgave[7]
Afwenteling van de parkeerdruk in omliggende wijken wordt voorkomen door de invoer van betaald parkeren.	Verkeersbesluit	Maatschappelijke onrust in omliggende wijken	Doorzettingsmacht
We hanteren een (hogere) fietsparkeernorm van 1 fietsparkeerplek per 25 m² GBO en 0,5 fietsparkeerplek per woning voor bezoekers.	BP / SOK	-	-
Maximaal 5% van de fietsparkeerplekken is gesitueerd in de openbare ruimte	BP / SOK / Vergunningverlening	-	-
In het gebied wordt een fijnmazig voetgangersnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter gerealiseerd.	Investering in openbare ruimte stad	Onvoldoende middelen uit SOK en budget gemeente	Middelen van Rijk-provincie in kader stedelijke opgave
In het gebied wordt een fietsnetwerk met een maaswijdte van 400 meter gerealiseerd.	BP / SOK / overname gronden in beheer	-	-
Er wordt minimaal 1 doorlopende verbinding in noord-zuidrichting door het gehele plangebied gerealiseerd, waar de voetganger centraal staat en de fietser te gast is.	BP / SOK / overname gronden in beheer	-	-
Er worden minimaal 5 oost-westverbindingen voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal heen gerealiseerd, waarvan minimaal 1 in deelgebied 4, 2 in deelgebied 5 en 2 in deelgebied 6.	BP / SOK / overname gronden in beheer	Onvoldoende middelen uit SOK en budget gemeente; weerstand in aangrenzende wijken	-
De noord-zuidverbinding en de oost-westverbindingen zijn voorzien van veilige oversteken over de stedelijke verbindingswegen.	BP / SOK / Investering in openbare ruimte stad	Onvoldoende middelen uit SOK en budget gemeente	Middelen van Rijk-provincie in kader stedelijke opgave

[6] Zie ook inspraakreactie Rijkswaterstaat Midden-Nederland
[7] Zie ook inspraakreactie provincie Utrecht die koppeling legt met gebiedsontwikkeling A12-zone

DUURZAME MOBILITEIT/LAAG AUTOGEBRUIK	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
Openbaar vervoer van hoge kwaliteit rijdt richting het station en het parkeren op afstand over de aangrenzende stedelijke verbindingswegen.	Concessie vervoerders / afstemming op ander ov	Provincie is concessieverlener/ meerdere belangen	Belang stedelijke opgave stevig benadrukken
Regionale functies weren die autoverkeer aantrekken of genereren.	In gebied: BP/SOK Erbuiten: conserverende bestemmingen	Nieuwe invulling binnen bestaande bestemmingen	Stadsbrede strategie voor kantoren, gdv en publiekstrekkers
De druk van het verkeer op de meest bepalende kruisingen wordt als gevolg van de ontwikkeling niet groter dan het geval zou zijn met de huidige en reeds bestemde functies.	Verkeersbesluit / mobiliteitsregisseur	Te soepel ontheffingenbeleid	Aanscherpen toezicht vanuit mobiliteits-regisseur
Dynamisch verkeersmanagement rondom de Merwedekanaalzone wordt benut om het autoverkeer vloeiend te geleiden via de meest logische routes.	Inzet gemeente	-	-
De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.	Inzet gemeente (gebruikelijk)	-	-

Figuur 13. Borging en achter-de-handmaatregelen duurzame mobiliteit/laag autogebruik

Uit het overzicht blijkt dat de risico's op het niet realiseren van de kaders vooral financieel van aard zijn. Het goed neerzetten van het mobiliteitsconcept vanaf dag 1 in combinatie met de herinrichting van de noordelijke Europalaan en de aanleg van het netwerk voor langzaam verkeer vergt een stevige investering. De kosten gaan voor de baat uit.

Geconstateerd is al dat de grenzen van de capaciteit van omliggende wegen nu al bereikt zijn en dat de kwetsbaarheid van systeem als gevolg van autonome ontwikkelingen buiten de Merwedekanaal-zone alleen maar toeneemt. Het is van groot belang dat de verkeersgeneratie (auto's) vanuit de Merwedekanaalzone laag is, maar het mobiliteitsconcept zal zich daarin nog wel moeten bewijzen. Het is op voorhand derhalve verstandig hier rekening mee te houden door gefaseerd te transformeren, zodat achter-de-hand maatregelen en bijsturing mogelijk blijven. Monitoring van de daadwerkelijke effecten op het mobiliteitsgedrag en de daaruit voortvloeiende belasting van het wegennet bieden vervolgens de 'bewijslast' om ook een volgende fase van hoogstedelijke verdichting mogelijk te maken. Immers als blijkt dat de wegen in Utrecht weliswaar vol staan, maar dat de planbijdrage van de Merwedekanaalzone daaraan te verwaarlozen is dan wel positief werkt, is er vanuit mobiliteitsoptiek reden om de transformatie met behulp van het mobiliteitsconcept met kracht door te zetten.

Het verdient dan ook aanbeveling om een eerste cluster te definiëren dat voldoende groot is om het effect te laten zien en voldoende omvang heeft om de logistieke hub te laten werken, maar nog wel mogelijkheden geeft voor bijsturing. Uit onderzoek[8] blijkt dat minimaal 1.500 woningen moeten worden gebouwd voor een rendabele hub. Essentieel daarbij is dat vanaf het eerste moment een aantrekkelijk woonmilieu wordt geboden, met winkelvoorzieningen, horeca, gezondheidscentrum, groen, openbaar vervoer halte en fietspaden die vanaf het eerste moment hoge kwaliteit kennen.

Verder zal dan moeten blijken dat er voldoende ruimte wordt geboden om te kunnen parkeren op afstand. Daarvoor zijn nu verschillende bestaande locaties in onderzoek. Los van de capaciteit op die locaties is ook een adequaat vervoer van en naar de parkeerlocaties op afstand een randvoorwaarde. Zowel met de fiets als met het openbaar vervoer zullen de parkeerlocaties op afstand vanuit het plangebied en vice versa goed bereikbaar moeten zijn.

[8] Goudappel Coffeng/Rebel, Eindrapport mobiliteitsconcept voor Merwede, 19 maart 2018

H5. Klimaat

§5.1 Vraagstelling

Het MER beschrijft volgens de Commissie niet op welke wijze de voorwaarden van klimaatadaptatie worden ingevuld. Vragen zijn:

- *Op welke manier kunnen de gevolgen van klimaatverandering worden opgevangen in de wijk?*
- *Aan welke randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water moet worden voldaan?*
- *Op welke manieren kan hittestress worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid?*

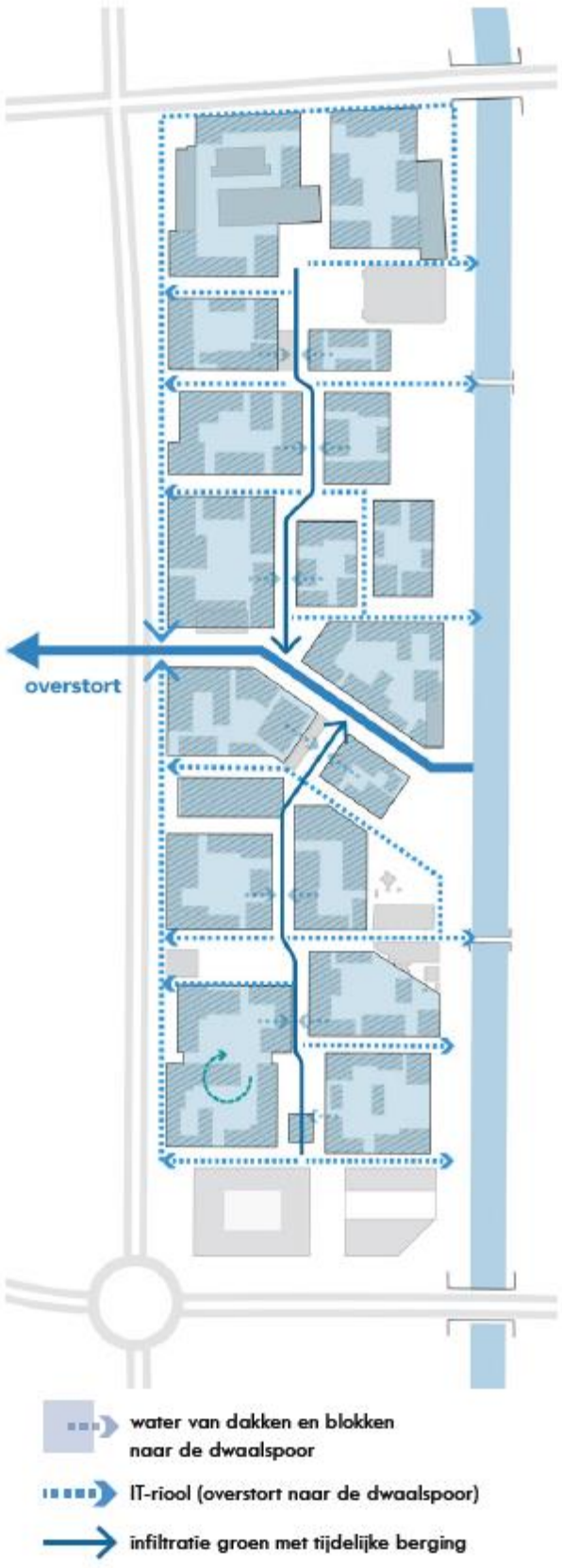
In het oorspronkelijke planMER is geconcludeerd dat in de referentiesituatie sprake is van een vrijwel volledig verhard plangebied (85%) en een gemengde riolering en dat open water vrijwel volledig ontbreekt (215 m²). In alle programma-alternatieven in het oorspronkelijke planMER en ook in de voorliggende plannen op basis van Omgevingsvisie deel 2 wordt het hemelwater afgekoppeld van de gemengde riolering en geborgen/vertraagd afgevoerd/geïnfiltreerd in het plangebied. Daarmee scoren alle alternatieven positief ten opzichte van de referentie situatie. Omdat in de programma-alternatieven in het oorspronkelijke planMER rekening is gehouden met een hoog aandeel verhard oppervlak, is het effect op hittestress neutraal beoordeeld.

In de periode na vaststelling van Omgevingsvisie deel 1 is een onderzoek uitgevoerd, getiteld 'Klimaatadaptatie Merwedekanaalzone, studie naar maatregelen voor de lokale opvang van hemelwater, Gemeente Utrecht, 8 juni 2018'. Daarnaast is er in het kader van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 doorgewerkt aan een adaptatiestrategie. Ten slotte biedt het document 'Spelregels voor een hoge woonkwaliteit, ARUP, 17 oktober 2018' inzicht in de wijze waarop optimalisatie plaats kan van vinden inzake bezonning, windhinder en hittestress. De principes die uit deze onderzoeken (vooral gericht op een maximum programma in deelgebied 5) naar voren komen, zijn te extrapoleren naar het hele plangebied. Informatie uit deze documenten is onderstaand samengebracht om de vragen van de Commissie te kunnen beantwoorden.

§5.2 Water: berging en kwaliteit

5.2.1 Voorgesteld systeem van waterberging en waterafvoer

In figuur 14 is het voorgesteld systeem van waterberging voor deelgebied 5 opgenomen. Een dubbel rioolstelsel in de wijk zorgt voor gescheiden afvoer van regenwater en vuil rioolwater. Het hemelwater wordt zoveel mogelijk op daken en binnenterreinen van bouwblokken opgevangen en vastgehouden en wordt gebruikt voor irrigatie van beplanting tijdens droogte. Het water in het openbaar gebied wordt zoveel mogelijk geleid naar groenvakken in de straten, in eerste instantie naar de noord-zuid gerichte langzaam verkeersroute die als groen 'dwaalspoor' wordt ingericht en waar geen auto's mogen komen. De groenvakken zijn verbonden met infiltratieriolen die deels op het Merwedepark afwateren en deels onder de voetgangerszone langs de Europalaan op een nieuw aan te leggen diagonaal kanaal inclusief ecologische zone. Dit kanaal vormt, als nieuwe schakel tussen Merwedekanaal (0,58 m +NAP) en de vijvers in Park Transwijk (0,10 -NAP), de drager voor het water. Vandaar wordt het afgevoerd naar het weer lagergelegen Amsterdam-Rijnkanaal (0,40 – NAP).



Figuur 14. Voorgesteld systeem waterberging deelgebied 5 (bron: VOSP)

Omdat het maaiveld circa 1,5 meter boven het peil van het Merwedekanaal ligt en het grondwaterpeil zich ongeveer op 0 +NAP bevindt, is er voldoende ruimte voor drooglegging en infiltratieriolen.

Het principe is uitbreidbaar naar deelgebied 4 en 6 voor wat betreft het zoveel mogelijk vasthouden van hemelwater op daken en in de binnenterreinen en het gebruik van de noord-zuid gerichte langzaam verkeersroute als groen 'dwaalspoor' met ruimte voor waterberging. In deelgebied 4 wordt water via de wetering afgevoerd in noordwaartse richting en via een doorsteek komt het in de lager gelegen serie vijvers op het midden van Stadseiland.

Er is een casus doorgerekend, rekening houdend met de ter plaatse geldende situatie rond de riolering, de hoogste grondwaterstand, maaiveldhoogte, bodemopbouw en het oppervlaktewatersysteem. Uitgangspunt is de bergingsopgave die het hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) normaliter gebruik voor nieuw verhard oppervlak. Op grond daarvan is de ambitie voor de Merwedekanaalzone om voorbereid te zijn op een bui van 80 mm/uur, waarvan 45 mm in het gebied moet worden geborgen en de overige 35 mm wordt afgevoerd naar het Merwedekanaal. Voor regenwatervoorzieningen is een maximale ledigingstijd van 48 uur vastgesteld. Er is geen rekening gehouden met afstromingsverliezen (verliezen door infiltratie, plasvorming of verdamping) om tot een zo robuust mogelijk ontwerp te komen.

5.2.2 Balans in berging op bouwblokniveau

Om de opgave op *bouwblokniveau* op te lossen wordt uitgegaan van groene, waterbergende daken en binnenterreinen. Waterbergend kan ook betekenen een 'polderdak' gecombineerd met energie of met sport. Hergebruik van hemelwater voor de toiletspoeling in de nieuwe wooncomplexen is onderzocht, maar wordt niet voorzien. In de zomerperiode verdampt het meeste hemelwater in het groendak en zonder groendak wordt te weinig water opgevangen om in het toiletgebruik te voorzien.

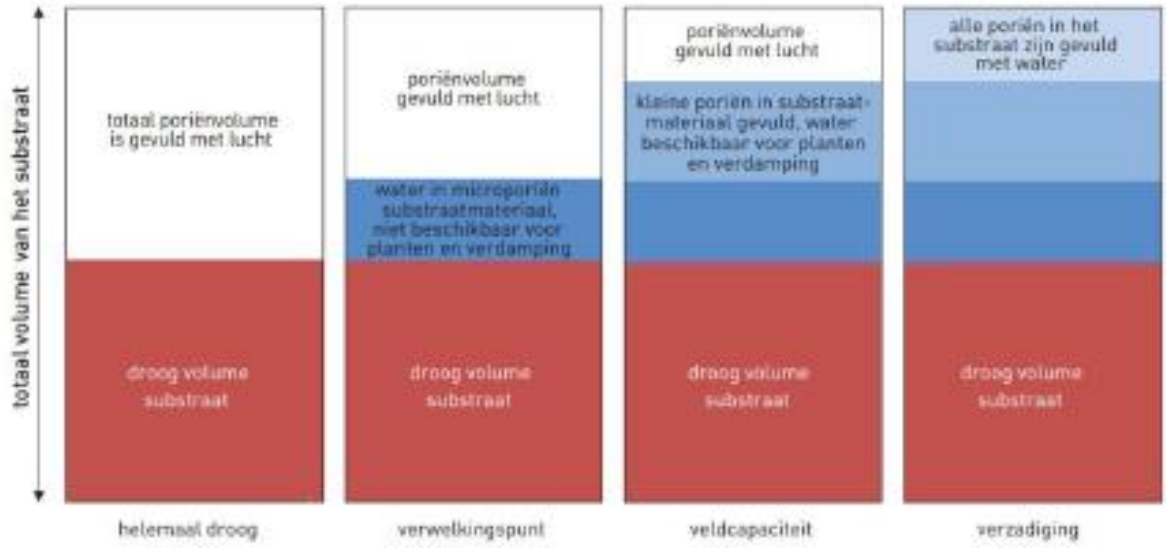
De balans wordt gezocht om zoveel water te bergen op de binnenterreinen en de daken dat het systeem zorgt dat de beplanting in en op het samengestelde bouwblok goed kan groeien en niet tijdens een droogteperiode verdroogt. Daartoe wordt water ook op de hoogste daken vastgehouden zodat in tijden van droogte lager gelegen daken en binnentuinen bevloeid kunnen worden zonder te pompen. Dit stelt wel zwaardere constructieve eisen aan de gebouwen.

Er zit verschil tussen de bouwblokken aan de zijde van de Europalaan en de bouwblokken aan de zijde van het Merwedekanaal. De binnenterreinen aan de zijde van de Europalaan liggen of op het dak van de eerste verdieping of op het dak van een parkeerkelder. Dat betekent dat het hemelwater op het gehele bouwblok op groene daken moet worden opgevangen. In de bouwblokken aan de zijde van het Merwedekanaal is sprake van binnenterreinen op volle grond, waar infiltratie rechtstreeks kan. Ook is er een verschil in de hoogte van de daken. Figuur 15 geeft een overzicht.

Gemiddelde omvang bouwblok	Zijde Europalaan		Zijde Merwedekanaal	
Daken hoger dan 31 meter	2.140 m²	19,1%	590 m²	9,5%
Daken tussen 19 en 31 meter	2.912 m²	26,0%	2.315 m²	37,4%
Daken tussen 4 en 19 meter	2.410 m²	21,5%	1.060 m²	17,1%
Daken op circa 4 meter	2.902 m²	25,9%	505 m²	8,2%
Verharde binnenterreinen (op kelder)	832 m²	7,4%	9 m²	0,1%
Onverharde binnenterreinen	0 m²	0%	1.710 m²	27,6%
Totaal	11.197 m²	100%	6.189 m²	100%

Figuur 15. Verdeling oppervlakte van een gemiddeld bouwblok conform VSOP

In de studie naar maatregelen voor de lokale opvang van hemelwater (Gemeente Utrecht, 8 juni 2018) is uitgerekend in welke mate groene daken kunnen voorzien in de benodigde waterberging. De totale berging van een groen dak is te berekenen door de statische berging van de substraatlaag op te tellen bij de berging van de drainagelaag. De berging in de drainagelaag is simpelweg het netto volume van de laag. De berging van de substraatlaag hangt af van de hoeveelheid gevulde poriën (figuur 16). In de steeds nattere winters verdampt er weinig en is de substraatberging vrijwel continu helemaal vol. Veiligheidshalve is deze laag niet meegerekend. Gerekend is met een systeem, waarin de drainagelaag van het groene dak een bergingscapaciteit heeft van 72 mm per vierkante meter.



Figuur 16. Vier toestanden van het vochtgehalte in het substraat (Stowa, 2015)

Bij normale regenbuien zal het verhard oppervlakte maal 45 mm geborgen moeten worden. Bij de bouwblokken aan de zijde van de Europalaan gaat het dan om 504 m³. Daarvoor is 6.998 m² groen dak nodig, ofwel 62,5% van het dakoppervlak. Bij de bouwblokken aan de zijde van het Merwedekanaal hoeft het onverharde terrein niet geborgen te worden. Aan die zijde gaat het om 201 m³. Daarvoor is 2.799 m² groen dak nodig, ofwel 45,2% van het dakoppervlak.

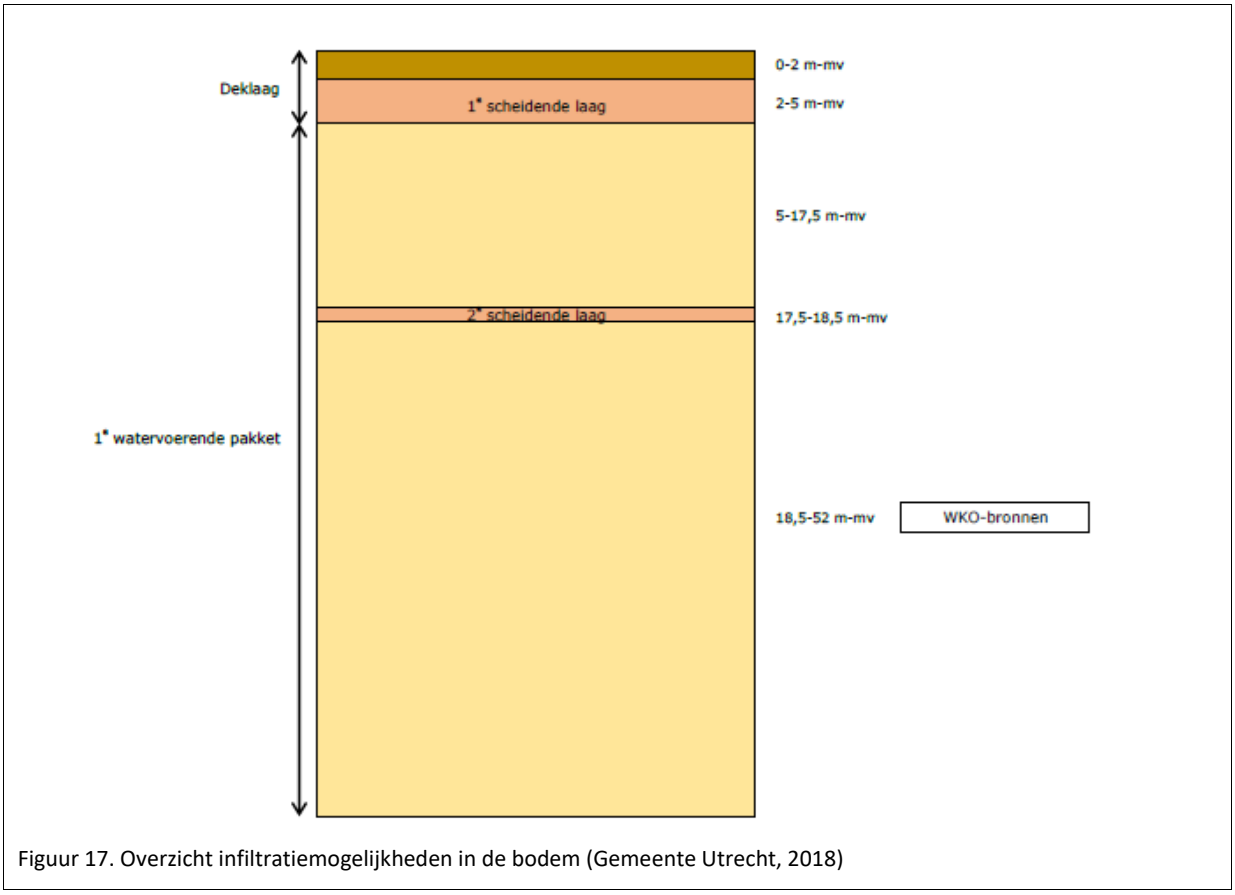
In de eerdergenoemde studie is een waterdak niet gekozen, omdat het niet samengaat met de vraag naar dakterrassen en daktuinen en zijn daken boven 20 meter niet meegenomen, omdat die gereserveerd zouden zijn voor de opwekking van energie met zonnepanelen. Maar ook op daken met zonnepanelen is het zeer goed mogelijk water te bergen; dit heeft zelfs een positief effect op de zonnepanelen. Ook zijn in de studie alle binnentuinen uitgesloten van infiltratie vanwege de parkeerkelders. Echter aan de zijde van het Merwedekanaal zijn geen parkeerkelders. Per saldo is het mogelijk om een normale bui (T=10, 45 mm per uur) te bergen, maar daarvoor zijn wel verzwaarde constructies van gebouwen nodig.

De groene daken kunnen ook een extreme bui (T=100, 80 mm per uur) vrijwel volledig zelfstandig verwerken met een minimale belasting op de omgeving. Geadviseerd wordt een begrensde afvoer, waarin hemelwater continu wordt afgevoerd met een vooraf ingesteld debiet. Verder is een nooduitlaat vereist voor het geval de dakafvoer verstopt raakt. De noodvoorziening treedt in werking wanneer regenwater niet meer kan stromen naar de drainagelaag.

5.2.3 Balans in berging in de openbare ruimte

De toepassingsmogelijkheden van groen in de openbare ruimte zijn in de Merwedekanaalzone beter dan in traditionele nieuwbouwwijken door het ontbreken van autoverkeer, maar is minder door de hoge dichtheid van bebouwing. Daardoor is de openbare ruimte relatief klein, maar de verhouding verhard-onverhard in de openbare ruimte relatief gunstig. Voor de verharde ruimte wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterpasserende verharding. Gekoppeld aan een horizontaal infiltratieriool is voldoende waterberging te realiseren.

Aandachtspunt is het onderhoud omdat het effect van waterpasserende verharding valt of staat met de mate waarin de openingen open blijven. Mocht dit onvoldoende uitwerken is het mogelijk de onverharde ruimte als wadi te laten dienen; ook deze zijn gekoppeld aan een horizontaal infiltratie-riool dat uiteindelijk afwatert op de nieuw aan te leggen diagonale watergang. Gedurende het proces van afwatering kan het hemelwater over een grote lengte infiltreren. Vanwege de slechte door-latendheid van de bodem op circa 2 meter onder maaiveld, wordt ter plaatse van inspectieputten dieper gegraven en wordt het ontstane gat gevuld met zand. Hemelwater verspreidt zich daardoor eerst horizontaal en wordt door het zandpakket in het gat gefilterd. Hierdoor wordt het risico dat zuurstofhoudend water (met een negatief effect op warmte-koude opslag) de onderste lagen bereikt voorkomen.



Figuur 17. Overzicht infiltratiemogelijkheden in de bodem (Gemeente Utrecht, 2018)

§5.3 Hittestress

In het oorspronkelijke MER is hittestress beoordeeld aan de hand van het hitte-eilandeffect, de skyviewfactor en de zonuren. Daarbij bleek dat deze factoren nauwelijks onderscheidend waren. In

de opmaat naar Omgevingsvisie deel 2 is nagedacht over de doelstelling en over de mogelijke maatregelen. Het kader is gespecificeerd en als volgt geformuleerd: “Op elk tijdstip is de gemiddelde temperatuur in de buitenruimte ten minste beter dan de gemiddelde temperatuur in de referentiesituatie 2019”. Bij de formulering is er rekening mee gehouden dat de Merwedekanaalzone ook in de huidige situatie al een warm stuk Utrecht is met veel verharding. Door de hoge dichtheid en de daarbij benodigde bebouwing en verharding zal zonder maatregelen de temperatuur eerder stijgen. Los daarvan is in de komende jaren al sprake van een generieke temperatuurstijging. Op grond van dit kader zal de planontwikkeling minimaal de verwachte temperatuurstijging in de komende jaren te niet moeten doen.

Hittestress wordt tegengegaan met een nauw samenhangend pakket van ontwerpmaatregelen gericht de combinatie van bezonning, windhinder, groen en water. De hoge dichtheid brengt schaduwwerking met zich mee, en wind. Maar zowel schaduw als wind kunnen op de verkeerde plekken een negatief effect hebben. De volgende spelregels zijn daarvoor opgesteld voor de invloed van bebouwing en verharding op de openbare ruimte:

<u>Bezonning</u>

a. Voor een goede bezonning op de binnenplaatsen van de bouwblokken is minimaal 2 uur bezonning nodig in de periode van de lente tot najaar – maart tot september. Hiervoor dient er rekening te worden gehouden met een breedte van 1,5 keer de hoogte van het gebouw in de richting van de zon: zuid, west of oost.
b. In geval van L-, T-vormige of vergelijkbare bouwblokken dient er op de oriëntatie gelet te worden om schaduwval op de gevel te minimaliseren.
c. Voor een goede bezonning op straten is minimaal 2 uur bezonning nodig in de periode van de lente tot najaar – maart tot september. Hiervoor dient er rekening te worden gehouden met een breedte van 1,5 keer de hoogte van het gebouw in de richting van de zon: zuid, west of oost.
d. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen straten met een terras-achtige functie en straten zonder verblijfsfunctie:
    - Plaats terrasachtige functies aan de zonnige (noordzijde) zijde van de straat;
    - Schaduwrijke plekken of straten met doorloop functies zijn goede locaties voor het buiten stallen van fietsen (of andere voertuigen);
    - Plaats elementen die zelf schaduw werpen (zoals bomen) in de schaduwrijke gedeeltes.
e. Het is wenselijk een 10 meter brede strook van het Merwedepark bezond te laten in de lente en herfstavonden. Dit stelt eisen aan de eerste aangrenzende rij gebouwen op 29 meter afstand vanaf het water.
f. Garandeer in de winter minimaal 2 uur zon op de plekken waar er sprake is van terrasachtige functies en andere sociale activiteiten.
g. Vermijd het plaatsen van voorzieningen waaronder terrasachtige functies en andere sociale activiteiten aan de schaduw zijde van de openbare ruimte.
h. Garandeer in de winter minimaal 2 uur zon op de plekken waar er sprake is van terrasachtige functies en andere sociale activiteiten.

<u>Windhinder</u>

a. Vermijd zoveel mogelijk lange straten met een aaneengesloten dichte gevel die parallel aan de hoofdwindrichtingen (west, zuid-west of zuid) lopen.
b. Maak gebruik van niches langs gesloten gevels of reduceer de vrije gang lengte om het windtunneleffect te verminderen.
c. Let op de verhouding tussen gebouw en straat waar straten parallel lopen aan de hoofdwindrichtingen:
    - Houd de gangbreedte smal t.o.v. de hoogte van naastgelegen gebouwen;
    - Houd de gangbreedte groot t.o.v. de breedte van naastgelegen gebouwen.

d. Bomen aan het eind van smalle straatjes en lage struiken in de straten verminderen windsnelheden op leefniveau als gevolg van het windtunneleffect.
e. Voor een actief beeld zijn wisselende hoogtes wenselijk in een bouwblok, maar hou de variaties bij voorkeur zo klein mogelijk en in ieder geval minder dan 50% van de gemiddelde hoogte om een negatief wind-effect tegen te gaan.
f. Bomen en lage gebouwen functioneren als beschutting als ze meer dan 20% van het blootgestelde totale oppervlak innemen. Op plekken waar wind zal versnellen, wordt geadviseerd om minimaal 20%van de omliggende oppervlakte aan te planten met bomen om te functioneren als beschutting.
g. Plaats hoge gebouwen voor lagere aan de rand van het blok:
    - Hoge gebouwen kunnen lagere gebouwen beschermen;
    - Lage gebouwen voor hoge gebouwen kunnen het downdraft effect vergroten als ze dicht bij elkaar staan.
h. Positioneer ingangen niet op plekken waar hoge windsnelheden voorkomen, bijvoorbeeld aan de hoeken van torens.
i. Maak gebruik van verspringingen in de windrichting om het downdraft effect te reduceren. Het gebruik van terrassen op deze verspringingen is beperkt vanwege de verwachte hoge windsnelheden. Om het comfortniveau enigszins te verhogen moet de hoogte van de vertical gevel laag gehouden worden. Dit leidt waarschijnlijk tot meerdere verspringingen over de gehele gevel.

<u>Hittestress</u>
a. Kies voor laag groen (gras en struiken) op zonnige plekken.
b. Voorkom donkerkleurige verharding op langdurig bezonde plekken.
c. Plaats op plekken die verhard zijn en tussen juni - augustus meer dan 2 uur bezond zijn objecten die schaduw werpen, idealiter seizoensgebonden groen.
d. Bedek een groter deel van het gebied met groen. Vegetatie kan de ervaren temperatuur verder verlagen door verdamping.
e. Realiseer waar mogelijk groene daken om de hitteopname te reduceren.
f. Groene gevels zijn vooral effectief in het verminderen van de hittestress in gebieden met een hoge dichtheid als de hoogte-breedte ratio van de straten en gebouwen minder is dan 1.

Stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen worden met behulp van deze spelregels getest.

§5.4 Beoordeling

De onderzoeken brengen goed in beeld op welke manier de mogelijk negatieve gevolgen van een hoge dichtheid (fsi van 2,8) op het gebied van waterberging, klimaatadaptatie en hittestress kunnen worden gemitigeerd. Mitigatie binnen de algemene notie dat bij een volledige herontwikkeling de situatie niet verslechtert, gelet op het huidige gebruik en de huidige mate van verharding. Conclusie uit de onderzoeken is dat een veel duidelijker beeld naar voren komt van de mate waarin en de wijze waarop bij hoge dichtheden kan worden omgegaan met klimaatmaatregelen. Op papier kloppen de berekeningen. De bewijslast ligt in de praktijk: door gefaseerd te werk te gaan kan in de eerste fase lering worden getrokken uit de effectiviteit van verschillende maatregelen, worden de gevolgen voor de omgeving zichtbaar en is er ruimte om bij te sturen.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn duidelijke kaders opgenomen over de te bereiken ambities. De borging is daarmee op visieniveau bewerkstelligd en kan doorgezet worden in bestemmingsplannen. In figuur 18 is opgenomen welke kaders benoemd zijn, welke risico's onderkend worden bij de uitvoering en welke achter-de handmaatregelen bestaan.

KADERS KLIMAATBESTENDIGE WIJK	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
Hemelwater tot een bui T= 10 (45 mm/uur) 100% in het gebied vasthouden.	BP/SOK Staand beleid hoog-heemraadschap	45 mm per uur voldoende?	Gefaseerde aanpak, waarbij in latere fasen meer berging kan worden toegevoegd
Elk bouwblok houdt zelf het hemelwater tot een bui T=10 (45 mm/uur) voor 100% vast.	SOK / Vergunning		Experimenteren met bevloeiings-systemen
Inrichting van het gebied (openbare ruimte en de binnentuinen) is zodanig dat bij een zeer extreme regenbui (T=100 of 80 mm/uur) er geen schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen én veiligheidsrisico's worden voorkomen.	BP/SOK Staand beleid hoog-heemraadschap	-	-
Op elk tijdstip is de gemiddelde temperatuur in de buitenruimte ten minste beter dan de gemiddelde temperatuur in de referentiesituatie 2019.	BP / SOK	-	Mix van ontwerp-maatregelen

Figuur 18. Borging en achter-de-handmaatregelen klimaatbestendige wijk

H6. Energie

§6.1 Vraagstelling

Het MER geeft volgens de Commissie nog geen zicht op manier waarop de Merwedekanaalzone en de stad straks energieneutraal of klimaatneutraal kan functioneren. Vragen zijn:

a. *Maak duidelijk of energieneutraal is bedoeld of klimaatneutraal*
b. *Onderzoek in de aanvulling op het MER of het daarvoor nodig is bepaalde ruimtelijke uitgangspunten over de energieinfrastructuur (gas, elektriciteit, warmte) op te nemen en ruimte vrij te houden bijvoorbeeld voor het warmtenet en/of voor ondergrondse warmteopslag.*
c. *Geef ook aan bij welk aantal woningen de wijk energieneutraal kan functioneren met en zonder deze extra randvoorwaarden.*

In het oorspronkelijke planMER is de redenering gevolgd dat de grootschaligheid van de planontwikkeling kansen biedt om de groeiende CO_2 productie als gevolg van het intensieve programma meer dan te compenseren door een overkoepelende inzet van duurzame energieopwekking en energiebesparing. De alternatieven in het oorspronkelijke planMER die uitgaan van een verkeersarm ontwerp hebben een dubbel positief effect op de reductie van de CO_2-uitstoot, omdat er dan een modal shift wordt bewerkstelligd van de vervuilende auto naar het schone lopen en fietsen en het schonere openbaar vervoer.

In de kaders die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie deel 1 is het onduidelijk wat nu eigenlijk de ambitie is en hoe die ambitie wordt bereikt. Er zijn kaders die spreken van fossielvrij, energieneutrale verwarming en koeling van gebouwen, aardgasvrij, beperking van de energievraag, BENG en lokale opwekking. In de volgende paragraaf wordt eerst uiteengezet hoe de verschillende begrippen zich tot elkaar verhouden en wat de ambitie is.

In de periode na vaststelling van Omgevingsvisie deel 1 zijn onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden om de wijk duurzaam te realiseren, uitgaande van een hoge dichtheid. Met name het ‘Onderzoek keuze energieconcept Merwede’ (Merosch, 5 juli 2018) en de second opinion daarop ‘ruimtebeslag DE-opwekking NOM-woningen’ (DWA, 25 juli 2018) leveren waardevolle inzichten op. De principes die uit deze onderzoeken (vooral gebaseerd op een maximum programma in deelgebied 5) naar voren komen, zijn te extrapoleren naar het hele plangebied. Informatie uit deze documenten is onderstaand samengebracht om de overige vragen van de Commissie te kunnen beantwoorden.

§6.2 Energieneutraal of klimaatneutraal?

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Dit betekent op jaarbasis per saldo geen belasting van het milieu door uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen. Een groot positief effect is het resultaat van het besluit om niet meer in de groene omgeving van de stad Utrecht te bouwen, maar te zoeken naar binnenstedelijke oplossingen met een laag autogebruik.

Voor de Merwedekanaalzone is de ambitie onafhankelijk van het door het Rijk gehanteerde instrument Bijna Energieneutraal Gebouw (BENG) gedefinieerd. Reden daarvoor is dat BENG in de loop van de planvorming is gaan schuiven, de ambitie van het Rijk op het gebied van energie nog onduidelijk is en daarmee geen stevig anker biedt voor een langjarige planvorming en realisatie.

Voor de Merwedekanaalzone wordt CO_2-uitstoot als gevolg van mobiliteit niet inbegrepen in de definities. Reden daarvoor is dat er weinig betrouwbare meetinstrumenten voorhanden zijn die de uitstoot als gevolg van mobiliteit consistent kunnen toedelen aan een bepaald gebied. Het behalen van de vergaande ambities op het gebied van mobiliteit, gericht op een stevige verandering van de modal split in de richting van lopen, fietsen en openbaar vervoer, draagt ook bij aan de ambitie van de stad om klimaatneutraal te zijn, maar wordt niet extra opgevoerd.

De uiteindelijke ambitie voor Utrecht is klimaatneutraal. Dit betekent dat de som van het gebouwgebonden én het gebruiksgebonden energiegebruik én het energieverbruik in de openbare ruimte gelijk is aan de hoeveelheid hernieuwbaar opgewekte energie binnen het gemeentelijk grondgebied. Voor de Merwedekanaalzone is beoordeeld in hoeverre deze ambitie op gebiedsniveau haalbaar is. Bij de gewenste hoge dichtheid van bebouwing en gebruik blijkt het nog niet mogelijk te zijn (zie paragraaf 6.3) deze ambitie volledig te realiseren als tegelijkertijd ook rekening gehouden wordt met andere ruimteclaims, esthetiek en kosten.

Voor de Merwedekanaalzone wordt de ambitie op energieneutraal gesteld. Dat betekent dat er in de Merwedekanaalzone hernieuwbare energie wordt opgewekt om (minimaal) te voorzien in de gebouwgebonden jaarlijkse energievraag én het energieverbruik in de openbare ruimte. Dat betekent dat de hernieuwbare energie die nodig is om te voorzien in het gebruiksgebonden energiegebruik in de Merwedekanaalzone elders in de gemeente Utrecht moet worden opgewekt.

§6.3 Resultaten uitgevoerde onderzoeken

6.3.1 Onderzoek keuze energieconcept Merwede: eerste beschouwing

In het ‘Onderzoek keuze energieconcept Merwede’ (Merosch, 5 juli 2018) is gezocht naar een geschikt energiesysteem om de ambitie van een zo duurzaam mogelijke energievoorziening waar te maken. In het onderzoek is nog onderscheid gemaakt in drie ambitieniveaus:

1. BENG – De wijk voldoet aan de BENG-eisen zoals geformuleerd begin 2018 als verplichting vanaf 2020;
2. OMGV - Het gebouwgebonden energiegebruik wordt in het gebied duurzaam opgewekt. Daarnaast wordt ook aan de BENG-eisen voldaan.
3. NOM – Nul op de meter voor het gehele gebied. Naast het gebouwgebonden energiegebruik wordt ook het gebruiksgebonden energiegebruik duurzaam opgewekt in het gebied. Er wordt tevens aan de BENG-eisen voldaan.

Inmiddels is duidelijk dat BENG allerhande ongewenste neveneffecten heeft die afleiden van het werkelijke doel, namelijk een klimaatneutrale stad. BENG hanteert namelijk prestatie-eisen op het gebied van energiebehoefte (BENG 1, zo laag mogelijk), het primaire fossiele energiegebruik (BENG 2, zo laag mogelijk) en het aandeel hernieuwbare energie (BENG 3, zo hoog mogelijk). De redenering daarachter komt voort uit de Trias Energetica, maar bevat een andere volgorde. De drie stappen uit de Trias Energetica zijn:

1. Beperken van de energievraag, bijvoorbeeld door goed te isoleren.
2. Gebruiken van duurzame energiebronnen, zoals wind-, bodem- en zonne-energie.
3. Zo efficiënt mogelijke inzet van fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van restwarmte uit een energiecentrale.

Als het aandeel hernieuwbare energie 100% en als die de volledige energiebehoefte dekt is de tweede BENG prestatie-eisen niet relevant meer. Zelfs de energievraag is dan minder relevant, maar het blijft wel zaak ‘onnodige’ energievraag te voorkomen. In het vervolg worden de resultaten van

het onderzoek zo weergegeven, dat de verwijzingen naar en de aanpassingen op grond van BENG zijn verwijderd. Drie variabelen zijn van belang: de energievraag, de warmte- en koudevoorziening en de elektriciteitsopwekking. Drie variabelen worden in de volgende onderdelen uitgewerkt.

6.3.2 Terugdringen energievraag

Om de energievraag voldoende te reduceren, moeten de gebouwen goed worden geïsoleerd. Daartoe wordt gewerkt met hogere Rc-waarden dan volgens het huidige Bouwbesluit, toepassen van drievoudig glas en luchtdicht bouwen in combinatie met een CO_2-gestuurd gebalanceerd ventilatiesysteem. Dit laatste werkt ook positief door op een gezond binnenklimaat om fijnstof (wat in hogere concentraties voorkomt in de stad) buiten de deur te houden. Keuzevrijheid voor de toekomstige bewoners staat hoog in het vaandel, zodat met individuele warmtepompen is gerekend.

Maatregel	Eenheid	Waarde/systeem
Bouwkundige maatregelen		
Rc-waarde gevel	$m^2 * K/W$	6 (Bouwbesluit: 4,5)
Rc-waarde dak	$m^2 * K/W$	8 (Bouwbesluit: 6)
Rc-waarde begane grond	$m^2 * K/W$	5 (Bouwbesluit: 3,5)
U-waarde ramen	W/m^2K	1,0 (ZTA < 0,3)[9]
Luchtdichtheid	$dm^3/s*m^2$	0,1
Installatietechnische maatregelen		
Ventilatie	-	Individueel CO_2-gestuurd gebalanceerd ventilatiesysteem
Afgiftesysteem warmte en koude	-	LT vloerverwarming + HT vloerkoeling
Ruimteverwarming	-	Individuele warmtepomp i.c.m. WKO
Warmtapwater	-	Aangevuld met individuele douchegootwarmtewisselaar
Koeling	-	Vrije koeling uit WKO

Figuur 19. Maatregelenpakket om de gebouwgebonden energievraag te beperken

Het maatregelenpakket waarmee is gerekend, is opgenomen in figuur 19. Daarmee wordt een stevige standaard neergezet, maar er is geen sprake van zogeheten passiefhuizen. Daar worden waarden tot 10 $m^2 * K/W$ gehaald. Gelet op de specifieke bouw van stadsblokken kan de aanname getypeerd worden als ambitieus-realistisch vanuit de huidige stand van de techniek. Gelet op de langjarige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is het zaak de stand van de techniek te blijven betrekken bij de beoordeling, zodat nieuwe mogelijkheden in latere fasen kunnen worden benut.

6.3.3 Warmte-koude voorziening

Voor de warmtevoorziening van het gebied zijn meerdere mogelijkheden beschouwd. De meest voor de hand liggende bron voor warmte en koude is de bodem in combinatie met warmtepompen.

Afgevallen mogelijkheden zijn:

- Gebruik van de bestaande stadsverwarming: het huidige net is niet duurzaam, wordt met fossiele brandstof verwarmd en behaalt een laag rendement in vergelijking met andere steden. Verder wordt de keuzevrijheid bemoeilijkt als bewoners vastzitten aan een warmteleverancier. Tenslotte zou er naast de stadsverwarming ook een voorziening voor koude (koeling is een eis) moeten worden gerealiseerd en kan dit niet in één systeem geïntegreerd worden. Er zou dus een

[9] HR++:beglazing met zonwerende beglazing

extra systeem voor koeling moeten worden voorzien, wat ook meerinvesteringen met zich meebrengt.
- Geothermie: in een hoogstedelijk gebied vooralsnog niet praktisch inpasbaar.
- Houtpelletkachels: de noodzakelijke aanvoer van houtpellets veroorzaakt veel ongewenste verkeersbewegingen in het gebied, zorgt voor extra CO_2-uitstoot (ook transport) en er komt meer fijnstof in het gebied.
- Riothermie: warmte uit rioolwater heeft een zeer lage temperatuur en daardoor onvoldoende capaciteit.
- Biogas uit het slib van rioolwater: te beperkt beschikbaar om in de energie van de Merwedekanaalzone te voorzien.
- PVT-panelen als bron voor warmtepompen: onvoldoende ruimte in het hoogverdichte gebied om de panelen te plaatsen en derhalve niet efficiënt genoeg voor het gebied.

Voor de effectiviteit van bodem als bron voor warmte en koude is het van belang te constateren dat de Merwedekanaalzone in de dynamische zone van het 'Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer Utrecht' ligt. In dit Gebiedsplan staat dat de eerste scheidende laag niet doorboord mag worden om verplaatsing van verontreiniging van het eerste naar het tweede watervoerende pakket te voorkomen. Deze eerste scheidende laag bevindt zich op de locatie op een diepte van circa 50 m-mv.

IF[10] heeft onderzoek gedaan naar de potentie van zowel open als gesloten systemen in deelgebied 5. De berekeningen zijn gedaan voor een referentie bouwblok met een oppervlak (inclusief binnentuin) van 7.918 m² bestaande uit 383 woningequivalenten. Dit komt overeen met het gemiddelde bouwblok zoals dat uit het huidige VSOP komt, met een iets hoger aantal woningequivalenten dan in het huidige programma. Al met al biedt het een goede basis als referentie voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Met behulp van Energy Earth Designer-berekeningen (EED) zijn de mogelijke warmte- en koudelevering met ***gesloten bodemenergiesystemen*** onder dit referentiebouwblok berekend en deze is afgezet tegen de warmte- en koudevraag van de woningequivalenten in het referentiebouwblok. Uitgangspunten voor de berekening zijn:
- De bodemlussen worden alleen in de bodem aangebracht onder de parkeergarages en in de binnentuin van de bouwblokken, niet in het aangrenzende openbaar gebied;
- De lengte van de boorgaten bedraagt 44 meter, uitgaande van de scheidende laag van het eerste naar het tweede watervoerende pakket op 50 m-mv en de parkeergarage op 6 m-mv.
- Voor de afstand tussen de boorgaten is 4,5 meter aangehouden[11], waardoor er 400 bodemlussen onder het referentiebouwblok passen.
- De minimale en maximale temperatuur in de retourbuis mogen niet lager respectievelijk hoger zijn dan -3°C respectievelijk +30°C.
- De bodemlussen onder een bouwblok (inclusief binnentuin) maken onderdeel uit van één collectief gesloten bodemenergiesysteem. Op dit collectieve gesloten bodemenergiesysteem zijn meerdere (individuele) warmtepompen aangesloten.
- Het stromingsprofiel van de circulatievloeistof in de bodemlussen is turbulent.
- Periode berekeningen met EED: 25 jaar.

[10] IF, Potentie energielevering gesloten bodemenergiesystemen, 26 maart 2018 en IF, Collectief WKO/TEO systeem, 16 november 2017.
[11] In de studie is ook een variant met 3 meter tussenruimte opgenomen, maar de gemeente Utrecht heeft aangegeven een grotere tussenruimte te eisen, omdat de bodemlussen van kunststof zijn gemaakt en een te dicht 'woud' van bodemlussen voor een overmaat aan kunststof in de bodem zou zorgen. Daarom is alleen de variant met een tussenafstand van 4,5 meter hier weergegeven.

- De minimale gemiddelde temperatuur van de circulatievloeistof in de bodemlussen van de gesloten systemen met water als circulatievloeistof, bedraagt in de EED berekening circa +5°C.
- Er is geen sprake van thermische interferentie tussen bouwblokken.

De totale warmtevraag voor ruimte- en tapwaterverwarming wordt voor 383 woonequivalenten in het referentiebouwblok ingeschat op 1.064 MWh, hetgeen overeenkomt met een bronvermogen van 798 MWh. Het WKO-systeem dient dus 798 MWh op te leveren, om aan de vraag te voldoen. Er zijn drie varianten berekend, te weten:

1. Een jaarlijkse energiebalans in de bodem met water als circulatievloeistof
2. Een jaarlijkse energiebalans in de bodem met water en 25Vol% monopropyleenglycol als circulatievloeistof;
3. Een jaarlijkse energieonbalans in de bodem met water en 25Vol% monopropyleenglycol als circulatievloeistof.

Resultaten referentiebouwblok	Eenheid	Varianten		
		1	2	3
Benodigde warmtelevering	MWh	798	798	798
Berekende mogelijke warmtelevering	MWh	399	758	439
Per meter boorgat	kWh/m	23	43	25
Per m² oppervlakte referentiebouwblok	kWh/m²	50	96	55
Benodigde koudelevering	MWh	idem	idem	222
Berekende mogelijke koudelevering	MWh	idem	idem	122
Per meter boorgat	kWh/m	idem	idem	7
Per m² oppervlakte referentiebouwblok	kWh/m²	idem	idem	15
Aantal te klimatiseren woonequivalenten	#	192	364	211

Figuur 20. Resultaten drie varianten van gesloten bodemenergiesystemen

De resultaten van de drie varianten worden getoond in figuur 20. Geconcludeerd kan worden dat bij dergelijke hoge dichtheden alleen een variant met een jaarlijkse energiebalans en glycol als circulatievloeistof bijna aan de vraag kan voldoen. De warmtelevering blijkt op lange termijn zeer gevoelig voor de mate van energiebalans. Bij een onbalans (netto warmteonttrekking aan de bodem) daalt de capaciteit van de warmtelevering met gesloten systemen. Het is dus noodzaak om er voor zorg te dragen voor voorzieningen die voldoende warmte in de bodem kunnen laden voor het creëren van een jaarlijkse energiebalans.

De potentie in warmte- en koudelevering met ***open bodemenergiesystemen*** is in november 2017 door IF Technology berekend en omschreven in twee schetsontwerpen. In totaal zijn 16 doubletten (16 warme en 16 koude bronnen) in deelgebied 5 mogelijk met een maximale capaciteit van 80 m³/h per bron. De maximale grondwaterverpomping bedraagt circa 160.000 m³ per doublet per winter- en per zomerseizoen. Met 16 doubletten die per seizoen maximaal 160.000 m³ verpompen, bedraagt met een gemiddeld temperatuurverschil tussen de bronnen van 5°C de potentie in warmtelevering circa 14.850 MWh per jaar. Dit is net voldoende om te voorzien in de warmte en koudelevering van 6.500 woonequivalenten in deelgebied 5. Teruggerekend betekent dat het referentiebouwblok zoals dat is gepresenteerd bij de gesloten bodemenergiesystemen kan worden voorzien.

In een open systeem worden in de ondergrond distributieleidingen naar het grondwater gelegd, waarbij een warme bron en een koude bron op enige afstand van elkaar worden gerealiseerd. Deze warmte en koude worden via distributieleidingen in de ondergrond van het gebied getransporteerd, waarbij centraal in het gebied een backbone van leidingen wordt gerealiseerd. Er zijn meerdere bronparen (warm en koud) nodig. In verschillende blokken wordt vanuit de leidingen verbinding gemaakt met een technische ruimte in het gebouw.

Door de vele woningen zal er meer warmte dan koude worden afgenomen waardoor de bron in balans gebracht moet worden. Dit kan zeer effectief, en gegeven de schaalgrootte kosteneffectief, via het oppervlaktewater van het Merwedekanaal. In het kanaal moeten voorzieningen aangebracht worden voor de regeneratie (het in balans brengen) van de open bronnen. Voor het gebruik van het kanaal moeten vergunningen bij het Hoogheemraadschap en/of Rijkswaterstaat aangevraagd worden. Daarbij zal nagegaan moeten worden of de doorstroming voldoet. Bijkomende voordelen zijn dat de hittestress vermindert en de temperatuur van het water in de zomer iets afkoelt.

Conclusie is dat beide systemen bij de voorgenomen hoge dichtheid in potentie net wel of net niet kunnen voldoen aan de vraag naar warmte en koude. De voorkeur ligt bij een open systeem, eventueel aangevuld met enkele kleinere gesloten systemen in de warme bel van een open bodemenergiesysteem.

In geval van een open systeem is in formele zin sprake van een onttrekking van grondwater. Volgens het Besluit milieueffectrapportage is er sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht in het geval van de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater'. Een grove berekening laat zien dat bij een volledig gebruik van een open systeem in deelgebied 5 met 6.000 nieuwe woningen de onttrekking circa 2,3 miljoen m³ per jaar zal zijn. Extrapolatie naar de ontwikkelmogelijkheden in deelgebied 4 en 6 leidt dan tot een onttrekking van maximaal 4 miljoen m³ per jaar. Dat betekent dat de drempel voor een m.e.r.-plichtige activiteit (10 miljoen m³ per jaar, activiteit C 15.1) lang niet gehaald wordt, maar dat de drempel voor een m.e.r-beoordelingsplichtige activiteit (1½ miljoen m³ per jaar, activiteit D 15.2) ruim overschreden kan worden. Te zijner tijd zal ten behoeve van de vergunningaanvraag voor de onttrekking van grondwater een nadere verdieping moeten worden gegeven, maar in dit stadium van de omgevingsvisie kan geconcludeerd worden dat er vooralsnog geen sprake zal zijn van belangrijke nadelige milieueffecten, omdat:

- Op grond van het 'Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer Utrecht' de onttrekking beperkt wordt tot het eerste watervoerende pakket met een diepte van circa 50 meter en er derhalve geen effect zal optreden op de kwetsbare, diepere grondwaterlagen.
- De onttrekking grotendeels wordt aangevuld; er is immers sprake van een WKO systeem waarbij het water steeds terugkeert met per saldo niet of nauwelijks onttrekking;
- Er vooralsnog niet is gebleken van structurele beperkingen;
- Er sprake zal zijn van een verplichte energiebalans in de bodem en dus de bodem niet structureel zal af koelen of opwarmen.

6.3.4 Opwekking van hernieuwbare energie

Om de benodigde stroom in het gebied duurzaam te voorzien, liggen zonnepanelen voor de hand. Andere hernieuwbare energiebronnen, zoals wind, waterkracht en biomassa, zijn in het plangebied niet volledig mogelijk, gelet op de hoge dichtheid. Wel kunnen op de hoge daken PowerNESTs geplaatst worden, waarmee tegelijkertijd zonne- en windenergie wordt opgewekt. Voor een rendabele toepassing in dit gebied moeten hierbij de gebouwen hoger zijn dan 60 meter. Veruit het grootste deel zal derhalve moeten komen van zonne-energie. Er zijn berekeningen uitgevoerd om te beoordelen hoeveel zonnepanelen nodig zijn om de energiebehoefte te dekken. Merosch[12] heeft gerekend aan een gebouw van 9 lagen, DWA[13] heeft die berekening vergeleken met gebouwen van 5 lagen en van 24 lagen. De gebruikte uitgangspunten zijn daarbij echter niet overal gelijk.

[12] Merosch, Resultaten doorrekenen blok 8, 4 mei 2018.
[13] DWA, Ruimtebeslag DE-opwekking NOM-woningen, 25 juli 2018

Het aantal variabelen waarmee gevarieerd kan worden is dan ook heel groot:

- De maatregelen om de energievraag terug te dringen hebben direct effect op de energiebehoefte van een gebouw. In de berekeningen van Merosch is uitgegaan van het maatregelenpakket zoals eerder aangegeven, DWA is uitgegaan van pakketten met beperktere isolatiewaarden.
- De keuze voor de warmte-koudevoorziening is direct van invloed op de energiebehoefte van een gebouw, omdat voor het laten werken van de warmtepompen elektriciteit nodig is.
- Oriëntatie van de bebouwing. Met name in geval van eenzijdig of tweezijdige oriëntatie zorgt een groot raamoppervlak op het zuiden voor een grotere koelingsbehoefte in de zomer en is dan aandacht nodig voor vermindering van de inval van zonlicht, door overstekken of zonwering.
- Compactheid van het gebouw. Een compact gebouw met een gunstige verhouding tussen de schil en het vloeroppervlak, heeft per appartement minder energie nodig.
- Transparantie van de gevel. Het aandeel raamoppervlak ten opzichte van het geveloppervlak zorgt enerzijds voor een grotere energiebehoefte van het gebouw, omdat ramen veel minder goed isoleren dan geveldelen en anderzijds voor een vermindering van de mogelijkheid om zonnepanelen op de gevel te plaatsen. Merosch gaat in de berekeningen uit van een glaspercentage in de gevel van 40%.
- Hoogte van het gebouw. De hoogte heeft gevolgen voor de compactheid (negatief effect), de mogelijkheid om zonnepanelen op het dak te plaatsen (negatief effect), maar biedt vanaf 60 meter ruimte om een powernest te realiseren (positief effect).
- Geschiktheid van daken voor zonnepanelen. De daken hebben ook een functie voor waterberging (te combineren, positief effect), als vegetatiedak om de component groen voldoende ruimte in de wijk te geven (met name daken van gebouwen tot acht bouwlagen) en als ontmoetingsplaats (met name daken van gebouwen tot drie bouwlagen). In de berekeningen van Merosch is ervan uitgegaan dat alleen daken boven 20 meter met zonnepanelen bedekt worden, zodat er geen conflicten ontstaat met de berekening van de componenten groen en ontmoetingsplaatsen op daken.
- Benuttingsgraad van daken, ruimte voor installaties en liftopbouwen en schaduwwerking van deze installaties en van omliggende gebouwen zorgen ervoor dat niet het gehele dak benut kan worden. In de berekeningen is uitgegaan van een benuttingsgraad van het dak van 50%. In het geval van Merosch gaat het daarbij om geschikte daken (het opgegeven oppervlakte aan zonnepanelen is ongeveer gelijk aan de heft van de oppervlakte van daken boven 20 meter), in het geval van DWA om het bijbehorende gebouw.
- Benuttingsgraad van gevels voor zonnepanelen, niet alleen het glaspercentage, maar ook de oriëntatie van de gevels en de beschaduwing door nabijgelegen hogere gebouwen maken dat maar een beperkt deel van de gevels kan worden bedekt met zonnepanelen. Daar komt bij dat de inpassing van grote hoeveelheden zonnepanelen effect heeft op de esthetiek van de wijk, ook als de zonnepanelen in de gevel als gevelelement worden geïntegreerd. DWA gaat uit van een percentage van 30% van de dichte gevels, waarbij de dichte geveloppervlakte in de berekende voorbeelden niet boven de 50% uitkomt. Merosch gaat op grond van een doorrekening van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 uit van een veel kleiner percentage.
- Vermogen van de zonnepanelen. Merosch rekent met een Wattpiek van 220 Wp/m² overeenkomend met zonnepanelen van 363 Wp, terwijl DWA uitgaat van een Wattpiek van 200 Wp/m² overeenkomend met zonnepanelen van 330 Wp. Deze vermogens zitten nu aan de bovenkant van de markt, maar er is rekening gehouden met een doorontwikkeling in techniek; de eerste gebouwen zullen niet voor 2021 gebouwd worden.

- Gebruik van powernesten. Voor gebouwen boven de 60 meter zijn powernesten een extra aanvulling op de energieprestatie. Merosch houdt er in de berekeningen rekening mee (4 stuks over heel deelgebied 5), DWA niet.
- Gebruik van zonwering kan bijdragen aan een geleidelijker patroon van opwarmen en afkoelen en op die manier de energiebehoefte beïnvloeden.
- Ventilatie, uit onderzoek[14] blijkt dat de energiebehoefte daalt naar mate de ventilatie beter wordt afgestemd op de behoefte van bewoners. De energiebehoefte daalt verder als gebruik gemaakt wordt van warmteterugwinning, maar als gevolg van een tweede ventilator stijgt dan het primaire energiegebruik.

Beide berekeningen komen tot de conclusie dat het bij een zo sterke verdichting als wordt voorgestaan in deelgebied 5 (met de huidige beschikbare technieken) niet mogelijk is om klimaatneutraal te ontwikkelen dat energieneutraliteit alleen mogelijk is als ook de gevels substantieel gebruikt worden voor zonnepanelen.

§6.4 Beoordeling

De onderzoeken brengen in beeld dat er ten opzichte van de gangbare situatie nog veel te winnen is in energetisch opzicht. Met behulp van beschikbare technieken komt energieneutraliteit binnen handbereik, maar is in een gebied met een zo hoge dichtheid als wordt voorgestaan in deelgebied 5 klimaatneutraliteit (nul-op-de-meter) vooralsnog niet haalbaar.

Energieneutraliteit komt binnen handbereik onder strikte condities:
- Aardgasvrij en niet aangesloten op de bestaande niet-duurzame stadsverwarming.
- Het ontwerp van elk gebouw begint met een zeer goed bouwkundige schilkwaliteit met een hoge isolatiewaarde en een goede luchtdichtheid.
- Vervolgens gebruik van een bodemenergiesysteem, waarmee de gewenste temperatuur in de gebouwen wordt bewerkstelligd in elk seizoen en dat voorziet in warm water uit de kraan.
- Een systeem dat met behulp van individuele warmtepompen per appartement kan worden ingeregeld.
- En ten slotte voldoende zonnepanelen (met op de hoge daken een powernest) om de benodigde gebouwgebonden energie (de elektriciteit voor de installatie die voor verwarming, koeling, warm water, ventilatie en verlichting zorgt) op te wekken.

Bij een lagere dichtheid in de Merwedekanaalzone is de energievraag uit het gebied lager en kan er meer ruimte ontstaan voor duurzame opwekking. Daarmee is er een positief effect op de energiehuishouding in het gebied zelf, maar op de grotere schaal van Utrecht is er sprake van een negatief effect, omdat de woningen dan elders gebouwd moeten worden.

Niet bij elk gebouw is het mogelijk de benodigde gebouwgebonden energie met behulp van zonnepanelen op te wekken. De oriëntatie van het gebouw, de schaduwwerking van omliggende gebouwen, de compactheid van het gebouw, de transparantie (hoeveelheid glas) en de esthetische kwaliteit hebben invloed op het rendement van zonnepanelen, nog los van de kwaliteit van de zonnepanelen zelf. Op sommige gebouwen kan meer worden opgewekt, omdat de gevel van het gebouw geschikt is om er op een esthetisch verantwoorde wijze veel zonnepanelen in te verwerken. Energieneutraliteit is dan ook een ambitieus streven en zal in samenhang minimaal op bouwblokniveau moeten worden opgepakt.

[14] Nieman, Beng gestapelde bouw, samenvatting onderzoeksresultaten, juli 2016.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn kaders opgenomen over de te bereiken ambities. De borging is daarmee op visieniveau bewerkstelligd en kan doorgezet worden in bestemmingsplannen. In figuur 21 is opgenomen welke kaders benoemd zijn, welke risico's onderkend worden bij de uitvoering en welke achter-de handmaatregelen bestaan.

KADERS ENERGIENEUTRALE WIJK	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
Nieuwbouw in de Merwedekanaalzone is aardgasvrij	Wet voortgang energietransitie	-	-
Nieuwbouw heeft een zeer lage warmte- en koudebehoefte, die beter is dan de op het moment van vergunningverlening geldende wettelijke norm. Alle nieuwbouw is geschikt voor een warmtevoorziening op lage temperatuur.	BP / SOK	Wettelijke norm zeer in beweging	Experimentstatus
Een bodemenergiesysteem is collectief op tenminste bouwblokniveau.	BP / SOK		
Het streven is dat gebouwgebonden energie (verwarming, koeling, warm water en installaties) zowel voor woningen als voor utiliteitsgebouwen voor 100% hernieuwbaar wordt opgewekt.	BP / SOK		
Energie voor consumptief gebruik of productie in het gebied wordt voor in principe 100% hernieuwbaar opgewekt op het grondgebied van de gemeente Utrecht.	Bestuurlijke uitspraak, fondsvorming?	Buiten MWKZ, vorm van afwenteling, maar beleidsmatig toegestaan	Projecten op grondgebied gemeente Utrecht
Energie voor de openbare ruimte wordt voor 100% hernieuwbaar opgewekt op het grondgebied van de gemeente Utrecht.	BP / budget stadswerken	Begrotingsdiscipline	

Figuur 21. Borging en achter-de-handmaatregelen klimaatbestendige wijk

H7. Gezondheid

§7.1 Vraagstelling

Het MER geeft volgens de Commissie niet aan hoe de leefbaarheid van de wijk gewaarborgd wordt op het gebied van gezondheid en milieu, als particuliere partijen met verschillende grondposities en intenties bepalen hoe de wijk wordt ingedeeld. Niet alle aspecten die hiervoor bepalend zijn, zijn in het MER onderscheidend onderzocht. Centrale vraag is welke effecten verschillende ruimtelijke varianten qua indeling en qua woningaantallen hebben op de onderdelen:

- *Geluid;*
- *Luchtkwaliteit;*
- *Beschaduwing;*
- *Wind(hinder);*
- *Sociale samenstelling;*
- *Mogelijkheden tot bewegen en recreatie;*
- *Nabijheid van voorzieningen.*

Specifiek wordt gevraagd naar het effect van de wandvorming langs de Europalaan op geluid (het doel van de wand), stedenbouwkundige kwaliteit waaronder beschaduwing en de ontsluiting en op de mogelijkheden om eventuele negatieve effecten te verminderen.

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd die van invloed zijn op het brede begrip gezondheid. In de Omgevingsvisie is onderscheid gemaakt in de kerndoelen 'Gezond gedrag en groene omgeving' en 'Gezonde en veilige omgeving'. Gezond gedrag en groene omgeving richt zich op het stimuleren van een goede gezondheid, terwijl gezonde en veilige omgeving de negatieve effecten van zon, wind, geluid, lucht en externe veiligheid probeert te minimaliseren.

Definitie van gezondheid

Het begrip gezondheid is sinds 1948 door de WHO ingevuld als 'een toestand van compleet fysiek, mentaal en sociaal welbevinden en niet alleen de afwezigheid van ziekte of gebreken'. Het begrip is recent geherformuleerd tot 'het vermogen van mensen om met de fysieke, emotionele en sociale levensuitdagingen om te gaan en zoveel mogelijk eigen regie te voeren'.

Lichaams-functies	Mentale functies en beleving	Spirituele en existentiële dimensie	Kwaliteit van leven	Sociaal-maatschappelijke participatie	Dagelijks functioneren
Medische feiten	Cognitief functioneren	Zingeving	Kwaliteit van leven, welbevinden	Sociale en communicatieve vaardigheden	Algemene dagelijkse levensverrichtingen
Medische waarnemingen	Emotionele toestand	Doelen of idealen nastreven	Geluk beleven	Betekenisvolle relaties	Werkvermogen
Fysiek functioneren	Eigenwaarde en zelfrespect	Toekomst-perspectief	Genieten	Sociale contacten	Gezondheids-vaardigheden
Klachten en pijn	Gevoel van controle	Acceptatie	Ervaren gezondheid	Geaccepteerd worden	
Energie	Zelfmanagement en eigen regie		Lekker in je vel zitten	Maatschappelijke betrokkenheid	
	Veerkracht		Levenslust	Betekenisvol werk	
			Balans		

Hoofddimensies van Gezondheid, per dimensie onderverdeeld in aspecten. Bron: Huber et al. (2016)

Om het meer handvatten te geven en om het meetbaar te maken, is het begrip in zes hoofddimensies opgedeeld.

Het huidige milieubeleid is erop gericht de wettelijke milieukwaliteitsnormen niet te overschrijden. Deze normen zijn echter niet alleen gebaseerd op gegevens over gezondheidseffecten, maar ook op economische overwegingen zoals haalbaarheid. Daardoor veroorzaakt bijvoorbeeld luchtverontreiniging, ondanks dat de normen in vrijwel heel Nederland worden gehaald, nog een forse ziektelast. Een gezonde leefomgeving is een randvoorwaarde voor gezondheid, participatie in de maatschappij, kwaliteit van leven en bescherming van kwetsbare groepen.

Om het effect op gezondheid te kunnen meten, zullen we dus meer beoordelingscriteria moeten hanteren. Zowel vanuit de belasting op de leefomgeving en de risico's voor de volksgezondheid tot een gezondheidskundig en maatschappelijk aanvaardbaar niveau reduceren als vanuit het stimuleren van een betere kwaliteit van leven door meer bewegen en de mogelijkheid van participatie.

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de keuze voor een stedenbouwkundig raamwerk, waarbij inzicht wordt gegeven in de beperkte mogelijkheden om sterk afwijkende ruimtelijke varianten te formuleren. Vervolgens komen de resultaten van onderzoeken op het vlak van gezond gedrag en groene omgeving aan de orde, met aandacht voor de genoemde aspecten sociale samenstelling, mogelijkheden tot bewegen en recreatie en nabijheid van voorzieningen. Daarna volgen de resultaten van onderzoeken op het vlak van milieuhinder, geluid, lucht en externe veiligheid. Windhinder en beschaduwing zijn al in hoofdstuk 5 bij hittestress aan bod gekomen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beoordeling.

§7.2 De keuze voor een stedenbouwkundig raamwerk

De westkant van de stad kenmerkt zich door een noord-zuid georiënteerde structuur. Door de verplaatsing van de handelsvaart via Catharijnesingel naar het Merwedekanaal en vervolgens naar het Amsterdam-Rijnkanaal ontstond een tussen de kanalen ingeklemd en vrij geïsoleerd 'stadseiland'. De verbindingen over weg, spoor en water hebben de stad bereikbaar gemaakt, maar hebben geleid tot nieuwe ruimtelijke en functionele barrières. De aanleg van het bedrijventerrein van de Merwedekanaalzone is hiervan een voorbeeld. Stedenbouwkundig zijn er grote verschillen tussen de wijken ten oosten en ten westen van het kanaal. Rivierenwijk en Dichterswijk zijn vooroorlogse laagbouwbuurten en de Kanaleneiland en Transwijk naoorlogse buurten met veel middelhoogbouw. Dit heeft ook zijn doorwerking gehad in de sociale opbouw en problematiek van in Rivierenwijk en Dichterswijk aan de ene kant en Transwijk en Kanaleneiland aan de aan de andere kant.

Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn en de herontwikkeling van het Stationsgebied is ingezet op het beter met de stad verbinden van het 'stadseiland', bijvoorbeeld met de Leidsche Rijntunnel (A2), de Daphne Schippersbrug en de Moreelsebrug. De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt de kans om ook dit gebied te transformeren van een barrière in de stad naar een wijk die de vooroorlogse stad straks verbindt met de naoorlogse stad. Verbindingen die niet zijn geënt op autoverkeer maar vooral op langzaam verkeer. Autoverkeer blijft afgewikkeld worden over het bestaande netwerk van stedelijke verbindingswegen. Ondanks pogingen om het autoverkeer in de stad te beperken, zullen de stedelijke verbindingswegen veel autoverkeer blijven trekken. Het plangebied ligt in een langgerekte vorm langs deze stedelijke verbindingswegen.

Uit geluidsonderzoeken blijkt dat in de eerstelijnsbebouwing langs de noordelijke Europalaan met moeite (stil wegdek) aan de geluidsambitie om 5 dB onder het wettelijk maximum te blijven kan worden voldaan. Langs de zuidelijke Europalaan is dat volstrekt onmogelijk. In het stedenbouwkundig raamwerk is er bewust voor gekozen het hoge geluidsniveau langs de Europalaan en de andere stedelijke verbindingswegen op te vangen met een hogere eerstelijnsbebouwing. Dat zal aan de zuidelijke Europalaan gepaard gaan met een keuze voor niet-woonfuncties. Het voordeel daarvan is dat in het gebied tussen de eerstelijns bebouwing en het Merwedekanaal een relatief rustige omgeving ontstaat. Nadeel is dat de zone langs de Europalaan ongezond blijft voor wat betreft luchtkwaliteit en de geluidbelasting hier hoog blijft.

De hogere bebouwing aan de zijde van de Europalaan en de lagere bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal past ook in de opbouw van de stad, waarbij Kanaleneiland aan de westzijde een gemiddeld hogere bebouwing kent dan Rivierenwijk aan de oostzijde. De schaduwwerking speelt gelet op de westelijke ligging van de hogere bebouwing in de middag; dit is ook de reden dat aan de zijde van het Merwedekanaal ruimte wordt vrijgemaakt voor het Merwedepark en de bebouwing die het dichtst bij het kanaal staat een lagere basishoogte heeft. Daarmee is er ook in de middag zon op belangrijke openbare plekken in het plangebied.

De vraag van de Commissie om verschillende ruimtelijke varianten uit te werken, is niet mogelijk zonder de ambitie om tot een hoge dichtheid te komen, geweld aan te doen. Immers de invloed van de A12 en de stedelijke verbindingswegen reikt zonder de bufferende werking van eerstelijns-bebouwing tot diep in het plangebied, zeker gelet op de langgerekte structuur van het plangebied. Het terugleggen van bebouwing langs de Europalaan met pakweg 50 meter, zorgt voor een vermindering van de effectief te gebruiken oppervlakte van meer dan 20%. Derhalve wordt er geen alternatief geboden voor een langgerekte stedenbouwkundige structuur met de hogere rug aan de zijde van de Europalaan. Ook de keuze voor de realisatie van het Merwedepark langs het Merwedekanaal als onderdeel van het Rondje Stadseiland staat niet ter discussie. Hier is immers een stedenbouwkundig aanknopingspunt voor de realisatie van een aantrekkelijke openbare ruimte aan het water. De wijze waarop de ontwikkeling tussen de rug langs de Europalaan en het Merwedepark plaatsvindt, biedt wel vrijheden. Zo is in het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 een andere keuze gemaakt dan in het stedenbouwkundig plan voor het defensieterrein in deelgebied 4. Voor deelgebied 6 ligt nog geen stedenbouwkundig plan voor, maar de opzet daarvan zou binnen de randvoorwaarden van een rug naar de Europalaan, een bestaande buffer naar de A12 (kantoor, hotel en casino) en een doorzetting van het Merwedepark wel anders kunnen zijn.

§7.3 Gezond gedrag en groene omgeving

Het ambitieuze mobiliteitsconcept dat is neergezet in de Omgevingsvisie en is verwoord in hoofdstuk 4 van deze aanvulling gaat uit van een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en de opkomst van autoluwe woonmilieus. Deelmobiliteit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 4. Randvoorwaarden die nog moeten worden ingevuld, zijn:

1. De nabijheid van voorzieningen;
2. Een inclusieve wijk met een gedifferentieerde sociale samenstelling;
3. Voldoende mogelijkheden om met de fiets van en naar het plangebied te komen;
4. Voldoende ruimte om te voet en met de fiets te bewegen in het plangebied.

Vanuit een oogpunt van gezondheid komen daar de volgende randvoorwaarden bij:

5. Voldoende mogelijkheden om te spelen en te ontmoeten;
6. Voldoende groen van goede kwaliteit.

Deze randvoorwaarden worden onderstaand samenhangend tegen het licht gehouden.

7.3.1 Nabijheid van voorzieningen

Een mobiliteitsconcept gericht op lopen en fietsen heeft als consequentie dat de basisvoorzieningen voor de nieuwe bewoners van de wijk ook op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn.

Voorziening	Minimale omvang voorzieningen	Minimaal aantal voor-zieningen	Verdeling van de voorzieningen over de deelgebieden		
			4	5	6
	(bij 10.000 woningen)		ca. 13%	ca. 56%	Ca. 30%
Zorg en welzijn					
Gezondheidscentrum incl. apotheek	3.750 m²	3	0	2	1
Jeugdhulp met verblijf	600 m²	3	0	2	1
Time-out voorziening	240 m²	2	0	1	1
Woonvoorziening voor ouderen[15]	5.300 m²	3	2	1	0
Begeleid wonen	1.500 m²	div.	0	1	0
Dagbesteding en activering	800 m²	1	0	1[16]	0
Buurtcentrum incl. jongerenruimte	1.500 m²	2	0	1	1
Buurthuiskamer	450 m²	3	0	2	1
Onderwijs					
Basisschool (incl. gymzaal)	8.940 m²	3	0	2	1
Middelbare school	10.000 m²	1	0	1	0
Kinderdagverblijf	2.400 m²	3	0	2	1
Buitenschoolse opvang	450 m²	3	0	2	1
Sport					
Gymzaal	(basisschool)	3	0	2	1
Sporthal	2.250 m²	1	0	1	0
Instructiebad	1.100 m³	1	0	1	0
Velden buitensport	buiten gebied	2	0	0	0
Cultuur					
Cultuurhuis	1.000 m²	1	0	1	0
Creatieve bedrijvigheid	11.450 m²	div.	450	10.000[17]	1.000
Commerciële voorzieningen					
Detailhandel	5.000 m²	div.	500	5.000	0
Horeca	6.250 m²	div.	875	3.750	1.625
Dienstverlening	7.425 m²	div.	125	7.000[18]	300

Figuur 22. Minimale omvang van te realiseren voorzieningen en verdeling over deelgebieden

Voor een deel kan daarbij gebruik gemaakt worden van voorzieningen in aangrenzende wijken, als de loop- en fietsverbindingen daarnaartoe in orde zijn en als de bestaande voorzieningen de capaciteit en de kwaliteit hebben om in de behoefte van de nieuwe bewoners te voorzien.
De gemeente heeft een pakket aan voorzieningen met een minimale omvang en waar mogelijk een voorkeurslocatie gedefinieerd. Het overzicht is opgenomen in figuur 22.

Er is uiteraard vrijheid voor de bewoners om te kiezen voor voorzieningen en geen verplichting om de voorzieningen in de nabijheid te gebruiken. Dat betekent dat de te realiseren voorzieningen voldoende verleidings- en overtuigingskracht moeten hebben om commercieel overeind te blijven. Ondernemerschap is noodzakelijk. In de planvorming kunnen alleen de voorwaarden gecreëerd

[15] Het gaat hierbij om een voorziening die valt onder de Wet Langdurige Zorg.
[16] Het gaat hierbij om het behoud van een bestaande voorziening, de 'Stadsbrug'.
[17] Inclusief zittende creatieve bedrijvigheid (circa 7.000 m²) die geherhuisvest kan worden.
[18] Inclusief bestaande dienstverleners die geherhuisvest kunnen worden.

worden om ondernemers op een goede manier te faciliteren. Daartoe worden plinten van voldoende hoogte voorgeschreven en is er in de stedenbouwkundige plannen veel aandacht voor 'ooghoogte'. Zodat mensen zich op hun gemak voelen in de hoogstedelijke omgeving en er een 'vibe' kan ontstaan waar bestedingen bij commerciële voorzieningen en in horecagelegenheden in de wijk zelf gemeengoed worden.

7.3.2 Wijk met gedifferentieerde sociale samenstelling

Een monotone wijk is niet levendig, brengt geen reuring op straat en leidt er op den duur toe dat alleen de bewoners zelf van de voorzieningen in de wijk gebruik maken. Het voorzieningenniveau komt dan snel onder druk te staan, zeker nu de nieuwe generaties nog weer mobieler zijn dan de voorgaande generaties. Om de dagelijkse voorzieningen op korte afstand in de wijk te houden is een gedifferentieerde sociale samenstelling noodzakelijk. Hierdoor kunnen meerdere concepten naast elkaar bestaan en elkaar versterken. Bovendien is een gedifferentieerde samenstelling noodzakelijk om aan de Utrechtse woningbehoefte te voldoen.

Er is veel onderzoek gedaan naar de aantrekkingskracht van een hoogstedelijke verdichte Merwede-kanaalzone op verschillende doelgroepen. Daarbij is gebruik gemaakt van het BSR-model dat leef-stijlen onderscheidt bij het verklaren en beïnvloeden van gedrag. Er zijn vier leefstijlen in Nederland:

- Rood: creatief en gericht op vrijheid;
- Blauw: controlerend en ambitieus;
- Geel: harmonieus en gezellig;
- Groen: veilig en ingetogen.

De rode en blauwe leefstijl voelt zich snel thuis in een hoogstedelijke omgeving. SAMR[19] heeft onderzoek gedaan naar de kansen om ook de groene en gele leefstijl aan de Merwedekanaalzone te binden. In het onderzoek zijn hoogbouw en een lage parkeernorm (i.e. een ander mobiliteitsconcept) als gegevenheden beschouwd. Uit het onderzoek komt naar voren dat de locatie an sich positief scoort (in de gewilde stad Utrecht, nabijheid centrum, inbreiding, bekende landmarks), maar dat hoogbouw en vooral de auto niet voor de deur (nog) voor negatieve associaties zorgt. Maar met name voor de gele doelgroep is de Merwedekanaalzone een optie, als de wens of noodzaak er is om in Utrecht te blijven.

De gele doelgroep zal zich meer thuis voelen door:

- Diversiteit en speelsheid in architectuur;
- Balkon, dakterras, daktuin, binnentuin: directe buitenruimte eventueel gedeeld;
- Buitenruimte en activiteiten in het blok en de wijk die ontmoetingen stimuleren: picknickbanken, speelplaatsen, buurthuis, optredens, maatjesprojecten etc.
- Individuele en gezamenlijke verantwoordelijkheid bevorderen: anonimiteit tegengaan;
- Veilig en schoon via praktische oplossingen bevorderen: afsluitbare fietsenkelder, tuinman, afvalsysteem;
- Diversiteit in bewoners.

Het bovenstaande heeft veel aandacht gekregen in de eerste proefontwerpen van architecten. De belangrijkste doelgroep waar Utrecht hoog op inzet, maar die in de praktijk hoogstedelijke omgevingen het eerst verlaten, zijn gezinnen. In de kaders zet Utrecht erop in dat een derde van alle te realiseren wooneenheden geschikt moet zijn voor gezinnen. Omdat het in vrijwel alle gevallen om appartementen gaat, vergt dit een verdergaande definitie. Hoogstedelijk wonen voor gezinnen houdt

[19] SAMR, Merwedekanaalzone voor iedereen, juni 2018.

in: (1) een courante, betaalbare, flexibele woning (die kan meegroeien met de gezinssamenstelling), (2) ruim genoeg, met meerdere slaapkamers, (3) goede, veilige speelomgeving voor kinderen (kunnen ook daktuinen zijn), (4) een ruime hal waarin gespeeld kan worden, (5) ruimte voor opslag en speelgoed, (6) gemeenschappelijkheid, goed contact met de buren, en voldoende sociale controle, (7) mogelijkheden voor werken aan huis, (8) deelmogelijkheden (daktuin, wasbar, opslag (voor kinderwagens/ bakfietsen), logeerkamer, urban escape. En de flexibiliteit om diverse typen deelauto's te kunnen gebruiken, zodat er ook kinderen naar een uitwedstrijd van hun sportteam gebracht kunnen worden. Op deze manier is het mogelijk om ook zonder auto in een hoogstedelijke wijk kinderen modern op te voeden.

7.3.3 Voldoende mogelijkheden om met de fiets van en naar het plangebied te komen

Het is een grote opgave om de groeiende stroom fietsers, niet alleen uit de wijk zelf, maar ook van elders die de fietsinfrastructuur als doorgangsroute gebruiken, in goede banen te leiden. In een studie[20] is gekeken naar de inpassing van de fietsinfrastructuur. Daaruit blijkt dat zonder aanpassingen de Kanaalweg te maken krijgt met een vervijfvoudiging van het fietsverkeer. Hierdoor wordt de positie van het Merwedepark (een groene strook langs het Merwedekanaal met op een aantal punten parkvergrotingen en bijzondere elementen) als uitloopruimte voor de Merwede-kanaalzone ontkracht. In de plannen wordt daarom gekozen voor twee extra alternatieve noord-zuidroutes, te weten langs de Europalaan inclusief verbinding onder de A12 door en langs de Jutphaseweg, inclusief wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal ter hoogte van deelgebied 6 (nabij de Jutfasepunt en de Overijssellaan). De route langs de Europalaan ligt er al grotendeels, maar is vanuit een oogpunt van gezondheid een minder geschikt alternatief.

Ook de bestaande bruggen (autoverkeer met fietsstroken) krijgen zonder aanpassingen te maken met een enorme toename van het fietsverkeer. Met name op kruisingen leidt dit tot gevaarlijke opstoppingen. Daarom wordt in de planvorming voorzien in een vijftal bruggen over het Merwedekanaal met grotendeels aansluitende oost-west-routes door woonwijken.

De voordelen van een daaruit voortvloeiend verbeterd netwerk voor langzaam verkeer zijn evident, ondanks dat er (begrijpelijk) weerstand is op de locaties waar de bruggen komen:

- Aanvullende routes ontlasten bestaande, drukke routes.
- Spreiden langs autoluwe routes zorgt ervoor dat mensen gezonder en (verkeers)veiliger van A naar B kunnen reizen, zonder dat ze hinder hebben van stank, herrie en verkeersonveiligheid van het autoverkeer.
- Aanvullende routes creëren ook nieuwe directe verbindingen naar voorzieningen in de stad, van het openbaar vervoer en in het buitengebied (recreatie), waardoor de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen versterkt.
- Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte, er zijn minder omrijdbewegingen nodig.
- Vaak zijn woonstraten bij uitstek geschikt voor het opvangen van fietsbewegingen.
- De wandel- en fietsbruggen bieden voetgangers een fijnmaziger structuur die beter geschikt is voor het maken van kleine recreatieve en gezonde wandelingen.

Er is na ampele overwegingen gekozen voor de volgende structuur:

- Een wandel- en fietsbrug in deelgebied 4 ter hoogte van de Heycopstraat draagt bij aan de gewenste spreiding van het fietsverkeer en tempert een explosieve groei van fietsverkeer rondom de Van Zijstweg.

[20] Goudappel Coffeng, Bruggenstudie MWKZ, 2019.

- Twee wandel- en fietsbruggen in deelgebied 5 ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers te faciliteren en zorgen voor een optimale spreiding van fietsers en voor een goede maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk.
- De eerder genoemde wandel- en fietsbrug vanaf de Kanaalweg naar de kop van de Jutfaseweg en een wandel -en fietsbrug bij de Overijssellaan leveren in deelgebied 6 een belangrijke bijdrage om de verwachte groei op de Socratesbrug te verminderen en bieden een belangrijke aanvulling aan het netwerk.

7.3.4 Voldoende ruimte om te voet en met de fiets te bewegen in het plangebied

In een reguliere woonwijk is de auto in al zijn facetten een hele grote ruimtevreter. Immers de auto staat gemiddeld meer dan 90% van de tijd stil en voor een groot deel van die tijd geparkeerd voor de eigen woning. Elke woning moet bereikbaar zijn voor auto's en de wegen zijn ingericht om de auto te faciliteren. Spelen op straat wordt ontmoedigd, omdat er een bal tegen de geparkeerde 'heilige koe' aan kan komen en omdat de snelheid van auto's leidt tot gevaarlijke situaties. Er zijn dan ook al langere tijd autoluwe wijken en woonerven. Onderzoek van Milieudefensie[21] wees in 2017 uit dat de openbare ruimte (geen parken of waterpartijen) in de twintig grootste gemeenten voor 55% in gebruik zijn door auto's, voor 33% door voetgangers en voor 12% door fietsers. Per wijk zijn er verschillen en alleen in stadscentra van de grootste steden is het aandeel auto's lager dan 40%. In de wijk Kanaleneiland is het aandeel auto 53%, in de Rivierenwijk nog altijd 48%.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaat uit van een vrijwel autovrije woonomgeving. Immers de auto's die in de wijk moeten zijn, worden al vanaf de stedelijke verbindingswegen direct in een parkeergarage geleid. De openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is afgesloten voor auto's en kan alleen met een ontheffing worden bereden. Het staat buiten kijf dat hulpdiensten gebruik maken van deze ontheffing; in dat geval is er sprake van een incident en is er al sprake van verhoogde waakzaamheid, zodat er als gevolg daarvan geen onveilige situaties ontstaan. Ook voor minder validen en voor zorgverleners is een ontheffing denkbaar. Van het grootste belang is dat er geen pakketbezorging plaatsvindt met auto's: het laatste deel in het plangebied kan uitstekend worden bediend door een bezorger met een (bak)fiets.

Onder die voorwaarden komt een groot deel van de openbare ruimte vrij voor bewegingen te voet en met de fiets. In plaats van trottoirs en fietsstroken is nu in beginsel de gehele ruimte van gevel tot gevel beschikbaar. Een deel van deze ruimte wordt groen en onverhard ingevuld.

7.3.5 Voldoende mogelijkheden om te spelen en te ontmoeten

Ontmoeten en spelen zal ook grotendeels moeten plaatsvinden in de openbare ruimte. Binnen de bouwblokken is wel voorzien in kleinere speelplekken (voor de jongste doelgroep tot zes jaar) en in ontmoetingsplekken (op de lage daken en in de binnentuinen). Ook in formele speelplekken moet worden voorzien conform de Utrechtse speelnorm. Maar een levendige stadswijk wordt gemaakt in de openbare ruimte. Het is de vraag of daar in geval van een hoogstedelijke verdichting zoals wordt voorgestaan in de Merwedekanaalzone, voldoende ruimte voor is. Daartoe is het stedenbouwkundig plan van deelgebied 5 geanalyseerd en is de openbare ruimte verdeeld in de volgende typologie:
1. Hoofdinfrastructuur, de stedelijke verbindingswegen inclusief de trottoirs;

[21] Milieudefensie, Van wie is de stad?, augustus 2017.

2. Oostwest-verbindingen door het gebied, direct gekoppeld aan oversteekplaatsen hoofdinfrastructuur en/of bruggen over Merwedekanaal;
3. Korte inprikkers vanaf de hoofdverbindingswegen die mede bedoeld zijn om parkeergarages en mobiliteitshubs te bereiken;
4. Noordzuidroute door het gebied inclusief grote en kleine pleinen, vooral bedoeld als ontmoetingsplek en als adres c.q. toegang van bouwblokken voor fiets en voetganger, waarbij op de pleinen formele speelgelegenheden kunnen worden gerealiseerd;
5. Autovrije straatjes tussen de noordzuidroute en het Merwedepark met een rustig woonmilieu;
6. Merwedepark.

Uit de analyse blijkt dat in deelgebied 5 circa 40% tot de openbare ruimte kan worden gerekend. Zo'n percentage zegt weinig in vergelijking met andere stedenbouwkundige plannen, omdat de buitenste begrenzing van een plan het percentage enorm beïnvloedt. Vanuit het ruimtegebruik is het daarenboven van groter belang hoe de openbare ruimte gebruikt kan worden. Zoals hierboven al aangegeven kan de openbare ruimte in veel stedenbouwkundige plannen in Nederland wel groter zijn, maar verharding ten behoeve van autoverkeer en parkeren slokt dan veruit het grootste aandeel van die openbare ruimte op. Waterberging vergt in veel gevallen ook een substantieel aandeel. Voor spelen en ontmoeten blijft dan maar weinig plek over.

De typologie is gebruikt om de potentiële ruimte voor spelen en ontmoeten te bepalen. In figuur 23 is dat uiteengezet. Uit het overzicht blijkt dat 8,6 hectare van de 28,4 hectare kan worden gebruikt voor spelen en bewegen, ofwel 30%. Dit is een relatief groot oppervlak. Maar dat moet dan wel afgezet worden tegen de realisatie van 5.600 woningen in hetzelfde gebied ofwel circa 11.800 mensen. Dat betekent dat er 7 m² per bewoner beschikbaar is. Daarvan ligt ongeveer de helft in het Merwedepark.

Typologie openbare ruimte	Oppervlakte	Percentage van openbare ruimte	Potentieel aandeel spelen en bewegen	Potentiële oppervlakte
1. hoofdinfrastructuur	6.065 m²	5,1%	0	0 m²
2. oost-westverbindingen	15.579 m²	13,2%	0	0 m²
3. korte inprikkers	9.132 m²	7,7%	0	0 m²
4. noord-zuidroute				
• grote pleinen	10.036 m²	8,5%	0,5	5.018 m²
• kleine pleinen	6.270 m²	5,3%	0,5	3.135 m²
• straatdelen	16.142 m²	13,7%	0,5	8.071 m²
5. autovrije straatjes	8.012 m²	6,8%	0,9	7.211 m²
6. Merwedepark	46.796 m²	39,6%	0,9	42.116 m²
Totaal	118.032 m²	100,0%		86.144 m²

Figuur 23. Potentiële ruimte voor spelen en ontmoeten in de openbare ruimte

7.3.6 Voldoende groen van goede kwaliteit

Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling is het belangrijk om de balans te behouden tussen verdichten en vergroenen. Een groene woonomgeving stimuleert bewegen (wandelen, spelen, sporten) en het vermindert stress. Dat is goed voor de gezondheid. Het toevoegen van groen draagt ook bij aan de biodiversiteit in de stad, maakt de stad klimaatbestendig(er) en zorgt voor een vermindering van de impact van geluid. Ook goede fietsverbindingen met de groengebieden in en om de stad zijn belangrijk. Gezonde verstedelijking bestaat bij de gratie van groen en water met voldoende omvang en van goede kwaliteit op loop- of fietsafstand.

De hoge bebouwingsdichtheid in de Merwedekanaalzone vraagt om een krachtige groene inrichting van de buitenruimte (loop- en fietsroutes, plantsoenen, tuinen, binnenterreinen en de groen langs het kanaal), én zoveel mogelijk groen op daken of aan gevels van gebouwen. Een leidend principe voor ontwerp en inrichting van de buitenruimte in de Merwedekanaalzone is “onverhard, tenzij”. Verharding voegen we alleen toe als het nodig is om het gewenste gebruik en beheer te faciliteren. Een zo groen mogelijke inrichting van parken, plantsoenen en straten (routes) en grote bomen dragen op hete dagen bij aan een aangename temperatuur.

In het plangebied blijven bestaande bomen behouden of worden verplant. Bestaande bomen geven immers vanaf het eerste moment ‘beleving’ en zorgen voor schaduw op het dagen. In het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 is veel moeite getroost om plekken te vinden waar grote bomen ook kunnen overleven. Daartoe is een patroon ontworpen voor het onderbrengen van alle benodigde kabels en leidingen. Conflicten tussen boomwortels en leidingen worden daarmee goeddeels voorkomen. Verder helpt het ook mee dat door de autovrije omgeving het principe ‘onverhard, tenzij’ kan worden toegepast. Dan nog leidt de hoge dichtheid van bebouwing ertoe dat het aantal locaties voor grote bomen beperkt is.

Bij de ontwikkeling van de bouwblokken is de opdracht ingesloten dat de binnenterreinen (dit kan ook het dak van de eerste verdieping) ruimte bieden voor het groeien van minimaal één boom van eerste orde of minimaal drie bomen van tweede orde. Los daarvan zijn de binnenterreinen extensief gebruikte plekken, waar minimaal 60% van het binnenterrein bestaat uit onverharde ruimte met levend groen. De binnenterreinen vormen een openbaar toegankelijk onderdeel van het stedelijk weefsel met een publieke functie. Uit de analyse die in paragraaf 5.2.2 is opgenomen, blijkt dat deze opdracht in de bouwblokken aan de zijde van het Merwedekanaal veel eenvoudiger is in te passen dan in de bouwblokken langs de Europalaan. Langs de Europalaan zijn immers nog parkeer-voorzieningen onder de bebouwing en zijn enkele grotere functies op de begane grond (supermarkt, middelbare school) gesitueerd. De spelregel is dan ook opgenomen om in geval van onderkeldering of volledige bebouwing van de begane grond de opdracht te kunnen verleggen naar een nabijgelegen bouwblok.

De gemeenteraad van Utrecht heeft in de programmabegroting 2019 een doelstelling opgenomen voor groen per huishouden van gemiddeld 113 m² per huishouden (peildatum 2018). Dit om verdichting en vergroening in balans te houden. Dit is in de Merwedekanaalzone alleen niet op te lossen uitgaande van een hoge dichtheid. In het plangebied zelf worden wel de straten, pleinen en binnenterreinen zo groen mogelijk ingericht en zijn de binnenterreinen zoveel mogelijk openbaar toegankelijk en wordt ook zoveel mogelijk groen op daken en aan gevels toegepast. De planontwikkeling wordt daarnaast aangegrepen om Park Transwijk kwalitatief te verbeteren, de omliggende wijken te vergroenen en het Rondje Stadseiland te vervolmaken met een groene inrichting. Deze investeringen buiten het plangebied worden bekostigd uit de planexploitatie.

§7.4 Gezonde en veilige omgeving

De ambitie is om in de Merwedekanaalzone wonen mogelijk te maken in een leefomgeving met voldoende schone lucht en niet te veel geluidhinder. Dat gaat verder dan het alleen voldoen aan de wettelijke normen. Er zijn twee hinderbronnen: het wegverkeer over de stedelijke verbindingswegen en de A12 en bedrijvigheid in het gebied. Achtereenvolgens komen aan de orde geluid (wegverkeers-lawaai), luchtkwaliteit en milieuzonering.

7.4.1 Wegverkeerslawaai

De verkeersdruk over de stedelijke verbindingswegen is substantieel. Dat betekent ook een flinke geluidbelasting. De gemeente Utrecht kiest als ambitie voor een maximaal geluidsniveau dat 5 dB lager ligt dan het wettelijk toegestane maximum. Deze keuze wordt mede ingegeven door de wens om bij een vertramming van openbaar vervoer over de stedelijke verbindingswegen geen problemen te laten ontstaan met de overschrijding van de wettelijk toegestane maximale waarden.

In paragraaf 7.2 is al uiteengezet dat om de rest van de Merwedekanaalzone in de luwte te zetten, gekozen is voor een rug van bebouwing langs de Europalaan. In diverse geluidsberekeningen is nagegaan welke effecten een dergelijke rug heeft.

Figuur 24. Wegverkeerslawaai vanwege de Europalaan op 10 meter (links) en 40 meter hoogte (rechts)

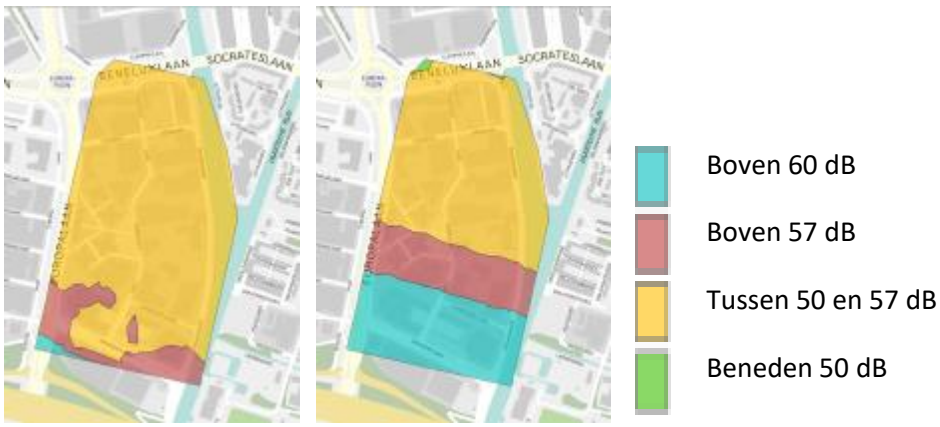
Daaruit is duidelijk dat de zuidelijke Europalaan een dermate hoge intensiteit heeft van autoverkeer dat samen met het geluid van de bestaande tramlijn nooit geluidgevoelige functies mogelijk zijn in de bebouwing langs de zuidelijke Europalaan binnen een afstand van circa 50 meter uit de as van de weg (rijbaan auto). De huidige rooilijn ligt op circa 21 meter. Daarmee zal de eerstelijnsbebouwing

dus een andere functie moeten hebben dan wonen, zorg of onderwijs. Dit geldt ook voor de zone langs de A12, waar evenwel in de eerste strook al niet-geluidgevoelige functies zijn gerealiseerd. Het gaat daarbij om een kantoor, een hotel en een casino.

Langs de noordelijke Europalaan en de overige stedelijke verbindingswegen is het – gelet op de lagere intensiteit – wel mogelijk om geluidgevoelige functies in de eerstelijnsbebouwing te realiseren. Voorwaarde is dan wel een geluidluwe zijde, zodat het niet mogelijk (en ook niet wenselijk) is om daar eenzijdige appartementen te realiseren.

Uit de geluidberekeningen blijkt verder dat de invloed van de stedelijke verbindingswegen, maar nog meer van de A12 op grotere hoogte groter wordt. Dit is logisch omdat de afschermende werking van de eerstelijnsbebouwing en van het geluidsscherm langs de A12 op grotere hoogte minder is. Figuur 24 en 25 laten het verschil in invloed zien op 10 meter en op 40 meter voor respectievelijk de stedelijke verbindingswegen en de A12. Uit figuur 24 blijkt duidelijk de werking van de rug: in een brede zone langs het kanaal wordt de voorkeursgrenswaarde gehaald.

Figuur 25 maakt duidelijk dat de invloed van de A12 op deelgebied 6 groot is. In de zuidelijke helft van het deelgebied zal het niet eenvoudig worden om hogere woonbebouwing te realiseren. De geluidbelasting vanwege de A12 ligt daar boven de maximum ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder en ook de maximale waarde die in de nieuwe Omgevingswet (60 dB) wordt voorgesteld, wordt in de eerste 300 meter van de A12 niet gehaald.



Figuur 25. Wegverkeerslawaai vanwege de A12 op 10 meter (links) en 40 meter hoogte (rechts)

7.4.2 Luchtkwaliteit

De ligging in de stad met stedelijke verbindingswegen grenzend aan het plangebied zorgt ook voor druk op de luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht kiest als ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren en op termijn te voldoen aan de WHO-advieswaarden voor fijn stof. Deze advieswaarden zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden, zoals die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen.

Om het effect van de planontwikkeling voor de Merwedekanaalzone te kunnen beoordelen is een model gemaakt. Voor zeven locaties langs de stedelijke verbindingswegen (10 meter van de rand van de weg) is de concentratie stikstofoxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) berekend. Op alle zeven locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de Europese grenswaarden. Op geen van de locaties wordt, niet op dit moment en ook niet na realisatie van de visie, voldaan aan de WHO advieswaarden voor fijnstof. Door steeds schoner vervoer neemt de achtergrondconcentratie van deze stoffen af. Als het

verkeer van en naar het plangebied gelijk blijft, kan het gebied in 2020 voldoen aan de WHO advieswaarde voor PM_{10}, en in 2028 voor $PM_{2,5}$.

Het autoverkeer neemt echter toe, vooral als gevolg van de autonome ontwikkeling. Maar ook nadat het gehele programma in de Merwedekanaalzone is gerealiseerd met een laag autogebruik en een duurzame mobiliteit, is het autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen ten opzichte van de huidige situatie toegenomen. In het deel van het plangebied aan de zijde van het Merwedekanaal wordt de WHO-advieswaarde heeft dat weinig effect. Maar het duurt voor PM_{10} tot 2025 en voor $PM_{2,5}$ tot 2030 voordat de concentraties direct langs de stedelijke verbindingswegen lager zijn dan de WHO advieswaarde. Door de hoge bebouwing langs de Europalaan blijven de door het verkeer vrijkomende stoffen hier langer hangen. Mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit langs de stedelijke verbindingswegen sneller op het niveau van de WHO-advieswaarden te krijgen zijn:

- het verminderen van het autoverkeer (dat gebeurt voor de Merwedekanaalzone al door de mobiliteitsstrategie, maar de autonome ontwikkeling met vele 'reguliere' ontwikkelingen in Zuidwest Utrecht gooit roet in het eten. Hier ligt een opgave op een groter schaalniveau.
- Het naar achteren plaatsen van de bebouwingsrug, maar hierdoor kan het programma niet gerealiseerd worden en is er elders meer nieuwbouw nodig, zodat dat geen optie is.
- Het niet aaneengesloten realiseren van de bebouwing langs de weg, maar dit heeft een zwaar negatief effect op de gewenste geluidreductie in het gebied.

Geaccepteerd wordt derhalve dat langs de stedelijke verbindingswegen vooralsnog niet aan de ambitie kan worden voldaan.

7.4.3 Milieuzonering

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is gericht op een mix van functies, zodat er een gemengd stuk stad ontstaat. In paragraaf 7.3.1 zijn de minimaal benodigde voorzieningen al aangegeven, maar daarnaast wordt er ook ruimte geboden aan allerhande plintfuncties (dienstverlening en ambacht). Dat betekent ook dat de balans gezocht moet worden tussen wonen en werken: bewoners mogen geen overlast ervaren van bedrijven en bedrijven mogen niet te veel in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Geluid is daarbij de dominante factor.

Om de balans te bereiken wordt het plangebied in zones ingedeeld. Het grootste deel van het gebied wordt beschouwd als een rustige woonwijk, waarbij wonen de primaire functie is en bedrijfsactiviteiten worden beoordeeld op hun geluidbelasting, zodanig dat het woongenot niet wordt verstoord. Er wordt uitgegaan van een richtwaarde van 45 dB(A).

Een beperkt aantal bestaande bedrijfsactiviteiten blijft gehandhaafd. In deelgebied 4 wordt de hulpwarmtecentrale afgebouwd op een zodanige manier dat de milieubelasting niet meer over de grenzen van het eigen terrein gaat. Het brandstofverkooppunt langs de Europalaan wordt opgeheven, langs de Beneluxlaan staat het brandstofverkooppunt reeds tussen te handhaven bebouwing. De vestiging van Mobach, een aardewerkfabriek in een historisch pand, blijft gehandhaafd. Het gaat in alle gevallen (ook in geval van Mobach) om activiteiten die vallen onder het Activiteitenbesluit A en B. De milieuruimte van deze activiteiten wordt niet ingeperkt door de woningbouw.

Langs de stedelijke verbindingswegen en aan openbare (plein)ruimten langs het fietsnetwerk kan worden gesproken van een druk stedelijk gebied met functiemenging in de plinten. Om hier een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving te kunnen realiseren wordt in deze zones enige geluidbelasting geaccepteerd. Als richtwaarde wordt hier 50 dB(A) gehanteerd. Dat betekent dat hier gevels zijn met een overdag wat hogere geluidbelasting. Ter compensatie heeft elke woning in een

gebouw tenminste één geluidsluwe gevel. Dit geldt niet alleen voor de hinder door wegverkeer, maar ook voor de hinder door bedrijfsmatig geluid.

Een manier om dit te bereiken is het bouwen van (min of meer) gesloten bouwblokken, waar alle woningen aan de binnenzijde een geluidsluwe gevel hebben. Dat betekent ook dat de (rustige) binnenterreinen gevrijwaard moeten blijven van sterk storende geluiden. Ze zijn wel openbaar toegankelijk en dienen als een oase van rust in een drukke en levendige stad. Speelruimte voor kleine kinderen is nog in te passen, maar geen speelfaciliteiten voor grotere kinderen. Verder geen horecaterrassen, geen technische installaties met storende geluiden, geen schoolpleinen.

Op de overgangen tussen twee zones zullen soms maatregelen genomen moeten worden om de gewenste bedrijfsactiviteiten of de gewenste schoolpleinen in het drukke stedelijk gebied toe te kunnen staan zonder dat dit ten koste gaat van het woongenot in de rustige delen.

§7.5 Beoordeling

De onderzoeken brengen goed in beeld op welke manier de mogelijk negatieve gevolgen van een hoge dichtheid (fsi van 2,8) op het gebied van gezondheid kunnen worden gemitigeerd. Mitigatie binnen de algemene notie dat bij een volledige herontwikkeling de situatie niet verslechtert, gelet op het huidige gebruik en de huidige inrichting. Conclusie uit de onderzoeken is dat een veel duidelijker beeld naar voren komt van de mate waarin en de wijze waarop bij hoge dichtheden kan worden omgegaan met vergroening. De tekeningen zien er veelbelovend uit op het niveau van de openbare ruimte. Tegelijkertijd blijft het beeld overeind dat een enorme verdichting wordt gerealiseerd zonder dat er aangrenzend veel ‘ademruimte’ is. De omvang en de ruimtebeleving van Park Transwijk en het Merwedekanaal zijn van een hele andere orde dan die van het IJ in Amsterdam waarlangs even hoge dichtheden zijn gerealiseerd. Ook in Amerikaanse steden heeft een geslaagde hoogstedelijke omgeving een groene en ruimtelijke counterpart.

Vanuit gezondheid verdient het dan ook de voorkeur om clustergewijs te realiseren met een hoge dichtheid op een beperkt deel van deelgebied 5. Uitgaande van een planologische verankering in de eerste fase van circa 4.000 woningen, verdient het aanbeveling te werken met twee ruimtelijk geconcentreerde clusters van pakweg 2.000 woningen. Dan is het mogelijk om in elk cluster een compleet pakket aan voorzieningen te realiseren en de ambitieuze mobiliteitsstrategie vorm te geven. Rondom blijft dan nog ‘ademruimte’. De tijd zal uit moeten wijzen in hoeverre de nieuwe bewoners behoefte hebben aan parkachtige ruimte en ontmoetingsruimte dicht bij de deur.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn duidelijke kaders opgenomen over de te bereiken ambities. De borging is daarmee op visieniveau bewerkstelligd en kan doorgezet worden in bestemmingsplannen. In figuur 26 is opgenomen welke kaders benoemd zijn, welke risico’s onderkend worden bij de uitvoering en welke achter-de handmaatregelen bestaan.

KADERS GEZOND GEDRAG EN GROENE OMGEVING	BORGING	RISICO’S	ACHTER-DE-HAND
In de openbare ruimte en in de bebouwing (met uitzondering van de woningen en van private bedrijven) is voldoende ruimte voor ontmoeting, verblijven en bewegen.	SOK	Behoefte nieuwe bewoners groter dan gedacht. SOK moeilijker handhaafbaar	Fasering
In elke bouwfase wordt een vrije en openbaar toegankelijke looproute	SOK	SOK moeilijker handhaafbaar	-

gerealiseerd die het mogelijk maakt een rondje van minimaal 500 meter te wandelen.			
Het Merwedepark en het Merwedekanaal bieden voldoende openbaar toegankelijke ruimte om in ieder geval de volgende vormen van bewegen te beoefenen: wandelen, hardlopen, fietsen, skeeleren/skaten, urban sports, roeien, kanoën en spelen.	BP / Inrichtingsplan	-	-
Straten, pleinen en binnenterreinen worden zo groen mogelijk ingericht, volgens het principe 'groen, tenzij'.	BP / SOK	Ad-hoc reageren op aanvragen	Continue sturing vanuit kwaliteitsteam
Bomen in de Merwedekanaalzone worden behouden of verplant, en indien dit niet mogelijk is worden er bomen herplant.	BP / SOK	Kappen zonder vergunning	Continue sturing vanuit kwaliteitsteam

Figuur 26. Borging en achter-de-handmaatregelen gezond gedrag en groene omgeving

De onderzoeken laten zien dat de keuze voor een bebouwingsrug langs de Europalaan goed uitwerkt voor geluid, maar minder voor luchtkwaliteit. Het schept in ieder geval ruimte om in de zone langs het Merwedekanaal een prettig akoestisch klimaat en een gezonde lucht te creëren. Daarbinnen is een zonering in drukke, levendige delen en rustige woonomgevingen mogelijk dat gewaarborgd wordt door het toepassen van passende geluidwaarden.

Deze benadering biedt alleen geen soelaas voor het zuidelijk deel van deelgebied 6, waar de invloed van de A12 zich (met name op hoogte) laat gelden. En wonen in de bebouwingsrug langs de Europalaan is in deelgebied 6 niet mogelijk als gevolg van de hoge verkeersintensiteiten op de zuidelijke Europalaan. Een directe doorvertaling van het stedenbouwkundig plan vanuit deelgebied 5 naar deelgebied 6 lijkt dan ook vanuit een gezonde en veilige omgeving niet wenselijk en mogelijk. Het handhaven een kantorenprogramma in de bebouwingsrug langs de zuidelijke Europalaan heeft direct consequenties voor het aantal autobewegingen. Deze zijn nu in tegenstelling tot in het oorspronkelijke planMER al wel meegenomen. Dat laat dan onverlet dat met de huidige eigenaren en gebruikers van de kantoren naar een passende mobiliteitsstrategie en een bijbehorend parkeerregime moet worden gezocht, gericht op een lager autogebruik. De voordelen vanuit geluid en lucht zijn daarbij evident.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn duidelijke kaders opgenomen over de te bereiken ambities. De borging is daarmee op visieniveau bewerkstelligd en kan doorgezet worden in bestemmingsplannen. In figuur 27 is opgenomen welke kaders benoemd zijn, welke risico's onderkend worden bij de uitvoering en welke achter-de handmaatregelen bestaan.

KADERS GEZONDE EN VEILIGE OMGEVING	BORGING	RISICO'S	ACHTER-DE-HAND
De maximale geluidbelasting bedraagt voor de Overste den Oudenlaan 63 dB en voor de overige stedelijke verbindingswegen 58 dB (allen inclusief aftrek art. 110g Wgh).	BP / SOK	-	-
Eerstelijns bebouwing langs de A12 en de stedelijke verbindingswegen fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor het achterliggend gebied.	BP/ SOK	Doorgangen bij inprikkers. In eerste fase nog niet gerealiseerd	Architectonisch ingepaste schermen

De maximale geluidbelasting bedraagt voor de A12 53 dB (inclusief aftrek art 110g Wgh).	BP	-	-
Voor luchtkwaliteit moet in 2030 worden voldaan aan de WHO-advieswaarden	BP /SOK	Autonome ontwikkelingen	-
In een zone van 300 meter van de A12 en in de eerstelijnsbebouwing van stedelijke verbindingswegen komen geen gevoelige bestemmingen zoals kinderopvang, basisscholen en verzorgingstehuizen op basis van luchtkwaliteit.	BP	-	-
In de hoogbelaste zones langs de A12, de boulevard en de avenues gelden voor woningbouw met het oog op luchtkwaliteit extra eisen aan ventilatie.	BP	-	-
Nieuwe woningen en andere gevoelige gebouwen blijven buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.	BP	Maatwerk leidt niet tot resultaten	Handhaving op basis van te voren gestelde regels
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).	BP / SOK	In overgangszones is maatwerk nodig; zones moeten nog uitgewerkt worden	Zones vastleggen

Figuur 27. Borging en achter-de-handmaatregelen gezonde en veilige omgeving

H8. Eindoordeel

§8.1 Conclusies uit het planMER blijven overeind

In hoofdzaak heeft het project betrekking op de transformatie van een verouderd stuk stad met nog een aantal waardevolle functies en een stevig autogerelateerd kantorenprogramma tot een nieuw stuk stad, waar een kwart van de Utrechtse behoefte aan nieuwbouwwoningen kan worden opgevangen. In een hoogstedelijk milieu met een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, een relatief beperkte benutting van schaarse voorraden en grondstoffen en met een relatief beperkte belasting. Een alternatief waarin de Utrechtse woningbehoefte wordt opgevangen buiten de stad, zal te allen tijde een groter effect op milieu en omgeving hebben.

In het planMER zijn op basis van heel veel criteria alternatieven beoordeeld. Alternatieven die een reikwijdte hebben tussen 3.000 en 9.000 nieuwe woningen (bovenop 1.500 bestaande woningen) met daarbinnen onderscheid tussen reguliere ontwerpen en verkeersarme ontwerpen. Omdat er sprake is van een vrijwel volledig verhard gebied met kantooractiviteiten dat min of meer los in de stad ligt, scoren vrijwel alle criteria hetzelfde of beter dan de referentiesituatie (doorzetten van huidige situatie en autonome ontwikkeling). Echter, hoe hoger de dichtheid hoe meer risico's er zijn op de aspecten cultuurhistorie, groen, verkeersveiligheid en calamiteiten. In de uitwerking van Omgevingsvisie deel 2 hebben deze aspecten dan ook veel aandacht gehad. De cultuurhistorisch interessante gebouwen worden ingezet in de planontwikkeling. Openbare ruimte wordt ingericht volgens het principe 'groen, tenzij'. Ten behoeve van verkeersveiligheid wordt de Europalaan heringericht met overzichtelijke oversteekpunten.

Onderscheidende factoren in de planMER blijken bereikbaarheid met autoverkeer en wegverkeers-lawaai te zijn. In het planMER is onderbouwd dat een toevoeging van 6.000 woningen in een verkeersarm ontwerp, uitgaande van bestaand beleid, de voorkeur heeft. In de oplegnotitie is geconcludeerd: "*De ambitie om meer dan 6.000 woningen in de toekomst mogelijk te maken geeft dilemma's op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig die enerzijds de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone kunnen waarborgen en anderzijds voorzien in een gezonde stedelijke leefomgeving waar mensen graag willen wonen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en investeringen waar het huidige beleid nog niet of onvoldoende in voorziet. Bijvoorbeeld extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op de A12. Volgens het planMER treden daar de meeste knelpunten op. Hiervoor is ook gezamenlijk beleid nodig met belanghebbenden zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht. Om voor dat scenario de juiste mix van maatregelen te kunnen treffen is, onder andere, gedetailleerd verkeersonderzoek nodig op het gebied van alternatieve mobiliteitsconcepten en de kruispuntbelasting. Deze ambitie is dan ook niet in Omgevingsvisie deel 1 opgenomen; een verdere groei in programma (meer dan 6.000 extra woningen) kan niet worden gerealiseerd op basis van de onderhavige m.e.r.-procedure.*"

In de opmaat naar Omgevingsvisie deel 2 zijn op basis van het nieuwe verkeersmodel 3.4 nieuwe en preciezere doorrekeningen gemaakt. Sinds de vaststelling van Omgevingsvisie deel 1 met het bijbehorende planMER behoren sowieso al 1.000 woningen extra tot de referentiesituatie. Uit de berekeningen blijkt dat de bestaande kantoren voor een (te) grote verkeersgeneratie zorgen. Een volledige transformatie naar een hoogstedelijk woonmilieu, gebaseerd op het ambitieuze mobiliteitsconcept, zoals beschreven in paragraaf 4.2, levert minder (spits)drukte op dan een situatie waarin de bestaande kantoren gehandhaafd blijven. Omdat op korte termijn de transformatie van deelgebied 6 niet te verwachten is, vanwege de vastgoedwaarde van de bestaande kantoren in de

aantrekkende kantorenmarkt, is met een dynamisch verkeersmodel onderzocht wat het maximaal programma is in deelgebied 4 en 5 zonder (grote) aanpassingen aan de zuidelijke Europalaan en de aansluiting op de A12. Dit maximale programma blijkt vooralsnog te bestaan uit circa 4.000 toe te voegen woningen in deelgebied 5. Overigens is ook dan – net als in de referentiesituatie – de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem groot, met het risico van 'vastlopers'.

De conclusie luidt dan ook dat het voorkeursalternatief uit het planMER verder is uitgewerkt, waarbij de winst van een lagere verkeersgeneratie op grond van het ambitieuze mobiliteitsconcept teniet wordt gedaan door het (moeten) handhaven van bestaande kantoren. Het handhaven van bestaande kantoren komt enerzijds voort uit de vastgoedwaarde en de huidige marktvraag naar kantoren. Anderzijds is het grootste deel van de kantoren gevestigd aan de zuidelijke Europalaan; de geluid-belasting op de gevels langs de zuidelijke Europalaan is zo hoog dat het niet mogelijk is daar binnen de wettelijke normen woningen te realiseren. Als de kantoren ter plaatse niet gehandhaafd blijven, zal bij een nieuwe invulling hetzij de wand fors naar achteren moeten verschuiven, hetzij de eerstelijnsbebouwing ingevuld moeten worden met niet-geluidgevoelige functies. Bij handhaving van de bestaande kantoorfuncties, verdient het wel aanbeveling om in samenspraak met de gebruikers te zoeken naar een verandering van de modal split bij deze kantoren (minder individuele auto, meer collectief vervoer, openbaar vervoer en fiets), dan wel naar een flexibilisering van arbeidstijden, zodat de verkeersbelasting in de spits naar beneden kan.

De conclusie die in Omgevingsvisie deel 1 op grond van het planMER getrokken is, blijft daarmee overeind. Er heeft een aanscherping plaatsgevonden, omdat er in het nieuwe verkeersmodel rekening is gehouden met de mogelijkheid dat bestaande kantoren blijven bestaan. Als gevolg van het mobiliteitsconcept kunnen in die situatie nog circa 4.000 woningen ten opzichte van de huidige referentiesituatie (1.500 bestaande woningen en 1.000 te realiseren woningen op basis van plannen waarover al besloten is) worden gerealiseerd, zodat er dan in totaliteit 6.500 woningen in de Merwedekanaalzone staan. Deze circa 4.000 woningen worden in een keer in een bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Om meer woningen te bouwen staan twee mogelijkheden open:

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

Het ligt voor de hand beide mogelijkheden parallel te onderzoeken en te realiseren.

§8.2 Nieuwe inzichten verhelderend en positief

De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken in de hoofdstukken 4 tot en met 7 laten in belangrijke mate een positief beeld zien voor mobiliteit, klimaat, energie en gezondheid. Dat is niet geheel verwonderlijk nu de meeste onderzoeken zijn ingezet vanuit de vraag om een zo groot mogelijke programmatische opgave te realiseren en daarbinnen doelen op het gebied van mobiliteit, klimaat, energie en gezondheid te optimaliseren. In het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 staat: "De opgave in de Merwedekanaalzone is om de nadelen van hoogstedelijk leven te minimaliseren".

Het concept van een hoogstedelijke verdichting – met een floor space index van 2,8 in Nederland alleen vergelijkbaar met enkele gebieden in Amsterdam aan het IJ – kan alleen slagen als de combinatie van ambities gerealiseerd wordt. Een mobiliteitsconcept waarin de auto niet meer voor de deur staat, maar lopen, fietsen en openbaar vervoer (in die volgorde) de boventoon voeren is randvoorwaardelijk. Een wijk waar dagelijkse voorzieningen binnen loopafstand liggen, is essentieel

om het gewenste mobiliteitsgedrag in de hand te werken. Een wijk waar Utrechters in alle doelgroepen kunnen wonen, werken en recreëren (voor zover ze zich conformeren aan het mobiliteitsconcept), is de waarborg naar de toekomst. Wonen, werken en recreëren in duurzaam ontworpen gebouwen en openbare ruimte, zodat de milieubelasting en het energieverbruik niet buiten de wijk voelbaar zijn en de effecten van klimaatverandering (droogte en overvloedige regenval) binnen de wijk kunnen worden opgevangen. Een openbare ruimte bovendien die niet op de auto ingericht hoeft te worden (gelet op het mobiliteitsconcept) maar vooral een groene en onverharde invulling krijgt. Net zo groen als het dakenlandschap, waar ook water opgevangen wordt en duurzame energie wordt geproduceerd. Als dat optimum gerealiseerd en gebruikt wordt, kan de hoge dichtheid succesvol toegepast worden.

§8.3 Borging essentieel, maar niet op alle punten op voorhand mogelijk

Tijdens de planvorming is alles erop gericht het optimum in beeld te krijgen. Voor de uitvoering zal echter ook borging plaats moeten vinden. Enerzijds een publiekrechtelijke borging in planologische zin en in het uitgeven van vergunning en anderzijds in publiek-private afspraken in samenwerkings-overeenkomsten met marktpartijen. In Omgevingsvisie deel 2 zijn kaders geformuleerd die samen het beoogde optimum bewerkstelligen.

Om grip te behouden op de doorwerking van de ambities is de borging van de kaders, vooruitlopend op de Omgevingswet, een aandachtspunt. In het kader van monitoring wordt daartoe voor elk kader in beeld gebracht hoe borging kan worden bewerkstelligd:

- regulier, met behulp van bestaande bestemmingsplanregels of in afspraken;
- op basis van de ‘verbrede’ reikwijdte van het bestemmingsplan. Utrecht heeft haar bestemmingsplannen daartoe aangemeld in het kader van de Experimentregeling van de Crisis- en herstelwet;
- dan wel dat een bijzondere experimentstatus moet worden aangevraagd op grond van art. 2.4 Crisis- en herstelwet (bijvoorbeeld voor het afwijken van bouwregels i.s.m. het Bouwbesluit);
- bijzondere regelfactor is de ruimte voor afwijking bij diverse kaders, met de daaraan verbonden condities om afwenteling te voorkomen (denk aan fondsvorming).

Figuur 28 biedt een overzicht van alle in Omgevingsvisie deel 2 opgenomen kerndoelen met daarachter de mogelijkheden van borging en de risico’s daarbij.

Kerndoel	Conclusie borging
Versterken raamwerk op stedelijk niveau door het raamwerk als ruimtelijk kader voor de ontwikkeling te hanteren.	Raamwerk helder en planologische te borgen, alleen is er nog geen volledige financiële dekking voor alle investeringen in stedelijke infrastructuur; hiervoor zijn inspanningen op het niveau van minimaal Utrecht Zuidwest nodig, samen met hogere overheden.
Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop, bij noodzakelijk gebruik van auto's wordt delen gemeengoed en mede hierdoor heeft de strategie een beheersbare impact op de groei van het stedelijk verkeer.	Ambitieus en goed doordacht mobiliteitsconcept, waarbij het gedrag nog wel anders kan zijn dan voorspeld. Als dat leidt tot een hoger autogebruik, wordt de congestie op het kwetsbare Utrechtse wegennet groter. Als dat leidt tot een extreem hoog fietsgebruik kunnen er conflicten ontstaan op kruisingen met verdere investeringen in het raamwerk als gevolg. Voor openbaar vervoer afhankelijk van concessie provincie.
Er wordt een inclusieve mix van bewoners voorgestaan in termen van leefstijl, vermogen en doelgroep.	Het bouwen van het type woningen is goed te borgen, maar in hoeverre alle doelgroepen er gebruik van maken niet. Met name voor gezinnen is het de vraag of het concept voldoende aanslaat.

Inzetten op een diversiteit aan functies voor een levendige stadswijk en behoud van werkgelegenheid.	Stedenbouwkundig en architectonisch kunnen ruimtetypen worden ontworpen, waarin bedrijfsmatige functies gefaciliteerd worden. Of ondernemers interesse tonen voor die ruimten en daar succesvolle business in ontwikkelen is de vraag. De levendigheid van de stadswijk is daarmee nog een vraagteken.
Gezond gedrag stimuleren met veel ruimte voor ontmoeting en beweging in een groene omgeving.	Omvang en kwaliteit van de buitenruimte is te borgen. In verhouding is de omvang van de buitenruimte beperkt bij een hoge dichtheid. Onzeker is nog in hoeverre de buitenruimte voldoende mogelijkheden biedt voor ontmoeting en beweging. Tegelijkertijd wordt er in het ontwerp met als principe 'groen, tenzij' wel veel aandacht besteed aan de kwaliteit.
Gezonde en veilige leefomgeving	Voldoen aan de normen voor geluid- en luchtkwaliteit en inperken van externe veiligheidsrisico's zijn te borgen. Door de bebouwingsrug langs de Europalaan ontstaan meer mogelijkheden om aan de zijde van het kanaal goede kwaliteit te realiseren. Aandachtspunt blijft de zone direct langs de Europalaan.
Klimaatbestendige wijk	Borging is mogelijk op basis van kaders. Uit de uitwerking blijkt dat waterberging (groten)deels op daken wordt voorzien, waarvoor zwaardere constructies nodig zijn. Dit heeft financiële consequenties voor het bouwen.
Energieneutrale wijk	Hoogverdichte wijk kan met de huidige technieken niet volledig zijn eigen broek ophouden. Keuze om energiebehoefte deels buiten de wijk op te wekken. Daaraan is op stadsniveau nog geen invulling gegeven. De beoogde aanpassing van wettelijke normen (Beng) biedt op dit moment weinig houvast.
Verdichtingsopgave vormgeven met oog voor de menselijke maat	Borging zit vooral in een gezamenlijk proces van ontwerpen aan een optimaal stadsbeeld, met aandacht voor stedenbouw, landschap en architectuur in een onderlinge wisselwerking. Kaders helpen om richting te geven aan optimaal stadsbeeld. Borging zal verder verankerd moeten worden in publiek-private afspraken en uit moeten gaan van onderling vertrouwen.

Figuur 28. Borging

Uit het overzicht zijn drie typen van risico's te onderscheiden:

1. De transformatie van de Merwedekanaalzone vergt een forse financiële investering in de netwerken van en naar de Merwedekanaalzone. Deze zijn niet alleen nodig voor de transformatie van de Merwedekanaalzone, maar dienen de gehele stad. De transformatie heeft een dermate grote schaal en omvang dat daarvoor op enig moment ook een beroep zal moeten worden gedaan op bijdragen van hogere overheden. Deze bijdragen zijn niet allemaal op voorhand vastgelegd. Daarmee is de financiële dekking voor deze investeringen in stedelijke infrastructuur nog niet rond. Met name voor het vernieuwende mobiliteitsconcept is het van belang dat de noodzakelijk investeringen in de stedelijke infrastructuur niet als mosterd na de maaltijd komt, maar meebeweegt met de ontwikkeling, omdat anders ongewenst gebruik in de hand wordt gewerkt en de modal split nauwelijks zal veranderen.
2. De transformatie gaat uit van een hoogstedelijk gebruik, waarbij bewoners de auto laten staan, ondernemers plintruimte huren om dagelijkse voorzieningen te verkopen, grote appartementen bewoond gaan worden door gezinnen en de openbare ruimte zo wordt vormgegeven dat die uitnodigt om daar gebruik van te maken (ontmoeten en bewegen). Het samenhangende concept zal zich in de praktijk moeten bewijzen. Als het gebruik anders uitpakt dan voorzien, zijn wellicht aanpassingen nodig.
3. Er is een streven om de wijk zo energieneutraal mogelijk te bouwen. De beoogde aanpassing van de wettelijke normen is echter onduidelijk en vraagt eerder minder dan meer inspanning. In de ontwikkeling van een hoogverdichte wijk is reeds voorzien dat een deel van de energiebehoefte elders moet worden opgewekt. Anders dan bij andere kaders is dat een vorm van afwenteling

naar de omgeving, waarvoor bewust gekozen is, maar waarvan de mate van afwenteling niet helemaal helder is.

§8.4 Fasering noodzakelijk vanuit voorzorgsbeginsel

In deelgebied 5 is een nadrukkelijke tendens zichtbaar naar een nog sterkere verstedelijking dan eerder was aangenomen met een compleet dagelijks voorzieningenniveau in het deelgebied zelf. Het optimum in de combinatie met gezond en duurzaam zal zich nog moeten bewijzen. In deelgebied 6 begint het besef door te dringen dat het wellicht om gezondheidsredenen niet mogelijk of wenselijk is de kantoren langs de Europalaan te transformeren naar woningbouw. Er is sprake van een dynamische planontwikkeling met nog schuivende panelen.

Daarmee is het logisch om het voorzorgsbeginsel toe te passen, waarmee iedere Omgevingsvisie op grond van de Omgevingswet rekening dient te houden. Volgens de Europese Commissie mag het voorzorgsbeginsel worden toegepast wanneer een verschijnsel, een product of een procédé schadelijke gevolgen kan hebben, vastgesteld door middel van een objectieve, wetenschappelijke evaluatie, en indien deze evaluatie niet met voldoende zekerheid kan worden bepaald. De mate van mogelijke schadelijke gevolgen (in dit geval ongezond leven) is gekoppeld aan de mogelijkheden van het verkeersnetwerk en de mate waarin daadwerkelijk voldoende licht en lucht aanwezig is om te spelen, te sporten en te ontmoeten. Omdat verdichting in deze vorm nog niet in Utrecht vertoond is, verdient het aanbeveling clustergewijs te realiseren en daarvan te leren.

Omdat er tegelijkertijd ook een stevige inspanning van marktpartijen wordt gevraagd met een hoger risicogehalte wordt in planologische zin in één keer de bouw van circa 4.000 woningen en een bijbehorend niet-wonenprogramma in deelgebied 5 mogelijk gemaakt. Binnen die planologische ruimte verdient het aanbeveling om clustergewijs zelfstandig opererende buurten te realiseren, aangehaakt op de stad. De clustering past binnen de kaders van het planMER. Bijsturing op andere aspecten is alleszins mogelijk nu elk cluster slechts een beperkt deel van de Merwedekanaalzone in beslag neemt (weliswaar in een hoge dichtheid).

Op het moment dat de transformatie plaatsvindt volgens de geschetste kaders en het gebruik dienovereenkomstig is, zal het weinig moeite kosten om ook fasen na de circa 4.000 nieuwe woningen op soortgelijke wijze te ontwikkelen. Omdat dan is gebleken dat de transformatie niet leidt tot een substantiële autoverkeersgeneratie en daarmee tot een verslechtering van de situatie op met name de zuidelijke Europalaan en de kruising met de A12, vervalt de voorwaardelijkheid om daar eerst te investeren. Parallel aan de ontwikkeling van circa 4.000 woningen in deelgebied 5 zijn herontwikkelingen in deelgebied 4 en 6 alleen dan mogelijk als kantoren en intensief gebruikte bedrijfsruimten met een hoge verkeersaantrekkende werking worden vervangen door woningen en is aangetoond dat door de herontwikkeling de druk op het aangrenzende wegennet (met name de zuidelijke Europalaan en de aansluiting op de A12) niet toeneemt.

§8.5 Monitoring belangrijk hulpmiddel

De sturing op het daadwerkelijk realiseren van de hoge ambities kan alleen plaatsvinden als de effecten van de transformatie consequent en integraal gemeten en gemonitord worden. Een evaluatie achteraf volstaat niet. De gemeente wil – door goed te monitoren – leren van deze innovatieve gebiedsontwikkeling en ziet kansen om met deze binnenstedelijke gebiedsontwikkeling een nieuwe standaard te ontwikkelen. Monitoring sluit naadloos aan bij de strekking van de Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone.

De hoofdlijn van de visie is samengevat in 9 kerndoelen. Inzichtelijk wordt gemaakt of het op deze kerndoelen de goede kant opgaat. Een verkeerslicht toont op hoofdlijnen de richting: groen, oranje of rood.

De kaders geven aan op welke wijze we de kerndoelen kunnen bereiken. Elk kader wordt in afspraken vervat en kent een indicator. Deze zijn onderdeel van monitoring.

De visie bevat ten slotte ook voorbeelduitwerkingen en nadere specificaties. Deze vormen gereedschap om de monitoring van de kaders te kunnen duiden.

Door dicht op de huid van de besluitvorming de plannen te monitoren, kunnen inzichten snel worden meegenomen en meegewogen bij vervolgbesluiten over de transformatie. Ook als de uiteindelijke effecten nog niet bekend kunnen zijn, omdat de woningen nog niet gereed zijn en er nog geen nieuwe bewoners zijn.

We maken bewust afwegingen:
A. op ruimtelijk besluitvormingsniveau: worden de kaders afdoende geborgd?
B. op bouw- en inrichtingsplanniveau: worden de kaders daadwerkelijk gerealiseerd?
C. In het stadium van gebruik: doen de beoogde effecten zich daadwerkelijk voor wanneer de nieuwe bewoners en gebruikers het gebied hebben betrokken?

Een belangrijk eerste ijkmoment in de gebiedsontwikkeling is de ruimtelijke besluitvorming. De ambities uit de omgevingsvisie behoren een plek te krijgen in het bestemmingsplan/omgevingsplan inclusief de bijbehorende overeenkomsten met ontwikkelende partijen. Per kader wordt getoetst in hoeverre deze is geborgd.

Vervolgens vindt monitoring plaats op het niveau van de bouwplannen en inrichtingsplannen voor de buitenruimte. Diverse indicatoren spelen gedetailleerd op woning- / gebouwniveau en bij de concrete inrichting van openbare ruimte en binnentuinen. Deze informatie wordt geaggregeerd weergegeven.

De daadwerkelijke (positieve en negatieve) effecten van in het plan en de bouw gemaakte keuzes gaan zich veelal pas voordoen nadat de gebouwen in gebruik zijn genomen. De gebruiksfase is daarom de volgende belangrijke component van monitoring. Informatie komt dan beschikbaar over het gebruik van bepaalde diensten, zoals energie en logistieke hub. Ook kunnen bewoners en gebruikers worden bevraagd over hun activiteiten in en beleving van hun woonomgeving.

Ontwikkelingen in de beleids- en planomgeving kunnen van grote invloed zijn op de beoogde realisatie. Zoals nieuwe behoeften, regels en technieken. Bij de verantwoording, en met name daar waar de beoogde resultaten uitblijven, gaat daarom de aandacht ook uit naar de externe factoren die daarbij een rol (kunnen) hebben gespeeld. Op voorhand zijn belangrijke factoren:
- invloeden van ingrepen elders in de stad of Zuidwest-Utrecht, bijvoorbeeld op de automobiliteit;
- veranderingen in wettelijke bepalingen, zoals rondom de energie-eisen voor de bouw (BENG);
- nieuwe inzichten over de maatschappelijke behoeften rondom wonen, werken en recreëren;
- het beschikbaar komen van nieuwe technieken, die het doelbereik dichterbij kunnen brengen.

Het niet realiseren van een bepaalde ambitie komt zodoende niet vanzelfsprekend op het bordje van partijen betrokken bij de Merwedekanaalzone te liggen. Wel moet rekenschap worden gegeven van deze factoren en de gevolgen voor het doelbereik. Deze informatie kan immers aanleiding geven tot heroverweging of bijstelling van een ambitie of planvorming.

AANVULLING PLAN-MER MERWEDEKANAALZONE UTRECHT

BIJLAGEN

Bijlage 1. Kaarten referentiesituatie

1. Plangrens
Merwedekanaalzone Utrecht
schaal 1:7.500 (A3)

2. Deelgebieden
Merwedekanaalzone Utrecht
schaal 1:7.500 (A3)

3. gerealiseerde projecten
Merwedekanaalzone Utrecht
schaal 1:7.500 (A3)

4. lopende projecten

Merwedekanaalzone Utrecht

schaal 1:7.500 (A3)

1. inclusief Beerenschot

5. Te handhaven situaties
Merwedekanaalzone Utrecht
schaal 1:7.500 (A3)

6. Bebouwing referentiesituatie

Merwedekanaalzone Utrecht
schaal 1:7.500 (A3)

Bijlage 2. Aeriusberekening

Inleiding

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) beslist dat de Programmatische Aanpak Stikstof niet ten grondslag mag worden gelegd aan de toestemming-verlening voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is nodig op grond van artikel 2.7 lid 2 van deze Wet: "*Het is verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.*" Voor nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting voor de gemeenteraad om te beoordelen of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Voor een Omgevingsvisie geldt die verplichting niet, maar het is verstandig om een beeld te hebben eventuele beperkingen die zouden op kunnen treden op grond van de gebiedsbescherming in de Wet natuurbescherming.

Om de stikstofuitstoot te bepalen wordt gebruik gemaakt van het programma Aerius Calculator (versie 2020). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de gebruiksfase en de realisatiefase.

Realisatiefase (nog) niet te bepalen

Stikstofuitstoot tijdens de realisatiefase komt voort uit mobiele werktuigen op de bouwplaats (in het plangebied), aanvoer van bouwmaterialen (zwaar vrachtverkeer) en bouwverkeer/ bestelwagens (licht verkeer). De wijze van bouwen, de inzet van elektrisch materieel en de logistiek van de bouwplaats leiden ertoe dat er een grote variatie is in de met de realisatie gepaard gaande stikstofuitstoot. Deze variatie wordt op korte termijn beperkt door een beperking in beschikbaar materieel, maar er is inmiddels een beweging ingezet, waardoor de gemiddelde uitstoot van de bouwplaats in de toekomst afneemt. Gelet op de lange ontwikkelingstermijn heeft het weinig zin nu reeds berekeningen te maken voor de realisatiefase. In het kader van het bestemmingsplan voor deelgebied 5 zijn die berekeningen wel gemaakt. Uit de Aerius-berekening blijkt dat het toevoegen van 6.000 woningen en 100.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor stedelijke functies in de realisatiefase leidt tot een beperkte stikstofdepositie van 0,01 mol/ha op (bijna) overbelaste habitattypen in het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Daarvoor is inmiddels een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming verkregen.

Gebruiksfase

Op het niveau van de Omgevingsvisie komt extra stikstofuitstoot uitsluitend voort uit de toename van verkeersbewegingen. De bebouwing wordt gasloos gerealiseerd, zodat er vanuit ruimteverwarming geen sprake is van extra stikstofuitstoot. De toename van verkeersbewegingen zonder rekening te houden met de afname van verkeersbewegingen als gevolg van de sloop van vastgoed en het daarmee gepaard gaande verdwijnen van functies is te berekenen met behulp van kentallen. Normaliter wordt het aantal woningen en het metrage aan stedelijke functies in het nieuwe vastgoed dan vermenigvuldigd met de kentallen voor verkeersgeneratie, zoals die zijn opgenomen in de uitgave Toekomstbestendig parkeren (CROW, 2018, publicatie 381). De kentallen zijn gespecificeerd naar type functie, verstedelijkingsgraad van de gemeente en type locatie. In dit geval is sprake van een bijzondere ontwikkeling met een vernieuwend mobiliteitsconcept. Omdat er een rechtstreekse relatie te leggen is tussen de kencijfers voor verkeersgeneratie en de kencijfers voor parkeren, is in dit geval voor de woningen het aantal parkeerplaatsen berekend en daaraan gekoppeld is de verkeersgeneratie.

Utrecht valt in de verstedelijkingsgraad ‘zeer sterk stedelijk’ en qua type locatie komt de Merwedekanaalzone overeen met ‘centrum’.

Programma

Berekeningen die met Aerius worden gemaakt, worden gemaakt in het kader van de Wet natuurbescherming. Volgens vaste jurisprudentie wordt de referentiesituatie in het planspoor (omgevingsvisie en bestemmingsplan) bepaald door de ‘feitelijk bestaande en planologisch legale situatie’. Dat betekent dat alleen de te handhaven gebouwen en functies die al gerealiseerd en in gebruik zijn als referentie mogen worden gezien. Alle andere ontwikkelingen, ook ontwikkelingen die al wel vergund maar nog niet gerealiseerd zijn, dienen als onderdeel van het plan te worden beschouwd. Om die reden bestaat in dit geval het programma waarop de berekening gemaakt moet worden uit:

- 8.500 woningen, namelijk het gewenste aantal van 10.000 woningen op grond van het coalitieakkoord minus 1.500 woningen die reeds gerealiseerd en in gebruik zijn. Het gaat daarbij om de gebouwen Max, Pax en Lux en City Pads;
- 112.875 m2 aan stedelijke functies, dit is het programma dat gerealiseerd kan worden boven op de te handhaven functies, zoals Villa Jongerius, Mobach, Hotel Van der Valk, de hulpwarmtecentrale en enkele kantoren.

Berekening verkeersgeneratie woningen

De reeds vergunde te realiseren woningen (1.000 stuks, te weten Defensieterrein, Wilhelminawerf, Eendrachtslaan) vallen onder het regime van 0,7 parkeerplaats per woning en de rest van de woningen onder het regime van 0,3 parkeerplaats per woning. Dat betekent dat er in het gebied 2.950 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van de volgende woningtypen:

- Koop appartement midden (circa twee derde) ofwel beslag leggend op 2.000 parkeerplaatsen met een verkeersgeneratie van 2,75 beweging per parkeerplaats;
- Huur appartement midden/goedkoop (circa een derde) ofwel beslag leggend op 950 parkeerplaatsen met een verkeersgeneratie van 1,33 beweging per parkeerplaats.

Het aantal motorvoertuigbewegingen op een weekdag bedraagt daarmee 6.765 en op jaarbasis 2.435.000. Deze voertuigbewegingen vinden plaats vanuit de Merwedekanaalzone naar de A12 en gaan daar op in het heersende verkeersbeeld. Worst case is de gehele verkeersgeneratie aangenomen vanaf de rotonde Europalaan-Koningin Wilhelminalaan naar de A12, terwijl een belangrijk deel een kleiner deel van dit tracé gebruikt (zuidelijk deel deelgebied 5 en deelgebied 6). Elke nadere uitsplitsing is evenwel een detailniveau dat niet bij de Omgevingsvisie past.

Berekening verkeersgeneratie stedelijke functies

Voor stedelijke functies zijn kentallen beschikbaar gerelateerd aan vierkante meters bvo. In de Merwedekanaalzone wordt een breed palet aan functies voorzien, geconcentreerd in deelgebied 5. Deze functies zijn per auto niet direct bereikbaar; het publiek zal dan ook vooral uit de eigen wijk komen. De verhouding tussen de functies is op Omgevingsvisieniveau niet bekend, alhoewel er wel een voorkeur is. Om toch tot een inschatting te komen is gebruik gemaakt van het type ‘Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum’ dat ook een mix van stedelijke functies in zich bergt. De gemiddelde verkeersgeneratie bedraagt volgens het CROW 27,6 voertuigbeweging per 100 m² bvo. Daarvan is het aandeel bezoekers 94%; bezoekers komen echter te voet of met de fiets, omdat het geen zin heeft de auto apart te gebruiken voor het gebruik van de stedelijke functies. Dat betekent dat rekening gehouden moet worden met 6% van de verkeersgeneratie; deze geeft de inschatting van de voertuigbewegingen voor de belevering en van het personeel. Het aantal motorvoertuigbewegingen op een weekdag bedraagt daarmee 1.870 en op jaarbasis afgerond 675.000. Aangenomen wordt dat dit voor 20% middelzwaar verkeer is en voor 80% licht verkeer. Deze voertuigbewegingen vinden plaats vanuit de Merwedekanaalzone naar de A12 en gaan daar op in het heersende verkeersbeeld.

Als ijkpunt is genomen het midden van het noordelijk Europalaan, halverwege deelgebied 5, omdat het gros van de stedelijke functies in deelgebied 5 is geprojecteerd.

Resultaten Aeriusberekening

In Aerius (zie bijlage) is de situatie in de gebruiksfase ingevoerd met in totaal:

- 2.435.000 bewegingen met licht verkeer tussen de rotonde Koningin Wilhelminalaan en A12;
- 135.000 bewegingen met middelzwaar verkeer tussen noordelijke Europalaan en A12;
- 540.000 bewegingen met licht verkeer tussen noordelijke Europalaan en A12.

Uit de bijlage blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Daarmee biedt de Omgevingsvisie geen blijk van enig significant negatief effect op een Natura 2000-gebied.

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Van Kerkhoff Maatwerk in RO	Europalaan 20, 3526KS Utrecht

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Omgevingsvisie Merwedekanaalzone	RaqmkV7NF2EG

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
15 oktober 2020, 22:16	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	2.316,18 kg/j
NH3	124,95 kg/j

Resultaten

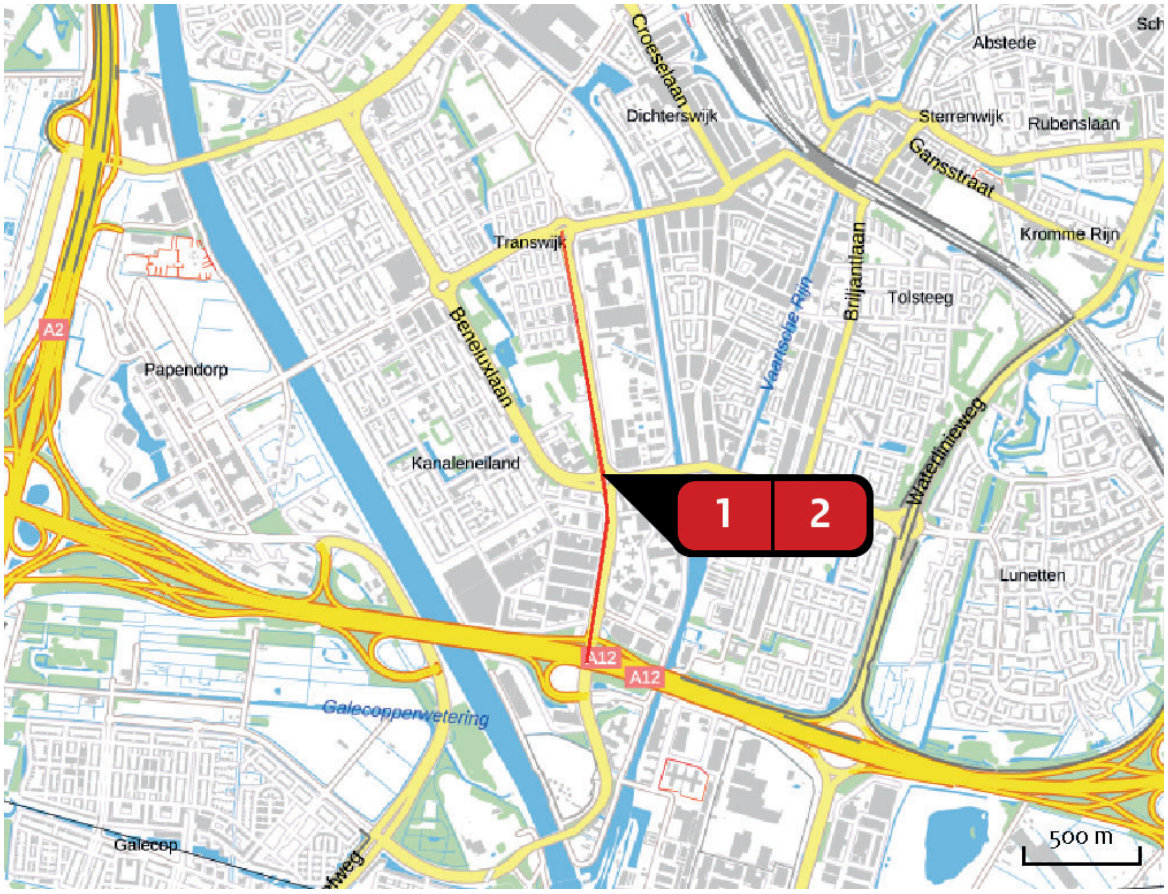
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Omgevingsvisie voor de transformatie van een bedrijventerrein naar hoogstedelijke wijk

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Woningen Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	100,32 kg/j	1.522,55 kg/j
2		stedelijke functies Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	24,63 kg/j	793,63 kg/j

Emissie (per bron)

Situatie 1

Naam	Woningen
Locatie (X,Y)	135785, 453347
NOx	1.522,55 kg/j
NH3	100,32 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.435.000,0 / jaar	NOx	1.522,55 kg/j
			NH3	100,32 kg/j

Naam	stedelijke functies
Locatie (X,Y)	135817, 453108
NOx	793,63 kg/j
NH3	24,63 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	540.000,0 / jaar	NOx	250,29 kg/j
			NH3	16,49 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	135.000,0 / jaar	NOx	543,35 kg/j
			NH3	8,13 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20201013_1649cba239
Database	versie 2020_20201013_1649cba239

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

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.

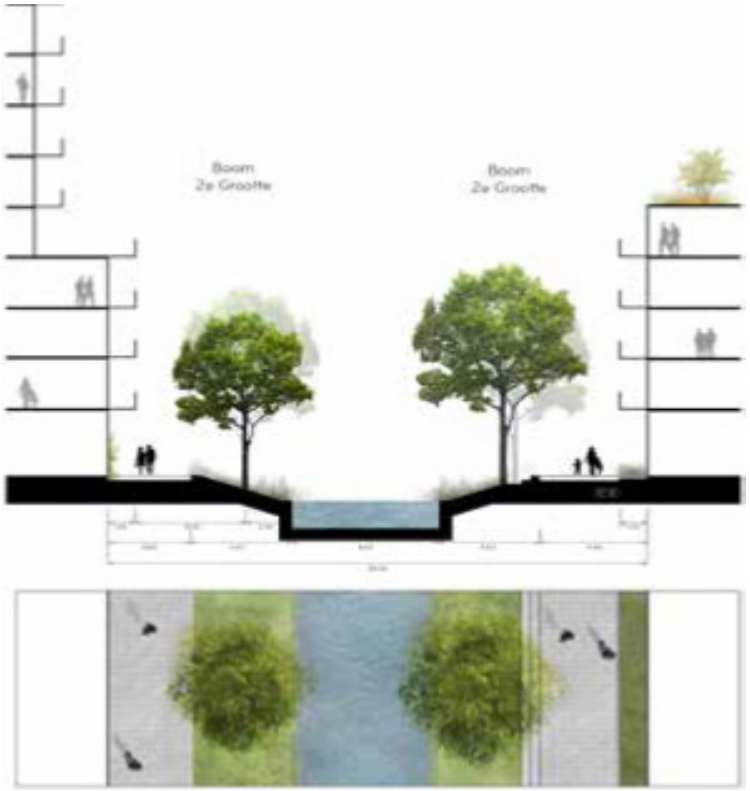
Onze conclusie
Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de omgevingsvisie een prominente plaats hebben gekregen.
Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

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 Wilhelmina-laan 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 door-snee 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

Reactienota MWKZ

Overzicht inspraakreacties en beantwoording

(Bijlage 1 bij Reactienota)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam Merwedekanaalzone

Projectmanagement
Marcel Haak

Opdrachtgever
Margo Meijer, Gemeente Utrecht

Versiedatum
16 februari 2021

Foto omslag: Luchtfoto Merwedekanaalzone door Irvan van Hemert

Bijlage 1: Inspraakreacties en beantwoordingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
235 (vervolg)	Als er geen auto meer bij onze woningen kan komen, zijn de woningen niet meer toegankelijk voor familie die slecht ter been (opa en oma die op onze kinderen passen) is en wordt in- en uitladen van auto's onmogelijk. Zo zien wij bv. problemen met aannemers die soms langere tijd met materialen/apparatuur bij onze woningen moeten kunnen komen. Er moet ook regelmatig puin/snoeiafval uit onze tuinen worden afgevoerd. Wij gaan er dan ook van uit dat er voor bestaande bewoners een passende oplossing komt, zoals die ook wordt gezocht voor Mobach (pag. 154). Bovendien hebben wij vernomen van de bewoners van Kanaalweg 57 en 58 dat zij met de auto tot aan hun huis kunnen blijven komen. Er lijkt dus met twee maten te worden gemeten. Op de plankaart loopt het fietspad door onze voortuinen. Wij gaan ervan uit dat dit wordt aangepast. Het gebruik van de voortuinen als zodanig is verjaard en is ook vastgelegd in de geldende beheersverordening. Ook is op de kaart duidelijk te zien dat onze woningen omringd worden door bouwblokken. De afstand is echt veel te klein. Op pagina 64 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 wordt een veel ruimtelijkere situatie geschetst zonder bouwblokken in de directe omgeving en een fietspad in de voortuin. Tot slot In het beeldkwaliteitsplan ontbreekt een visie voor de parkzone aan het kanaal. Wel wordt gesproken over een menselijke maat. In de plannen is de menselijke maat rondom onze woningen echter niet terug te vinden. Uit het Stedenbouwkundig plan volgt dat Kanaalweg XX en XX zijn gelegen in het zogenaamde "Parelsnoer". Dit betekent dat onze woningen kunnen worden omgeven door horeca. Hoewel wij er vertrouwen in hebben dat geen horeca direct naast onze huizen/tuinen zal worden gebouwd verzoeken wij u dringend er rekening mee te houden dat wij minimale geluidshinder zullen ondervinden van evt. en hoogte van 43 meter mogelijk. Dit wijkt niet alleen af van de visie deel 1, maar is ook redelijkerwijs niet aanvaardbaar voor ons uitzicht, privacy en bezonning ten opzicht van de bestaande situatie. De spelregels voor bebouwing doen hier niets aan af. Ons woongenot wordt minder en onze woningen worden minder waard. Daarnaast is dit in strijd met de visie op pagina 32 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 "Verloop in dichtheid en hoogte". Pag. 65: De gehanteerde parkeernorm is 0,3. Echter, volgens de CROW richtlijnen is de norm voor bezoekersparkeren alleen al 0,3. De parkeernorm is dan ook onvoldoende. Ook uit onderzoek van de Vereniging Eigen Huis blijkt dat vooruitlopend op een eventuele vermindering van autobezit niet past bij de realiteit dat de auto voor veel mensen onmisbaar is. Het is wachten op grote parkeeroverlast. Op pagina 64 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 wordt daarnaast al vastgesteld dat "Niettemin is het wenselijk om enige flexibiliteit in te bouwen, zodat op een later moment alsnog kan worden ingespeeld op onvoorziene maatschappelijke en technologische veranderingen. Het is dan ook de bedoeling om de parkeercapaciteit zo te realiseren dat veranderingen in het mobiliteitsgedrag kunnen worden opgevangen - met een bandbreedte van 0, 1 tot 0,7 parkeerplaats per woning. In het geval van een toename in de parkeerbehoefte tot 0,7 moet in de wijk ruimte worden vrijgehouden voor (tijdelijke en demontabele) parkeergarages". Dit zien wij niet meer terug in het nieuwe plan. Pag. 128: Bij de Europalaan komen geen functies die gevoelig zijn voor luchtkwaliteit. Zijn woningen dan geen gevoelige functies?	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Fietsroute Kanaalweg en Zeehaenkade Langs MWKZ loopt een belangrijke noord-zuid fietsroute: de Kanaalweg en Zeehaenkade, parallel aan het Merwedekanaal. Nu al wordt deze hoogwaardige fietsroute door grote groepen intensief gebruikt, waarmee ze routes door en nabij het drukke centrumgebied mijden, zoals Catharijnesingel en Croeselaan. De meer dan 10.000 extra woningen zullen de druk op de Kanaalweg en Zeehaenkade fors opvoeren. We willen er daarom voor pleiten om deze fietsroute niet te versmallen. Gezien de verwachte toename van de drukte is het erg plezierig dat de fietsroute 6 meter breed is. Voor de Wilhelminahaven wordt de Kanaalweg doorgraven; de Kanaalweg wordt met een brug over het water geleid. De brug moet net zo breed zijn als de verharding voor en na de brug, plus de normale obstakelvrije afstand vanaf de brugleuning. Deze route geniet brede bekendheid en is vele malen aantrekkelijker dan de nog te ontwikkelen alternatieve route via de Europalaan; we willen vragen om deze aantrekkelijkheid in stand te houden. We vragen om de impact van het Merwedepark en de recreatieop de fietsroute zoveel mogelijk te beperken. Aan de westzijde van deze fietsroute wordt de Vleutensevaart weer teruggebracht, waardoor de fietsroute tussen twee wateren in komt te liggen. Dat kan sociaal onveilig en desolaat worden. Over de Vleutensevaart moeten veel bruggetjes komen zodat de woningen bereikbaar zijn vanaf de fietsroute: je moet bij “gedoe” hulp kunnen halen. Vanuit de woningen moet goed zicht zijn op de fietsroute, zodat omwonenden bij problemen de politie kunnen bellen of hulp kunnen bieden. Adressen langs de fietsroute is nog beter, al leidt dat helaas ook weer tot busjes van pakjesbezorgers. Veel ritten zijn combi-verplaatsingen: kind naar de crèche brengen en dan door naar je werk in Den Haag of Amsterdam-zuid. Plaats dagelijkse voorzieningen als scholen, crèches en supermarkten daarom nabij knooppunten van fietsroutes, zodat de gemakkelijkste keus wordt: kind op de fiets naar de crèche brengen en dan met de trein naar het werk. In plaats van kind met de fiets naar de crèche bij de P+R brengen en dan met de auto naar het werk. Ontsluiting MWKZ via Europalaan We zijn blij dat aan de westkant van MWKZ een alternatieve fietsroute voor de vele extra inwoners wordt ontwikkeld langs de Europalaan. Daarmee kan de druk wat worden verdeeld. Omdat dit ook een belangrijke ontsluiting vormt voor autoverkeer, verwachten we dat de route langs het Merwedekanaal een aantrekkelijker route blijft voor doorgaande fietsers dan de nieuwe route langs de Europalaan. Dat geldt des te sterker, omdat uit het plan niet duidelijk wordt hoe de fietsroute het Anne Frankplein en het Europaplein kruist. De Kanaalweg kruist de Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan ongelijkvloers; als de kruisingen van de fietsroute bij het Anne Frankplein en Europaplein niet ook ongelijkvloers worden, is op voorhand al wel duidelijk waar de fietsers het minste oponthoud oplopen en welke route hun voorkeur houdt, namelijk die langs de Kanaalweg. Voor een meer evenwichtige verdeling pleiten we voor ongelijkvloerse kruisingen van de fietsroute onder het Anne Frankplein en het Europaplein. De “dubbelbrug” is ook belangrijk om de drukte op de fietsroute langs het Merwedekanaal acceptabel te houden. Door deze brug wordt de Jutfaseweg een handige en vlotte fietsroute naar de binnenstad.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Fietsbruggen Merwedekanaal In het plan staan verschillende nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ingetekend. De bruggen zijn nodig voor vlotte en veilige oost-west verbindingen op de fiets, naar een brede waaier aan bestemmingen in Utrecht-zuid en oost, waaronder station Vaartsche Rijn, en buiten de stad. De bruggen zorgen ervoor dat de maaswijdte van het fietsnetwerk aan de oostkant van MWKZ in de buurt komt van de door het CROW aanbevolen waarden daarvoor. Natuurlijk moet die maaswijdte ook aan de westzijde van de wijk worden gerealiseerd. Over de bruggen over het Merwedekanaal bestaat veel maatschappelijke onrust, met name bij de bewoners van Rivierenwijk en Dichterswijk. Bewoners van de Heycopstraat vrezen 8.000 extra fietsers per dag door hun straat, maar dat aantal wordt niet alleen veroorzaakt door de woningbouw in MWKZ; er is ook sprake van autonome groei. We vinden het een gemis dat in de sheets van de gemeente d.d. 9 januari 2020 de autonome groei en de toename door MWKZ niet afzonderlijk van elkaar zijn gepresenteerd. Een groot deel van deze 8.000 fietsers is autonome groei en is niet afkomstig van MWKZ. 8.000 fietsers zijn in stedelijke omgeving niet ongewoon: er zijn talloze andere plekken in de stad waar dagelijks deze aantallen fietsers heen en weer rijden, zonder herrie of stank te produceren. Naar ons idee is realisatie van de verschillende nieuwe bruggen over het Merwedekanaal dus hoogst noodzakelijk voor de ontsluiting van de wijk naar het oosten. Zorgvuldige inpassing: veilige fietsroutes in de “ontvangende” wijken We pleiten voor een zorgvuldige inpassing van de bruggen, waarbij de “ontvangende” straten in de Rivierenwijk en Dichterswijk (indien nodig) voldoende verkeersveilig worden (her)ingericht. Dat geldt met name de Waalstraat, waar de katholieke Gertrudis basisschool pal langs de fietsroute staat. Mogelijk kan de straat bij de school autoluw worden gemaakt, als fietsstraat worden ingericht of kan éénrichtingsverkeer worden ingesteld om de fietsers de ruimte te bieden. Soortgelijke maatregelen kunnen ook bij de andere aansluitende straten (Heycopplantsoen, Zijldiepstraat, J.M.M. Hamersplantsoen (bij de Karperstraat)) worden genomen. De fietsroutes over het Merwedekanaal vanuit deelgebied 6 komen uit op en kruisen de Hooft Graaflandstraat. Deze weg staat lokaal bekend als onveilig, door de hoge snelheid van het autoverkeer. Snelheidsremmende maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid, maar eerdere pogingen daartoe zijn gestrand op bezwaren, met name vanwege de busroute. Er is in elk geval wel iets nodig; mogelijk kan verklinkeren van de straat helpen (al zal dat extra geluidbelasting geven op de gevels van de woningen), of het toepassen van drempels (maar mogelijk zijn de woningen niet onderheid). We denken graag mee over passende en effectieve maatregelen. De fietsbrug vanaf de Overijssellaan leidt onder andere naar de Liesboschweg, waar fietsers de Waterlinieweg ongelijkvloers kunnen kruisen richting Lunetten en het (toekomstige) treinstation Lunetten (-Koningsweg). We willen vragen om deze route in te richten als fietsstraat/doorfietsroute, met voorrang voor fietsers boven de kruisende wegen. Behoud van bevaarbare breedte Merwedekanaal We begrijpen de zorgen van de roeiers en zeeverkenners, die verwachten dat de extra bruggen leiden tot een afname van de bruikbaarheid van het roeiwater. Daarom willen we pleiten om de bruggen een zo groot mogelijke overspanning over het water te geven, zodat de vaarbare breedte zo groot mogelijk blijft. Een grotere overspanning heeft als nadeel dat de constructiehoogte van de brug toeneemt. Voor voldoende doorvaarhoogte zal de brug dan al snel wat bol komen te staan, wat leidt tot hogere snelheden van het fietsverkeer dat van de brug af komt en de Kanaalweg kruist. Van belang is dat de kruisingen van de fietsroutes van de bruggen met de Kanaalweg voldoende ruim zijn opgezet, zodat fietsers voor elkaar kunnen uitwijken (zoals bij de Muntbrug ook het geval is). We kijken graag mee met het ontwerp van deze belangrijke kruisingen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Woonboten Voor de realisatie van de bruggen zal plaats gemaakt moeten worden door het verwijderen van een aantal woonboten. We begrijpen dat dat voor de betrokken bewoners een ingrijpende gebeurtenis is, daaraan kunnen en willen we niet voorbij gaan. In de afweging van belangen hebben de toekomstige bewoners van de 10.000 woningen voor-alsnog geen stem. Wij willen hier hun belang aangeven: dat voldoende vlotte en veilige fietsverbindingen van en naar MWKZ tot stand worden gebracht. Ontsluiting naar het westen en noorden Ook naar het westen en het noorden moet de wijk goed ontsloten worden. De oversteekbaarheid van de Europalaan, Overste den Oudenlaan, Wilhelminalaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Beneluxlaan moet goed zijn, net als de aansluitende routes naar winkelcentra, scholen, sport en andere voorzieningen. Waar er een verkeerslicht nodig is om een weg te kruisen, moet de wachttijd voor fietsers sterk worden beperkt. De huidige wachttijden op het Anne Frankplein en Europaplein zijn nu al veel te hoog en moeten omlaag. Voor beide pleinen verwachten we dat verlagen van de cyclus- en wachttijden niet eenvoudig mogelijk is, daarom pleiten we voor de realisatie van fietstunnels. Tot slot De gemeente legt de lat hoog voor MWKZ: hoge dichtheid en weinig auto's en ze zet nadrukkelijk in op het gebruik van OV en fiets voor de nieuwe bewoners. Wij denken dat dit kans van slagen heeft, onder de voorwaarde dat de gemeente tegemoet komt aan een aantal vereisten en wensen om het gebruik van de fiets zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Veilige en voldoende stallingen in de nieuwe wijk en vlotte en veilige (door- en hoofd)fietsroutes in alle windrich-tingen naar belangrijke bestemmingen zijn daarbij essentieel. Daarbij hoort naar ons idee een onderzoek of sprake is van voldoende veilige opnamecapaciteit in de ontvangende wijken, met name Rivierenwijk en Dichterswijk. En als dat niet het geval is, dienen daarvoor aanvullende maatregelen te worden genomen. Het overwinnen van de weerstand die tegen de plannen is ontstaan vraagt om een zorgvuldig proces, waarin alle partijen worden gehoord en de verschillende belan-gen op een inzichtelijke wijze worden gewogen. Daarbij wensen we de gemeente oprecht veel succes. We blijven graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen en we zijn graag bereid om de inhoud van deze brief mondeling toe te lichten.	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemeente Utrecht

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

Merwedekanaalzone

Aanpak Monitoring

Projectteam MWKZ, versie 15 januari 2021

Inhoudsopgave

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

Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone

Samenvatting

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

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

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

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

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

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

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

1. Essentie

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

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

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

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

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

2. Aanleiding en doel

2.1 Plannen Merwedekanaalzone

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

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

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

In deelgebied 5 zijn de projecten Max en Lux et Pax een aantal jaren geleden opgeleverd. Voor de rest van deelgebied 5 is het stedenbouwkundig plan Merwede gemaakt voor de toevoeging van circa 6000 woningen en circa 100.000 m2 aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in een hoge dichtheid met hoge ambities op het gebied van duurzaamheid, energie en mobiliteit en openbare ruimte. Planologisch wordt een eerste fase met circa 4.250 woningen onderscheiden en een tweede fase. Het bestemmingsplan voor de 1e fase wordt in 2021 in procedure gebracht. Het bestemmingsplan voor de 2e fase volgt over een aantal jaren en biedt gelegenheid om bij te sturen mocht daar aanleiding voor zijn.

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

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

Kaartje: plangebied Merwedekanaalzone met de 3 deelgebieden

2.2 Hoge ambities

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

2.3 Monitoring: leren en (bij)sturen

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

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

3. Waarop monitoren?

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

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

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

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

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

4. Aanpak monitoring

4.1 Informatiebronnen monitoring: 3 'hoofdsporen'

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

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

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

4.2 Monitoren mobiliteit Utrecht Zuidwest

In Utrecht Zuidwest spelen naast de Merwedekanaalzone verschillende ontwikkelingen zoals de A12 zone, herstructurering en extra woningbouwprogramma in Kanaleneiland en de ontwikkeling van de Meubelboulevard, Beurskwartier en het Jaarbeurscomplex. De ambitie is om circa 28.000 woningen (dit is inclusief de 10.000 woningen voor de Merwedekanaalzone) toe te voegen in dit deel van de stad Utrecht. Met de extra woningen in Nieuwegein betreft het 32.000 woningen.
Belangrijk bij deze ontwikkeling in Utrecht Zuidwest is om inzicht te krijgen in het pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat noodzakelijk is bij de groei met 28.000 woningen in het zuidwesten van de stad Utrecht.

Mobiliteitsstudie Zuidwest

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

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

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

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

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

Voor deelgebied 5 is daarom gekozen voor een ontwikkeling in twee fasen. De eerste fase waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft gaat uit van maximaal 4.250 woningen en circa 105.000 m² aan voorzieningen en andere niet woonfuncties. Uit het aanvullend MER blijkt dat een dergelijke toevoeging van stedelijke functies geen onevenredige gevolgen heeft voor de mobiliteitsafwikkeling in en om het plangebied. In deze fase wordt ook ervaring opgedaan met het mobiliteitsconcept en het verdichtingsconcept zoals dat gekozen is voor de ontwikkeling van dit gebied.

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

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

Mobiliteitsmonitor Utrecht Zuidwest

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

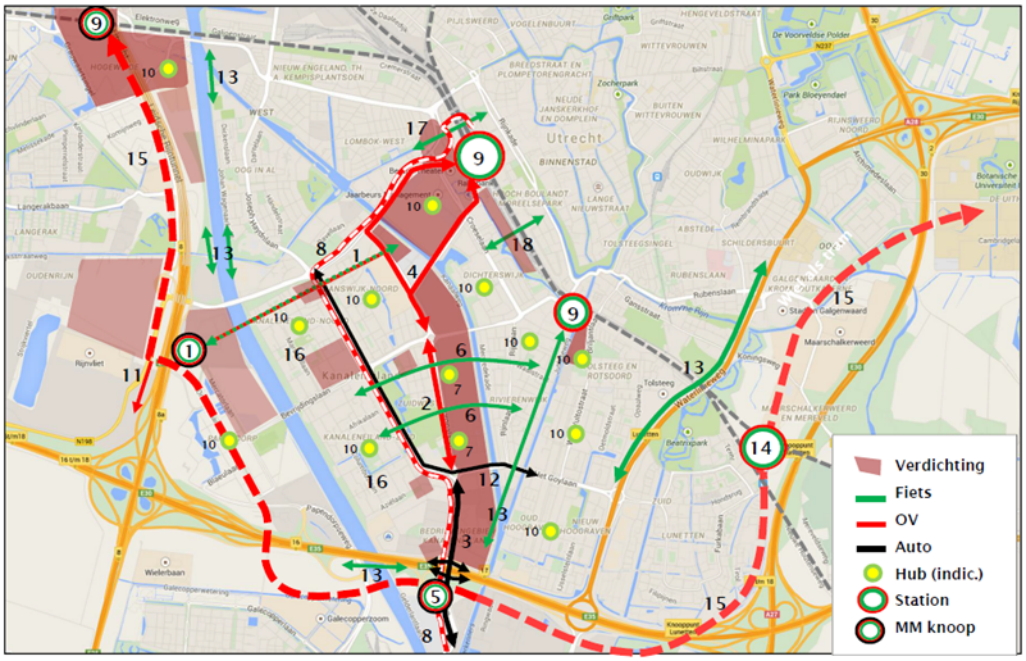
De gemeente werkt ook aan een multimodale netwerk- en sturingsaanpak. Deze aanpak vormt de basis voor het sturen en regelen van verkeer in Utrecht gegeven het actuele en beoogde verkeersnetwerk, diverse beleidsdoelstellingen en kaders op gebieds- en routeniveau en huidige en toekomstige techniek. Het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

Deze jaarlijkse mobiliteitsmonitor, aangevuld met data vanuit o.a. de netwerkaanpak (verkeersmanagement), biedt een goede basis om te komen tot een monitor van de mobiliteit in Utrecht Zuidwest. Wel moeten er extra indicatoren en meetlocaties worden toegevoegd om nauwkeuriger in te zoomen hoe de mobiliteit zich ontwikkelt specifiek in en van/naar dit deel van de stad. Ook zullen er verkeerstellingen bij de extra loop- en fietsroutes (en bruggen) en parkeerdrukmetingen in de omliggende wijken worden uitgevoerd vanuit de Mobiliteitsmonitor. Deze zijn ook onderdeel van de Monitor Leefbaarheid in de omliggende wijken. (Zie ook paragraaf 4.4).
Bijlage 1 bevat een voorlopig overzicht van de indicatoren voor mobiliteit.

De huidige mobiliteitsmonitor ontwikkelt zich steeds verder om ook de actuele thema's binnen mobiliteit beter in beeld te brengen, naast de doelen vanuit het mobiliteitsplan wordt hierbij ook aangesloten bij de behoeften vanuit gebiedsontwikkelingen.
Met een uitgebreidere mobiliteitsmonitor volgt de gemeente of de mobiliteit in Zuidwest past binnen de beleidsdoelen van de gemeente en de komende gebiedsontwikkelingen. Aan de hand van de uitkomsten kan indien nodig worden bijgestuurd met aanvullende maatregelen (fysieke en/of gedrags-en communicatiemaatregelen).

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

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



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

4.3 Monitoren gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (breder dan mobiliteit)

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

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

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

Planvorming- en realisatiefase

Deelgebied 5

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

Kwaliteitsteam: toetsing ontwerp

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

Supervisor

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

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

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

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

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

Met het 'MERWEDE lab' wordt ingezet op:
- Kennis verder ontwikkelen,
- Experimenten en innovaties opzetten en toepassen waar mogelijk,
- Geldstromen organiseren om toepassingen mogelijk te maken,
- Vooral ook de lat jaarlijks waar mogelijk verhogen op de vlakken circulair materiaalgebruik en duurzame energie.

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

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

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

Gebruiksfase

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4 Monitoren leefbaarheid omliggende wijken (en nieuwe wijk Merwedekanaalzone)

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

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

Nulmeting

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

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

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

Monitor Leefbaarheid

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

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

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

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

[1] Naar aanleiding van de Motie Monitoren veerkracht in wijken en buurten (M2019/2)

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

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

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

5. Governance monitoring

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

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

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

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

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

Eventuele aanvullend gevraagde informatie wordt tijdig afgestemd zodat deze ook

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

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

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

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

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

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

Bijlage 1: voorlopige lijst met indicatoren

Kerndoel	Indicatoren	Referentiekader	Databron monitoring	
	Indicatoren op basis van huidige inzichten. Het is goed mogelijk dat de indicatoren de komende jaren worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht.		*Bestaande databron*	*Aanvullend MKWZ*
Raamwerk op stedelijk niveau	Realisatie van raamwerkonderdelen (rondje stadseiland, Merwedepark, vergroening, fietsroutes, ecologische verbindingen)	Omgevingsvisie deel 2		
Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Intensiteiten (auto, fiets, OV, lopen) op corridors in het gebied, doorstroming, reistijden, modal split, drukte en oversteekbaarheid op fietspaden, betrouwbaarheid OV, gebruik P+R-locaties, parkeerdruk in de omgeving van het plangebied, verkeersveiligheid, tevredenheid openbaar vervoer in de wijk, aandeel inwoners met OV-halte op loopafstand	Mobiliteitsstudie Zuid-West, planMER MWKZ Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk/Transwijk	Jaarlijkse mobiliteitsmonitor, Provinciale data (in en uitstappen OV-haltes), leefbaarheidsmonitor	• Jaarlijkse mobiliteitsmonitor aanvullen met nieuwe tellingen, enquêtes modal split, wachttijdmetingen oversteekplaatsen • Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk • Info C team
Gezonde mix Levendige wijk	Aantal gerealiseerde woningen en woningen in aanbouw, differentiatie, voorzieningen, (samenstelling, functioneren, leegstand), waardering van de woningen, waardering beschikbaarheid ruimte voor bewonersactiviteiten, tevredenheid maatschappelijk en culturele voorzieningen in de wijk, feitelijke cijfers over functiemenging (FMI, FSI, plinten, aanwezigheid van voorzieningen)	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede + SOK Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk/ Transwijk	Leefbaarheidsmonitor	• Oversampling Leefbaarheidsmonitor • Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk • Checkteam Merwede levert informatie aan. • Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.

Gezond gedrag en groene omgeving Gezonde en veilige omgeving	Openbaar groen per huishouden, waardering van de groene omgeving, waardering speeltuinen, waardering openbare ruimte, ecologische waarde van het groen, zonlicht, daglichttoetreding en windhinder, tevredenheid sportvoorzieningen in de wijk Beleving van hinder tijdens de bouw, beleving van geluidhinder, beleving van luchtvervuiling, gevoel van veiligheid, ervaren van overlast door criminaliteit of vandalisme, feitelijke luchtkwaliteit en geluidsbelasting	Omgevingsvisie deel 2 (WHO-waarden, geluidambitie van de stad), stedenbouwkundig plan Merwede + SOK	Leefbaarheidsmonitor,	• Oversampling Leefbaarheidsmonitor, • Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk • Meten in het gebied (vb. sensoren) Checkteam Merwede levert informatie aan. • Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6. • Info C of Q team
Klimaatbestendige wijk	Hittestress, aandeel groene daken en gevels, wateroverlast	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede + SOK	Check landelijke data	• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab), • Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6. • Merwede LAB.
Energieneutrale wijk	Duurzaamheid, circulariteit en afval	Omgevingsvisie deel 2, Merwede Lab	Milieu en duurzaamheidmonitor	• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab), • Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.
Kwaliteit woonomgeving	Ruimtelijke kwaliteit (positionering bouwblokken, kwaliteit materiaalgebruik, kwaliteit openbare ruimte)	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan		• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab), • Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.

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

BUURTAANPAK

RIVIERENWIJK

EN

TRANSWIJK ZUID

URBANOS

DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

COLOFON

Projectgroep en betrokken medewerkers gemeente Utrecht: Marijn Kik, Maud van der Wauw, Lara Verhagen, Bert Coenen, Leon Peeters, Sebastiaan Bekker, Dirk van der Grift, Erwin Rebergen, Janny Straatsma, Jeroen Schenkels, Manon den Blanken, Ellen de Boer, Loog Landaal, Alex van der Vlist, Rik Kors, Kika Aalberts, Thomas van Elteren.

Projectmanagement: Sandra Beenen
Opdrachtgever: Margo Meijer (Ruimtelijk regisseur Merwedekanaalzone)
+ begeleidingsgroep van wijkbewoners

Opdrachtnemer: URBANOS duurzame stedelijke ontwikkeling

Grafische Realisatie: URBANOS duurzame stedelijke ontwikkeling

Versiedatum: oktober 2020

Bestuurlijke besluitvorming: B&W als bijlage bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2

INHOUD

1. AANLEIDING 1
2. AANPAK VAN DE BUURTAANPAK 2
- 2.1. STAPPEN VAN DE BUURTAANPAK 2
- 2.2. COMMUNICATIE 3
- 2.3. BETROKKENHEID EN BESLUITVORMING 3
- 2.4. GRENS BUURTAANPAK 4
- 2.5. RELEVANTE THEMA'S 5
- 2.6. UITGANGSPUNTEN 5
- 2.7. AANPASSINGEN IN HET PROCES VAN DE BUURTAANPAK 5

3. OPHALEN VAN VERWACHTINGEN EN WENSEN 6
4. MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK 8
- 4.1. MAATREGELEN 8
- 4.2. RANDVOORWAARDEN, AANDACHTSPUNTEN EN VOORBEELDEN PER LOCATIE 11
  - 4.2.1. WAALSTRAAT 12
  - 4.2.2. ZIJLDIEPSTRAAT 14
  - 4.2.3. INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN 16
  - 4.2.4. RIJNLAAN 18
  - 4.2.5. VERGROENEN RIVIERENWIJK 20
  - 4.2.6. MAATREGELEN TRANSWIJK ZUID 22

5. PRIORITEITEN, FASERING EN MIDDELEN 24
- 5.1. PRIORITERING EN FASERING 24
- 5.2. MIDDELEN 25

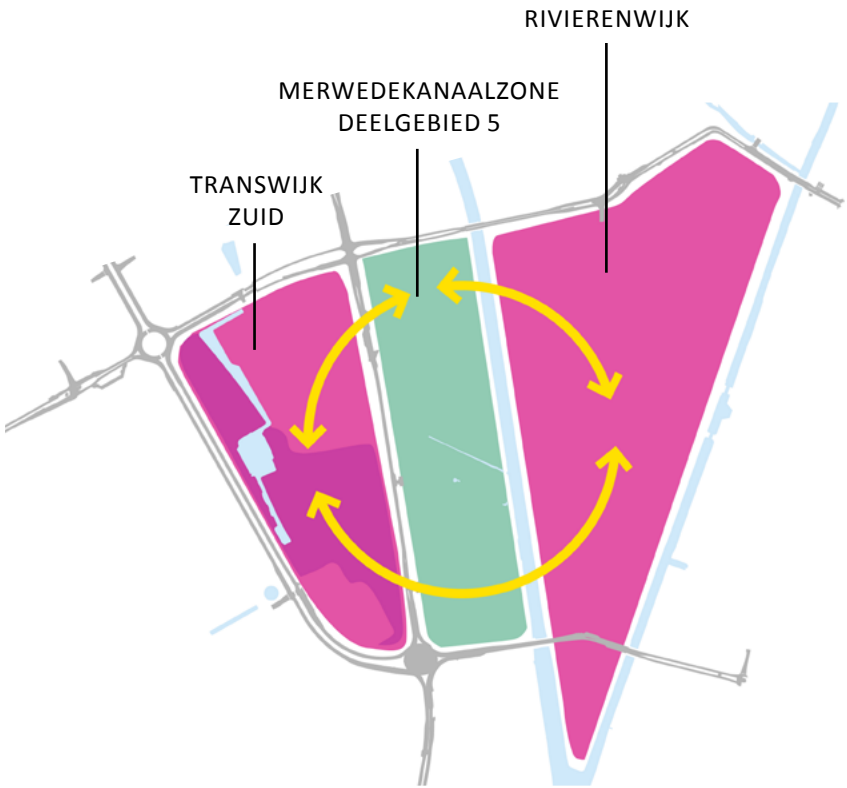
6. PARTICIPATIE 26
7. MONITORING 28

BIJLAGE: RESULTATEN BUURTONDERZOEK 29
- 1. BUURTAVONDEN 29
  - 1.1. RIVIERENWIJK 30
  - 1.2. TRANSWIJK ZUID 31
  - 1.3. MERWEDE 31
- 2. STRAATINTERVIEWS EN ENQUÊTES 32
  - 2.1. WIE HEBBEN DE ENQUÊTE BEANTWOORD. 32
  - 2.2. WAT VINDEN BEWONERS FIJN AAN HUN BESTAANDE WIJKEN 34
  - 2.3. WAT WETEN DE BEWONERS VAN DE NIEUWE ONTWIKKELING 35
  - 2.4. MENING OVER DE NIEUWE WIJK 37
  - 2.5. VERSCHILLEN TUSSEN BEWONERS 37
  - 2.6. WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK 38
  - 2.7. WAT MISSEN BEWONERS EN WAT KAN BETER IN DE BESTAANDE WIJKEN 40

1. AANLEIDING

Er gaat de komende jaren veel veranderen in de Rivierenwijk en Transwijk door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De gemeente en de bewoners hebben afgesproken om de effecten van de herontwikkeling op de bestaande wijken te onderzoeken. Het onderzoek moet leiden tot een buurtaanpak met maatregelen, waarbij zoveel mogelijk is rekening gehouden met de wensen van de huidige bewoners van de omliggende wijken.

In maart 2019 heeft een bewonersgroep samen met de gemeente aan het stedenbouwkundig bureau URBANOS de opdracht gegeven voor de buurtaanpak. URBANOS heeft een Plan van Aanpak ontwikkeld hoe zij aan de slag willen gaan. Dit Plan wordt toegelicht in het tweede hoofdstuk. In de daaropvolgende hoofdstukken wordt beschreven wat bewoners vinden van de nieuwe wijk en hun eigen wijk en worden maatregelen beschreven om de Merwede plannen beter te integreren in de wijk. Afgesloten wordt met een enkele hoofdstukken over het vervolg. Het gaat over de fasering van de maatregelen, hoe bewoners worden betrokken bij de verdere uitwerking en de monitoring van de plannen.

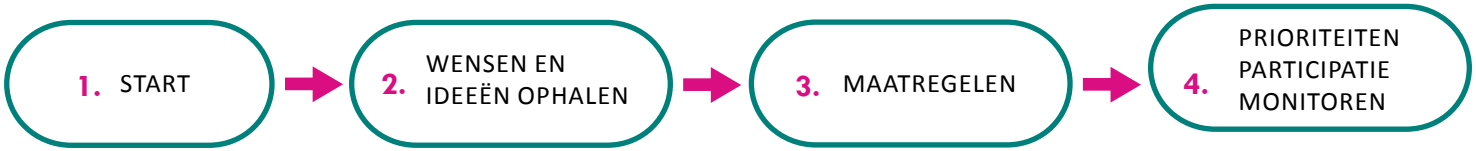


De buurtaanpak gaat over de gevolgen van de Merwedekanaalzone deelgebied 5 op de omliggende wijken.

2. AANPAK VAN DE BUURTAANPAK

2.1. STAPPEN VAN DE BUURTAANPAK

De buurtaanpak doorloopt een aantal stappen. Onderstaande afbeelding geeft inzicht in de stappen.



1. In de eerste stap is onderzocht wat speelt en zijn met de gemeente en de bewonersbegeleidingsgroep de kaders bepaald waar binnen de participatie kan plaatsvinden. Als conclusie is een startdocument opgesteld uitgangspunten.

2. De plannen van de Merwedekanaalzone zijn de afgelopen jaren besproken met de omgeving. De gespreksverslagen geven een goed eerste beeld van de meningen van de bewoners. In de buurtaanpak zijn nog meer ideeën opgehaald over wat speelt in de wijk. Er zijn vooral verschillende soorten bewoners betrokken, van jong tot oud en van alleenstaand tot gezinnen. Om ze te bereiken zijn diverse communicatiemiddelen ingezet. Van heel eenvoudige reacties via een informatiepunt bij bijvoorbeeld de supermarkt en de stadsboerderij tot straatinterviews, online vragenformulieren en de aanwezigheid op buurtevenementen.

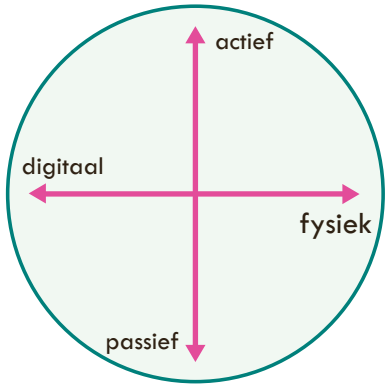
3. Hoe mensen denken over de wijk en welke veranderingen zij verwachten is na de eerste stappen duidelijk. Er zijn vervolgens maatregelen opgesteld om de negatieve gevolgen te verminderen en de wijk ook op andere belangrijke punten aan te pakken. De maatregelen reageren dus op wat bewoners verwachten dat gaat veranderen en zijn aangevuld met bewonerswensen on de wijk te verbeteren. Bij het formuleren van de maatregelen zijn verschillende gemeentelijke diensten betrokken om de haalbaarheid in de gaten te houden.

   De maatregelen betreffen de aanpak van enkele gebieden. Er zijn aandachtspunten benoemd waar rekening mee moet gehouden worden als het concrete projecten worden. In Utrecht zijn al veel projecten uitgevoerd die goed als voorbeeld kunnen dienen. Daarom is ter inspiratie een aantal voorbeeldprojecten opgenomen in de buurtaanpak. Bewoners kunnen deze projecten bezoeken en ervaren hoe hun straat dan zou kunnen gaan worden.

4. De buurtaanpak sluit af met het vervolg. De buurtaanpak geeft duidelijkheid wanneer welke maatregelen worden genomen en uit welk budget de financiën komen. Bij de uitwerking van de maatregelen worden bewoners betrokken en de uitgangspunten voor de participatie zijn beschreven. Het laatste hoofdstuk beschrijft hoe de verandering van de wijk wordt gemonitord.

2.2. COMMUNICATIE

In de buurtaanpak is het belangrijk om een goed beeld te krijgen van wat in de wijk speelt. Daarom zijn verschillende soorten mensen en organisaties betroken. Er is een communicatieplan gemaakt met middelen hoe in gesprek wordt gegaan met verschillende bewoners. Er is een onderscheid gemaakt in bewoners die meer online of offline willen participeren en hoe actief zij mee willen doen. Sommige mensen willen bijvoorbeeld actief meedenken en meedoen, anderen vinden een like-button of digitaal vragenformulier voldoende.



Er zijn verschillende communicatiemiddelen gebruikt:

Buurtevenementen

Straatgesprekken

Enquêtes

Online

Op meerdere buurtevenementen konden bewoners aangeven wat zij van de nieuwe wijk vonden. Het ging dan om de gevolgen van de nieuwe wijk voor de bestaande wijken en welke kansen zij zagen voor hun eigen wijk.

Via straatinterviews zijn willekeurige bewoners gevraagd over de nieuwe wijk. Dezelfde vragenformulieren konden bewoners invullen bij scholen, supermarkt en stadsboerderij. Als laatste is via een online vragenformulier opgehaald wat bewoners van de nieuwe wijk en hun eigen wijk vinden.

2.3. BETROKKENHEID EN BESLUITVORMING

Voor de buurtaanpak is besloten om bewoners op meerdere manieren te laten participeren. Er zijn verschillende groepen met een eigen taken en met een eigen beslissingsbevoegdheid.

Begeleidingsgroep: Een groep bestaand uit wijkbewoners van de twee wijken. De groep is betrokken geweest bij de selectie van het bureau dat de buurtaanpak gaat uitvoeren en is tijdens het proces op de hoogte gehouden.

Gemeente Utrecht: Adviseurs vanuit groen, verkeer, stedenbouw en financiën dragen bij met het gemeentelijk beleid, voorbeelden en de haalbaarheid.

Kerngroep: In de Kerngroep bespreken de Gemeente en de Begeleidingsgroep de voortgang van de buurtaanpak. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats in de gemeentelijke organisatie en politiek.

Bredere groep: op verschillende plekken en manieren zijn bewoners uitgenodigd om mee te denken. De meningen zijn verwerkt in de maatregelen.

DOELGROEP EN MATE PARTICIPATIE

KERNGROEP
- Begeleidingsgroep met buurtbewoners
- Gemeente Utrecht

(mee) beslissen / adviseren

BREDERE GROEP

Alle bewoners, met aandacht voor:
- Kinderen en ouders
- Senioren
- Bewoners met migratie achtergrond

raadplegen en adviseren

2.4. GRENS BUURTAANPAK

In de buurtaanpak staan de wijken Transwijk-Zuid en Rivierenwijk centraal. Onderstaande kaart heeft de begrenzingen weer van de buurtaanpak.

Voor de omliggende wijken worden ook plannen gemaakt. Voor Dichterswijk is er, naar aanleiding van de participatie en inspraak een aparte aanpak gemaakt. De gevolgen en de maatregelen voor de gehele Transwijk en Kanaleneiland worden meegenomen in de participatie en met betrokkenen verder uitgewerkt in het kader van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

Overzichtskaart met de grenzen van de buurtaanpak

2.5. RELEVANTE THEMA'S

De Merwedekanaalzone heeft negatieve en positieve gevolgen voor de Rivierenwijk. In de buurtaanpak worden maatregelen geformuleerd om negatieve effecten te verminderen en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bewonerswensen. De gemeente heeft al meerdere informatieavonden en gesprekken gevoerd met de buurt. Uit de buurtgesprekken en Concept Nulmeting Rivierenwijk Transwijk van 17 mei 2019 en definitieve Nulmeting Rivierenwijk/ Transwijk/ Dichterswijk (mei 2020) bleek dat in de wijken verschillende meningen waren over de gevolgen van de Merwedekanaalzone. De verschillende meningen zijn samengevat in onderstaande diagrammen.

De Rode teksten geven een probleem aan, de groene teksten wat bewoners positief ervaren in hun wijk.

	TRANSWIJK	RIVIERENWIJK
Groen:	Grootte groen	Tekort en kwaliteit
Mobiliteit:	Verbinding centrum	Parkeren en fiets veiligheid
Cohesie onveiligheid:	Onveilig	Diversiteit
Voorzieningen:	Culturelevoorzieningen	Culturelevoorzieningen
	Maatschappelijke- en onderwijksvoorzieningen	Maatschappelijke- en onderwijksvoorzieningen

De belangrijkste thema's zijn het groen in de wijk, de mobiliteit, de sociale cohesie en de voorzieningen. Opvallend is dat de wijken complementair aan elkaar lijken. Er is bijvoorbeeld in de Rivierenwijk een tekort aan groen, terwijl Transwijk een groot park heeft.

2.6. UITGANGSPUNTEN

Bij de start van de buurtaanpak was nog onduidelijk hoeveel nieuwe bruggen gepland waren. In november 2019 bleek uit een bruggenstudie dat 5 nieuwe bruggen wenselijk waren. Dat betekent dat in deelgebied 5 twee fiets-wandelbruggen zouden komen tussen Merwede en Rivierenwijk. Alhoewel de besluitvorming nog moet plaatsvinden of al deze bruggen gerealiseerd worden, is in de buurtaanpak wel van de twee bruggen uitgegaan.

Hetzelfde geldt voor het invoeren van betaald parkeren. Momenteel kan nog gratis geparkeerd worden in een deel van de Rivierenwijk en Transwijk. Om te voorkomen dat beide wijken vol komen te staan met auto's vanuit de nieuwe wijk en bewoners niet meer kunnen parkeren moet betaald parkeren worden ingevoerd. Het besluit hierover vindt gelijktijdig plaats met besluitvorming over de omgevingsvisie en buurtaanpak. Invoeren van betaald parkeren is daarom ook dit als uitgangspunt meegenomen in de buurtaanpak.

2.7. AANPASSINGEN IN HET PROCES VAN DE BUURTAANPAK

Het proces van de buurtaanpak is anders gelopen dan eerder was bedacht. Dit had veelal te maken met de ontwikkeling van Merwede en de momenten waarop de plannen met de buurt werden besproken. Gedurende het proces is de buurtaanpak dan ook gewijzigd.

Een verandering betreft ook bijvoorbeeld de reikwijdte van de buurtaanpak. Bij de start van de aanpak zouden voor Transwijk-Zuid en Rivierenwijk maatregelen geformuleerd worden. Voor Transwijk is echter in het voorjaar van 2020 gestart met het maken van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is breder dan de buurtaanpak. Omdat de nieuwe wijk wel invloed heeft op Transwijk zijn op hoofdlijnen maatregelen geformuleerd voor Transwijk-Zuid. Door de buurtaanpak onderdeel te maken van de Omgevingsvisie is het voor bewoners makkelijker om te begrijpen wat speelt en hoeven zij niet in beide trajecten te participeren.

Aan het einde van de buurtaanpak hebben de Corona-maatregelen verhindert dat samen met de buurtbewoners een pakket aan maatregelen is opgesteld. Deze maatregelen zijn uiteindelijk alleen met gemeentelijke diensten opgesteld en voorgelegd aan de begeleidingsgroep met bewoners. Andere buurtbewoners worden na het collegebesluit geïnformeerd. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen in projecten is er nog meer gelegenheid voor betrokkenen om mee te denken.

3. OPHALEN VAN VERWACHTINGEN EN WENSEN

Om een goed beeld te krijgen van wat in de wijk speelt is op veel manieren en plekken met bewoners gecommuniceerd. Op verschillende evenementen voor de buurt konden bewoners op een kaart aangeven welke gevolgen zij verwachten en wat zij zouden willen veranderen aan hun wijk. Daarnaast is via straatenquêtes en online vragenformulieren meer informatie opgehaald over wat bewoners van hun wijk vinden en hoe hun wijk beter zou kunnen worden. In de bijlage is een overzicht te vinden van de resultaten. Hieronder staan de belangrijkste uitkomsten.

De meerwaarde van de buurtaanpak is dat op meerdere plekken bewoners hebben kunnen reageren. Door de verschillende communicatiemiddelen, zoals online, straatgesprekken, enquêtes en buurtevenementen, hebben veel mensen gereageerd die eerder niet betrokken waren. De buurtaanpak geeft dus een breed beeld wat speelt in de twee wijken. Hierbij is misschien het meest opvallend dat bewoners niet persé tegen de bruggen zijn, maar vooral de verwachting hebben dat dit het parkeerprobleem in de wijk gaat versterken.

Het bleek dat een merendeel van de mensen redelijk tot goed op de hoogte is van de plannen. De volgende vraag was wat zij van de plannen vonden. Er is een groep tegen de plannen en zij zouden deze plannen het liefst per direct stoppen, een groep is positief en zij zouden misschien morgen al willen dat de eerste paal in de grond gaat, het merendeel heeft echter twijfels bij delen van de plannen. Hierbij is opvallend dat de jongere leeftijdsgroepen en de diegene die het kortst in de wijk wonen het meest positief zijn over de nieuwe wijk.

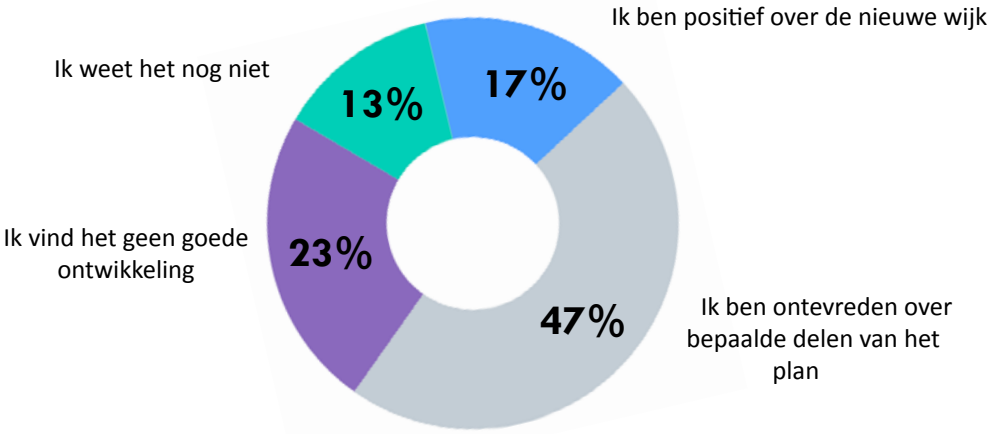
In algemene zin zijn bewoners best wel tevreden over hun wijken. Ze waarderen hun wijken om de rust, de goede sfeer en contacten met de buren, de centrale ligging en het groen. Uit alle gesprekken, interviews en enquêtes komen een aantal punten steeds weer terug.

- Bewoners willen meer groen in hun wijk. Het interessante is dat het huidige groen één van de sterke punten is, maar als gevraagd wordt wat beter kan, dan is het groen het meest genoemde thema. Transwijk heeft relatief veel groen en bewoners willen vooral meer aandacht voor de kwaliteit van het groen en het beheer.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het parkeren. De parkeerdruk wordt momenteel als hoog ervaren en men verwacht dat veel bezoekers en bewoners van de Merwede in de omliggende wijken gaan parkeren. Er is een beperkt vertrouwen in de parkeeroplossingen in de Merwede en men is bang dat als deze niet functioneren of onvoldoende is de naastgelegen wijken vol komen te staan met auto's uit de Merwede. Het gratis parkeren in delen van de wijk wordt gewaardeerd. In Transwijk maken bewoners zich druk om de handhaving van het parkeren. Er staan bijvoorbeeld auto's op de stoep geparkeerd.
- De autoverkeersdrukte gaat toenemen. Dit geldt voor het autoverkeer op de aanvoerwegen, de knooppunten en bij bijvoorbeeld de uitgangen van de nieuwe garages op de Europalaan. Een aantal knooppunten zoals het Europaplein en de entree vanaf de 't Goylaan zijn nu al druk en men verwacht hier extra problemen.
- Het aantal fietsers gaat toenemen. Men verwacht hierdoor drukte in de straten die liggen in het verlengde van de nieuwe fiets- en wandelbruggen en op de bestaande knooppunten richting het station en centrum. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij bijvoorbeeld de scholen.
- De wijken hebben goede voorzieningen en die worden gewaardeerd. De levendigheid en de variatie aan winkels op de Rijnlaan zou wel kunnen verbeteren door kleine middenstanders en meer (dag)horeca te stimuleren.
- Het Merwedeplantsoen, de woonboten en de bruggen die daar komen worden vaak genoemd. Bewoners vinden dat de bruggen de kwaliteit van het plantsoen kapot maakt.

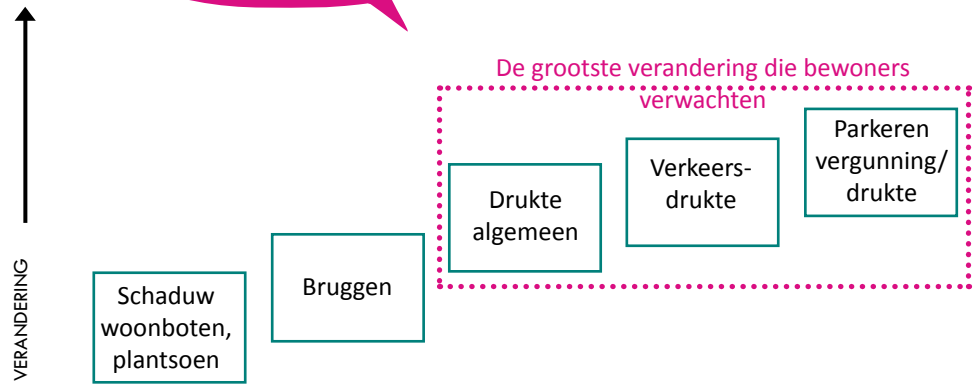
Als laatste kan worden benoemd dat veel bewoners zich niet gehoord voelen door de gemeente. Zij vinden dat ze onvoldoende betrokken zijn geweest, geen goede informatie krijgen en dat niet wordt geluisterd naar hun mening.

WENSEN OPHALEN - SAMENVATTING

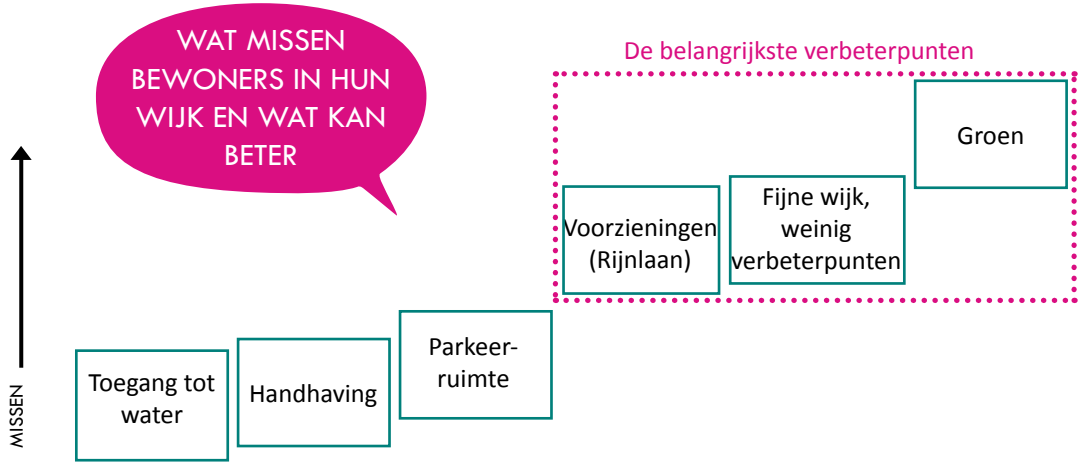
DE MENING VAN DE BEWONERS OVER DE NIEUWE WIJK



WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK



WAT MISSEN BEWONERS IN HUN WIJK EN WAT KAN BETER



BEWONERS WILLEN AANDACHT VOOR

4. MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK

4.1. MAATREGELEN

In de maatregelen komen een drietal processen samen. Allereerst bleek uit het buurtonderzoek dat de bewoners verwachten dat de nieuwe wijk Merwede een aantal negatieve effecten heeft op hun wijk. Daarnaast hebben bewoners ook wensen om hun wijk te verbeteren. Voor de wijk is vanuit verschillende gemeentelijke diensten beleidsuitgangspunten geformuleerd. In de buurtaanpak worden de noodzakelijke maatregelen gecombineerd met de wensen van de bewoners en het gemeentelijk beleid om uiteindelijk een betere wijk te krijgen. Deze aanpak heeft geleid tot onderstaande maatregelen in relatie tot de Merwedekanaalzone:

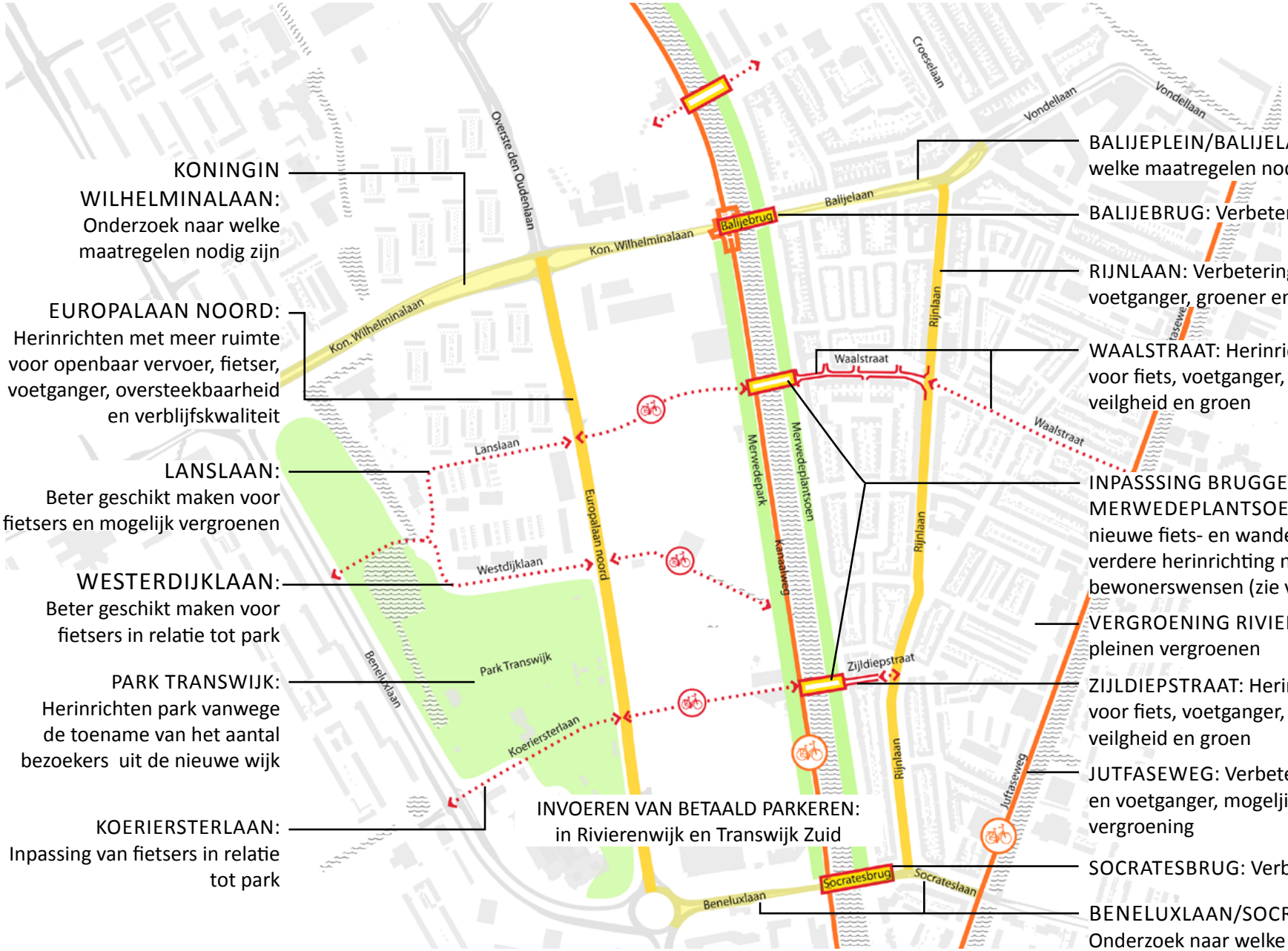
- Bewoners willen meer groen in Rivierenwijk. Maatregel is:
  - > Er worden plannen gemaakt om de wijk groener te maken. Er lopen al verschillende projecten om de wijk groener te maken en bij de overige maatregelen van de buurtaanpak wordt steeds onderzocht hoe deze plekken groener kunnen worden. In samenspraak met bewoners worden ook andere plekken in de wijk aangepakt.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het parkeren. Maatregel is:
  - > Invoeren van betaald parkeren voor de auto en het creëren van fietsparkeerplekken, zodat er voldoende parkeerruimte is voor bewoners.
- Verlevendiging van de Rijnlaan. Maatregel is:
  - > Aanpassingen aan de Rijnlaan om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. Hierbij kan er mogelijk ook meer ruimte gecreëerd worden voor ontmoetingsplekken wat kan bijdragen aan de gewenste levendigheid.
- Het fietsverkeer door de nieuwe bruggen en over de bestaande bruggen. In het verlengde van de fiets- en wandelbruggen gaat het aantal fietsers vooral door de Zijldiepstraat en de Waalstraat toenemen. Maatregelen zijn:
  - > Het herinrichten van de Waalstraat en Zijldiepstraat. De straten moeten heringericht worden zodat fietsers en voetgangers op een veilige manier door de wijk kunnen rijden en lopen.
  - > Het aanpassen van de bestaande bruggen (Balijebrug en Socratesbrug) zodat fietsers en voetgangers veilig en gemakkelijk over de bruggen kunnen.
- Het Merwedeplantsoen verandert door de bruggen. De twee nieuwe bruggen landen in het Merwedeplantsoen. Het gaat hierbij ook om de fiets- en wandelpaden die vanaf de bruggen door het groen naar de Waalstraat en Zijldiepstraat lopen. Maatregel is:
  - > Het herinrichten van het Merwedeplantsoen ter hoogte van de nieuwe bruggen.
- Bewoners willen meer betrokken zijn en geïnformeerd worden. Maatregel is:
  - > Bewoners worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen. In hoofdstuk 6 is beschreven hoe bewoners kunnen participeren.

In Transwijk worden ook maatregelen genomen. Het gaat vooral om het organiseren van het parkeren en het verkeer. Momenteel wordt er voor Kanaleneiland en Transwijk een omgevingsvisie gemaakt. Deze visie geeft de ambities weer voor de wijk voor de komende 10 tot 15 jaar. De omgevingsvisie is abstract qua karakter en geldt als toetsingskader voor nieuwe plannen voor de wijk. Naast de omgevingsvisie wordt er ook een omgevingsprogramma Kanaleneiland en Transwijk gemaakt. Hierin wordt gekeken naar de plannen voor de wijk die al een meer concrete vorm kunnen krijgen, omdat er (deels) budget voor beschikbaar is. Dit kunnen plannen van bijvoorbeeld woningbouwcorporaties zijn, maar ook de plannen en projecten die voornamelijk in Transwijk terecht zullen komen en het gevolg zijn van de realisatie en inpassing in de bestaande omgeving van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone. Het gaat om de volgende maatregelen.

- Bewoners verwachten dat de parkeerdrukte in vooral Transwijk-Zuid zal toenemen. Maatregel is:
  - > Invoeren van betaald parkeren voor de auto en het creëren van fietsparkeerplekken, zodat er voldoende parkeerruimte is voor bewoners.
- Door de nieuwe wijk zal het fietsverkeer tussen Kanaleneiland en Merwede enigszins toenemen door de Lanslaan en Koeriersterlaan en in mindere mate door de Westdijklaan. Maatregel is:
  - > Het realiseren van herkenbare en fietsvriendelijke routes door de wijk.
- De Europalaan-noord wordt de centrale ontsluiting van de nieuwe wijk en hier komt ook ruimte voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Het is van belang om te zorgen dat de Europalaan veilig is over te steken voor voetgangers en fietsers. Maatregel is:
  - > Het herinrichten van het noordelijke deel van de Europalaan zodat het openbaar vervoer, langzaam- en snelverkeer door de laan kunnen en voetgangers en fietsers veilig kunnen oversteken.
- Bewoners willen de kwaliteit en toegankelijkheid van het groen in hun wijk verbeteren. Park Transwijk zal drukker worden doordat het aantal omwonenden gaat groeien. Maatregelen is:
  - > Het toevoegen van kwaliteit aan het bestaande park. Er wordt onder andere gewerkt aan het meer toegankelijk maken van het park vanaf de Europalaan.
- Bewoners willen meer betrokken zijn en geïnformeerd worden. Maatregel is:
  - > Bewoners worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen. Bewoners worden allereerst uitgenodigd om mee te werken aan de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Bij de verdere uitwerking worden bewoners betrokken via een participatieproces.

Daarnaast wordt er in het kader van de verkeerstudie Zuidwest nagedacht over maatregelen die verder nog nodig zijn, zoals aanpassingen aan de Balijelaan/Vondellaan, Socrateslaan en Wilhelminalaan.

MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK



KONINGIN WILHELMINALAAN: Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn

EUROPALAAN NOORD: Herinrichten met meer ruimte voor openbaar vervoer, fietser, voetganger, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit

LANSLAAN: Beter geschikt maken voor fietsers en mogelijk vergroenen

WESTERDIJKLAAN: Beter geschikt maken voor fietsers in relatie tot park

PARK TRANSWIJK: Herinrichten park vanwege de toename van het aantal bezoekers uit de nieuwe wijk

KOERIERSTERLAAN: Inpassing van fietsers in relatie tot park

INVOEREN VAN BETAALD PARKEREN: in Rivierenwijk en Transwijk Zuid

BALIJEPLEIN/BALIJELAAN: Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn

BALIJEBRUG: Verbeteren op- en afritten

RIJNLAAN: Verbeteringen voor fiets en voetganger, groener en levendiger

WAALSTRAAT: Herinrichten met aandacht voor fiets, voetganger, auto, betaald parkeren, veiligheid en groen

INPASSSING BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN: Inpassen van de nieuwe fiets- en wandelbruggen en mogelijk verdere herinrichting naar aanleiding van bewonerswensen (zie vergroening Rivierenwijk)

VERGROENING RIVIERENWIJK: Straten en pleinen vergroenen

ZIJLDIEPSTRAAT: Herinrichten met aandacht voor fiets, voetganger, auto, betaald parkeren, veiligheid en groen

JUTFASEWEG: Verbeteringen voor fiets en voetganger, mogeljik in combinatie met vergroening

SOCRATESBRUG: Verbeteren op- en afritten

BENELUXLAAN/SOCRATESLAAN: Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn

4.2. RANDVOORWAARDEN, AANDACHTSPUNTEN EN VOORBEELDEN PER LOCATIE

Paragraaf 4.1 geeft een overzicht van de maatregelen in relatie tot de Merwedekanaalzone. In de volgende paragrafen is per locatie benoemd wat het doel is en welke aandachtspunten van belang zijn vanuit de bewonerswensen en vanuit beleid. Voor elke maatregel zijn daarnaast inspiratievoorbeelden opgenomen uit voornamelijk Utrecht om een beeld te geven hoe het gebied zou kunnen veranderen.

De buurtaanpak geeft niet een overzicht van randvoorwaarden en aandachtspunten bij alle maatregelen. Er zijn namelijk lopende projecten die een relatie hebben met de buurtaanpak en de buurtaanpak kunnen versterken. De fietsroute over de Jutfaseweg kan bijvoorbeeld bijdragen aan de buurtaanpak als deze extra aandacht besteed aan het groen en het fietsverkeer in de Rivierenwijk beter verspreid. Informatie over de Jutfaseweg is dan te vinden bij het desbetreffende project. Bij andere maatregelen is nog meer onderzoek nodig voordat deze uitgewerkt kunnen worden. Voor het aanpassen van de Balijelaan is bijvoorbeeld nog onderzoek nodig naar de verkeersstructuur in Utrecht Zuidwest. En, als laatste, een aantal maatregelen worden uitgewerkt in andere beleidsstukken, zoals de vormgeving van de op- en afritten van de Balijebrug en Socratesbrug en de maatregelen in Transwijk.

Maatregel	Meer informatie/uitwerking in
Invoeren betaald parkeren en fietsparkeerplekken	Parkeerregime Merwede en omgeving, dat gelijktijdig met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone wordt vastgesteld in de gemeenteraad
Uitwerking maatregelen in Transwijk	Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk
Maatregelen op de Socrateslaan en Balijelaan	Actualisatie van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)
Aanpassingen van de op- en afritten van de Socratesbrug en Balijebrug	Omgevingsvisie MWKZ
Uitwerking maatregelen in Dichterswijk	Buurtagenda Dichterswijk

4.2.1. WAALSTRAAT

De maatregelen in de Waalstraat hebben te maken met de toename van het aantal fietsers en voetgangers. De grootste toename van het wandel- en fietsverkeer is tussen de nieuwe brug over het Merwedekanaal en de Rijnlaan. Herinrichting van dit deel van de straat is noodzakelijk om het de fietsers en voetgangers van de nieuwe wijk veilig door de wijk te loodsen. Het tweede deel van de Waalstraat, tussen Rijnlaan en Jutfaseweg, zou idealiter ook heringericht worden.

Er zijn in het eerste deel van de Waalstraat drie aandachtspunten:

1. Een belangrijk aandachtspunt is het fiets- en autoverkeer bij de Gertrudisschool. Vooral bij het brengen en halen van de kinderen van/naar school is het druk met ouders en kinderen. Eén van de mogelijkheden is om de straat ten hoogte van de school eenrichtingsverkeer te maken of (deels) af te sluiten.

2. Een tweede aandachtspunt is de aansluiting met de Rijnlaan en hoe het fietsverkeer richting de Rijnlaan of verder in de Waalstraat kan. De huidige rotonde moet misschien anders worden ingericht om veilig en efficiënt het verkeer door de straat te loodsen. Het parkeerterrein dat op de hoek van de Rijnlaan en Waalstraat ligt kan misschien meer groen krijgen.

3. De aansluiting van de nieuwe brug tussen het Merwedeplantsoen en de Waalstraat. Dit betreft een zorgvuldige inpassing van het wandel- en fietspad in het Merwedeplantsoen en het oversteken van de Merwedekade.

Voordat het project gestart kan worden moet de gemeente duidelijkheid scheppen over:

- Het minimaal aantal parkeerplaatsen dat nodig is om bewoners en bezoekers te laten parkeren.

- De mogelijkheden om (delen van) de straat eenrichtingsverkeer te maken om de verkeersveiligheid te vergroten.

- Inzichtelijk maken waar mogelijkheden zijn om de straat te vergroenen en waterberging te realiseren. Dit hangt o.a. samen met de aanwezige kabels en leidingen.

In het eerste deel van de Waalstraat zijn een plantsoen en een parkeerplaats. Bij de herinrichting en/of de vergroening van de wijk kunnen deze plekken misschien vergroend worden en/of meer kwaliteit krijgen. De middelen die nodig zijn om extra kwaliteit op het plantsoen te realiseren en/of te de parkeerplaats te vergroenen kan onderdeel worden zijn van vergroening van de wijk en de hiervoor beschikbare middelen.

Het aanpassen van het tweede deel van de Waalstraat, tussen Rijnlaan en Jutfaseweg, is ook wenselijk. Welke maatregelen er voor dit deel van de Waalstraat nodig zijn, moet nog blijken uit onderzoek in het kader van de verkeerstudie Zuidwest.

WAALSTRAAT

HERINRICHTEN MET RUIMTE VOOR FIETSEN EN GROEN

Kans om kwaliteit toe te voegen en te vergroenen als onderdeel van vergroening Rivierenwijk

Verkeersveilige aansluiting

Waalstraat tussen Rijnlaan en Juftaseweg: maatregelen zijn afhankelijk van de resultaten van verkeersstudie Zuidwest

Verkeersveiligheid rondom de Gertrudisschool

Inpassen brug en verkeer

VOORBEELDEN

Cremerstraat

Mogelijk eenrichtingsverkeer bij Gertrudischool om meer ruimte te geven aan fietsers en schoolkinderen

Everard Meijsterlaan

Fietsstraat met tweerichtingsverkeer, parkeren aan beide zijden en meer ruimte voor groen

Roerplein

Met de buurt een plein of straat vergroenen

4.2.2. ZIJLDIEPSTRAAT

De maatregelen in de Zijldiepstraat hebben te maken met de toename van het wandel- en fietsverkeer. Het doel is om de straat te herinrichten zodat fietsers en voetgangers veilig door de straat kunnen.

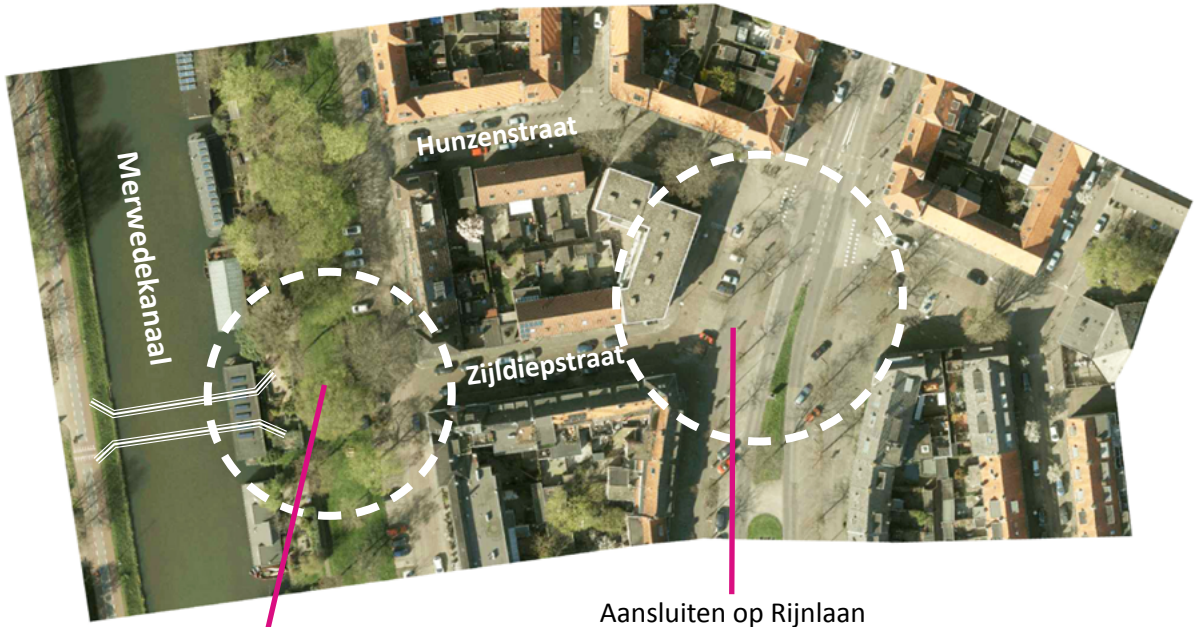
Voordat gestart wordt met de herinrichting moet ook hier onderzoek worden gedaan naar het minimaal aantal parkeerplekken, de mogelijkheden voor eenrichtingsverkeer of het afsluiten van de straat en de vergroeningskansen. In onderstaand beeld is aangeven welke aandachtspunten belangrijk zijn voor het herinrichten van de straat.

De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Het zorgvuldig inpassen van het fiets- en wandelpad in het Merwedeplantsoen en het veilig oversteken Merwedekade.
- Het inpassen van het wandel- en fietsverkeer in de Zijldiepstraat waarbij de mogelijkheden van autoverkeer, parkeren en vergroening aandacht moet krijgen.
- Het oversteken van de Rijnlaan en het herinrichten van het pleintje bij de Hunzestraat zodat fietsers door kunnen steken richting Jutfaseweg.
- Vergroenen van de straat.

ZIJLDIEPSTRAAT

HERINRICHTEN MET RUIMTE VOOR FIETSEN EN GROEN



Inpassen brug en verkeer

Aansluiten op Rijnlaan

Alle plekken benutten voor groen bijvoorbeeld met geveltuinen

VOORBEELDEN

Fietsstraat met eenrichtingsverkeer, parkeren aan beide zijden en meer ruimte voor groen

Fietsstraat met eenrichtingsverkeer, parkeren aan een zijde

4.2.3. INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN

Het Merwedeplantsoen is een belangrijke groenvoorziening in de wijk. De twee fiets- en wandelbruggen landen in het plantsoen. Het belangrijkste aandachtspunt is:

- Het zorgvuldig inpassen van de bruggen met zo veel als mogelijk behoud van het groen.

Bewoners zouden ook graag de kwaliteit van het Merwedeplantsoen verbeteren, bijvoorbeeld door het water meer toegankelijk te maken, meer activiteiten te laten plaatsvinden en/of het realiseren van een recreatieve wandelroute via de nieuwe bruggen Daarnaast verwachten zij een ander uitzicht, geluidshinder en schaduw van de nieuwe wijk.

De kwaliteitsverbetering van het Merwedeplantsoen kan onderdeel worden van de maatregel om te wijk groener te maken. In samenspraak met de bewoners worden de wensen voor vergroening en de prioriteiten bepaald. In paragraaf 4.2.5 staat beschreven hoe de verbetering van het groen mogelijk kan worden.

INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN

VOORBEELDEN KWALITEIT TOEVOEGEN AAN HET GROEN EN DE KADE

Natuurspeelplaats Cremertuin

Aureliahof

Kans om kwaliteit aan het groen toe te voegen als onderdeel van vergroening Rivierenwijk. Bij eventuele herinrichting inspelen op de verandering als gevolg van Merwede. (Zie vergroening Rivierenwijk)

Inpassen brug en verkeer

Inpassen brug en verkeer

BRUGGEN

Fietsbrug De Oversteek, Rijswijk

Fietsbrug Willem III, Assen

4.2.4. RIJNLAAN

De Rijnlaan is de belangrijkste doorgaande weg in de wijk met o.a. een buslijn. Op de laan zijn de meeste winkels gevestigd. Er zal een toename komen van het aantal fietsers door de laan vanaf de nieuwe wijk richting het centrum en de stations. De drukte zal vooral toenemen tussen de Balijelaan en Waalstraat. Er is door de bewoners aangegeven dat de Rijnlaan meer kwaliteit zou krijgen als de laan levendig is en het aanbod aan winkels en (dag)horeca meer divers is. Voor de aanpak van de Rijnlaan zijn diverse mogelijkheden; het huidige straatprofiel zou behouden kunnen blijven of de straat zou meer autoluw gemaakt kunnen worden door fietsers samen met auto's over de hoofdrijbaan te laten rijden en op de stoepen meer ruimte te maken voor voetgangers, terrassen en groen. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- De aansluitingen met de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Vanuit deze straten komen de fietsers en voetgangers die vanaf de nieuwe bruggen komen.

- Een kwalitatieve herinrichting van de straat vergroot de belevingswaarde van de Rijnlaan als boodschappen, wandel en ontmoetingsplek, door bijvoorbeeld het toevoegen van koffietentje en meer ruimte om buiten te zitten.

- De mogelijkheden om de straat te vergroenen.

Een verkeerskundig onderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden zijn om het snel- en langzaamverkeer met elkaar te combineren. Daarnaast moet onderzocht worden welke parkeerbehoefte er in de straat is. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek kan een keuze worden gemaakt over de aanpassingen van de straat.

RIJNLAAN

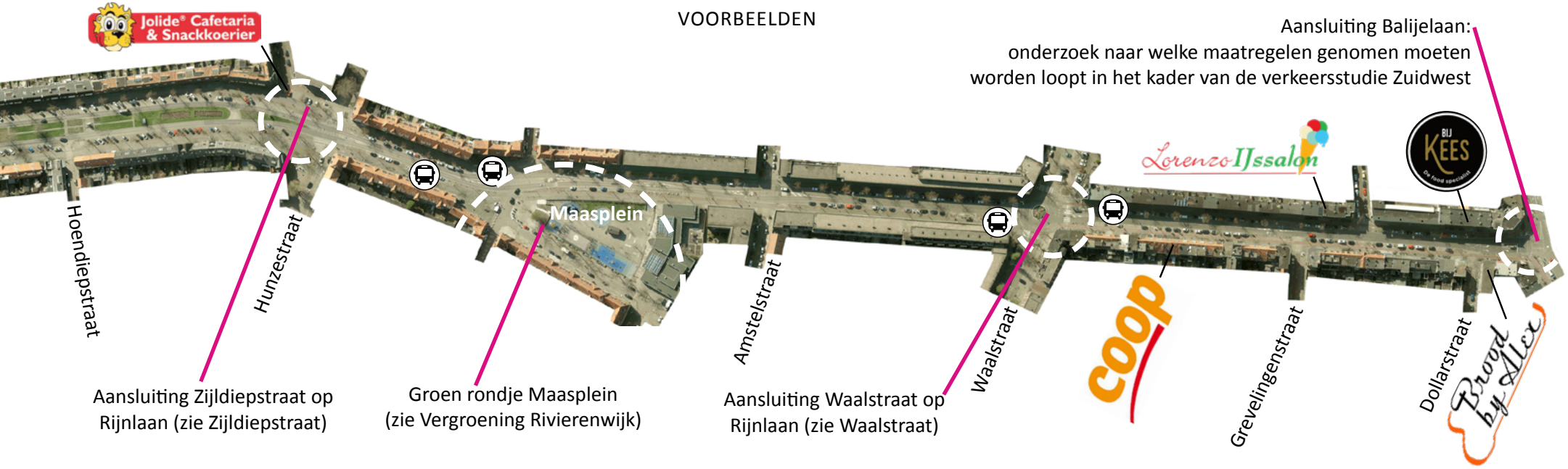
MEER RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS, MEER LEVENDIGHEID EN VERGROENEN

30km-inrichting en fietsstroken

Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en vergroenen

Impressie vergroening Nachtegaalstraat

VOORBEELDEN



Aansluiting Balijelaan: onderzoek naar welke maatregelen genomen moeten worden loopt in het kader van de verkeersstudie Zuidwest

Aansluiting Zijldiepstraat op Rijnlaan (zie Zijldiepstraat)

Groen rondje Maasplein (zie Vergroening Rivierenwijk)

Aansluiting Waalstraat op Rijnlaan (zie Waalstraat)

4.2.5. VERGROENEN RIVIERENWIJK

Uit het buurtonderzoek bleek dat bewoners meer groen in de wijk willen. Er zijn een aantal lopende projecten om de wijk groener te maken. Lopende projecten zijn bijvoorbeeld het Groen Rondje Maasplein. Daarnaast onderzoekt de gemeente momenteel waar extra groen mogelijk is. Er is hiervoor een overzicht gemaakt van de vergroeningskansen van de Rivierenwijk en de Omgevingsvisie beschrijft het Groenblauw raamwerk. Eén van de hindernissen is de aanwezigheid van kabels en leidingen en de verplichting om minimaal 3 meter afstand te houden. Er worden een aantal stappen genomen om de mogelijkheden van vergroening verder te onderzoeken:

Duidelijkheid over de mogelijkheden om binnen 3 meter van leidingen en rioleringen groen te mogen realiseren. Het zouden bijvoorbeeld struiken en bloemen zonder diepe wortels kunnen zijn of planten in bakken bovenop de kabels en leidingen.

1. Duidelijkheid over de mogelijkheden om binnen 3 meter van leidingen en rioleringen groen te mogen realiseren. Het zouden bijvoorbeeld struiken en bloemen zonder diepe wortels kunnen zijn of planten in bakken bovenop de kabels en leidingen.

2. Inzicht in de behoefte aan parkeerplekken na invoering van betaald parkeren. Is er minder behoefte dan het huidige aanbod, dan kunnen parkeerplekken beplant worden, waardoor de vergroeningskansen vergroot worden.

3. Inzicht in de ontsluiting van de wijk en de mogelijkheid om straten (deels) af te sluiten voor autoverkeer. Deze mogelijkheden zouden bijvoorbeeld via experimenten zoals de leefstraten getest kunnen worden. In Utrecht is al met de leefstraten geëxperimenteerd.

4. Naast het overzicht van het Groenblauw raamwerk en de Vergroeningskansen zouden bewoners kunnen meedenken over waar nog meer kansen zijn om de wijk te vergroenen. Deze mogelijkheden zouden toegevoegd moeten worden aan het overzicht van vergroeningskansen.

5. Een analyse van de kansen en de hindernissen. Uit deze analyse komt een overzicht van plekken die technisch het meest haalbaar zijn.

6. Een globaal inzicht in de kosten en de beschikbare middelen zodat de vergroening ook financieel haalbaar is.

7. Een prioritering van de vergroening. In de prioritering kunnen bewoners een rol krijgen. Er zijn verschillende manieren om te prioriteren, bijvoorbeeld:

    a. De wenselijkheid van bepaald soort groen. Er zijn verschillende soorten vergroeningskansen zoals het vergroten van boomspiegels of sedumdaken. Met bewoners zou een prioritering gemaakt kunnen worden op welke vergroening ingezet moet worden.

    b. Het inzetten van Buurtbudgetten en stemmen over welk groen aangelegd moet worden.

    c. Wie de grootste inzet toont, die krijgt prioriteit. Dus als meer mensen mee willen doen en zich willen inzetten voor bijvoorbeeld aanleg en beheer, dan krijgt hun project de prioriteit.

Vergroenen van de wijk is een wens van de bewoners. Vergroening is ook belangrijk om in te spelen op de gevolgen van de klimaatverandering. Er komen meer pieken in de regenval en de toename van de hitte kan in de stad tot problemen leiden. Een toename van het groen kan bijdragen aan de retentie van het regenwater zodat het langzamer richting de riolering stroomt en de hittestress verminderen. Als laatste is vergroening een kans om de biodiversiteit te vergroten door extra aandacht te besteden aan de flora en fauna bij de aanleg van het groen.

Bij alle eerder genoemde maatregelen is vergroening genoemd. Dus ook bij de andere maatregelen wordt gezocht naar mogelijkheden om meer groen te realiseren en/of de kwaliteit van het bestaande groen te verhogen.

VERGROENING RIVIERENWIJK

VOORBEELDEN

Vergroten boomspiegels

Zambesiedreef

Vergroenen stoepen, hoeken en pleinen

Reitdiepstraat

Vergroenen stoepen en vergroten boomspiegels

Maasplein

Vergroenen stoepen, hoeken en pleinen

Balijelaan

Middenbermen aanplanten

VOORBEELDEN

4.2.6. MAATREGELEN TRANSWIJK ZUID

In paragraaf 4.1 zijn de maatregelen geformuleerd om in Transwijk een verbeterslag te maken. Deze maatregelen worden meegenomen in de participatie rondom de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en uiteindelijk opgenomen in het omgevingsprogramma bij de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Vervolgens wordt dan een concreet en uitgewerkt plan gemaakt met een eigen projectplan, participatieplan en een uitvoeringsplan.

TRANSWIJK ZUID

EUROPALAAN NOORD:
Herinrichten met meer ruimte voor openbaar vervoer, fietser, voetganger, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit

LANSLAAN:
Herkenbare en fietsvriendelijke route

Fiets- en wandelroute richting Kanaleneiland

PARK TRANSWIJK:
Herinrichten met aandacht voor de bewonerswensen, biodiversiteit, waterverbinding tussen Merwedekanaal en Park Transwijk en wandel- en fietsroutes

Fiets- en wandelroute richting Kanaleneiland

5. PRIORITEITEN, FASERING EN MIDDELEN

In de vorige hoofdstukken zijn maatregelen, uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd om in Transwijk en Rivierenwijk een verbeterslag te maken. Deze maatregelen worden de komende jaren omgezet in projecten waaraan concreet gewerkt kan worden. De maatregel is nu bijvoorbeeld om de Waalstraat fietsvriendelijk en groener te maken, dat wordt dan omgezet in een project “Waalstraat” met een eigen projectplan, participatieplan en een uitvoeringsplan. In dit hoofdstuk wordende prioriteiten bepaald, dus aan welke maatregelen wordt gewerkt in de komende 5 jaar en aan welke maatregelen op de lange termijn.

5.1. PRIORITERING EN FASERING

Meerdere maatregelen worden genomen om de effecten van Merwede voor de omliggende wijken zo goed mogelijk in te passen, gelijk op te laten lopen met de uitvoering van de Merwedekanaalzone en zoveel mogelijk aan de wensen van huidige bewoners tegemoet te komen.

Een aantal projecten lopen al:

- Het aanleggen van de snelfietsroute aan de Jutfaseweg
- Het groene rondje Maasplein
- Nieuwbouw aan de Reitdiepstraat
- Het herinrichten van de Socrateslaan

In de eerste 5 jaar worden de volgende projecten gestart:

- Het inpassen van de bruggen in het Merwedeplantsoen
- Het herinrichten van de Waalstraat tussen de Merwedekade en Rijnlaan
- Het herinrichten van de Zijldiepstraat
- Het aanpassen van op- en afritten van de Balijebrug
- Het aanpassen van op- en afritten van de Socratesbrug
- Vergroeningsmaatregelen in Rivierenwijk
- Het invoeren van betaald parkeren

Onderstaande projecten worden in een tweede fase uitgevoerd. Voor deze projecten zijn op dit moment nog onvoldoende middelen. Er moeten voor deze projecten in de komende jaren aanvullende middelen worden gezocht binnen de gemeentelijke begroting en/of via bijvoorbeeld subsidies. Projecten in de tweede fase betreffen:

- Het herinrichten van de Rijnlaan
- Het herinrichten van de Waalstraat tussen de Rijnlaan en de Jutfaseweg
- Verdere maatregelen in het verkeersnetwerk, zoals aanpassingen aan Balijelaan/ Vondellaan, Beneluxlaan en de Wilhelminalaan

Bij de prioritering geldt voor Transwijk-Zuid dat maatregelen worden opgenomen in de omgevingsprogramma bij de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk.

Het project over de herinrichten van het noordelijke deel van de Europalaan loopt al.

De komende 5 jaar worden de volgende projecten gestart:

- Invoeren van betaald parkeren
- Fietsvriendelijke route door het park via de Koeriersterlaan
- Herkenbare en fietsvriendelijke route in de Lanslaan

In de tweede fase, die afhankelijk is van de beschikbaarheid van middelen, wordt Park Transwijk verbeterd. Onderdeel van deze verbetering is dat de Westerdijklaan beter geschikt gemaakt wordt voor fietsers en wordt gecombineerd met een ecologische verbinding.

5.2. MIDDELEN

Om de voorgestelde maatregelen mogelijk te maken zijn middelen nodig om de maatregelen te bekostigen. Er is daarbij onderscheid gemaakt in prioritering en fasering zoals in de vorige paragraaf is geduid. Voor de projecten die in de komende 5 jaar starten is er dekking. Voor de maatregelen na 5 jaar is de dekking nog niet rond.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone draagt voor een belangrijk deel bij aan de kosten. Zo heeft de gemeente afspraken hierover vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de Gemeente Utrecht en de marktpartijen uit het Eigenarencollectief van Merwede. Daarnaast heeft de gemeente zelf middelen gereserveerd die specifiek gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en de directe omgeving. Daarnaast wordt geprobeerd zoveel mogelijk combinaties te zoeken, zoals met bestaande onderhoudsbudgetten voor de wegen (werk-met-werk) en gemeentelijk beleid met bijbehorende bekostigingsmogelijkheden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Bijdrage uit groenprogramma als er bomen worden toegevoegd;
- Bijdrage uit het rioleringsprogramma voor verbetering van klimaatadaptatie (bijvoorbeeld minder of meer open verharding ten behoeve van waterafvoer).

Er zijn ook verschillende subsidies voor bewonersinitiatieven:

- Waterproof030 heeft tips en subsidies om in te spelen op de toename van regenval. Door bijvoorbeeld tegels te vervangen voor groen of groene daken aan te leggen stroomt het water langzamer richting de riolering.
- Het Hoogheemraadschap heeft subsidie beschikbaar voor ‘blauwe’ bewonersinitiatieven.
- Er is een ophaalactie voor stenen uit de tuin, om de tuin groener te kunnen maken.
- Uit het initiatievenfonds van de gemeente kunnen bijvoorbeeld geveltuinen worden aangelegd of budget worden verstrekt voor het opwaarderen van een speeltuin of voor een buurtactiviteit o.i.d.

Voor de maatregelen waar nog niet voldoende middelen voor beschikbaar zijn, wordt gezocht naar aanvullende dekking. Naast bijvoorbeeld subsidies van medeoverheden, kijkt de gemeente jaarlijks naar intern beschikbare middelen binnen de gemeentebegroting. Wanneer er ruimte is, kan hier aanspraak op gedaan worden. Deze aanvragen worden afgewogen binnen de totale gemeentelijke begroting.

6. PARTICIPATIE

De komende jaren worden de maatregelen concreet gemaakt door het opzetten en het uitvoeren van projecten. De maatregel om bijvoorbeeld in de Waalstraat meer ruimte te maken voor fietsers wordt dan een project waarbij de gemeente een ontwerp gaat maken en het ontwerp daarna ook gaat aanleggen. De gemeente wil graag dat bewoners en andere belanghebbenden actief meedenken bij deze projecten. In “Samen stad maken op de Utrechtse manier” (2019) beschrijft de gemeente hoe zij belanghebbenden wilt laten participeren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de participatie bij de verschillende projecten. Per project wordt het relevant beleid bepaald, aangegeven wie betrokken moet worden, hoe bewoners participeren en wordt aandacht gevraagd voor de communicatie.

Voor Transwijk wordt een tussenstap gemaakt. De maatregelen worden verder besproken in de participatie rondom de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk.

Relevant beleid

Voor een goede participatie moeten de kaders helder zijn. Het vigerend beleid is hierbij kaderstellend. Een nadere uitwerking moet op projectniveau worden gemaakt. Het gaat bijvoorbeeld om:

- De parkeerbehoefte na invoering van betaald parkeren.
- De vergroeningskansen; gekoppeld aan de leidingen, hittestress, vasthouden van regenval en de biodiversiteit.
- De ontsluiting voor langzaam en snel verkeer en bijvoorbeeld de mogelijkheid om straten; eenrichtingsverkeer en/of autovrij te maken.
- De mogelijkheid om andere functies ruimte te geven. Het gaat dan bijvoorbeeld om het type winkels, horeca of ander soort voorzieningen in de Rijnlaan.

Wie betrekken en participatiegraad

Bij participatie is het belangrijk dat de belanghebbenden duidelijkheid hebben over hun rol in het proces. Het gaat dan bijvoorbeeld om de kaders die gelden, zoals het beleid en de beschikbare middelen. Het gaat ook om de vraag welke verantwoordelijkheden en beïnvloedingsruimte zij hebben en hoe de besluitvorming tot stand komt.

Voor ieder project wordt in het participatieplan gekozen welke graad van participatie het meest wenselijk is. Er wordt onderscheid gemaakt tussen raadplegen, adviseren en co-creëren.

Maatregel/project	Belanghebbenden
Waalstraat en aansluiting Rijnlaan	Bewoners straten en aangrenzende straten Gertrudisschool
Merwedeplantsoen	Houd Rivierenwijk Leefbaar Woonbootbewoners Bewoners Merwedekade en aangrenzende straten (Gertrudisschool)
Zijldiepstraat en verbinding naar overzijde Rijnlaan	Bewoners straat en aangrenzende straten
Vergroening Rivierenwijk	Actiegerichte projecten met direct belanghebbenden. Voor grotere projecten zal breder in de buurt uitgenodigd moeten worden.
Rijnlaan	Winkeliersvereniging Rivieren & Dichters Maaspleinschool U-Ov (bussen) Bewoners laan en aangrenzende straten
Invoeren van betaald parkeren in Rivierenwijk en Transwijk (onder voorbehoud van raadsbesluit)	Alle inwoners van deze wijken (geen draagvlakmeting; wel overleg over hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd)

Communicatiemiddelen

De gemeente maakt per project een communicatieplan hoe verschillende belanghebbenden worden betrokken gedurende het proces. Bewoners worden in een vroeg stadium uitgenodigd om mee te denken en gedurende het proces geïnformeerd over de tussenstand. Om zo veel mogelijk en breed bewoners te betrekken wordt ingezet op on- en offline communicatie en kunnen belanghebbenden op verschillende manieren participeren. Vooraf is duidelijk wie betrokken worden en welke communicatiemiddelen worden ingezet. Het is ook duidelijk wanneer bepaalde besluiten worden genomen zodat bewoners weten waar zij aan toe zijn en kunnen meedenken.

Planning

De planning van de maatregelen hangt samen met de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Er kunnen dus vertragingen of versnellingen plaatsvinden. Daarnaast duurt het uitvoeren van de maatregelen vaak langer dan bewoners van tevoren denken. Tussen de eerste ideeën en de daadwerkelijke oplevering zit vaak enkele jaren. Het is daarom noodzakelijk om de verwachtingen te managen door een goede planning te maken waar duidelijkheid wordt gegeven over het tijdspad. Deze planning geeft samen met de communicatiemiddelen duidelijkheid aan bewoners wat zij kunnen verwachten.

Samenhang tussen projecten en coördinatie van bouwoverlast

Voor de projectoverstijgende communicatie en de samenhang tussen de projecten komt er een communicatieplan. Hierin zal aandacht zijn voor maatregelen om de bouwoverlast te minimaliseren en voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in Rivierenwijk en Transwijk tijdens de bouw van de Merwedekanaalzone en de uitvoering van de projecten in de wijken zelf.

7. MONITORING

De maatregelen in Rivierenwijk en Transwijk lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van Merwede om het hele stadsdeel wederzijds te laten profiteren van de verbeteringen en nadelen zo goed mogelijk in te passen.

Voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk, is mede op verzoek van bewoners, een Nulmeting gedaan op een veelheid aan leefbaarheidsindicatoren. Er is hierbij bijvoorbeeld ook specifiek ingezoomd op de effecten van nieuwe bruggen, door extra fiets-tellingen te doen.

Periodiek (bijvoorbeeld 1 keer per 2 jaar) wordt een nieuwe meting uitgevoerd om verschillen met de Nulmeting in kaart te brengen. De gemeente zal deze resultaten delen met de omliggende buurten. Deze metingen kunnen aanleiding zijn om in gesprek te gaan over de resultaten van de meting. Bewoners zijn nu bijvoorbeeld bevreesd dat er in de toekomst overlast is door brommers over de bruggen. Metingen kunnen uitwijzen of dit zo is. Maar ook klachten kunnen aanleiding zijn om het gesprek te starten en te bekijken welke maatregelen genomen kunnen worden, zoals de inzet van extra handhaving of bebording.

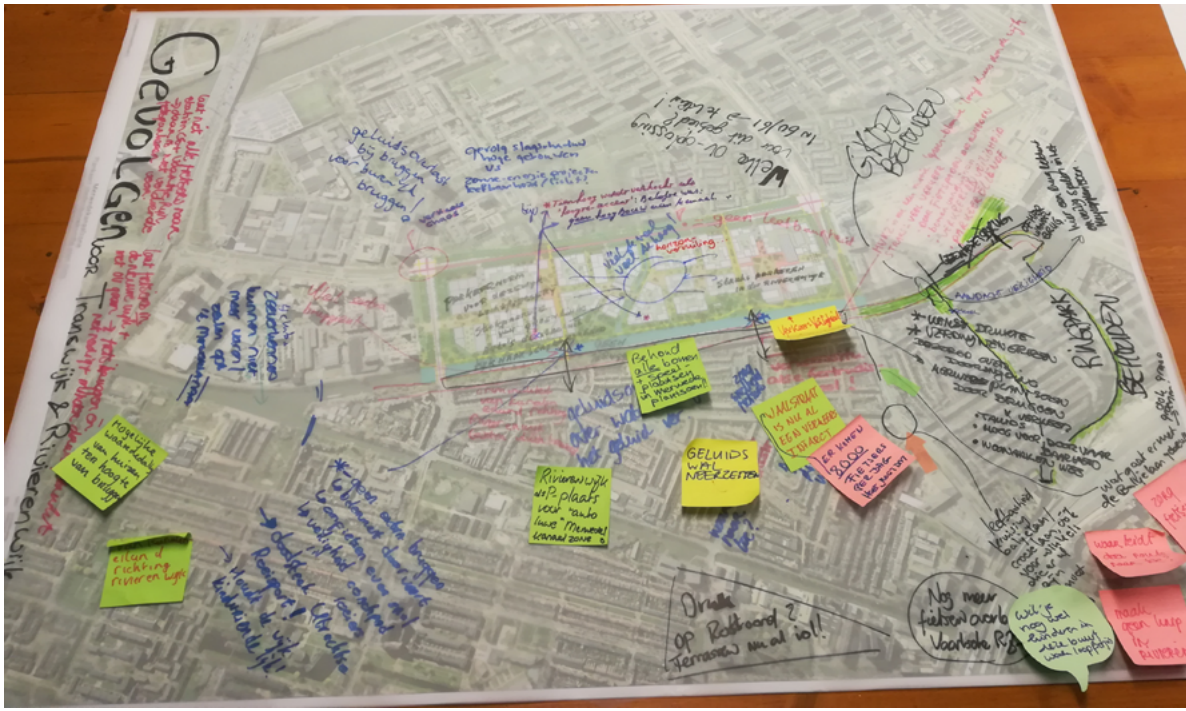
BIJLAGE: RESULTATEN BUURTONDERZOEK

Op verschillende buurtevenementen, via enquêtes en vragenformulieren is bij de bewoners van de Rivierenwijk en Transwijk opgehaald wat zij van de nieuwe wijk vinden, welke gevolgen zij verwachten, wat in hun wijk verbeterd kunnen worden. Hieronder een verslag van de resultaten.

1. BUURTAVONDEN

Op meerdere buurtevenementen is aan bewoners gevraagd om hun mening. Het gaat dan om de informatievonden van de Merwedekanaalzone op 25 en 27 november 2019 en bij de nieuwjaarsbijeenkomsten in de Rivierenwijk (11 februari 2020) en Transwijk (13 januari 2020).

De bezoekers is gevraagd wat zij dachten van de plannen. Ze konden aangeven welke gevolgen zij verwachten, welke kansen ze zien, welke ideeën ze hebben en of ze betrokken wilden raken. De bewoners konen op kaarten aangeven wat zij verwachten dat gaat veranderen in de wijk en welke kansen zij zagen als de nieuwe wijk wordt gebouwd. In de volgende paragrafen treft u een kort verslag aan.



1.1. RIVIERENWIJK

De vraag op de buurtavonden was wat de gevolgen zijn voor de Rivierenwijk als de Merwede wordt ontwikkeld. Tijdens de avonden bleek dat bewoners voelen dat deze ontwikkeling ten koste gaat van de huidige bewoners.

Op de aanwezige kaarten stonden twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Deze bruggen werden ook het vaakst genoemd waarbij de bezoekers twijfelden aan de noodzaak. De verwachte gevolgen zijn:

- Extra fietsers in de woonstraten, bij de Gertrudisschool en de daaropvolgende kruispunten. Door de toename van het aantal fietsers verwacht men dat kinderen niet meer op straat of in het plantsoen kunnen spelen.
- Minder groen in het plantsoen en het kappen van bestaande bomen.
- De woonarken moeten weg op de plekken waar de bruggen komen.
- Langs het Merwedeplantsoen wordt gedeald. Men verwacht een toename van klanten.
- De doorvaarbaarheid voor roeiers en zeilboten is lastig of onmogelijk.
- Men verwacht een waardedaling van de woningen ten hoogte van de bruggen.

Het tweede aandachtspunt is de mobiliteit en parkeren. Er is geen vertrouwen in het mobiliteitsconcept van de Merwede. Men verwacht parkeeroverlast van de nieuwe bewoners en bezoekers die in de Rivierenwijk zouden gaan parkeren. Sommige bewoners denken dat een betaald parkeren in de Rivierenwijk deze overlast niet voorkomt.

Er worden ook vraagtekens geplaatst bij het plan. De nieuwe hoogbouw zorgt voor schaduw en belemmering van het zicht. Eerder is blijkbaar toegezegd dat langs het kanaal geen hoogbouw komt en uit de gepresenteerde plannen blijkt deze wel te komen[1]. De voorzieningen die langs het kanaal komen zorgen voor geluidsoverlast, want het geluid draagt ver over het water.

Als laatste verwacht men dat de bouw van de wijk gepaard gaat met geluidsoverlast en problemen met de funderingen. Bij recente bouwontwikkelingen in de Merwedekanaalzone zijn hier problemen door ontstaan.

Bewoners zagen ook kansen als de nieuwe wijk wordt gebouwd. Een aantal voorbeelden:

- In de Merwede komt een nieuw mobiliteitsconcept. Wijkbewoners zouden dit systeem ook graag in hun wijk hebben, want Greenwheels en dergelijke systemen zijn niet optimaal.
- Vergoenen van de wijk. Het Amerhof zou groener kunnen en parkeerplekken zouden voor groen ingeruild kunnen worden.
- Er zijn meerdere ideeën voor het Merwedeplantsoen. Het plantsoen zou meer toegankelijker kunnen worden, waardoor het water meer zichtbaar is. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door de heggen te verlagen. De kade kan ook rustiger worden door de doorgaande weg op te knippen. Er is ook behoefte aan minder parkeren, zodat er ruimte is voor kinderen en groen. Als laatste zouden meer activiteiten in het Merwedeplantsoen kunnen plaatsvinden, zoals een buurtpicknick.
- De nieuwe bewoners zorgen voor meer draagvlak voor de winkels in Rijnlaan en misschien ontstaan hierdoor kansen voor nieuwe (dag) horeca. De nieuwe bewoners zijn een kans om het winkelaanbod en het gebruik van de straat te versterken.
- Aanpakken van bestaande verkeersknooppunten, zoals de Socrateslaan en de kruising van Balijelaan en Croesetraat. De verbetering van de leefbaarheid en verkeer kan hier goed samen gaan.
- Mogelijkheden van woonerf onderzoeken, waardoor rustige straten ontstaan.

[1] In het Definitief Ontwerp van het Stedenbouwkundig Plan is een aanpassing gemaakt naar aanleiding van deze reacties op de buurtavonden.

1.2. TRANSWIJK ZUID

Transwijk is een kleinere wijk en dus kwamen er ook minder reacties op de verschillende buurtavonden. Bewoners vroegen vooral aandacht voor het verkeer. De oversteekbaarheid van de Europalaan is belangrijk om de nieuwe wijk en doorgaande fietspaden te bereiken. Men verwacht daarnaast dat bij de uitgangen van de nieuwe garages een grote verkeersdrukte ontstaat. Daarbij komt dat de bewoners veel extra parkeerders in de wijk verwachten.

Park Transwijk zal als laatste een stuk drukker worden door de nieuwe bewoners en de passerende fietsers.

De nieuwe wijk zorgt zeker ook voor kansen. Er ontstaan betere verbinding met Kanaleneiland en andere wijken. De verwachting is ook dat het park beter toegankelijk kan worden en dat bepaalde voorzieningen, zoals glasvezel, ook voor Transwijk beschikbaar komen.

1.3. MERWEDE

De reguliere inspraak voor Merwede besteedt aandacht aan de vragen die bewoners hebben over de nieuwe wijk. Tijdens de buurtavonden konden de bezoekers voorstellen hoe de nieuwe wijk Merwede bij zou kunnen dragen aan de bestaande wijken. Onderstaand en samenvattend overzicht.

- Leg bruggen gefaseerd aan. Test of ze wel of niet nodig zijn.
- De bouwoverlast wordt groot; geef bewoners de kans om de herrie te ontsnappen via museumjaarkaart, wellnessday, etc.
- Blijf bewoners informeren en betrek bewoners bij besluitvorming.

2. STRAATINTERVIEWS EN ENQUÊTES

De Buurtaanpak was bedoeld om breed in de buurt bewoners te bevragen. Het gaat dan ook om bewoners die vaak minder aanwezig zijn op buurtavonden. Tussen december 2019 en maart 2020 is daarom op verschillende plekken en met willekeurige buurtbewoners op straat gesproken. Daarnaast hebben bewoners in de Coop in de Rijnlaan, op drie scholen in de Rivierenwijk, Buurttuin de Zandloper en bij de stadsboerderij in Park Transwijk enquêtes ingevuld.

In februari 2020 konden bewoners ook online een enquête invullen. Bijna 500 mensen hebben vragen beantwoord. In de volgende paragrafen worden de resultaten besproken. De online enquête was niet gebonden aan een wijk, vandaar dat de informatie zowel Transwijk als Rivierenwijk betreft.

2.1. WIE HEBBEN DE ENQUÊTE BEANTWOORD.

Er zijn 457 wijkbewoners geweest die de online enquête hebben ingevuld en circa 60 hebben de papieren enquête ingevuld. Er is gevraagd naar de leeftijd en hoe lang zij al in de wijk wonen.

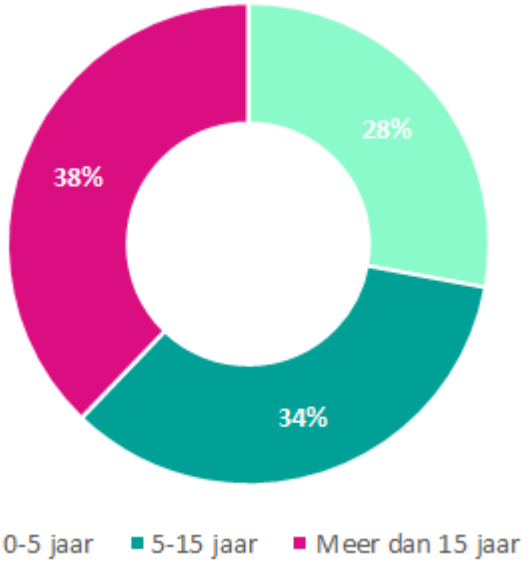
Leeftijd

De geënquêteerden is gevraagd naar hun leeftijd. Onderstaande tabel geeft de leeftijdsverdeling van de bewoners weer.

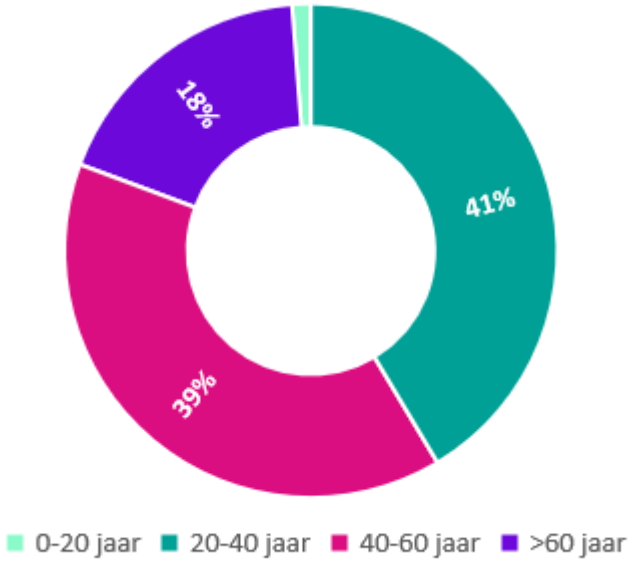
Er wonen in de wijk meer jongeren (onder de 20 jaar), maar deze hebben nauwelijks deelgenomen aan de enquêtes. Er is wel vaak met de ouders van deze jongeren gesproken, want een groot deel van de respondenten gaf aan met partner en/of kinderen te wonen.

Lengte woonduur

De geënquêteerden is gevaagd hoe lang zij in de wijk wonen. Men kon aangeven of zij korter dan 5 jaar in de wijk wonen, tussen de 5 en 15 jaar of al langer. Een mix van bewoners heeft gereageerd. Onderstaande tabel geeft inzicht de woonduur.



Leeftijd van de geënquêteerden



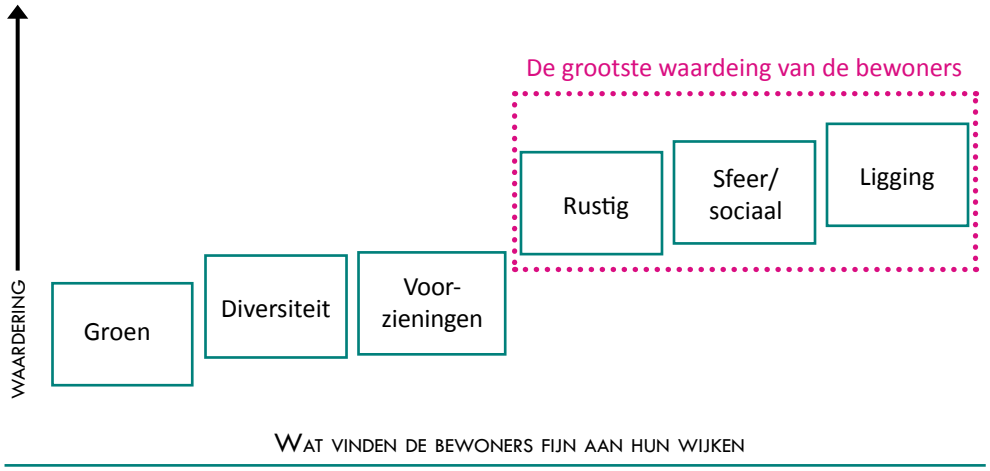
Lengte woonduur van de geënquêteerden

Om gevoel te krijgen bij wie de enquêtes invullen is ook gevraagd naar het type woning, de gezinssamenstelling en in welke straat zij wonen. Onderstaande wordcloud geeft een globaal inzicht in welke straten iedereen woont. Er zijn relatief veel reacties van het Europaplein, Merwedeplantsoen en de Merwekade.

2.2. WAT VINDEN BEWONERS FIJN AAN HUN BESTAANDE WIJKEN

De Rivierenwijk en Transwijk liggen aan het water en in het groen. Dat wordt gewaardeerd door de bewoners. Hetzelfde geldt voor de architectuur of bouwstijl van de woningen; niet te hoog en redelijk ruim opgezet. De belangrijkste positieve kenmerken waren de ligging; dichtbij de stad, station en de uitvalswegen. Bewoners zijn ook erg te spreken over de sfeer; fijne buren, mensen zeggen elkaar gedag en het voelt dorps aan. En de buurt is lekker rustig.

Bewoners waarderen ook de voorzieningen. Naast de winkels in de eigen wijk wordt ook de horeca vaak genoemd, dit is meestal de horeca in Rotsoord en bijvoorbeeld in de Merwedekanaalzone.



"Het groen, de rust, gemêleerd, de mensen die er wonen, de mogelijkheid om op loopafstand boodschappen te doen, niet te ver van de stad, niet te ver van het station, kortom een fijne plek om te wonen. Het buurtgevoel, er zijn voor elkaar!!!"

"Rust, ruimte, saamhorigheid, sociale wijk. Je wordt nog gemist als men je een poosje niet ziet".

"Prettig dicht bij de binnenstad. Makkelijk bij station en bij snelweg. Winkels te voet. Variatie in huizen".

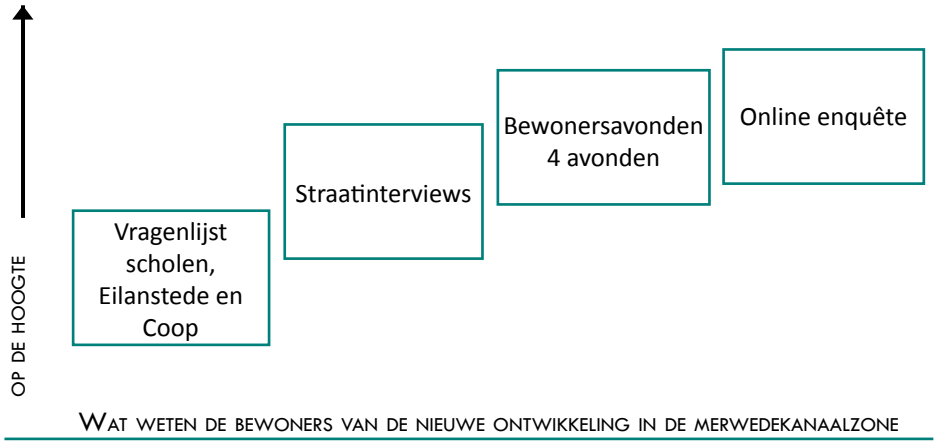
"Het is hier (nog) rustig en fijn wonen. Het gevoel wat hier heerst, is een dorp in een stad en daar voel ik mij prettig bij. Het is een rustige wijk, waar de mensen elkaar kennen. Ik kijk bijvoorbeeld elke zondag gezellig voetbal bij de buurman en bij mooi weer zitten de mensen voor het huis."

"Het is gezellig, goed contact met de buren. Niet alleen maar yuppen. Paar ouderwetse bedrijfjes in de buurt. Fantastisch speelveld voor de deur. Scholen op loopafstand. Rust en stilte op het plein! Veilig is het ook. Al 5x mijn fiets met sleutel erin laten staan in de nacht, niks gebeurd. En het is lekker dicht bij stad en station".

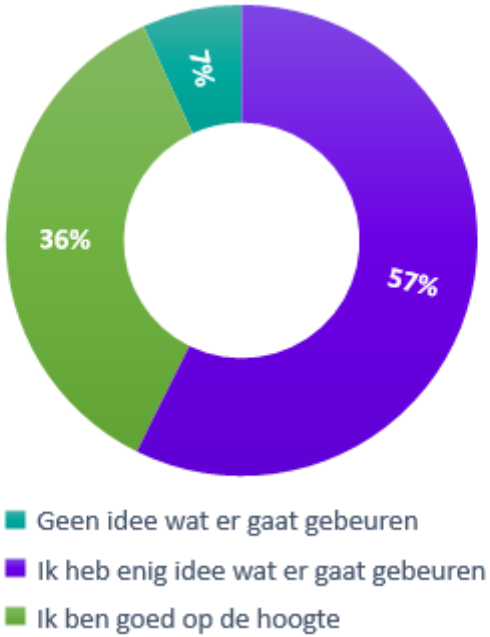
"Leuke mix van gezinnen en culturen. Genoeg winkels en horeca in de omgeving en goede aansluiting met station Vaartsche Rijn".

2.3. WAT WETEN DE BEWONERS VAN DE NIEUWE ONTWIKKELING IN DE MERWEDEKANAALZONE

Op verschillende plekken is informatie beschikbaar over de nieuwe wijk, maar je moet deze informatie natuurlijk wel weten te vinden. De vraag was dan ook of men op de hoogte was van de ontwikkeling en wat men verwacht dat gebouwd gaat worden. Het viel op dat bij de straatinterviews de mensen het minst op de hoogte waren. Bij de informatieavonden en online enquêtes lijken bewoners beter te weten wat in de Merwede komt.



Het merendeel is op goed de hoogte van wat gaat gebeuren. Een kleine groep (7%) is niet op de hoogte. Onderstaande grafiek geeft inzicht of men op de hoogte is van de ontwikkeling.



Er zijn veel verschillende verhalen over wat in Merwede komt. Het is daarom interessant om te weten wat bewoners weten van de nieuwe wijk. Woningen, bruggen, voorzieningen en groen waren de meest genoemde kenmerken van de nieuwe wijk.

"Heel veel nieuwe woningen en autoluwe straten + extra bruggen over het kanaal".

""Heel veel nieuwe huizen (dicht op elkaar), twee scholen, twee winkelcentra, heel weinig parkeerplaatsen, twee extra fietsbruggen, een "park" langs het Merwedekanaal".

""Veel woningen op weinig ruimte. Wat betekent veel hoogbouw. Er komen winkels, scholen, sporthal. Bruggen over het Merwedekanaal. Mobiliteitshubs, weinig ruimte voor auto's. Veel bewoners"

"Duurzame autovrije zelfvoorzienende woonwijk".

"Een woonwijk met alle voorzieningen, maar vervoer is gebaseerd op voet en fiets. Uitgegaan wordt van gebruik OV en deel-auto e.d. Prachtige uitgangspunten, maar is dit gebaseerd op utopie of werkelijkheid".

"Er komen nieuwe woningen, mix van diverse klassen. Waar weinig parkeerplaats is voor de bewoners. Er wordt gezorgd voor groen en goede verbindingen richting het centrum en de universiteit"

"210000 nieuwe bewoners zonder auto's in 10.000 huizen"

2.4. MENING OVER DE NIEUWE WIJK

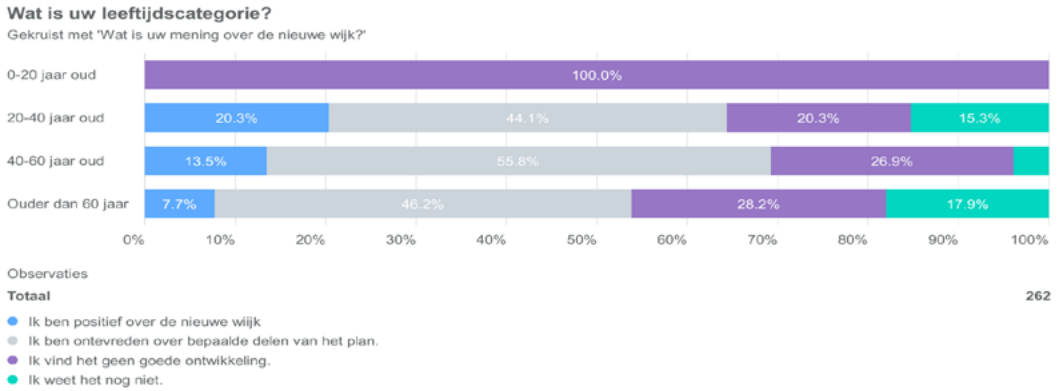
Het bleek dat een merendeel van de mensen redelijk tot goed op de hoogte is van de plannen. De volgende vraag was wat zij van de plannen vonden. Er is een groep tegen de plannen en zij zouden deze plannen het liefst per direct stoppen, een groep is positief en zij zouden misschien morgen al willen dat de eerste paal in de grond gaat, het merendeel heeft echter twijfels bij delen van de plannen.

In de volgende paragrafen komt naar voren aan welke delen van het plan men twijfelt.

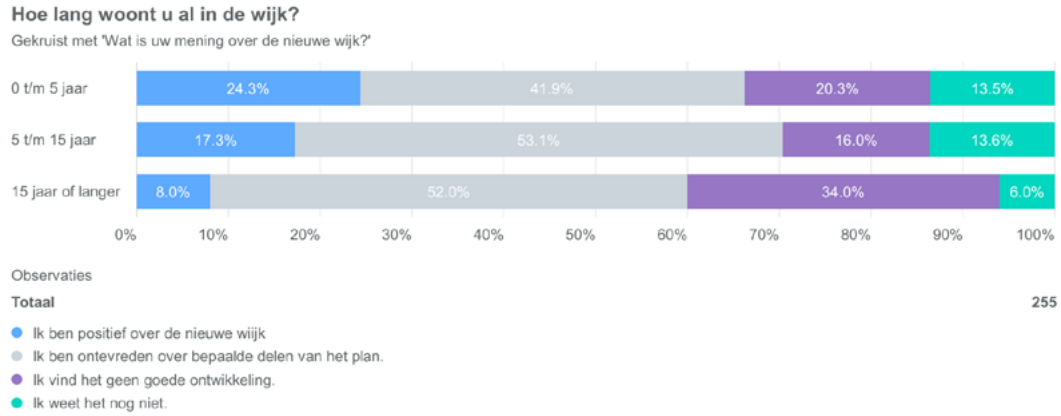
2.5. VERSCHILLEN TUSSEN BEWONERS

Er is een wisselend beeld over de nieuwe wijk. Om beter inzicht te krijgen welke mening bewoners hebben is gekeken naar hoe lang zij al in de wijk wonen en hun leeftijd.

In onderstaande tabel toont hoe de verschillende leeftijdsgroepen denken over het nieuwe plan. De groep tussen de 20 en 40 jaar is het meest positief over de nieuwe wijk. Oudere bewoners zijn negatiever over de plannen. De groep 0-20 jaar is helemaal negatief; dat is eenvoudig te verklaren doordat 1 persoon jonger dan 20 de enquête heeft ingevuld en deze negatief is over de ontwikkeling.

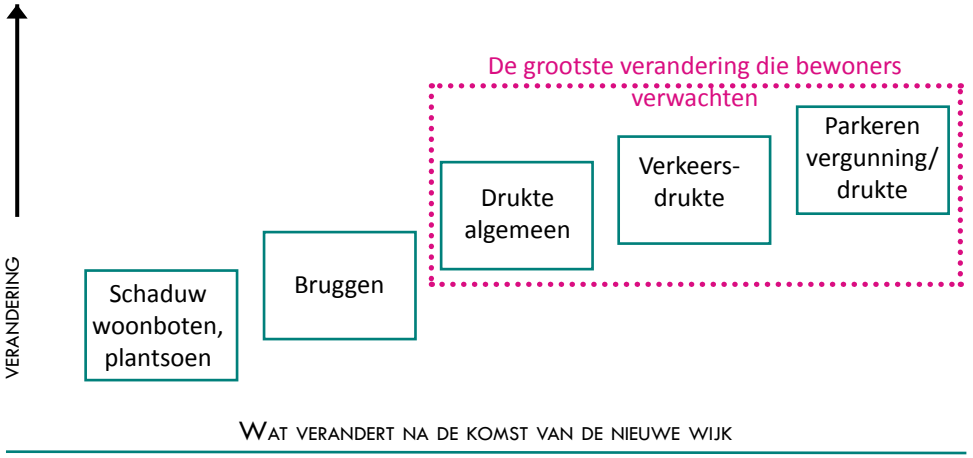


Een ander groot verschil zat in de beleving van mensen die langer in de wijk wonen. Hoe korter mensen in de wijk wonen, des te positiever denken zij over de nieuwe wijk.



2.6. WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK

De buurtaanpak draait om het benoemen van de gevolgen van de nieuwe wijk. Er is een duidelijk beeld naar voren gekomen over wat men verwacht dat in de wijk gaat veranderen. Tijdens de straat- en online enquêtes zijn open vragen gesteld, samenvattend worden een aantal veranderingen vaker benoemd. Bovenaan staat de drukte. Het gaat dan vooral over het verkeer. Er wordt verwacht dat veel bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk parkeren in de Rivierenwijk en Transwijk, extra verkeer op de Europalaan en bij de toevoerwegen en dat het aantal fietsers door de wijk enorm gaat toenemen en dat zorgt voor drukte en verkeersonveiligheid bij de Waalstraat, Zijldiepstraat, de bestaande knooppunten en scholen. De bruggen en de gevolgen voor de woonboten en het Merwedeplantsoen worden ook genoemd.



"12.000 extra fietsbewegingen per dag, gevaarlijke fietskruisingen op Merwedekade, 3 woonboten weg, 4 woonboten overlast, Merwedeplantsoen wordt 3 perkjes. Drie flats van 12 verdiepingen aan de waterkant, totale verkeersinfarct rond Zuid-Utrecht, betaald parkeren, geluidsoverlast".

"Veel meer fietsverkeer. Wijk wordt doorgangsgebied naar binnenstad en stations voor bewoners Merwedewijk. En volledige wijk betaald parkeren, waarvan hopelijk (?) voldoende alleen voor vergunninghouders uit de onze wijk".

"Enorme toename aan verkeer. Met name 't Goylaan zal problematisch worden. Deze straat staat nu al vast in de spit. Ook het Europaplein en andere toegangswegen zullen onbegaanbaar worden tijdens de spit. Ook het ov is rond deze wijk niet gemaakt op deze hoeveelheden verkeer".

"Meer verkeer, meer wandel en winkelopties".

"In mijn wijk worden twee bruggen aangesloten welke afkomstig zijn van de nieuwbouw. Daarnaast wordt de afwikkeling van deze bruggen aangepakt zodat de fietsers en voetgangers veilig verder kunnen".

"Er zal veel veranderen. Er gaan woonboten verdwijnen!!!!!. Vernieling/verdwijning GROEN!!!!. Deze relatief rustige wijk zal 'gesplitst' worden door de bruggen en de fietspaden. Door de komst van twee onnodige bruggen zal er overlast ontstaan in de vorm van parkeerdruk en verwachting meer criminaliteit en hangjongeren. Geen vrij uitzicht meer (geen vrij zicht meer over het unieke kanaal (1 km mooi water) en bij ons in de buurt een onmogelijk toren van 100 meter). Bruggen zijn onnodig: Waalstraat wordt een levensgevaarlijke straat en de route leidt nergens toe en dit geldt ook voor de Zijldiepstraat, daarbij is de nut en noodzaak van de bruggen onvoldoende aangetoond, bruggen kosten veel geld, immers ze moeten ook bewegen voor de historische schepen, en realiseert de gemeente zich dat de bruggen ook onderhouden moeten worden wat ook voor de toekomst veel geld kost. Bruggen geven ook overlast voor roeiers. Er is ook een argument dat de bruggen de wijken 'verbinden'!! De vraag hierbij is: moet dit door bruggen?? Het geheel doet ons overwegen te verhuizen".

"Veel meer verkeer vanuit A12 richting de nieuwe wijk en jaarbeurs. Mijn inziens kan de infrastructuur dit niet aan".

"Voor de Rivierenwijk en overige omliggende wijken zijn de gevolgen voornamelijk negatief. Er worden te weinig parkeerplekken voor de nieuwe bewoners gerealiseerd, met als resultaat directe invoering betaald parkeren. Ook gaan er door de bruggen 20.000+ fietsers, e-bikes en scooters door onze (rustige) smalle straatjes op weg naar de binnenstad of het station. De voordelen genoemd door de projectontwikkelaars en raadsleden zijn niet serieus te nemen, toevoeging van horeca (is al aanwezig bij 't Rotsoord) en winkels (wij hebben de Rijnlaan) kun je geen voordelen noemen".

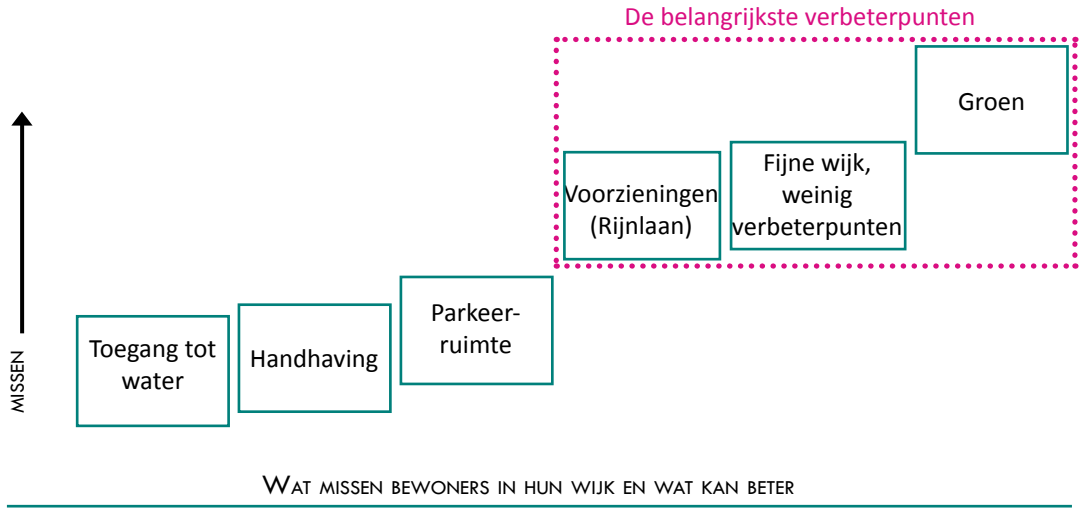
"Geen parkeerplek meer en veel verkeer".

"Veel drukte, veel fietsers, betaald parkeren wat ik echt niet gaaf vind"

2.7. WAT MISSEN BEWONERS EN WAT KAN BETER IN DE BESTAANDE WIJKEN

Er is een duidelijke vraag naar meer groen. Mensen missen groen in de wijk. Bij de vraag wat beter zou kunnen is het toevoegen van groen het meest genoemd.

Het valt op de bewoners eigenlijk erg tevreden zijn over hun huidige wijk. Men minst eigenlijk niets, want het is een fijne wijk. Wel wordt aandacht gevraagd voor de voorzieningen en dan met name op de Rijnlaan. Hier zouden bewoners meer diversiteit in het aanbod willen hebben en bijvoorbeeld meer daghoreca om een kop koffie te drinken.



"Groen, duurzaamheid, betere leefbaarheid door meer ruimte voor fiets en voetganger en zeker meer vriendelijke toegankelijkheid voor de winkels . Veilig fietsen op fietspad/ aansluiting brug even kant Balijelaan".

"Ik ben heel blij met de huidige wijk. Meer groen zou fijn zijn, maar bij voorkeur niet ten koste van parkeerplekken die na de bouw een zeldzaam goed gaan worden".

"Groen en ruimte voor fietsers en wandelaars".

"Ik ben een tevreden mens in een fijne buurt".

"Meer groen, betere luchtkwaliteit, betere busverbinding".

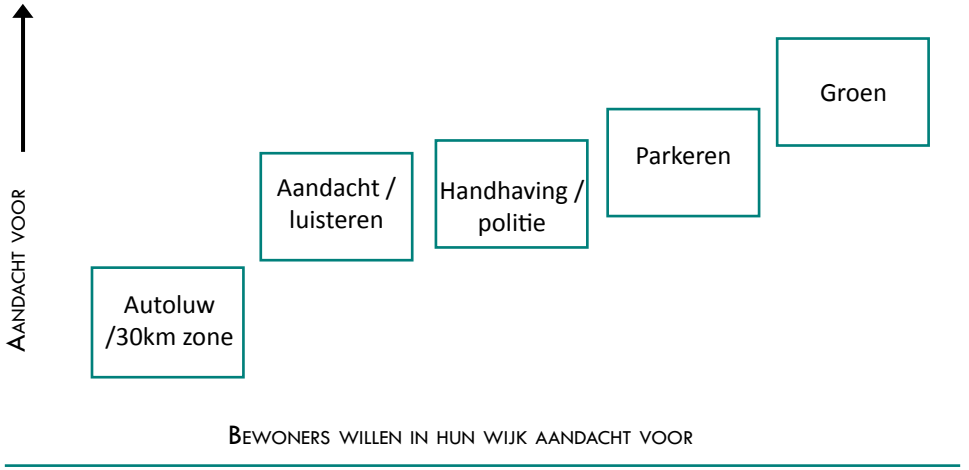
"Ik denk dat de hele wijk bijna geen groen heeft, behalve de strook van de Merwedekade. Het is allemaal voor onze deur gelegd. Dus, ik denk dat het belangrijk is dat de hele wijk meer plantsoenen krijgt, meer groen en een echt boost schoonmaak beurt krijgt. Het is een wijk waarin jarenlang niet is in geïnvesteerd".

"Eerlijk gezegd zou ik niks kunnen verzinnen. We hebben genoeg scholen in de buurt, zwembad is niet nodig, want je springt bij mooi weer zo de Vaartsche Rijn in. Verder kun je bij nabij de Oranjebrug picknicken en/of zonnen op het gras. Ook is meer groen niet nodig, want langs de Merwedekade kun je een mooie wandeling maken. Wat betreft winkels kun je een bezoekje brengen aan de vele leuke winkeltjes aan de Rijnlaan. Wil je iets afhalen en/of behoefte aan een broodje tussen de middag? Naast winkels zijn er aan de Rijnlaan ook genoeg afhaaltentjes. Voor meer hippe horeca kun je kijken bij 't Rotsoord. Kortom, er mist helemaal niks in de Rivierenwijk".

"Het kan zeker schoner. Ook mis ik onder anderen - sportschool, cafés, barretjes en parken".

"We missen niets, het is goed zoals het nu is".

Alhoewel bewoners erg tevreden zijn over hun wijk, blijft er zeker nog iets te wensen over. Het groen is hier ook het belangrijkste aandachtspunt: bewoners willen meer groen. Daarnaast ervaren zij nu al onvoldoende ruimte om te parkeren en dus is er vraag naar meer parkeerruimte. Hiernaast vragen bewoners vooral meer aandacht van de gemeente. Er is behoefte aan een strengere handhaving en bijvoorbeeld het onderhoud van het groen. Daarnaast vragen zij de gemeente om meer te luisteren naar de bewoners en beter informatie te geven.



"Meer parkeer gelegenheid en er voor zorgen dat niet de hele wijk vol komt te staan. Het is nu 's ochtends vaak al een drama om de wijk uit te komen of 's middags in te komen".

"Er mag meer groen in de wijk".

"Meer groen en een supermarkt".

"Autoluw. Meer groen en meer 30 km".

Meer groen en grotere biodiversiteit. Minder afval op straat. Rond winkelcentrum wordt alles netjes weggehaald door de gemeente, maar in de wijk ligt erg veel. Desnoods bijvoorbeeld wekelijks met een vrijwilligersgroep?".

"'t Goylaan dient drastisch verbeterd te worden. De doorstroming van 't Goylaan is erg slecht (vanaf alle aanrijpunten). Het duurt erg lang door het oponthoud aan 't Goylaan om de wijk in te komen. Daarnaast is de ovonde ontzettend gevaarlijk. Er gebeurd daar te veel (fietsers, voetgangers, auto's) om een goed overzicht te kunnen bewaren en zorgt tevens voor op onthoudt".

"Meer parkeerplaatsen en betere doorstroming van verkeer".

"Ik daag de Gemeente uit om van de Rivierenwijk de meest groene wijk van Utrecht te maken. Stel een projectleider aan, liefst afkomstig uit de wijk, en formeer een groep werkzoekenden/mensen met een achterstand tot arbeidsmarkt. Verzamel alle ideeën en ga aan de slag. Ik kan me ook voorstellen dat er te weinig is voor jongeren en ouderen. Besteedt het beschikbare budget niet voor bruggen, maar voor groen en ouderenzorg en ouderenwoning".

"Op dit moment: aanleggen van een 1 of 2 speelvelden voor kinderen, aantal laadpalen voor elektrische auto's verhogen".

"Parkeerprobleem zou beter kunnen, maar hopelijk gaat dat gebeuren als we parkeervergunningen gaan krijgen".

BUURTAANPAK RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK ZUID

URBANOS

In opdracht van Gemeente Utrecht en begeleidingsgroep van wijkbewoners

Oktober 2020

Voor vragen kunt u contact nemen met
URBANOS
Pepijn Verpaalen - Pepijn@urbanos.nl
Camila Pinzon - Camila@urbanos.nl

Buurtagenda Dichterswijk

Versie: 11 januari 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectmanagement
Mieke Coenen (Omgevingsmanager)

Opdrachtgever
Margo Meijer (Ruimtelijk regisseur Merwedekanaalzone)

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
11 januari 2021

Bestuurlijke besluitvorming
B&W, als bijlage bij de Reactienota Inspraak Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
Ontwikkelingen rondom Dichterswijk 4
Totstandkoming Buurtagenda 4

2. Ontwikkelingen in en om Dichterswijk 6

3. Thema's 7
Leefbaarheid 7
Verkeerssituatie 7
Bouwoverlast 7

4. Voorstellen voor (mogelijke) maatregelen 8
Leefbaarheid 9
Verkeerssituatie 10
Bouwoverlast 11

5. Vervolg 12
Van (mogelijke) maatregelen naar projecten 12
Betrokkenheid wijk 12

6. Middelen 13

1. Inleiding

Ontwikkelingen rondom Dichterswijk

Er verandert het nodige in en om Dichterswijk, onder andere door de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Aan de overzijde van het Merwedekanaal ontstaat een nieuwe stadswijk met circa 1.000 nieuwe woningen (deelgebied 4). Het plan is om Dichterswijk via een wandel- en fietsbrug richting de Heycopstraat te verbinden met de nieuwe wijk. Dit is onderdeel van de grotere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot aan de A12.

Tegenover Dichterswijk wordt gewerkt aan twee projecten, Wilhelminawerf en Defensieterrein (en een toekomstige ontwikkelstrook aan de Kon. Wilhelminalaan). De bouw van Wilhelminawerf startte in 2019 en loopt door tot 2022, op het Defensieterrein zijn de werkzaamheden recent gestart.

Daarnaast speelt er een aantal andere ontwikkelingen in en om de wijk, zoals de plannen Heycop en Kruisvaartkade. Dichterswijk is daarmee typerend voor hoe een stad als Utrecht volop in beweging is. Ook de wijk zelf zag er aan het begin van deze eeuw nog heel anders uit zonder de ‘nieuwbouw’ van Parkhaven. Het gebied dat toen is ontsloten, is inmiddels een levendige subwijk.

Begin 2020 lag de omgevingsvisie deel 2 van de Merwedekanaalzone ter inzage. De gemeente heeft veel reacties ontvangen van bewoners uit Dichterswijk, die zich zorgen maken. Zorgen over de effecten die een nieuwe stadswijk en de brug richting de Heycopstraat hebben op hun wijk. Maar ook over de verschillende projecten die tegelijkertijd in en om hun wijk worden voorbereid en uitgevoerd. Ze wijzen op het effect hiervan op de bestaande waarden en kwaliteiten van de wijk, zoals de rust, het groen en de veiligheid. Bewoners willen niet dat die worden aangetast.
De bewoners van Dichterswijk vragen de gemeente (meer) aandacht te hebben voor de afstemming tussen de verschillende ontwikkelingen en te kijken naar de samenhang op bovengenoemde onderwerpen.

Daarnaast willen bewoners meer en beter geïnformeerd worden en betrokken worden bij de ontwikkeling van Merwedekanaalzone.

De gemeente heeft begrip voor deze zorgen. De gemeente vindt het dan ook belangrijk om met elkaar te bekijken hoe de bestaande en de nieuwe situatie zo goed mogelijk op elkaar afgestemd kunnen worden.
Naar aanleiding van de inspraakreacties op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is daarom een ‘Buurtagenda Dichterswijk’ opgesteld.

De Buurtagenda adresseert de zorgen en de kansen die bewoners van Dichterswijk noemen in relatie tot de effecten van de Merwedekanaalzone op hun wijk. De Buurtagenda doet voorstellen voor mogelijke maatregelen. De Buurtagenda is nog geen uitvoeringsplan, maar de maatregelen moeten, samen met bewoners, verder worden uitgewerkt.

De maatregelen uit de Buurtagenda Dichterswijk zijn onder andere gekoppeld aan de realisatie van een wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat, invoering van betaald parkeren en voorgestelde maatregelen in het verkeersnetwerk die zijn beschreven in de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (bijlage bij het mobiliteitsplan 2040 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen). Indien er wijzigingen komen in deze plannen, kan het zijn dat de Buurtagenda geactualiseerd moet worden, waarbij bekeken wordt welke maatregelen in de nieuwe situatie gewenst zijn.

Totstandkoming Buurtagenda

Deze eerste Buurtagenda is opgesteld met behulp van de inspraak-reacties op de Omgevingsvisie deel 2. Bij het opstellen vond een afstemmingsgesprek plaats met twee georganiseerde bewonersgroepen, de stichting Vrienden van het Ringpark Dichterswijk en het comité Red het Heycopplantsoen. Er heeft geen verdere participatie plaatsgevonden of afstemming met de wijk. Dit gebeurt in een later stadium.

Uit het gesprek met de twee bewonersgroepen kwam nog een onderwerp naar voren voor de Buurtagenda. Bewoners ervaren op dit moment bouwoverlast en dit zal de komende jaren blijven. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de ontwikkeling in Merwedekanaalzone deelgebied 4 maar ook door andere projecten in en om de wijk. De Buurtagenda gaat daarom niet alleen over maatregelen om de nieuwe situatie zo goed mogelijk in te richten, maar ook over hoe de leefbaarheid tijdens de transitie behouden blijft.

In de Buurtagenda gaan we in op de zorgen die leven bij de bewoners van Dichterswijk en worden (mogelijke) maatregelen beschreven om hieraan tegemoet te komen. Deze maatregelen worden in samenhang met elkaar verder uitgewerkt na de besluitvorming over de omgevingsvisie deel 2. Afgesloten wordt met een voorstel voor het vervolg.

2. Ontwikkelingen in en om Dichterswijk

In en om Dichterswijk spelen meerdere ontwikkelingen, die elk hun eigen effect hebben op de wijk, nu en in de toekomst.

- Ontwikkeling deelgebied 4 Merwedekanaalzone:
  In deelgebied 4 van Merwedekanaalzone, de overzijde van het Merwedekanaal ter hoogte van Dichterswijk ontstaat een nieuwe stadswijk. Op het voormalige Defensieterrein komen 600 - 800 woningen met bijbehorende voorzieningen en een park. De bouw start begin 2021. De bouw op het terrein van de Wilhelminawerf is 2019 gestart. Hier komen 167 appartementen, waarvan de eerste eind 2020 worden opgeleverd, en een horecapaviljoen aan een binnenhaventje. Eneco heeft de hulpwarmtecentrale aan de Kanaalweg omgebouwd tot een warmteoverslagstation en is met de gemeente in overleg over de inrichting van het terrein rondom hun gebouw.
- Busbaan Dichterswijk:
  Over de M.A. Tellegenlaan (langs het Defensieterrein), de Mandelabrug en de Van Zijstweg legt de gemeente een busbaan aan. Bij de herinrichting horen ook tweerichtingenfietspaden aan beide zijden van de weg en toevoegen van groen. De aanleg van de busbaan startte in 2019 en de planning is dat realisatie eind 2020 gereed is.
- Nieuwbouw Heycopstraat:
  Er komt nieuwbouw op het nu braakliggend terrein van de voormalige soepfabriek, een toevoeging van 416 huurwoningen rondom een nieuw aan te leggen groene, autovrije ‘parkstraat’ tussen de Heycopstraat en de Veilingstraat. De bouw is gestart in het najaar van 2020.
- Nieuwbouw Kruisvaartkade:
  Aan de oostrand van Dichterswijk (tegen het spoor aan) ligt een plan voor nieuwbouw van 450 tot 600 woningen, in een mix van eengezinswoningen en appartementen met binnentuinen, ondergronds parkeren, daghoreca en een park langs het water. Planning is dat de bouw in het voorjaar van 2021 start.
- Bewonersinitiatief Ringpark Dichterswijk:
  De Stichting Vrienden van het Ringpark heeft eind 2019 een subsidie gekregen voor de realisatie van haar actieplan om het bestaande groen in de wijk (beter) met elkaar te verbinden. De uitvoering gebeurt in deelprojecten, waarbij zo mogelijk wordt aangesloten op andere ontwikkelingen.

Daarnaast zijn er plannen voor herinrichting van de Croeselaan en het Beurskwartier.

3. Thema's

Insprekers geven aan zich zorgen te maken over de leefbaarheid, de verkeerssituatie in de wijk en over de bouwoverlast. Hieronder worden deze thema's verder toegelicht

Leefbaarheid

- Aantasting groen en speelmogelijkheden:
  Bewoners zijn bezorgd dat door de aanlanding van de nieuwe brug het Heycopplantsoen wordt aangetast. Ook is men bang dat de vervolgroute vanaf de brug door het Heycopplantsoen gaat lopen. Dit leidt tot een afname van groen, een slechtere toegankelijkheid van het groen en een minder veilige speelomgeving.
- Aantasting van de rust/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 fietsverkeer niet past in de woonstraten van hun wijk. Zij vrezen ook de komst van e-bikes en brommers. Insprekers schrijven dat zij zelf geen behoefte hebben aan de 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.

Verkeerssituatie

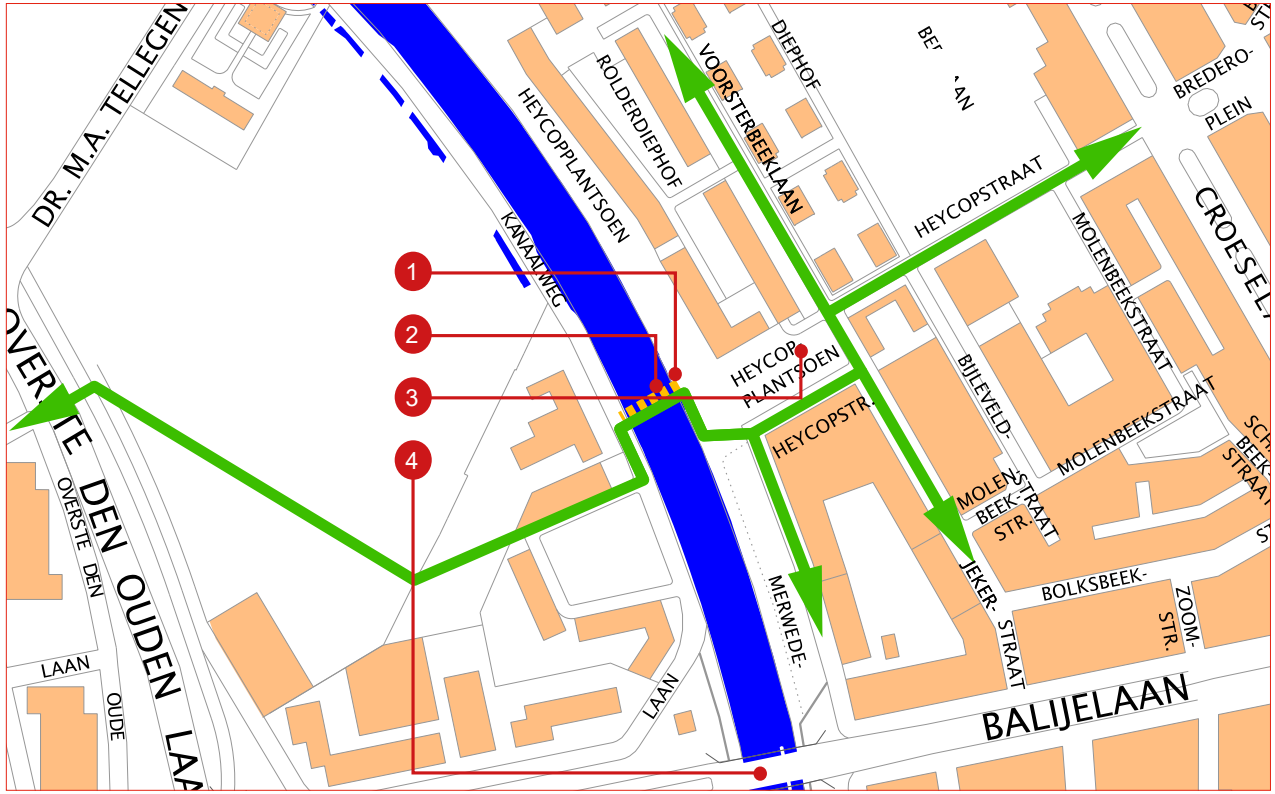
- Veiligheid:
  Bewoners maken zich zorgen over de veiligheid in de wijk.
  Zij wijzen onder meer op het feit dat er meerdere in- en uitgangen van parkeergarages en brandgangen aan de Heycopstraat gesitueerd zijn. Daarnaast is er volgens hen nu al regelmatig sprake van gevaarlijke verkeerssituaties rond de K&R bij school in de spits. Ook wordt genoemd dat de kruising met de Croeselaan niet berekend is op meer fietsers.
- Parkeeroverlast:
  Veel bewoners zijn van mening dat de hantering van lage parkeernormen in de Merwedekanaalzone zal leiden tot uitwijkgedrag van parkeerders, waardoor er in hun wijk meer parkeeroverlast zal ontstaan.
  De bewoners ervaren nu al parkeeroverlast en verwachten dat dit groeit als deelgebied 4 van Merwedekanaalzone gereed is.
  In de omgevingsvisie deel 2 staat dat betaald parkeren moet worden ingevoerd voor de komst van de eerste bewoners naar deelgebied 5. Bewoners pleiten ervoor om het betaald parkeren eerder in te voeren.

Bouwoverlast

- Versnipperde communicatie over bouwwerkzaamheden:
  Bewoners ervaren versnipperde en beperkte informatievoorziening. De verschillende ontwikkelaars en bouwers gebruiken verschillende communicatiekanalen en informeren ieder alleen de directe omgeving van het project (een straal van circa 100 meter). Ook bewoners daarbuiten krijgen te maken met de effecten van de bouwwerkzaamheden en weten niet waar ze terecht kunnen met vragen. Het is niet altijd duidelijk wie aanspreekpunt is voor welk project.
- Afstemming over effect bouwwerkzaamheden:
  Bewoners geven aan dat zij zich zorgen maken of er wel afstemming is tussen de verschillende projecten over de bouwwerkzaamheden onderling.
  Vanwege de coronamaatregelen zijn bewoners veel meer thuis en ervaren zij meer overlast.

4. Voorstellen voor (mogelijke) maatregelen

Hieronder doen we een aantal voorstellen voor (mogelijke) maatregelen in relatie tot de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit wordt verder concreet gemaakt bij de uitwerking van de Buurtagenda samen met de wijk. De maatregelen gericht op het tegen gaan van bouwoverlast zijn al gestart. De (mogelijke) maatregelen zijn te vinden op onderstaande kaart.



1 HEYCOPPLANTSOEN
Inpassing nieuwe wandel- en fietsbrug bij Heycopplantsoen en mogelijk verdere herinrichting naar aanleiding van bewonerswensen (zie vergroening);

2 BRUG NAAR HEYCOPSTRAAT
Ontwerp gericht op faciliteren lokaal verkeer en langzame fietsers;

3 HEYCOPPLANTSOEN
Behoud kwaliteit en gebruik;

4 BALIJEBRUG
Aanpassen op- en afritten;

Gehele Dichterswijk

5 HERINRICHTING VERVOLG-ROUTES →
Onderzoeken van eventuele benodigde aanpassingen aan vervolgroutes door de wijk;

6 INVOEREN BETAALD PARKEREN
(stapsgewijs);

7 VERGROENING
Samen met het Ringparkinitiatief de kansen voor vergroening binnen projecten in de wijk verder onderzoeken.

Leefbaarheid

Bewoners maken zich zorgen over aantasting van groen en speel-mogelijkheden door aanlanding en vervolgroutes vanaf de brug.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Heycopplantsoen
  Het Heycopplantsoen is een belangrijke groen- en speel-voorziening in de wijk. De wandel- en fietsbrug landt aan in het Heycopplantsoen. 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.
- Vergroening:
  We gaan onderzoeken hoe de wijk groener kan worden gemaakt als onderdeel van de verschillende projecten in de wijk. Afgesproken is dat er wordt samengewerkt met het Ringpark-initiatief. Daarbij wordt ook gekeken waar in de wijk meer groen kan worden toegevoegd.

Bewoners maken zich zorgen over verdwijnen van de rust door groei fietsverkeer door de wijk vanaf de nieuwe brug.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Brug naar Heycopstraat:
  Het is de bedoeling dat de route over de brug een alternatieve route is gericht op lokaal verkeer 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.
- Optimalisatie op- en afritten:
  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 Merwede-kanaal. Daarom optimaliseren we de op- en afritten van de Balijebrug zodat fietsers en voetgangers veilig en gemakkelijk over de Balijebrug kunnen. Om deze reden is er eerder al een fietstunnel met nieuwe op- en afritten gebouwd bij de Nelson Mandelabrug.

Verkeerssituatie

Bewoners maken zich zorgen over de veiligheid

Mogelijke maatregel is:

- Herinrichting vervolgroutes:
  Het onderzoeken van de eventuele benodigde aanpassingen aan de vervolgroutes door de wijk. In het verlengde van de wandel- en fietsbrug gaat het aantal fietsers door de wijk toenemen.
  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 (via bijvoorbeeld de Jekerstraat en de Merwedekade),
  - Richting de Van Zijstweg (via de Voorsterbeeklaan) en
  - Richting de Croeselaan (‘rechtdoor’ over de Heycopstraat).

  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. Na de besluitvorming over de brug naar de Heycopstraat vindt er een onderzoek plaats naar de eventueel benodigde aanpassingen op de vervolgroutes door de wijk.

Er wordt aandacht gevraagd voor parkeeroverlast.

Mogelijke maatregel is:

- Invoeren betaald parkeren:
  In de omgevingsvisie deel 2 is opgenomen dat het gefaseerd invoeren van betaald parkeren in Dichterswijk Zuid onderdeel is van de mobiliteitsmaatregelen voor de 4.000 woningen in Merwede. Het invoeren van betaald parkeren in Dichterswijk zonder draagvlakmeting is dus gekoppeld aan de beperkte verkeersruimte in deelgebied 5. Invoering moet gebeuren voor de eerste bewoners deelgebied 5 komen, wat nog even duurt.
  Na besluit van de raad over de omgevingsvisie deel 2 gaan we over betaald parkeren in gesprek met de buurt. Daarbij kan naar voren halen van het invoeren in Dichterswijk een mogelijke uitkomst zijn. Daarnaast kan betaald parkeren worden ingevoerd na een draagvlakmeting. Er zijn de afgelopen jaren verschillende draagvlakmetingen uitgevoerd in Dichterswijk Zuid. In eerdere stemmingen in een groter gebied was telkens een meerderheid tegen betaald parkeren. Er is recent, in samenwerking met bewoners), een aanpassing in de gebiedsindeling gemaakt.
  In deze nieuwe gebieden vindt begin 2021 opnieuw een draagvlakmeting plaats.

Bewoners willen meer en beter betrokken zijn en geïnformeerd worden.

Maatregel is:

- Betrekken bewoners:
  Bewoners worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de verschillende projecten.
  Er is daarnaast steeds een aanspreekpunt vanuit de gemeente die de samenhang bewaakt tussen de projecten.

Bouwoverlast

Bewoners ervaren versnipperde communicatie over bouwwerkzaamheden

Maatregel is:

- Coördinatie informatievoorziening vanuit de gemeente:
  We gaan zorgen dat bewoners weten wat er gaat gebeuren en dat spoorzoeken niet meer aan de orde is. De gemeente gaat werken aan coördinatie van de informatievoorziening over de verschillende projecten. Er komt een website waar de informatie over de verschillende projecten gebundeld te vinden is en een nieuwsbrief op de website voorzien van een hinderkalender en met contactinformatie voor de verschillende projecten. Niet alleen van de bouwprojecten, maar ook van andere projecten zoals de herinrichting van de Croeselaan en het Ringparkinitiatief. Daarnaast gaan we met aannemers in overleg over bredere verspreiding van informatiebrieven in Dichterswijk.

Bewoners maken zich zorgen over ontbreken afstemming tussen de projecten

Maatregel is:

- Afstemmingsoverleg ontwikkelaars en bouwers:
  In principe is het aan de ontwikkelaars en bouwers om de hinder voor de omgeving te beperken. Gemeente organiseert regelmatig een afstemmingsoverleg met de verschillende bouwers en ontwikkelaars en spreekt hen aan op het afstemmen van werkzaamheden en het waar mogelijk voorkomen van overlast.

5. Vervolg

Van (mogelijke) maatregelen naar projecten

De maatregelen gericht op het tegengaan van bouwoverlast in Dichterswijk hebben nu al de volle aandacht. Na vaststelling van de omgevingsvisie deel 2 worden deze maatregelen, samen met bewoners, in samenhang met elkaar verder uitgewerkt.
De mogelijke maatregelen worden vervolgens omgezet of opgenomen in projecten. Voor elk van de projecten komt er een eigen projectplan, met aandacht voor participatie van de omgeving. Zo zal de inpassing van de aanlanding van de brug onderdeel zijn van het project ‘brug Heycopstraat’. Enkele maatregelen vormen straks samen een project, zoals het aanpassen van de vervolgroutes en het vergroenen van de wijk.

Betrokkenheid wijk

Gezien de vele ontwikkelingen in en om de wijk ondersteunen we de wens van bewoners om in gesprek te blijven. Dit doen we vanuit Merwedekanaalzone in samenwerking met het wijkbureau en de gebiedscoördinator. De Buurtagenda is hiervoor het startpunt.

Bewoners en andere belanghebbenden vragen we actief mee te denken over de uitvoering van de Buurtagenda. Dit gebeurt via de verschillende projecten. Per project wordt straks participatie opgezet. Er is daarnaast steeds een aanspreekpunt vanuit de gemeente die de samenhang bewaakt tussen de projecten.

6. Middelen

Om de voorgestelde maatregelen mogelijk te maken zijn middelen nodig om de maatregelen te bekostigen. De gemeente heeft middelen gereserveerd voor de fietsverbindingen rondom de Merwedekanaalzone in de programmabegroting.

Daarnaast gaan we bij de uitvoering zoveel mogelijk combinaties zoeken met bestaande onderhoudsbudgetten voor de wegen (werk-met-werk) en gemeentelijk beleid met bijbehorende bekostigingsmogelijkheden.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Bijdrage uit groenprogramma als er bomen worden toegevoegd;
- Bijdrage uit het rioleringsprogramma voor verbetering van klimaatadaptatie (bijvoorbeeld minder of meer open verharding ten behoeve van waterafvoer).

Er zijn ook verschillende subsidies voor bewonersinitiatieven:

- Waterproof030 heeft tips en subsidies om in te spelen op de toename van regenval. Door bijvoorbeeld tegels te vervangen voor groen of groene daken aan te leggen stroomt het water langzamer richting de riolering.
- Het Hoogheemraadschap heeft subsidie beschikbaar voor ‘blauwe’ bewonersinitiatieven.
- Er is een ophaalactie voor stenen uit de tuin, om de tuin groener te kunnen maken.
- Uit het initiatievenfonds van de gemeente kunnen bijvoorbeeld geveltuinen worden aangelegd of budget worden verstrekt voor het opwaarderen van een speeltuin of voor een buurtactiviteit.

Gemeente Utrecht

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

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1435
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	1.2
Omschrijving	Raadsvoorstel Invoering betaald parkeren omgeving Merwedekanaalzone
ID	1483
Behandelend ambtenaar	Peeters, Leon
Telefoon	14030
E-mail	l.peeters@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	20 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	**18 mei 2021**
Commissie Stad en Ruimte	2 september 2021
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Parkeerregime Merwede deelgebied 5 en omgeving

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leon Peeters
Kenmerk	8209381
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.

2. Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren:
   a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid;
   b. conform A2-regime in Dichterswijk;

   waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen.

3. De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.”

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Samenvatting

Met het vaststellen van het parkeerregime Merwede (deelgebied 5) en omgeving wordt uitvoering gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor het ambitieuze mobiliteitsconcept en daarmee de mogelijkheid om Merwede deelgebied 5 in de huidige vorm en met het voorgestelde bouwprogramma te ontwikkelen.

Context

Aanleiding

De Merwedekanaalzone is aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie voor 6.000 tot 10.000 nieuwe woningen. De Merwedekanaalzone moet een complete stadswijk worden die een toonbeeld is van gezond en duurzaam leven: met vernieuwende toepassingen van hergebruik, energiewinning, klimaatadaptie en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Vanwege de snelle groei van de stad Utrecht wordt het begrip ‘systeemsprong mobiliteit’ een steeds belangrijkere voorwaarde voor een gezonde en duurzame doorontwikkeling van de stad. Dan gaat het o.a. om een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en de opkomst van autoluwe woonmilieus. Juist bij grotere verdichtingslocaties is het belangrijk dat hier de auto niet domineert over de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing krijgt. Dan gaat het om wegen, maar ook om parkeerplaatsen. Hiervoor is een ambitieuze mobiliteitsstrategie noodzakelijk en stelt randvoorwaarden aan (flankerend) beleid voor Merwede en omgeving.

De gemeenteraad van Utrecht heeft in februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld als kader bij de verdere planvorming. Bij de besluitvorming werd benadrukt dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om in de Merwedekanaalzone meer dan 6.000 woningen te bouwen.

Voor deelgebied 5 Merwede is de afgelopen jaren gewerkt aan de planuitwerking, welke gelijktijdig met de omgevingsvisie deel 2 “Uitwerking van de Ruimtelijke agenda” wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Een van de uitgangspunten in de Omgevingsvisie deel 2 is om de verkeersgeneratie van en naar Merwede te beperken. Dit sluit aan op de nadrukkelijke wens voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen. In de plan MER is daarvoor al een maximale verkeergeneratie voor Merwede deelgebied 5 aangehouden van 1.200 motorvoertuigen per uur (in het drukste spitsuur). In de vraag naar mobiliteit wordt voorzien door een innovatief mobiliteitsconcept dat bestaat uit:

- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken;
- parkeren op afstand;
- deelmobiliteit (MaaS);
- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand.

Onderdeel van het mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Om parkeeroverlast in de omliggende buurten te voorkomen en als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren in te voeren in de buurten rondom Merwede. Dit maakt ook mogelijk dat andere ontwikkelingen in Zuidwest zoals Beneluxlaan 901, Lomanlaan 103-105, Reitdiepstraat en Jutfaseweg op een autoluwe wijze kunnen worden ontwikkeld. Ook speelt dit voorstel in op de ontwikkeling van het Beurskwartier en Kruisvaartkade zodat in de Dichterswijk dit niet leidt tot een grotere parkeerdruk. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone naar omliggende buurten en worden beoogde doelen niet gehaald.

Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende buurtengratis te parkeren. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Merwede en het invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners

uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. Voor Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Zowel de buurtaanpak als -agenda is vastgesteld door het college. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

Noodzaak besluit
Dit raadsvoorstel, loopt parallel met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2, inclusief het voorstel voor de buurtaanpak. Dit raadsvoorstel is nu noodzakelijk omdat in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en deel 2 en in de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen wordt uitgegaan van een A2-parkeerregime met betaald parkeren in Merwede deelgebied 5 en de Dichterswijk. In de overige buurten in de omgeving wordt uitgegaan van een B1-parkeerregime, als onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept. Nu enkel een besluit nemen over het A2-parkeerregime in Merwede deelgebied 5, zonder een besluit te nemen over het invoeren van dat betaald parkeren in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland- zuid, geeft onvoldoende zekerheid dat het A2-parkeerregime en het mobiliteitsconcept goed zal functioneren en parkeeroverlast in de omliggende buurten wordt voorkomen.

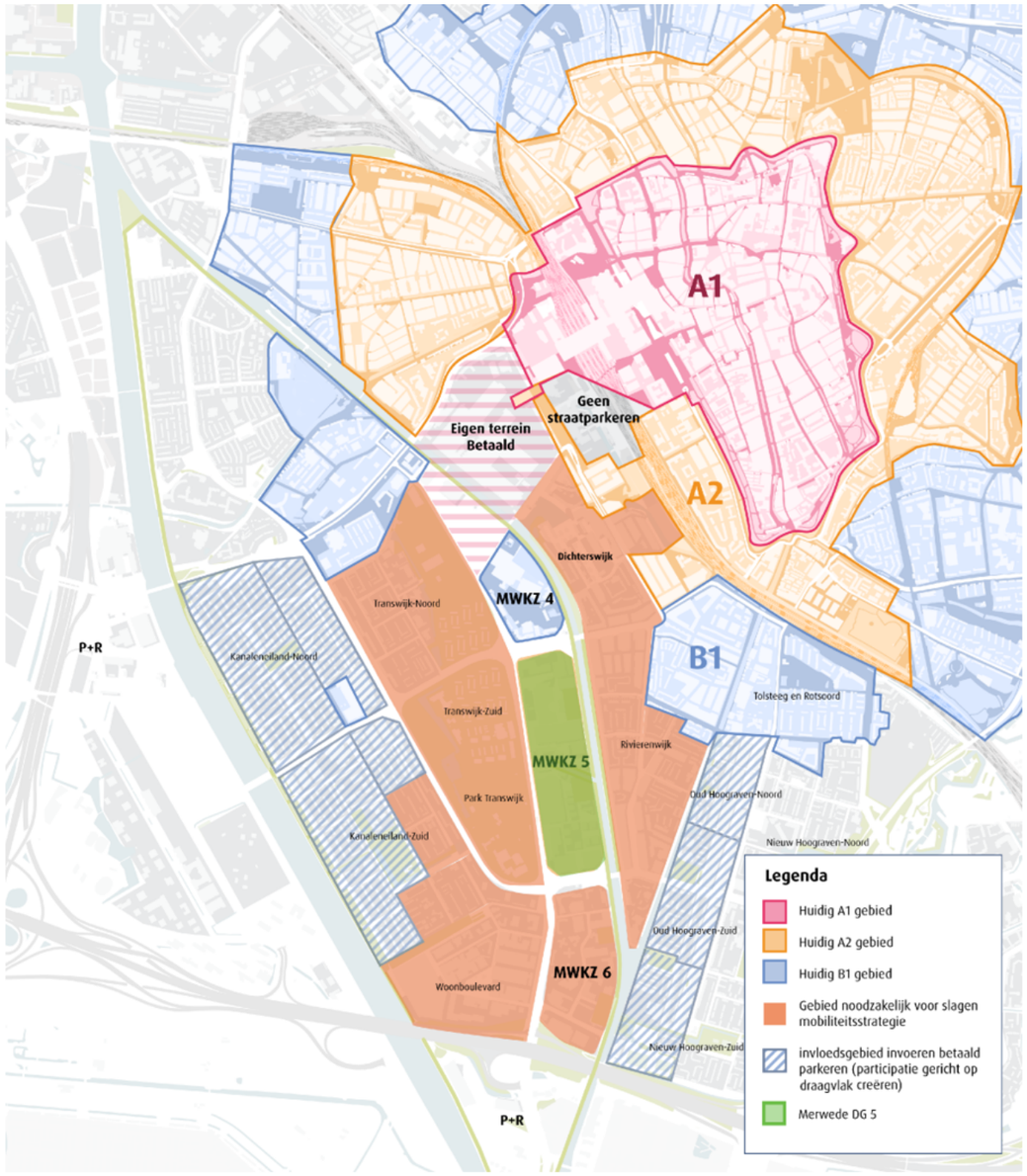
Via de reguliere procedure invoeren betaald parkeren blijft het mogelijk om betaald parkeren in te voeren in de betreffende gebieden, vooruitlopend op de realisatie van Merwede (deelgebied 5), indien uit de draagvlakmeting(en) blijkt dat er een meerderheid voor invoeren betaald parkeren is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 8 februari 2018: Raadsbesluit Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectrapportage (MER)
    - Milieueffectrapportage (MER);
    - Ruimtelijke Agenda van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 1);
- Voorstel 1050 Addendum Nota parkeernormen Fiets en Auto.
- Relevante samenhangende besluitvorming:
- Omgevingsvisie deel 2: Het uitwerkingsplan;
    - Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng);
    - Mobiliteitsconcept voor Merwede (Rebel en Goudappel Coffeng)

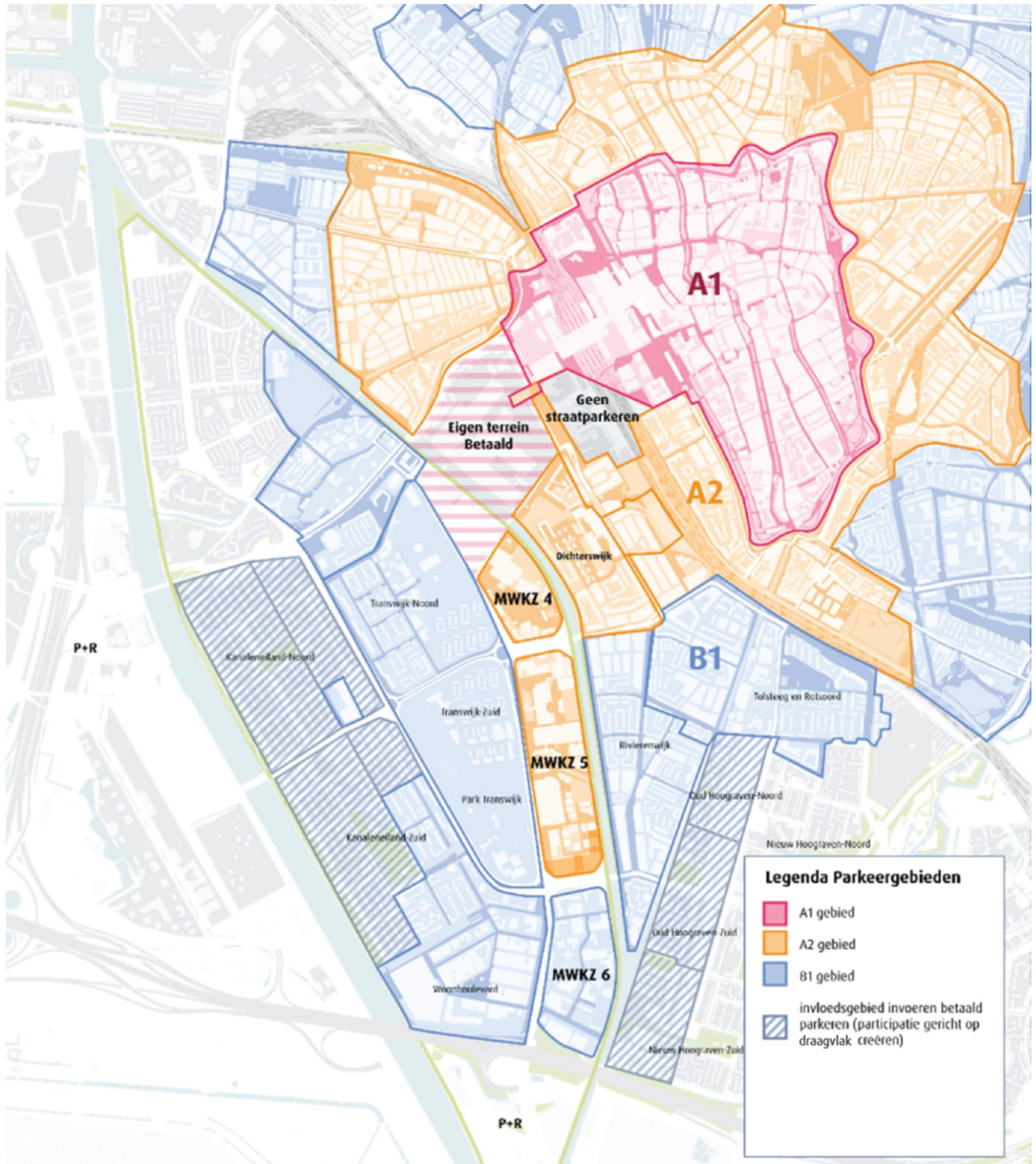
Beslispunten, Argumenten en Kanttekening/Risico's

Beslispunt	
1	Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.
Argumenten	
1.1	Het A2-parkeerregime draagt bij aan een leefbare en gezonde stad, duurzaamheid, kwaliteit openbare ruimte en een lage belasting van de auto-infrastructuur.
	Merwede is straks een centrumgebied met een mix aan wonen en voorzieningen. Er wordt een gemengd programma gebouwd welke past bij een centrumgebied, waarbij voorzieningen op loopafstand van de woningen liggen. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer. Verder wordt er voor de bewoners, bezoekers en (op termijn) omwonenden van de Merwedekanaalzone een mobiliteitshub ontwikkeld. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend en randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept.
1.2	Het hanteren van lage parkeernormen is noodzakelijk om de verkeersgeneratie te beperken.

	De extra verkeersgeneratie op de Europalaan die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen, mag conform de plan MER niet hoger zijn dan 1.200 motorvoertuigen per drukste uur. Door het minder beschikbaar zijn van parkeerplaatsen is er minder ruimte voor de auto in Merwede en zijn er minder verkeersbewegingen. Een B1 scenario waarbij het mobiliteitsconcept niet functioneert zal leiden tot een verdubbeling van het aantal motorvoertuigen in het drukste spitsuur. Daarom is gekozen, als onderdeel van de ambitieuze parkeerstrategie, om een binnenstedelijk milieu (A2) als uitgangspunt te hanteren. Aangevuld met de overige maatregelen binnen het mobiliteitsconcept Merwede.
1.3	<u>Merwede is straks een centrumgebied</u>
	Merwede zet naast een mix van woningen in op een mix van voorzieningen (zoals scholen, winkels horeca en een gezondheidscentrum). Zowel nieuwe bewoners van Merwede als bewoners uit de omliggende wijken kunnen gebruik maken van deze voorzieningen. Evenals nieuwe bewoners van Merwede gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld de winkels aan de Rijnlaan en andere winkelcentra zoals Winkelcentrum Kanaleneiland. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Lage parkeernormen vragen en stimuleren ander gedrag van toekomstige bewoners en gebruikers.</u>
	De toekomstige gebruiker, koper of huurder heeft beperkt ruimte voor de eigen auto en komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Dat kan omdat een innovatieve mobiliteitssysteem aanwezig is, dat bestaat uit: - een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen; - hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); - invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken - parkeren op afstand; - deelmobiliteit (MaaS); - dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. Dit moet vooraf duidelijk zijn, zodat men zich realiseert welk mobiliteitsgedrag van hen verwacht wordt. Bij de verdere uitwerking van het plan worden met de ontwikkelaars afspraken gemaakt over de wijze waarop hierover met de toekomstige bewoners en andere gebruikers wordt gecommuniceerd.
Beslispunt	
2	Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren: a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid; b. conform A2-regime in Dichterswijk; waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen. Zoals aangegeven op bijgaande kaartbeelden.



Figuur 1: gebieden huidig betaald parkeren en voorstel gebieden invoeren betaald Merwede en omgeving (opgenomen als bijlage 3)



Figuur 2: eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving (opgenomen als bijlage 4)

Argumenten	
2.1	<u>Voor het slagen van het innovatief mobiliteitsconcept is het noodzakelijk dat er in de directe omgeving geen vrije (gratis) beschikbare parkeerplaatsen zijn voor bewoners en gebruikers van Merwede deelgebied 5.</u>
	Wanneer dit niet wordt gedaan, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in Merwede. Invoeren betaald parkeren in de omgeving van Merwede is daarnaast noodzakelijk om het beoogde lage autobezit onder de bewoners en het autogebruik onder personeel en bezoekers te realiseren. Wanneer zij gratis parkeermogelijkheden in de directe omgeving hebben, zal de mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen, niet het gewenste effect bereiken. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren.
2.2	<u>De maximale verkeersgeneratie wordt overschreden als het strikte parkeerregime ontweken kan worden in naastgelegen gebieden.</u>
	Vanuit de MER is de hoeveelheid verkeer van en naar Merwede gemaximeerd op 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur op de Europalaan, uitgaande van een maatwerkgebied. Wanneer er geen parkeerregulering in de omgeving is, zal het autobezit en -gebruik hoger worden en zal het inzetten van extra maatwerk niet leiden tot de noodzakelijke beperking van verkeer. Hier is ook sprake van indien alleen fase 1 van Merwede deelgebied 5 ontwikkeld wordt. De omvang van het gebied waar betaald parkeren moet worden ingevoerd is afhankelijk van de maximaal geaccepteerde loopafstanden. Deze afstand zal voor iedereen anders zijn. Goudappel Coffeng (april 2020, bijlage 1) adviseert om een werkelijke loopafstand van 750 meter als uitgangspunt te nemen. Dit is ook in lijn met maximale loopafstanden uit de Nota Stallen en Parkeren voor de functie wonen. De parkeervraag van de overige functies wordt voor een groot deel op afstand gerealiseerd en er is maar een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in het plangebied zelf beschikbaar. In bijlage 2 zijn de loopisochronen van 750 en 1.000 meter inclusief nieuwe bruggen van en naar Merwede deelgebied 5 en de gebieden waar uitwijkgedrag naar toe te verwachten is opgenomen. Dit voorstel betreft de invoering van betaald parkeren die nodig is voor de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5. In de besluitvorming rond het parkeerregime Cartesiusdriehoek heeft u als raad aangegeven eenduidige gebieden hiervoor terug te willen zien in het voorstel. In dit voorstel hebben we eenduidige gebieden als volgt bepaald: op basis van de loopafstanden is het invloedsgebied vanuit deelgebied 5 vastgesteld. Vervolgens vertaald naar logische gebiedsgrenzen, rekening houdend met natuurlijke barrières zoals watergangen, brede wegen e.d., het functioneren van het gebied en rekening houdend met aaneengesloten gebieden met betaald parkeren. Dit leidt tot de gebieden voor invoeren betaald parkeren zoals in de figuur in bijlage 3 zichtbaar is. Dit zijn Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk-noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid. Voor de gebieden direct grenzend aan de gebieden waar in dit voorstel invoeren betaald parkeren wordt voorgesteld, wordt de vraag voorgelegd of en op welke wijze zij willen aansluiten bij de invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied. Hierover vindt participatie plaats. Dit betreft de volgende gebieden (gearceerd in de figuur in bijlage 3): Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid. Er is gekozen om deze buurten als geheel als schilgebied op te nemen in dit voorstel omdat: Oud Hoograven-noord en -zuid deels binnen en deels buiten de loopisochronen van 750 meter vallen, maar omdat deze gebieden ervaren worden als eenduidige woonbuurten vraagt dit een duidelijk herkenbare begrenzing. Het deel van Oud Hoograven-noord en -zuid dat binnen de 750 meter valt sluit niet volledig aan op gebieden met betaald parkeren waardoor eilanden zonder betaald parkeren kunnen ontstaan. Vanuit Merwede ligt Oud Hoograven op twee natuurlijke barrières afstand (Merwedekanaal en Vaartsche Rijn).

2.3	Als er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in de omliggende buurten, kan er minder programma worden gebouwd in Merwede deelgebied 5.
	Om de maximale verkeersgeneratie niet te overschrijden wordt een combinatie van maatregelen genomen. Een lage parkeernormen volgens A2-regime, aangevuld met een innovatief mobiliteitsconcept, bestaande uit: - een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen; - hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); - invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken; - parkeren op afstand; - deelmobiliteit (MaaS); - dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. Door deze maatregelen wordt de gemiddelde parkeernorm, en daarmee het aantal parkeerplaatsen in het plangebied verlaagd. Van 0,7 naar 0,3. De totale verkeersgeneratie vanuit Merwede deelgebied 5 zakt daardoor van ongeveer 2.400 naar minder dan 1.200 motorvoertuigen per uur in de spits. Verkeerskundig is een toename van maximaal 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur acceptabel. Wanneer men voor het parkeren gratis kan uitwijken naar de directe omgeving, waardoor alsnog de eigen auto als belangrijkste vervoermiddel gebruikt kan worden, hebben de bovengenoemde maatregelen geen effect. De kans op succes van het mobiliteitsconcept is daardoor erg laag. De parkeervraag vanuit Merwede stijgt dan weer, naar een gemiddelde van 0,7 parkeerplaats per woning. Dat werkt door in een verkeergeneratie van ongeveer 2.400 motorvoertuigen in het drukste uur. Ontwikkeling van alleen fase 1 zal in dat geval ook leiden tot een hogere verkeersgeneratie dan 1.200 motorvoertuigen/drukste spitsuur. Om zonder bovengenoemde maatregelen de parkeervraag niet te laten stijgen en de verkeersgeneratie onder de 1.200 motorvoertuigen per uur te houden moet het totale bouwprogramma (woningen en voorzieningen) verlaagd worden met ongeveer de helft.
2.4	Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten voorkomt dat er parkeeroverlast ontstaat
	Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in Merwede naar omliggende buurten. Hierdoor loopt in deze buurten de parkeerdruk verder op, waardoor parkeeroverlast ontstaat. Met het invoeren van betaald parkeren wordt dit ongewenste effect voorkomen.
2.5	Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten maakt het mogelijk om andere ontwikkelingen in deze buurten autoluw te ontwikkelen.
	In gebieden met betaald parkeren zijn er mogelijkheden voor autoluw ontwikkelen. Zo is de parkeernorm in betaald parkeren gebied lager, is er de mogelijkheid om een deel van de parkeereis om te zetten in deelauto's en/of extra fietsparkeren, met een reductie van het aantal te realiseren parkeerplaatsen tot gevolg. Toekomstige ontwikkelingen zoals Beneluxlaan 901, Lomanlaan 103-105, Reitdiepstraat en Jutfaseweg kunnen op basis van dit besluit, gebruik maken van deze mogelijkheden en daarmee de groei van het autoverkeer verder beperken.
2.6	Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten draagt bij aan het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in deze buurten
	Invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten biedt ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. De buurtaanpak is onderdeel van de omgevingsvisie deel 2. Voor Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor de uitvoering van de maatregelen uit de buurtaanpak en buurtagenda zoals bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

2.7	Er is nog voldoende tijd om met bewoners en ondernemers uit de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid om over de wijze van invoering een participatietraject te doorlopen.
	De oplevering van de eerste woningen in Merwede deelgebied 5 wordt medio derde of vierde kwartaal 2023 verwacht. Uiterlijk op dat moment moet het betaald parkeren zijn ingevoerd in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid. Er is daarmee nog voldoende tijd om met de bewoners en ondernemers van deze betreffende gebieden in gesprek te gaan over de exacte invulling van het betaald parkeren. Betrokkenheid van de omgeving bij de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept in Merwede draagt bij aan het succes hiervan. Hoe breder dit ondersteund wordt hoe groter de kans op succes. Niet alle onderwerpen rond betaald parkeren bieden echter evenveel ruimte voor participatie omdat die onderdeel zijn van bestaand beleid. De inzet blijft echter wel, zoals u als raad ook heeft aangeven in de besluitvorming rondom het parkeerregime Cartesiusdriehoek, om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de wensen van de omgeving en betaald parkeren op een passende wijze in te voeren. Een aanpak hiervoor wordt nu opgesteld en uitgevoerd voor de Schepenbuurt als onderdeel van de ontwikkeling Cartesiusdriehoek. Deze aanpak en die voor Merwede is er op gericht om alle betrokken belanghebbenden te vragen hoe de regulering in de buurt het beste kan worden ingevoerd en op welke wijze het mobiliteitsconcept Merwede aantrekkelijk genoeg is om te gaan gebruiken. De aanpak en ervaringen uit de Schepenbuurt nemen we op in de nieuwe module Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de Parkeervisie. Dit wordt naar verwachting tweede kwartaal 2021 ter besluitvorming aan u voorgelegd en vormt ook de basis voor de participatie in de buurten rondom Merwede.
2.8	Invoeren van betaald parkeren in de Dichterswijk conform A2 parkeerregime en invoeren van betaald parkeren conform B1 parkeerregime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland -zuid sluit aan op de gebiedszonering in het huidige (en toekomstige) mobiliteits- en parkeerbeleid.
	De gebiedsindeling voor de fiets- en autoparkeernormen en bijbehorend parkeerregime is gebaseerd op de ABC-indeling van het huidige (en toekomstige) mobiliteits- en parkeerbeleid De indeling in parkeerzones hangt samen met: • de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets; • de mate van functiemenging; • de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte. De Dichterswijk valt in zijn geheel binnen de A-zone. Huidige gebieden binnen de Dichterswijk met betaald parkeren hebben een A2 parkeerregime. De overige gebieden: Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland -zuid, vallen binnen de B-zone en zijn daarom als B1 parkeerregime opgenomen in dit voorstel.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	Het invoeren van betaald parkeren kan op weerstand stuiten bij bewoners en ondernemers van de betreffende gebieden
	Het addendum Nota Parkeernormen Fiets en Auto biedt de mogelijkheid om ook zonder draagvlakmeting betaald parkeren in te voeren. Juist daarom vinden wij het belangrijk om met de bewoners en ondernemers in gesprek te gaan in het participatietraject. Zo wordt het betaald parkeren straks op een voor dat gebied passende manier ingevoerd. Bovendien is het zo dat als er geen beta ald parkeren wordt ingevoerd in de omgeving de parkeerdruk in die gebieden zeer hoog zal worden als gevolg van een hoge parkeervraag vanuit de Merwede. Ook dat zal bezwaren oproepen vanuit bewoners en ondernemers in de gebieden.
Beslispunt	

3	De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.
Argumenten	
3.1	<u>Uitwijkgedrag naar de schilgebieden is vanuit maximale loopafstanden vanuit deelgebied 5 niet cijfermatig te onderbouwen</u>
	De maximale loopafstanden van 750 meter zijn het uitgangspunt bij het bepalen van het directe uitwijkgebied. De grenzen worden vervolgens bepaald aan de hand van natuurlijke barrières zoals brede wegen, bruggen of waterwegen het functioneren van het gebied en rekening houdend met aaneengesloten gebieden met betaald parkeren. Gebieden grenzend aan de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd 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 naastgelegen gebied. *In de schilgebieden gelegen naast een ander schilgebied stellen we dezelfde vraag, mits het naastgelegen gebied kiest voor invoeren betaald parkeren. Deze werkwijze hebben we eerder toegepast in de Dichterswijk eind 2021. Op deze wijze voorkomen we ook dat eilanden van betaald parkeren ontstaan, we sturen op aaneengesloten gebieden van betaald parkeren. Hier houden we ook rekening mee in de fasering van de participatie in de schilgebieden.* In de participatie , staat draagvlak creëren centraal. De precieze vorm en inhoud van deze participatie zal nader worden uitgewerkt en opgenomen in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de Parkeervisie. Deze zal naar verwachting eerste kwartaal 2021 ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	<u>De uitkomst van de participatie kan ook als resultaat hebben dat er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in de schilgebieden, voor oplevering eerste woningen Merwede, deelgebied 5.</u>
	In dat geval wordt er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, is dit parkeerregime er dus niet als de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd. Dit is niet noodzakelijk en heeft dus geen gevolgen voor de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5. Door eventuele overloop van de aangrenzende buurten, waar betaald parkeren wordt ingevoerd, is het de verwachting dat de parkeeroverlast als gevolg van foutparkeerders en het verder oplopen van de parkeerdruk dan toeneemt. Dan ontstaat de situatie dat er niet op korte termijn betaald parkeren kan worden ingevoerd. Dit kan de leefbaarheid in deze gebieden onder druk zetten. Dit wordt ook meegenomen in de communicatie rond de voorgestelde participatie. Indien er parkeeroverlast ontstaat blijft de mogelijkheid bestaan om betaald parkeren in te voeren, via de reguliere procedure invoeren betaald parkeren.

Financiën

De extra opbrengsten van uitbreiden betaald parkeren landen in de parkeerexploitatie. Daar tegenover staan extra kosten voor vergunningverlening handhaving.
Bij invoering betaald parkeren in kleinere gebieden zien we dat baten en lasten ongeveer met elkaar in evenwicht zijn. Voor de uitbreiding die nu voorligt wordt dit nog in kaart gebracht. Jaarlijks wordt de parkeerexploitatie meerjarig bijgesteld in het Meerjaren Perspectief Ruimte waarin ook de effecten van het invoeren betaald parkeren zullen worden verwerkt.

Vervolg

Nadat uw raad heeft ingestemd met voorliggend voorstel wordt in Merwede deelgebied 5, na de oplevering van de nieuwbouw, het A2-parkeerregime van toepassing. Voor het invoeren van betaald parkeren in de volgende omliggende buurten: Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord , Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid volgt een participatietraject met inwoners en ondernemers van de betreffende gebieden. Uw raad wordt over de uitkomst hiervan geïnformeerd via een raadsbrief. Daarna neemt het college een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden.

Voor de gebieden direct grenzend aan de gebieden waar in dit voorstel invoeren betaald parkeren wordt voorgesteld, te weten: Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid, wordt de vraag voorgelegd of zij willen aansluiten bij de invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied. Hierover vindt participatie plaats, waarin draagvlak creëren centraal staat. De precieze vorm en inhoud van deze participatie zal nader worden uitgewerkt en opgenomen in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie. De parkeervisie inclusief uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren zal naar verwachting tweedekwartaal 2021 ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

De procedure Invoering Betaald Parkeren kan enkel worden toegepast op die gebieden die hiervoor door de raad zijn aangewezen in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2021. Niet alle gebieden zijn onderdeel van deze gebiedsindeling. In het volgende Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid wordt deze gebiedsindeling hierop aangepast.

Participatie

De wijze van participatie wordt nader uitgewerkt in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie. De periode voor participatie is 2021 tot 2023 en dient te zijn afgerond uiterlijk voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd.

Communicatie

Aansluiten bij omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

-

Bijlagen informatief

- Onderzoek Goudappel Coffeng: Parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone;
- Figuur: Loop isochronen Merwedekanaalzone, deelgebied 5 inclusief nieuwe bruggen;
- Figuur: Gebieden Invoeren betaald parkeren omgeving Merwede (DG5);
- Figuur: Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Margo Meijer, Marcel Haak, Jurjen van Keulen	**Datum**	10 maart 2021
Doorkiesnummer	06-22422661, 06-24862584, 06-51406475	**Kenmerk**	7103312/raadsbrief
E-mail	margo.meijer@utrecht.nl, m.haak@utrecht.nl j.van.keulen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone
Bijlage(n)	Schematisch overzicht besluitvormingstraject MWKZ	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

De Merwedekanaalzone transformeert de komende jaren naar een gezonde, levendige stadswijk en is de belangrijkste plek om binnenstedelijk de groei van de stad op te vangen. We zijn dan ook verheugd u te kunnen melden dat we een belangrijke mijlpaal bereikt hebben in de planvorming met een akkoord met de marktpartijen op de Samenwerkingsovereenkomst (kort: SOK) en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Nu is het moment gekomen om het samenhangende pakket aan stukken ter besluitvorming aan u aan te bieden. In deze brief informeren we u over het totaal aan stukken en het voorziene besluitvormingsproces.

Hoge kwaliteit
Om de gewenste woningbouw in Merwede te kunnen realiseren, gaan we anders om met mobiliteit, ruimtegebruik en openbare ruimte. Om deze verdichting nu, maar ook over enkele decennia, goed te borgen en te zorgen voor een prettige woonomgeving is het essentieel om de kwaliteit van de wijk hoogwaardig in te vullen. We zetten we in op een diversiteit in de gebouwen; in grootte en hoogte en in architectonische vormgeving. De openbare ruimte is autovrij en van hoge kwaliteit met als uitgangspunt: ‘groen tenzij’. Voorzieningen, zoals pakketdiensten, fietsparkeren en afvalcontainers worden zo veel mogelijk inpandig opgelost.

Opgave
In 2016 heeft u de Ruimtelijke Strategie Utrecht (kort: RSU) 2030 vastgesteld met als opdracht om te onderzoeken of de Merwedekanaalzone (de deelgebieden 4, 5 en 6) ruimte kan bieden aan totaal 6.000 – 10.000 woningen en ander programma. In het Coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht voor iedereen’ is verdere richting gegeven aan de Merwedekanaalzone met de volgende zinsnede: ‘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.

Recent hebben we de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 in de inspraak gebracht. De RSU 2040 beschrijft hoe we de groei van onze stad in goede banen willen leiden en hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen. In de RSU 2040 wordt in eerste instantie ingezet op verdichting binnen de stad. De transformatie van de Merwedekanaalzone van een extensief bedrijventerrein naar een nieuwe stadswijk met wonen, werken en alle voorzingen zoals groen; gezondheidszorg, onderwijs en cultuur is een stap in deze strategie.

Voor u ligt de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (deelgebied 5). In deze plannen wordt uitgelegd op welke wijze we invulling geven aan de gestelde opgave en binnenstedelijke groei.

Woningbouwbehoefte
Utrecht is een aantrekkelijke stad, de druk op de Utrechtse woningmarkt is hoog. Hierdoor lopen vraag en aanbod van woningen uiteen, en is het voor een aantal groepen lastig om in onze stad een (betaalbare)woning te vinden die past bij hun woonbehoefte. Met de realisatie van de Merwedekanaalzone wordt een grote bijdrage geleverd aan het verminderen van de woningnood:

- Deelgebied 4 is met de Wilhelminawerf en De Nieuwe Defensie reeds in uitvoering en is gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 'de Ruimtelijke agenda'. Op dit moment wordt onderzocht of door verdichting, aan de 600 geplande woningen in De Nieuwe Defensie, 350 betaalbare woningen kunnen worden toegevoegd (200 sociale en middeldure huur + ca. 150 betaalbare koopwoningen aanvullend op het vastgesteld programma van 600). Via het MPR wordt u hierover geïnformeerd.
- Voor deelgebied 5 (tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan) 'Merwede', is samen met de marktpartijen het Stedenbouwkundig Plan Merwede uitgewerkt. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Er is gekozen om te bouwen in hoge dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Van de 6000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middeldure huur en -koop gerealiseerd. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen.

Investeren in Utrecht Zuid-West
De transformatie van de Merwedekanaalzone naar een nieuwe stadswijk heeft vanzelfsprekend ook invloed op de omgeving. Zo wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de omliggende buurten met nieuwe langzaam verkeersroutes en wandel- en fietsbruggen en stellen we u voor betaald parkeren in de omliggende buurten in te voeren. Hierbij kijken we direct naar kansen in vergroening en verbeteringen van de kwaliteit van de openbare ruimte in deze omliggende buurten zoals de Rivierenwijk en Transwijk.
Met de aanleg met de nieuwe langzaam verkeersroutes worden wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar verbonden en zijn maatschappelijke voorzieningen en commerciële voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkelcentrum NOVA en de winkels aan de Rijnlaan makkelijker bereikbaar. Ook worden recreatieve verbindingen gelegd waarmee bijvoorbeeld het Merwedeplantsoen en Merwedepark met elkaar worden verbonden. De investeringen in de Merwedekanaalzone beperken zich dus niet alleen tot het gebied zelf, maar betekenen flinke investeringen in bovenwijkse maatregelen, zoals dus betere

verbindingen, vergroening, kwaliteitsslag Park Transwijk en herinrichting van het noordelijke deel van de Europlaan.

Plan in Balans
Om te komen tot een zo goed mogelijk plan is een zorgvuldig proces doorlopen. De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie deel 2 zijn in het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor deelgebied 5 geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) die aansluiten op een hoog stedelijke stadswijk. De inzet van Utrecht op het gebied van betaalbare woningen en duurzaamheid in Merwede en de investeringen in bovenwijkse maatregelen, is met de 21 miljoen subsidie Woningbouwimpuls van het Rijk verder haalbaar gemaakt.

Inspraak
De Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en bijbehorende plandocumenten hebben ter inzage gelegen van 30 januari tot en met 11 maart 2020. De 467 ontvangen reacties op de plannen hebben wij verwerkt. In de reactienota kunt u lezen hoe wij zijn omgegaan met de reacties. Tot slot maakt het voorstel voor het Parkeerregime Merwede en omgeving (invoeren betaald parkeren) onderdeel uit van de plannen.

We hebben de tijd hiervoor nodig gehad om dit goed uit te werken. We begrijpen dat u ook de tijd nodig heeft om de plannen tot u te nemen. Op 23 maart aanstaande organiseren we een technische sessie waarin we het besluitvormingstraject aan u willen toelichten en hoe de plannen met elkaar samenhangen.
In bijgevoegd document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone’ doen we tevens een voorstel van een mogelijke planning van de besluitvormingsprocedure.

Toelichting wettelijk rol van de raad in deze besluitvorming
Naast de reguliere behandeling en het inhoudelijke debat door de raad over de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede en alle bijbehorende bijlagen zijn er een aantal bijzondere (wettelijke) procedures waarin de raad een bijzondere rol heeft. Deze worden hieronder verder toegelicht.

Voorhangprocedure Samenwerkingsovereenkomst.
Voor Merwede (deelgebied 5) is het afgelopen jaar samen met de betrokken marktpartijen een SOK uitgewerkt. Hierin staan de privaatrechtelijke afspraken (met randvoorwaarden en procesafspraken) die horen bij de realisatie van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Basis hiervoor is de Termsheet met daarin de afspraken met de marktpartijen op hoofdlijnen. De Termsheet heeft u ontvangen bij onze brief van 9 januari 2020. Wij zijn voornemens om de SOK te bekrachtigen.

Gezien de impact van deze randvoorwaarden en afspraken voor de beoogde transformatie van Merwede leggen wij, vooruitlopend op het bekrachtigen van de overeenkomst, de SOK voor wensen en bedenkingen aan u voor (voorhangprocedure), zoals ook wordt beschreven in artikel 169 lid 4 van de Gemeentewet.

Voorhangprocedure mobiliteit en WKO

Onderdeel van de SOK vormt de principe bereidheid van partijen (zowel gemeente als private partijen) om deel te nemen in een op te richten en nader te structureren BV voor het mobiliteitsbedrijf alsmede een BV voor WKO (Warmte Koude Opslag). Overeenkomstig artikel 160, tweede lid Gemeentewet, willen wij u in de gelegenheid stellen wensen en bedenkingen kenbaar te maken op de oprichting van beide entiteiten.

Instemmingsbesluit Nota Verbonden Partijen
Zoals bij de vaststelling van de Nota Verbonden Partijen op 17 september 2015 is besloten, is het uitgangspunt dat verbinding dat strekt tot deelneming in een verbonden partij (in dit geval het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf als verbonden partijen), altijd een (instemmings)besluit van uw raad vraagt. Daarom zijn in het raadsvoorstel hiervoor 2 beslispunten opgenomen over een op te richten Mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf. Deze zijn hieronder aangeven. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de memo's over de Business Case mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf.

Op te richten mobiliteitsbedrijf
Voor Merwede is een innovatief en integraal mobiliteitsconcept ontwikkeld. Met de realisatie van 6.000 woningen in een voor Utrecht nieuwe en zeer hoge dichtheid op deze plek in de stad wordt ingezet op een andere mobiliteitsoplossing gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, gebruik OV en deelmobiliteit. Hiermee blijft de verkeersdruk op het omliggend wegennet beheersbaar. Het mobiliteitsbedrijf zorgt voor voldoende aanbod voor deelmobiliteit (zoals deelauto's als deelfietsen) en servicediensten (zoals pakketdiensten, klantenservice deelmobiliteit).

Op te richten WKO-bedrijf
Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het noodzakelijk dat er een collectief warmtekoude-net wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren.

Toezichtsarrangement en statuten voor mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf
Bij de besluitvorming wordt normaliter ook de toezichtsarrangementen voor het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf voorgelegd. Op dit moment zijn de toezichtarrangementen nog niet beschikbaar. De reden hiervoor is dat de feitelijk uitwerking van de governance en aansturing voor beide entiteiten de volgende stap in de planuitwerking betreft. We hebben wel aangegeven hoe het op hoofdlijnen gaat werken en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen, nog niet hoe we het exact gaan organiseren binnen de beoogde organisatie. Hiermee wordt afgeweken van de reguliere gang van zaken, waarbij conform de Nota Verbonden Partijen u gelijktijdig met het afwegingskader het toezichtsarrangement ter goedkeuring krijgt voorgelegd. Uiterlijk voor vaststelling van het onherroepelijke bestemmingsplan dienen de oprichtingsstatuten en andere bijbehorende aspecten m.b.t. het toezicht en de organisatie te zijn uitgewerkt, zodat u er kennis van kan nemen en wij deze kunnen vaststellen.

Raadsinformatie bijeenkomst: toelichting samenhang plandocumenten en besluitvormingsproces (inclusief de voorhangprocedure).

Op 23 maart 2021 willen we u graag de (samenhang van de) plannen en het besluitvormingsproces toelichten in een Raadsinformatiebijeenkomst. De SOK lichten wij graag aan u toe in het besloten deel van de commissievergadering op 1 april 2021. In het openbare deel komen de entiteiten voor WKO en Mobiliteit aan de orde. Daarna zal op 2 april de termijn van de voorhangprocedure starten waarin u uw wensen en bedenkingen kenbaar kunt maken (p/a stafbureau gemeentesecretaris). Deze termijn eindigt op 1 juni 2021.
We hanteren een langere termijn voor de wensen en bedenkingen om u voldoende ruimte te geven om bijvoorbeeld met inwoners en (zelfgekozen) deskundigen een beeld te vormen over de plannen voor de Merwedekanaalzone, die samenhangen met de SOK en de WKO- en mobiliteitsbedrijven.

Aangezien het Stedenbouwkundig Plan Merwede en de SOK samen met de marktpartijen is opgesteld en afgewogen, zullen wij uw wensen en bedenkingen zowel intern als met de betrokken marktpartijen bespreken. Vervolgens zullen we u met een brief informeren hoe we omgaan willen gaan met uw wensen en bedenkingen. Deze brief is onderdeel van het inhoudelijke debat over alle plandocumenten in de raadscommissie Stad van Ruimte.

Hierna volgt de raadsbehandeling. In het document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject’ doen we een voorstel voor de planning van dit besluitvormingstraject.

Over eventuele inhoudelijke planaanpassingen (en daarmee ook aanpassingen in de SOK) na de besluitvorming in de raad zal het college met de marktpartijen het gesprek voeren. Er zal dan worden bekeken wat de aanpassingen voor consequenties hebben voor de SOK. Pas na consensus hierover zal het college de SOK aangaan.

Overzicht plandocumenten en bijlagen per raadsvoorstel
Hieronder leest u een overzicht van de plandocumenten per raadsvoorstel.

<u>Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2:</u>

- Omgevingsvisie, deel 2, met bijlagen:
    - Overzicht van de participatie
    - Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk (Gemeente Utrecht, mei 2020)
    - Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, april 2020)
    - Rapport Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone (Gemeente Utrecht, 11 oktober 2019)
    - Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, december 2019)
    - Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng september 2020)
    - Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone – Locatieonderzoek (Gemeente Utrecht, oktober 2020)
- Aanvulling planMER (ter vaststelling)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)

<u>Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Merwede</u>

- Stedenbouwkundig Plan Merwede
- Beeldkwaliteitsplan Merwede

- Samenwerkingsovereenkomst (voorhangprocedure ogv 169 lid 4 Gemeentewet) (geheim)
    - bijlagen bij de SOK (geheim)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)
- Toelichting Grondexploitatie OPG + Busstalling terrein (Geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen WKO (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader WKO (geheim)
    - memo businesscase Merwede WKO (geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen mobiliteitsbedrijf (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader mobiliteitsbedrijf (geheim)
    - memo businesscase mobiliteitsbedrijf Merwede (geheim)

Ter informatie voor de raad wordt tevens bijgevoegd:
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plantoelichting (ook bijlage voor de raad)
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plankaart (ook bijlage voor de raad)
- Reactienota
- Aanpak monitoring
- Buurtaanpak Rivierenwijk Transwijk
- Buurtagenda Dichterswijk
- Notitie Rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)
- Collegereactie rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)

Raadsvoorstel Parkeerregime Merwede en omgeving, met bijlagen:
- Parkeerregulering in de omgeving Merwedekanaalzone
- Figuur 1: Loop isochronen Merwede dg incl. nieuwe bruggen
- Figuur 2: Gebieden invoeren betaald parkeren Merwede en omgeving
- Figuur 3: Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving

Context plannen Merwedekanaalzone
In de notitie ‘Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’ schetsen we de planvorming van de Merwedekanaalzone. We gaan in op de opgave voor het gebied, de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast leest u in deze bijlage hoe het bestuurlijk traject tot nu toe is verlopen en hoe we u op een aantal momenten in de afgelopen periode hebben meegenomen.

Parallelle besluitvorming Parkeerregime Merwede en omgeving (invoering betaald parkeren Merwede en omliggende buurten)
Tegelijkertijd met de besluitvorming van de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede zal het voorstel voor het parkeerregime Merwede en omgeving ter besluitvorming worden voorgelegd. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor het ambitieuze mobiliteitsconcept en daarmee de mogelijkheid om Merwede met het voorgestelde bouwprogramma te ontwikkelen.

Concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede
In het concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede zijn afspraken met de marktpartijen verwerkt die publiekrechtelijk vastgelegd kunnen worden. Deze afspraken zijn onderdeel van het integrale pakket aan afspraken met de marktpartijen. Vanwege de sterke relatie met de SOK en het

Stedenbouwkundig Plan Merwede is het concept ontwerpbestemmingsplan fase1 Merwede als bijlage bij de SOK gevoegd.
Dit bestemmingsplan vormt straks na bestuurlijke vaststelling de juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied juridisch en planologisch mogelijk te maken.

De eerste stap in de vaststelling van het bestemmingsplan is het vooroverleg met partijen zoals Rijkswaterstaat en Provincie, waarna de zienswijzenperiode volgt. Het bestemmingsplan zal u op een later moment, volgtijdelijk na de behandeling van de kaderdocumenten (Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan), ter besluitvorming worden aangeboden. Mochten naar aanleiding van zienswijzen of de besluitvorming in de raad over het bestemmingsplan zaken worden gewijzigd, die consequenties hebben voor de SOK, dan zal het college hierover met de marktpartijen in overleg treden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021

(Uiteraard door de raad nader in te vullen)

	Jan-feb	mrt-juni	Juli	september	oktober	oktober
	College		College	Cie S&R	Raad	College
Omgevingsvisie dl 2	reactienota vaststellen				Omgevingsvisie deel 2	
	buurtaanpak (principebesluit)				Aanvulling PlanMER	def besluit buurtaanpak
	buurtagenda (principebesluit)				3 wandel- fietsbruggen	def besluit buurtagenda
	monitoring MWKZ				middelen bovenwijkse investeringen	def besluit havenatlas aanpassen
SP Merwede & SOK	inrichtingsplan OR (ovb raadsbesluit)				Stedenbouwkundig Plan	def besluit inrichtingsplan
	instellen kwaliteitsteam				Beeldkwaliteitsplan	
	gebiedsmanagement verkennen				Alternatief inzamelen	
	principebesluit SOK				verwerven 5 garages	aangaan SOK
	principebesluit WKO entiteit				grex openen	
	principebesluit Mobiliteit entiteit				instemmingsbesluit WKO	
	concept ontwerp BP vooroverleg				instemmingsbesluit mobiliteit	
Parkeerregime Merwede en omgeving	College behandeling				Raadsbesluit	

RIB's op verzoek college voor toelichting plannen (deels besloten)

beeldvorming raad

Indienen wensen en bedenkingen door raad

raadsbrief: collegereactie ingediende wensen en bedenkingen

Inhoudelijke debat op alle onderdelen: College reactie op wensen en bedenkingen en alle plandocumenten

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Utrecht

Parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone

Welke omliggende gebieden komen in aanmerking voor instellen parkeerregulering?

Datum 22 september 2020
Kenmerk 005052.20200403.N1.06

Merwede wordt stedelijk verdicht in combinatie met een innovatieve mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen. Insteek daarbij is dat het autobezit onder nieuwe bewoners laag is. Om dit te bereiken is het aantal parkeerplaatsen binnen Merwede beperkt. Nieuwe bewoners met een eigen auto kunnen ofwel een abonnement aanschaffen om in een van de parkeergarages in het gebied te parkeren ofwel op afstand parkeren. Zij komen niet in aanmerking voor een straatparkeervergunning. Om te voorkomen dat bewoners, werknemers en bezoekers van Merwede niet in de directe omgeving parkeren, is het noodzakelijk om parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone in te stellen. Door de parkeermogelijkheden ook daadwerkelijk te beperken, zal het autobezit onder bewoners en het autogebruik onder werknemers en bezoekers lager zijn. In deze notitie wordt verkend welk gebied hiervoor in aanmerking komt.[1]

Waarom reguleren in de omgeving van Merwede?

Parkeerregulering in de omgeving van Merwede is noodzakelijk om het zogenaamde uitwijkgedrag te voorkomen. Parkeerders willen zo dicht mogelijk bij de bestemming staan, maar zijn tevens bereid daar een stukje voor te lopen als ze dan een gratis parkeerplaats hebben. Over de acceptatie van loopafstanden schrijft CROW[2]: “De acceptatie van de loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. Deze worden onder andere bepaald door:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening (reguleringsvorm) en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van alternatieven.”

1 Basis voor deze notitie vormt onze eerdere notitie ‘Parkeerregulering omgeving projectgebied’ d.d. 28 mei 2019 (kenmerk 004409.20190429.N1.05), waarin algemeen uiteen is gezet hoe groot het gebied met betaald parkeren moet zijn.

2 Bron: CROW, ASVV 2012.

Dit wordt eveneens binnen het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht onderschreven. In de Nota parkeernormen voor Fiets en Auto (2013) zijn nevenstaande loopafstanden opgenomen.

zone	wonen	werken en bezoek
A1 en A2	750 meter	1.000 meter
B1	250 meter	500 meter
B2	100 meter	250 meter
C1	50 meter	100 meter
C2	50 meter	100 meter

Tabel 5.2: Maximale loopafstanden (niet hemelsbreed)

Parkeerregulering in de omgeving van Merwede is daarnaast noodzakelijk om het beoogde autobezit onder de bewoners en het autogebruik onder personeel en bezoekers te realiseren. Wanneer zij gratis parkeermogelijkheden in de directe omgeving hebben, zal de mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen, niet het gewenste effect bereiken. Dit betekent dat het autobezit en autogebruik hoger zullen zijn dan beoogd en dus dat er meer verkeer naar Merwede komt dan de verkeersstructuur kan verwerken. Hierdoor komt de bereikbaarheid van het gebied sterk onder druk te staan.

Het invoeren van parkeerregulering heeft ook het bijkomend effect dat er minder forensen in de wijk parkeren. Hiermee verlaagt de parkeerdruk in de wijk, het zoekverkeer naar een parkeerplek in de wijk verlaagt en daardoor zorgt voor een vermindering van het aantal verkeersbewegingen. Dit draagt daarmee positief bij aan Gezond Stedelijk Leven. Daarnaast kennen gebieden met een parkeerregime gemiddeld een lager autobezit.

Vanuit de MER is de hoeveelheid verkeer naar Merwede echter gemaximeerd op 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur op de Europalaan. Met dit uitgangspunt betekent niet reguleren in de directe omgeving dat er geen 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden, maar slechts 3.000 woningen en de helft van de voorzieningen.

Wanneer er geen parkeerregulering in de omgeving is, zal het autobezit en -gebruik hoger worden, Wanneer het beoogde programma wordt doorrekenend conform het vigerende beleid (dus met bij het gebied passende parkeernormen (B1) en de reguliere mogelijkheden om de parkeernorm te verlagen ten gevolge van het plaatsen van deelauto's en meer fietsparkeerplaatsen) bedraagt de verkeersgeneratie 24.000 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig is een toename van maximaal 12.000[3] motorvoertuigen per etmaal acceptabel (dit komt neer op circa 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur). Dit betekent dus dat uitgaande van hetgeen maximaal mogelijk is dat slechts circa de helft van het voorziene programma kan worden gerealiseerd.

[3] Bron: Mobiliteit Merwedekanaalzone, Goudappel Coffeng, oktober 2019

Hoe groot moet het gebied zijn dat wordt gereguleerd?

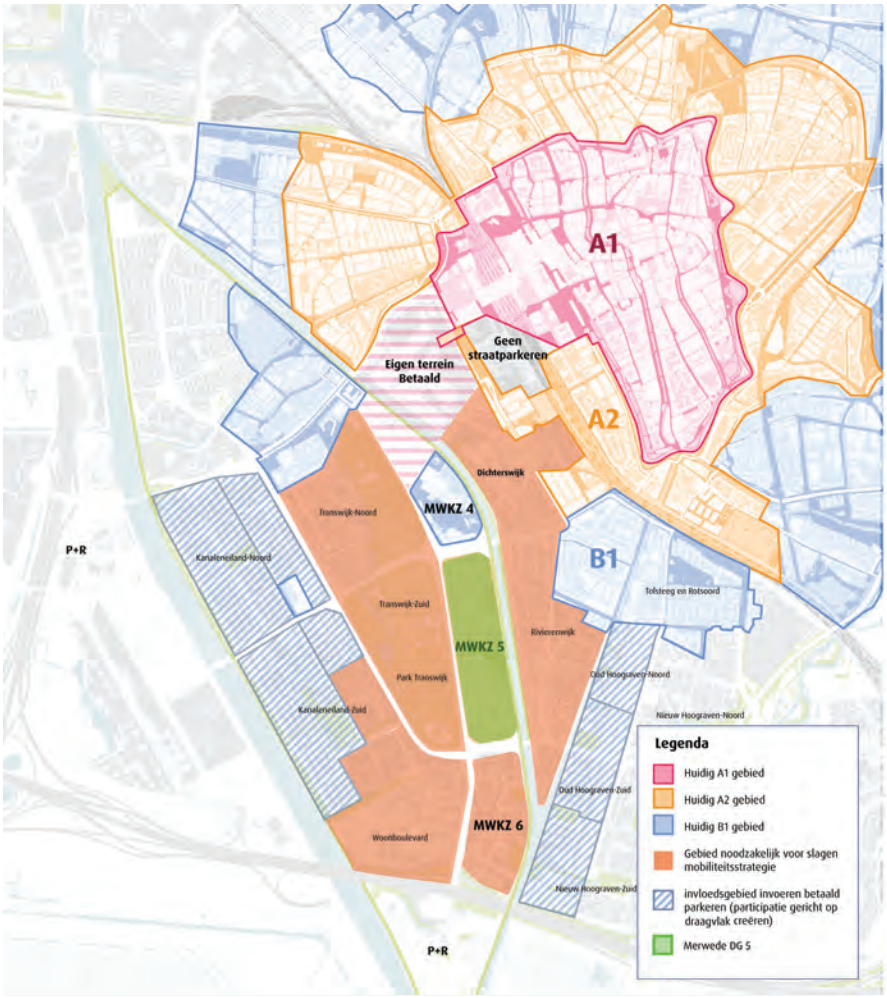
Aansluitend op de loopafstanden die de gemeente Utrecht hanteert is in onderstaande figuur vanuit een viertal bronpunten binnen Merwede (rood) aangegeven welk gebied binnen 500 meter lopen valt, welk gebied binnen 750 m valt en welk gebied binnen 1.000 meter lopen valt. Daarbij is het effect van de (noodzakelijke) aanleg van de gewenste bruggen rond Merwede ook meegenomen.

500 m lopen 750 m lopen 1.000 m lopen

figuur: Loopisochronen 500 m, 750 m en 1.000 m. links zonder nieuwe bruggen in de Merwedekanaalzone, rechts met voorgestelde bruggen rond Merwede deelgebied 5

Merwede sluit op dit moment alleen in het noorden aan bij het bestaande gebied met betaald parkeren. De zuidzijde van het gebied kent daarnaast al betaald parkeren. In onderstaande figuur is een uitsnede opgenomen van de parkeerplattegrond van de gemeente Utrecht, met daarin Merwede (MWKZ 5) en de bestaande parkeergebieden A1 (in rood), A2 (in geel) en B1 (in blauw). Op deze figuur is verder aangeduid:

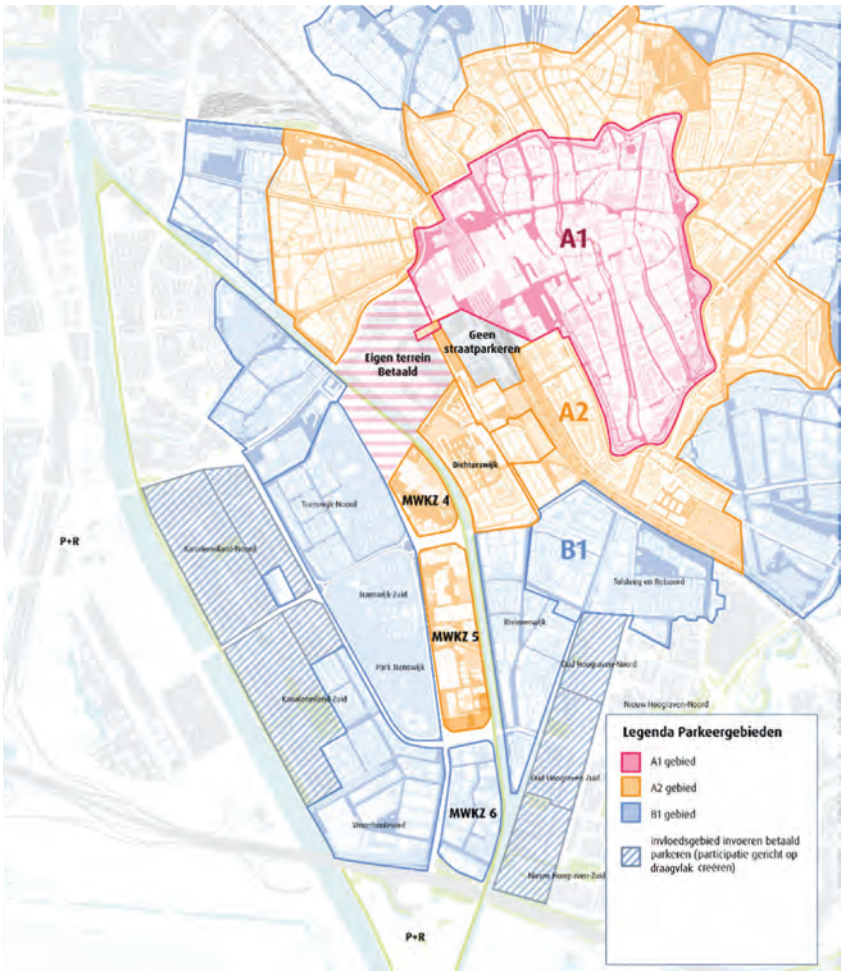
- het gebied waar betaald parkeren ingevoerd moet worden om de mobiliteitsstrategie te laten werken;
- het gebied dat binnen het invloedsgebied invoeren betaald parkeren valt. Dit zijn de gebieden waar het aannemelijk is dat ze te maken krijgt met uitwijkgedrag. Per gebied moet hier gepeild worden of er draagvlak is voor een gelijktijdige invoering van betaald parkeren. Daarnaast is het van belang om deze gebieden de parkeersituatie actief te monitoren om het potentiele uitwijkgedrag in beeld te brengen.



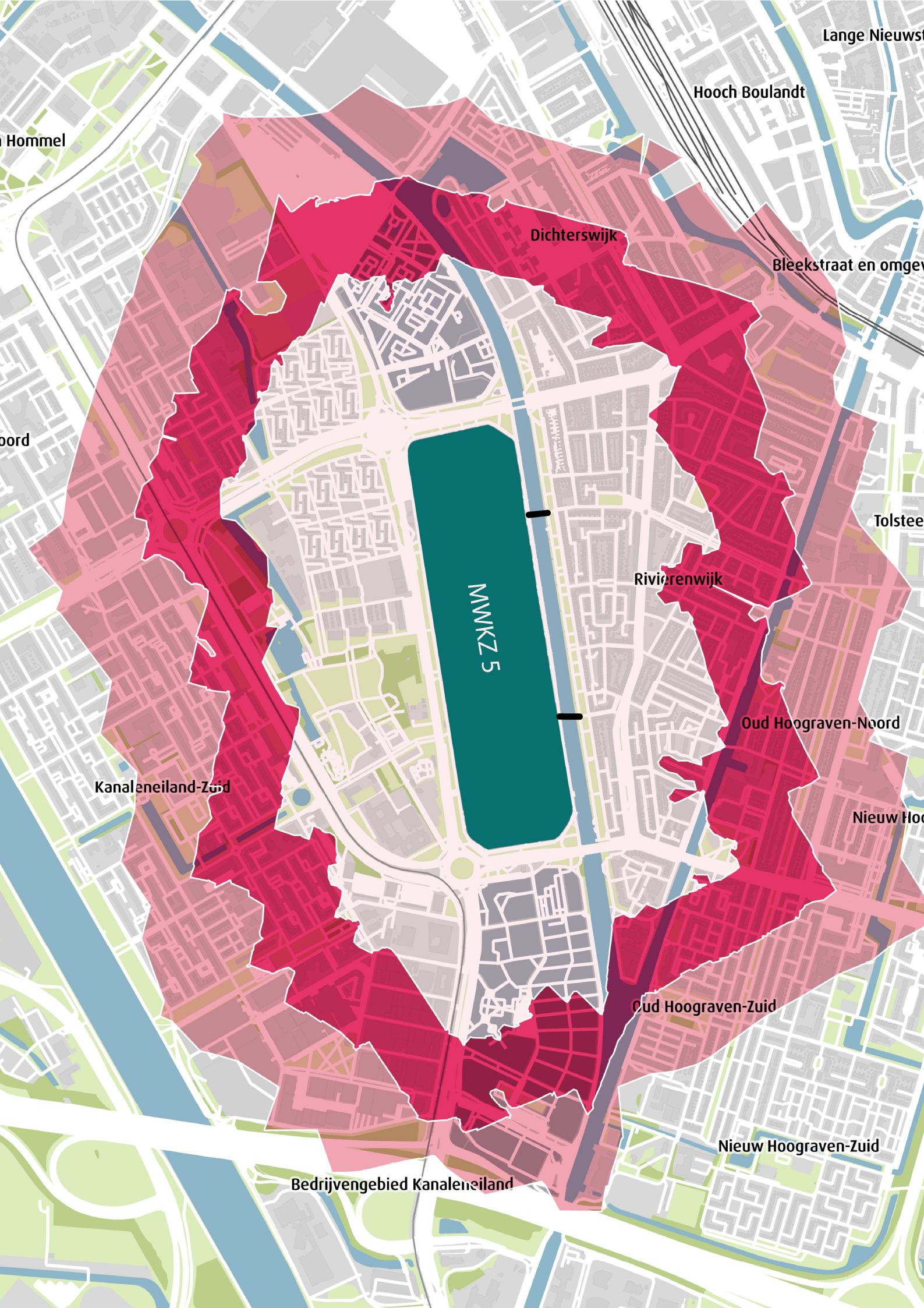
figuur: Voorstel invoeren betaald parkeren per gebied.

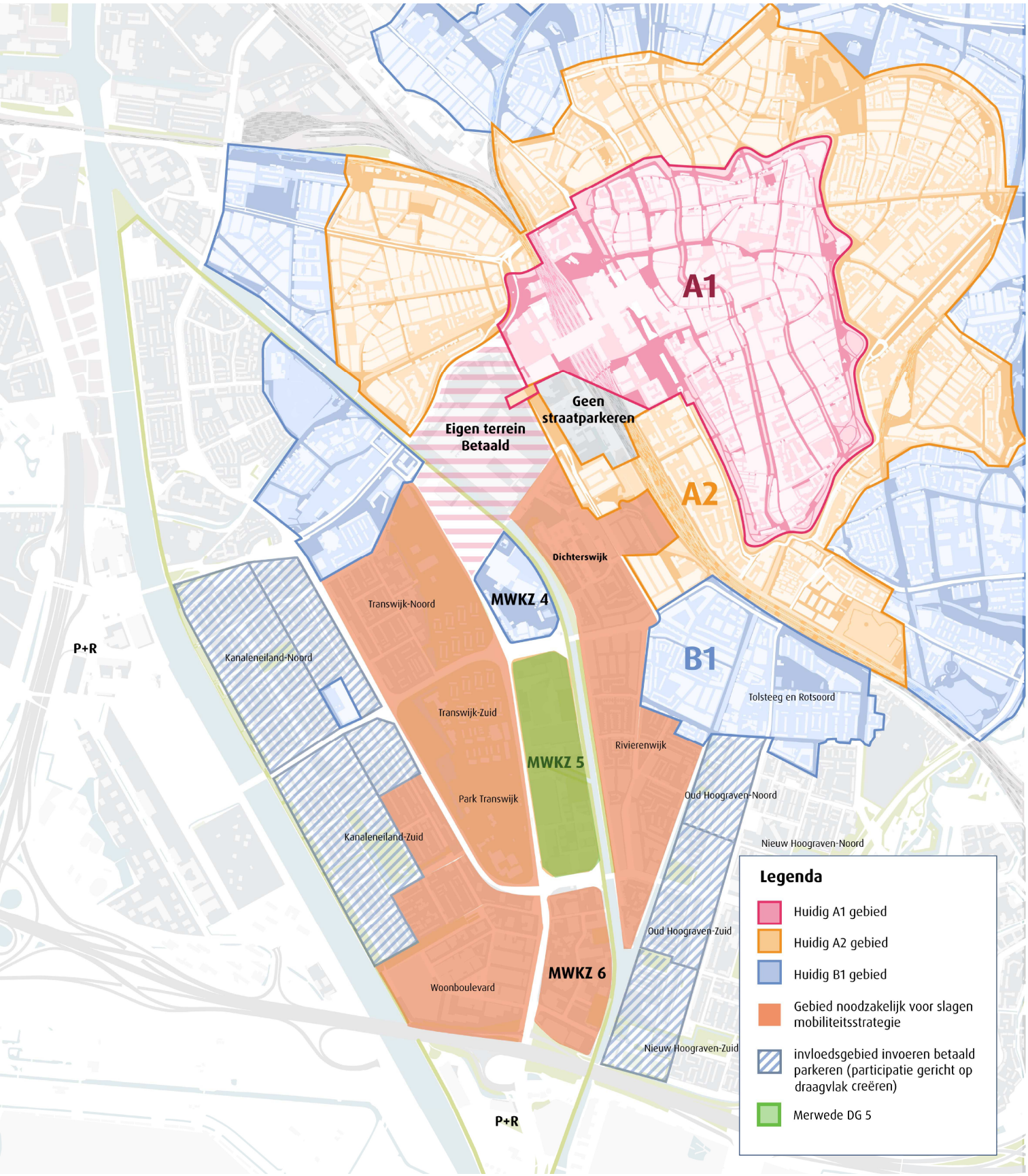
Overwegingen bij de omvang van het gebied zijn:

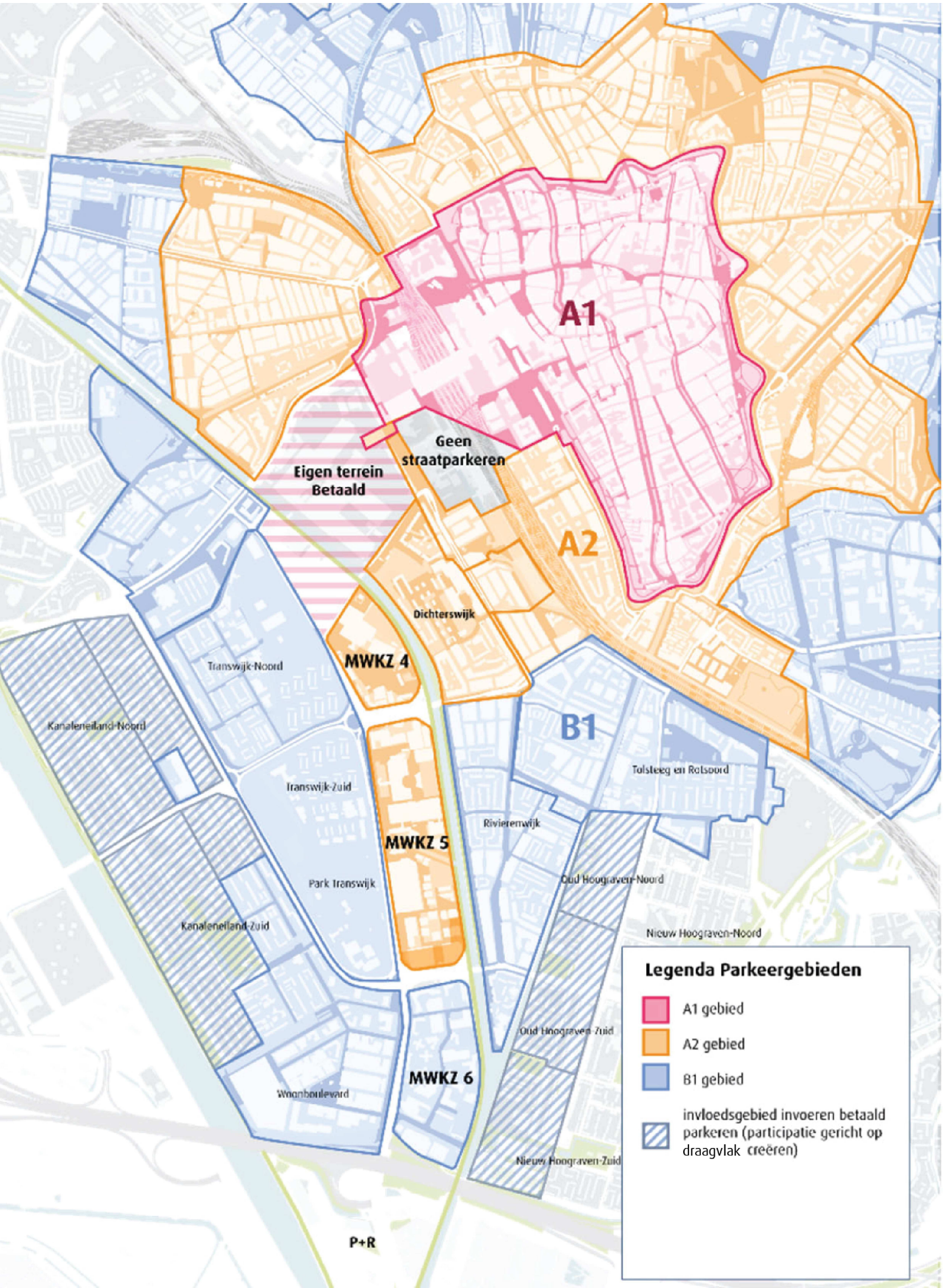
- het gebied waar betaald parkeren ingevoerd moet worden om de mobiliteitsstrategie te laten werken is het gebied wat binnen 750 meter lopen valt:
  - Merwede wordt straks binnen het parkeerbeleid aangeduid als hoogstedelijk gebied (A2). De mobiliteitsstrategie gaat er van uit dat bewoners een lager autobezit hebben en dat werknemers op afstand parkeren (bijvoorbeeld P+R Westraven). Gegeven het gemeentelijke uitgangspunt dat bewoners in hoogstedelijk gebied (A1/A2) maximaal 750 meter lopen. Om te zorgen dat bewoners niet als nog in de omgeving parkeren, moet het gebied met betaald parkeren minimaal 750 meter loopafstand vanaf Merwede bestrijken.
  - Het moet aantrekkelijker zijn om als bewoner en werknemer op P+R Westraven te parkeren dan (gratis) bij de woningboulevard, of op straat in de omgeving van Merwede.
  - De gemeentelijke gebiedsindeling die rekening houdt met natuurlijke grenzen, zoals water of een drukke verkeersweg, omdat deze grenzen voor parkeerders vaak gevoelsmatige of fysieke barrières vormen en zijn dus van invloed op de maximaal acceptabele loopafstand.
- Het gebied dat binnen het invloedsgebied betaald parkeren valt en het aannemelijk is dat dit gebied te maken krijgt met uitwijkgedrag:
  - gebieden die ingeklemd komen te liggen tussen gebieden met betaald parkeren, waardoor uitwijkgedrag vanuit meerdere kanten kan leiden tot een ongewenst hoge parkeerdruk;
  - gebieden die binnen 1.000 meter lopen vanaf Merwede liggen, gegeven het gemeentelijke uitgangspunt dat werknemers in hoogstedelijk gebied (A1/A2) bereid zijn tot maximaal 1.000 meter te lopen;
  - natuurlijke grenzen (de gemeentelijke gebiedsindeling).
  - gebieden die net buiten de 1.000 lopen vallen en potentieel te maken krijgt met uitwijk gedrag door het invoeren van gereguleerd parkeren in aangrenzende gebieden. Bij voorkeur wordt er in deze gebieden ook al vroegtijdig draagvlak gemeten, om deze eventueel gelijktijdig met de omliggende gebieden mee te laten gaan.



figuur: eindbeeld na invoeren betaald parkeren per gebied rondom Merwede (MWKZ 5).


Lange Nieuwst
Hooch Boulandt
Hommel
Dichterswijk
Bleekstraat en omgev
oord
MWKZ 5
Tolstee
Rivierenwijk
Oud Hoograven-Noord
Kanaleneiland-Zuid
Nieuw Hoo
Oud Hoograven-Zuid
Nieuw Hoograven-Zuid
Bedrijvengebied Kanaleneiland


A1
A2
B1
Geen straatparkeren
Eigen terrein Betaald
Dichterswijk
MWKZ 4
MWKZ 5
MWKZ 6
Transwijk-Noord
Transwijk-Zuid
Park Transwijk
Kanaleneiland-Noord
Kanaleneiland-Zuid
Woonboulevard
Tolsteeg en Rotsoord
Rivierenwijk
Oud Hoograven-Noord
Oud Hoograven-Zuid
Nieuw Hoograven-Noord
Nieuw Hoograven-Zuid
P+R
P+R
Legenda
Huidig A1 gebied
Huidig A2 gebied
Huidig B1 gebied
Gebied noodzakelijk voor slagen mobiliteitsstrategie
invloedsgebied invoeren betaald parkeren (participatie gericht op draagvlak creëren)
Merwede DG 5


A1
A2
B1
Geen straatparkeren
Eigen terrein Betaald
MWKZ 4
MWKZ 5
MWKZ 6
Dichterswijk
Transwijk-Noord
Transwijk-Zuid
Kanaleneiland-Noord
Kanaleneiland-Zuid
Park Transwijk
Wagenboulevard
Tolsteeg en Ratsoord
Rivierenwijk
Oud Hoograven-Noord
Oud Hoograven-Zuid
Nieuw Hoograven-Noord
Nieuw Hoograven-Zuid
P+R
Legenda Parkeergebieden
A1 gebied
A2 gebied
B1 gebied
invloedsgebied invoeren betaald parkeren (participatie gericht op draagvlak creëren)

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1572
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	1.3
Omschrijving	Stedenbouwkundig Plan Merwede
ID	1622
Behandelend ambtenaar	Sandra van Asperdt
Telefoon	0302864988
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	20 april 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	**18 mei 2021**
Commissie Stad en Ruimte	2 september 2021
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Stedenbouwkundig Plan Merwede en samenhangende besluiten

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie
Ruimte Opsteller	Jurjen van Keulen
Kenmerk	7104105/raadsvoorstel
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan (BKP) vast te stellen, met daarin
    a. het concept van een nagenoeg autovrije stadswijk: groen tenzij, gezond en duurzaam, verbonden met de omgeving;
    b. een programma van 6.000 woningen en 100.000 m2 voorzieningen;
    c. de principes vanuit stedenbouw en beeldkwaliteit om te komen tot de kwaliteit die past bij de hoge dichtheid van het plan;
    d. de programmering van de randvoorwaardelijke bovenwijkse investeringen, waaronder de herinrichting Europalaan-noord, aanhechting Park Transwijk, aanleg Merwedepark, realisatie brug Waalstraat en Zijldiepstraat zoals opgenomen in het financiële kader;
    e. een alternatief inzamelsysteem voor afval en grondstoffen, met als belangrijkste uitgangspunten:
        i. inpandige inzameling van het restafval en de grondstofstromen.
        ii. de realisatie van een grondstoffenpunt voor grof huishoudelijk afval als alternatief voor grofvuilafspraken aan huis, binnen Merwede of op redelijke afstand van het plangebied.

2. Een grondexploitatie te openen voor het voormalig OPG terrein en de busstalling zoals opgenomen in de bijlage GREX.

3. In te stemmen met het mede-oprichten van en de deelname aan een BV die verantwoordelijk wordt voor de voorbereidingen en (laten) realiseren en exploiteren van een mobiliteitsbedrijf ten behoeve van het:
    - exploiteren van parkeergarages, openbare fietsparkeervoorzieningen, logistieke hoven en pakketwanden
    - inkopen van deelmobiliteit
    - monitoren en bijsturen van het mobiliteitsconcept

4. Vijf autoparkeergarages te verwerven in Merwede waarmee het mobiliteitsconcept fysiek mogelijk wordt gemaakt.

5. In te stemmen met het mede-oprichten van en de deelname aan een BV die verantwoordelijk wordt voor de voorbereidingen en (laten) realiseren en exploiteren van een collectieve energievoorziening voor warmte- koudeopslag (WKO's) en aquathermie in Merwede waardoor gebruikers en bewoners op de meest duurzame manier warmte en koude geleverd kunnen krijgen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet op de integrale versie van de Samenwerkingsovereenkomst Merwede en bij deze overeenkomst horende bijlagen (met uitzondering van bijlage 3.15, waarop reeds op 17 december 2019 geheimhouding is opgelegd), Financieel kader MWKZ 2021, Financiële toelichting grondexploitatie Merwede: OPG en Busstalling, toelichting op afwegingskader WKO, memo businesscase Merwede WKO, toelichting op afwegingskader mobiliteitsbedrijf, memo businesscase mobiliteitsbedrijf Merwede, Notitie Rechtmatigheidstoets SOK Merwede en collegereactie rechtmatigheidstoets SOK Merwede tot het moment van sluiting van de grondexploitatie OPG + Busstalling Merwede of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren, om de redenen genoemd in de artikelen 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).
De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Voor de realisatie van de bouwplannen in de Merwedekanaalzone wordt door de gemeente een grondexploitatie geopend. De gemeente heeft er financieel belang bij dat de informatie over de hierboven genoemde bijlagen niet openbaar wordt. Daarnaast is in onderhandeling met ontwikkelaars de samenwerking in een Publiek Private Samenwerkingsovereenkomst (SOK) vastgelegd. Vanwege de commerciële belangen van ontwikkelaars, ambities en de complexiteit van de opgave in dit binnenstedelijke gebied is met de ontwikkelaars overeengekomen dat de samenwerking op basis van deze overeenkomst vertrouwelijk is (artikel 65 SOK). Deze afspraak brengt met zich mee dat de SOK onder geheimhouding wordt overlegd.
Ter uitvoering van de ontwikkelplannen moeten de gemeente en de andere contractpartijen in onderhandeling treden met andere partijen om nadere (uitvoerings- en grond)overeenkomsten te sluiten en aanbestedingen te doen. De gemeente en de andere contractpartijen hebben er financieel belang bij en kunnen bij onderhandelingen benadeeld worden als (onderhandelaars van) derden beschikken over deze geheime bedrijfsinformatie. Deze informatie over bijvoorbeeld een kostenraming, grondruilplannen of de bandbreedte van de servicekosten kunnen derden gebruiken bij onderhandelingen, het opstellen van offertes, prijsbepaling en het uitwerken van plannen en strategieën. De informatie over de rechtsmatigheidstoets kan door zowel contractpartijen als derden gebruikt worden bij onderhandelingen of gerechtelijke procedures, waardoor de gemeente in haar rechtspositie onevenredig wordt benadeeld.

Samenvatting

Met het vaststellen van het Stedenbouwkundige Plan Merwede (SP) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) worden de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 5, de zone langs het Merwedekanaal tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. In het SP zijn de ambities en kaders uit de Omgevingsvisie deel 2 verder geconcretiseerd. Het SP kenmerkt zich door inzet op innovatie en hoogstedelijkheid met hoge ambities op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, groen en leefbaarheid. Het SP is de basis voor de planologisch-juridische vertaling in het bestemmingsplan voor de verdere bouwplanontwikkeling.
Tevens wordt het mede-oprichten van en de deelname BV's voor het Mobiliteitsbedrijf en WKO voorgesteld. Separaat wordt de raad ook in de gelegenheid gesteld om wensen en bedenkingen kenbaar te maken over de samenwerkingsovereenkomst en de oprichting van deze BV's voordat het college hierover definitieve besluiten neemt.

Context

Aanleiding

De gemeente Utrecht en de markpartijen hebben begin 2020 de Termsheet (of Akkoord op Hoofdlijnen) ondertekend als onderlegger van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP). In deze Termsheet zijn de belangrijkste uitgangspunten en ambities bij verdere ontwikkeling van deelgebied 5 vastgelegd. De Termsheet is parallel aan de inspraakperiode verder uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn inhoudelijk- en financiële kaders en de organisatie (governance), behorend bij het SP geborgd. We hebben in de onderhandelingen met de private grondeigenaren geprobeerd om de complexiteit hanteerbaar te maken door het beste plan – onafhankelijk van huidige grondposities – als uitgangspunt te nemen, gecombineerd met het uitganspunt 'samen wat moet, zelfstandig wat kan'.

Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (kort: SP) is gereed voor besluitvorming. Na de inspraakperiode over het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (kort: VOSP) en de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 is het VOSP verder uitgewerkt tot een SP.

In de bijlage (met titel: 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone') leest u de uitgebreide algemene context van de planontwikkeling (waaronder de aanleiding, eerdere besluitvorming, financiën en participatie) in de Merwedekanaalzone.

.

Beoogd effect

Met de vaststelling van het SP Merwede en de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst Merwede (door het college) wordt de basis gelegd voor de realisatie van de nieuwe stadswijk Merwede vanaf 2022.

Integrale afweging

In Merwede is ervoor gekozen om te bouwen in hoge dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Om deze verdichting nu, maar ook over enkele decennia, goed te borgen en te zorgen voor een prettige woonomgeving is het essentieel om de kwaliteit van de wijk hoogwaardig in te vullen. Een aantal afwegingen en aspecten zijn hierin gemaakt:

- We zetten we in op een diversiteit in de gebouwen; in grootte en hoogte en in architectonische vormgeving. De openbare ruimte is van hoge kwaliteit met als uitgangspunt: autovrij en 'groen tenzij', gezien het te verwachten intensieve gebruik. Voorzieningen, zoals pakketdiensten, fietsparkeren en afvalcontainers worden daarom zo veel mogelijk inpandig opgelost.
- Merwede is een wijk voor iedereen. Met 30% sociale woningbouw en 25 % middeldure huur en -koop maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen
- De transformatie van de Merwedekanaalzone naar een nieuwe stadswijk heeft vanzelfsprekend ook invloed op de omgeving. Zo wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de omliggende buurten met nieuwe langzaam verkeersroutes en nieuwe wandel- en fietsbruggen en wordt betaald parkeren in de omliggende buurten ingevoerd. Hierbij kijken we direct naar kansen in bijvoorbeeld vergroening en verbeteringen van de kwaliteit van de openbare ruimte in deze omliggende buurten zoals de Rivierenwijk.
- Met de aanleg met de nieuwe langzaam verkeersroutes worden wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar verbonden en zijn voorzieningen makkelijker bereikbaar, zoals scholen, maar worden ook betere recreatieve verbindingen gelegd. De investeringen in de Merwedekanaalzone

beperken zich dus niet alleen tot het gebied zelf, maar betekenen flinke investeringen in bovenwijkse maatregelen, zoals dus betere verbindingen, vergroening, kwaliteitsslag Park Transwijk en herinrichting van het noordelijke deel van de Europlaan. De bovenwijkse maatregelen en investeringen worden gezamenlijk gedragen door zowel de gemeente als de betrokken marktpartijen van Merwede. De inzet van Utrecht op het gebied van betaalbare woningen en duurzaamheid in Merwede is met de subsidie Woningbouw Impuls verder haalbaar gemaakt.

Er is helderheid over de beoogde/gewenste inrichting van het plangebied en er is een deskundig kwaliteitsteam om dit te borgen. De eventuele wensen en bedenkingen van de raad over de samenwerkingsovereenkomst en het mede-oprichten van en de deelname aan een BV voor het Mobiliteitsbedrijf en WKO zijn duidelijk/kunnen worden meegenomen in het verdere besluitvormingsproces. Hiermee kunnen de volgende stap(pen) in het besluitvormingsproces worden genomen, namelijk de vaststelling door de raad van het Stedenbouwkundig Plan en het oprichten van de BV's voor het Mobiliteitsbedrijf en WKO. En op een later moment de vaststelling van het Ontwerp bestemmingsplan.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
Zie Notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone'

Beslispunten, Argumenten en Kanttekening/Risico's

Beslispunt	
1	Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan (BKP) vast te stellen, met daarin: a. het concept van een nagenoeg autovrije stadswijk: groen tenzij, gezond en duurzaam, verbonden met de omgeving; b. een programma van 6.000 woningen en 100.000 m2 voorzieningen; c. de spelregels om te komen tot de kwaliteit die past bij de hoge dichtheid van het plan; d. de programmering van de voor Merwede van de randvoorwaardelijke bovenwijkse investeringen, waaronder de herinrichting Europalaan-noord, aanhechting Park Transwijk, aanleg Merwedepark, realisatie brug Waalstraat en Zijldiepstraat zoals opgenomen in het financiële kader; e. een alternatief inzamelsysteem voor afval en grondstoffen in Merwede in te voeren, met als belangrijkste uitgangspunten: i. inpandige inzameling van het restafval en de grondstofstromen. ii. de realisatie van een grondstoffenpunt voor grof huishoudelijk afval als alternatief voor grofvuilafspraken aan huis, binnen Merwede of op redelijke afstand van het plangebied.
Argumenten	
1.1	<u>Het SP met bijbehorend BKP geeft invulling aan de doelen en ambities van de Ruimtelijke Strategie Utrecht, het Coalitieakkoord en de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.</u>
	Utrecht groeit tot 455.000 inwoners in 2040. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de koers ingezet om de groei binnen het bestaande stedelijke gebied te realiseren, waardoor we de stad versterken én de groene ruimte om de stad sparen. De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht prioritair gebied. Het SP geeft voor deelgebied 5 invulling aan deze ambitie en is in nauwe interactie met de Omgevingsvisie deel 2 tot stand gekomen, waarbij de Omgevingsvisie het kader vormt en het SP de uitwerking. Omgevingsvisie deel 2 is gelijktijdig met het SP in besluitvorming. De ambities en kaders uit de Omgevingsvisie deel 2 zijn voor een zeer groot gedeelte toegepast in het SP. Een aantal afwijkingen is in de kanttekeningen benoemd. Voorgesteld wordt te kiezen voor 6.000 woningen en 100.000 m2 bvo commerciële en maatschappelijke voorzieningen (waaronder twee basisscholen, een vo-school, twee gezondheidscentra, winkels, horeca, bedrijven e.d.). Deze aantallen woningen en de

	innovatieve mobiliteitsstrategie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Gezond stedelijk leven is hierbij het motto. Merwede wordt een levendige stadwijk, en een belangrijke schakel in een fijnmazig stedelijke netwerk
1.2	Het SP zet in op behoud van bedrijven en initiatieven die een meerwaarde hebben voor de stad.
	De transformatie van Merwede naar een gemengde stadswijk is in 2004 al gestart met de gemeentelijke aankoop van het OPG- terrein (Onderlinge Pharmaceutische Groothandel). Na het vertrek van de OPG zijn de gebouwen tijdelijk verhuurd. Partijen als de Vechtclub XL, de Alchemist, Boulderhal Sterk, Skatepark Utrecht, Circus Diedom, en de Stadsbrug hebben een meerwaarde voor de stad, trekken bezoekers naar het gebied en zijn al onderdeel van de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen. Ook de andere eigenaren zijn gestart met de transitie en hebben ruimte geboden aan initiatieven als de Stadstuin en Kanaal30. We bieden in het SP ruimte voor dergelijk functies en zetten erop in om ze te behouden. Ook bestaande gebouwen hebben een meerwaarde voor Merwede. Zo worden vijf gebouwen op het OPG-terrein ingepast in Merwede. Ook het pottenbakkersbedrijf Mobach, in haar Rijksmonumentale pand, wordt ingepast in Merwede. Deze inpassing toont aan dat zowel het volume als de functies van de vijf gebouwen ruimtelijk inpasbaar zijn. De inpassing van de vijf gebouwen en de inpassing van zowel de functies als oppervlaktes van de passende huurders in het SP sluit aan op het collegebesluit van december 2018 en de motie van februari 2018 “Behoud waardevolle initiatieven” (M 2018-12). Bovendien past de stoere en creatieve uitstraling van de gebouwen goed bij de gewenste identiteit van deze stedelijke woonomgeving.
1.3	Naar aanleiding van de inspraak is het SP aangepast voor wat betreft twee hoogteaccenten langs het Merwedekanaal.
	Begin 2020 is, samen met de Omgevingsvisie deel 2, het VOSP door het college vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties zijn verwerkt in de reactienota en meegenomen bij de verdere uitwerking van het SP. Belangrijke aanpassing naar aanleiding van de inspraak is het verschuiven van twee hoogteaccenten bij de bouwblokken 5 en 7 langs het kanaal dieper het plan in. Hiermee wordt de bebouwing en hoogte langs het kanaal ingeperkt. Bij de verdere uitwerking van het SP zijn een aantal zaken verder uitgewerkt en geborgd. Dit betreft onder meer een Inrichtingsplan voor de Openbare Ruimte, de inpassing van het maatschappelijk programma en oplossingsrichtingen voor de logistiek en afval.
1.4	Mede vanwege het toekennen van € 21 miljoen uit de Woningbouwimpuls is het van belang de ontwikkeling van Merwede voortvarend aan te pakken en de plannen nu ter besluitvorming voor te leggen.
	De recente toekenning van de Woningbouwimpuls door het Rijk van € 21 miljoen betekent dat binnen drie jaar (na september 2020) moet worden gestart met bouwen. Dat is haalbaar als de bestuurlijke besluitvorming voor Merwede volgens planning verloopt. Merwede is een zeer innovatieve binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van formaat. De versnipperde eigendomssituatie alsmede de hoge ambities maakt de planvorming complex. De druk op de woningmarkt is groot, alle partijen willen op korte termijn starten met de realisatie van woningen in Merwede. De investeringsbereidheid is nu hoog, zeker door de situatie met Corona waarbij de kans op onzekerheid bij investeerders naar de verdere toekomst toeneemt. Door nu de besluitvorming op te starten wordt dit momentum benut.
1.5	Het SP geeft verdere invulling aan de mobiliteitsstrategie die nodig is voor de ontwikkeling van Merwede
	De Mobiliteitsstrategie zet in op lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, parkeren op afstand en voorzieningen op loopafstand. Deze beoogde gedragsverandering is intrinsiek verwerkt in het plan. Ten eerste is Merwede ontworpen voor voetgangers met de dagelijkse voorzieningen op loopafstand.

	Ten tweede wordt Merwede onderdeel van een fijnmazig fietsnetwerk in Zuidwest. Waar het gebied nu nog als een barrière geldt, verbindt het straks de omliggende wijken voor fietsers en voetgangers. De ontwikkeling van HOV op de Europalaan, het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken, de realisatie van een tweetal fietsbruggen over het Merwedekanaal, het optimaal beschikbaar hebben van deelmobiliteit en het bieden van mogelijkheden voor parkeren op afstand zijn randvoorwaardelijk om de parkeernorm van 0,3 of lager te kunnen hanteren. Hierdoor wordt het privé-autogebruik beperkt en wordt er optimaal aan bijgedragen om de verkeersgeneratie onder de kritische grens te houden. De mobiliteitskeuze zorgt voor gezonde beweging en ontmoeting. De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk en autovrij ingericht.
1.6	Het SP en BKP borgen dat Merwede een goed stuk stad wordt in hoge dichtheid dat optimaal met zijn omgeving verbonden is.
	Gezond stedelijk leven is het uitgangspunt van alle onderdelen van het Stedenbouwkundig Plan. Zo zorgt de stedenbouwkundige opzet met veel variatie in hoogte voor licht en lucht en menselijke maat. Merwede krijgt een tweetal stadspleinen, vier buurtpleinen, gedeelde binnenterreinen en veel dakterrassen. Thema van de openbare ruimte is ‘groen tenzij’. In Merwede 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. Verder is de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) ontworpen als een lus om het gebied. De hoogstedelijke opzet van de wijk en ruimte voor bomen gaan op deze wijze goed samen. Tot slot is er in het SP veel aandacht voor het verbinden van Merwede met zijn omgeving waaronder Park Transwijk/Europalaan/Transwijk en Rivierenwijk.
1.7	De uitvoering van het SP wordt geborgd door een checkteam, kwaliteitsteam en supervisor.
	Gezien het innovatieve karakter en de hoge ambities voor Merwede is voor deze ontwikkeling een zelfstandig proces ingericht voor de kwaliteitsborging. Er worden twee teams ingesteld: een Checkteam (C- team) en een Kwaliteitsteam (Q-team). Het C-team heeft tot taak het controleren en borgen dat bij de uitwerking van een Bouwplan de (kwantitatieve) afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst en SP door Partijen worden nagekomen. Het Q-team toetst de kwaliteit van de Bouwplannen (Structuurontwerp, VO en DO) aan de voorwaarden uit het SP en het BKP en bekijkt de samenhang van Bouwplannen in relatie tot de omliggende Openbare Ruimte alsmede in relatie tot andere bouwplannen in de directe omgeving. Het Q-team wordt in de voorbereiding van haar besluit bijgestaan door een Supervisor die in overleg treedt met de Partijen over het Bouwplan alvorens het Bouwplan wordt beoordeeld door het Q-team. De commissie Welstand en Monumenten volgt bij een bouwaanvraag (aanvraag om omgevingsvergunning) in principe het oordeel van het Kwaliteitsteam. Architect Winkel neemt het voorzitterschap op zich, architect Grosfeld is sinds 2016 lid van de Commissie Welstand en Monumenten en heeft kennis van de ontwikkelingen buiten Merwede, de heer Karssenberg heeft zich in zijn loopbaan breed ontwikkeld op het gebied van stedelijke ontwikkeling met oog voor leefbaarheid en levendigheid, placemaking, publieke kwaliteit, sociale cohesie en participatie en het team wordt gecompleteerd met landschapsarchitecte Van Vliet. De nog te werven Programmamanager Merwedelab zal tevens deel uit maken van het Kwaliteitsteam. Adviseur vanuit Stedenbouw gemeente is Marlies de Nijs.
1.8	Het plan borgt voldoende openbare ruimte die kwalitatief hoogwaardig is. Dit is van groot belang gezien de hoge dichtheid van Merwede.
	De dichtheid van Merwede levert een intensiever gebruik van de openbare ruimte dan in andere buurten van Utrecht. Het FO Inrichtingsplan Openbare Ruimte is gelijktijdig met het SP gemaakt om zeker te zijn dat het programma voor de openbare ruimte ruimtelijk inpasbaar is. Het Inrichtingsplan toont dit aan. Daarnaast toont het Inrichtingsplan aan dat de kwaliteit van de openbare ruimte aansluit op de behoefte van de toekomstige bewoners en gebruikers. Het Inrichtingsplan legt ook hiervoor de

	benodigde kwaliteit vast voor bij de verdere uitwerking. Het college heeft het Inrichtingsplan Openbare Ruimte Merwede vastgesteld, onder voorbehoud van besluitvorming door de raad over het SP.
1.9	Het plan zet in op betaalbaar wonen en draagt bij aan de woningbouwbehoefte in de stad.
	In totaal betreft het 6.000 woningen verdeelt over 1.800 sociale huurwoningen (30%), 1.500 woningen in het middensegment (25%) en 2.700 vrije sector woningen (45 %). Van het totaal aantal woningen is minimaal 15 % middeldure huur, aangevuld met middeldure koop (met een vrij op naamprijs < NHG-grens). Omdat Merwede een uitgesproken hoogstedelijk woonmilieu wordt, met een bijbehorend rijk voorzieningenniveau, maar niet in de binnenstad of het stationsgebied ligt, geldt hier een mix van het middenhuurbeleid dat van toepassing is voor Binnenstad/Stationsgebied en de rest van Utrecht. Doelgroepen zijn jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, studenten en doorgroeiers. De nabijheid van de vele voorzieningen (o.a. dagelijkse, maatschappelijke en spelen), voldoende (geborgen) en groene plekken om elkaar te ontmoeten en geen tot nauwelijks autoverkeer binnen de wijk maken de wijk extra aantrekkelijk voor een brede doelgroep, variërend van jonge gezinnen tot ouderen. Het streven is om 20% van de woningen levensloopbestendig uit te voeren of dusdanig uit te voeren dat de woning gemakkelijk aanpasbaar is voor bewoning met een lichamelijke beperking. Door de autovrije openbare ruimte is de openbare ruimte zeer rolstoelvriendelijk. Ook wordt momenteel concreet de haalbaarheid van een woonzorg voorziening onderzocht en is er ruimte voor bijzondere woondoeleinden / woonconcepten waar mensen uit Beschermd wonen en uit de Maatschappelijke opvang kunnen instromen.
1.10	Merwede levert een bijdrage aan het toevoegen van voorzieningen in de stad: het wordt een gemengde en levendige stadswijk met circa 100.000m2 voorzieningen/bedrijvigheid zoals onder meer scholen, gezondheidscentra, winkels, horeca, cultuur en (creatieve) bedrijvigheid.
	Merwede wordt een levendige stadswijk. De woonstraten, pleinen en binnenhoven worden ontworpen op gebruik door en ontmoeting tussen bewoners. De circa 100.000m2 voorzieningen/bedrijvigheid zijn strategisch over het plan verdeeld. Centraal door de stadswijk is een informele route (het dwaalspoor) langs buurtpleinen waar voorzieningen als twee basisscholen en kinderopvang voor de bewoners zijn opgenomen. Voorzieningen die ook bedoeld zijn voor de omliggende wijken (zoals horeca, scholen en gezondheidscentra) zijn gesitueerd nabij de hoofdfietsroutes door het plan. Dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt zijn gericht op de bewoners van Merwede. Hierbij is er onderzocht wat er aan retail toegevoegd kan worden rekening houdend met de gewenste versterking van winkelcentra in de omliggende wijken zoals Rijnlaan en NOVA. Bij de noordelijk oost-westroute, die Transwijk en Rivierenwijk verbindt, zijn de voorzieningen gericht op de al aanwezige creatieve voorzieningen en horeca rondom de Vechtclub. Dit wordt verder versterkt met bijvoorbeeld een cultuurhuis, een buurtcentrum, een foodhall en een supermarkt. Bij de zuidelijke fietsroute, zijn de voorzieningen meer gericht op de dagelijkse behoefte zoals een supermarkt en detailhandel.
1.11	In Merwede wordt ingezet op optimale duurzaamheid, energieopwekking en klimaatadaptatie.
	Het plan is intrinsiek duurzaam door de keuze voor lopen en fietsen boven autogebruik. Dit levert een forse CO2 reductie op ten opzichte van bijvoorbeeld Leidsche Rijn. De mogelijkheden voor energieopwekking worden optimaal benut binnen de totale planopgave. Zo wordt de bodem tot de eerste waterdoorlatende laag volledig benut voor de grootste collectieve warmte-koude opslag (WKO) in Nederland met gebruik van het oppervlaktewater van het kanaal. De WKO zal voorzien in de volledige warmte- en koelingsvraag in het gebied. Ook de daken worden volledig benut: minimaal 50% van

	het oppervlak wordt groen voor klimaatbestendigheid (ecologie, beperken hittestress en gezondheid) en 50% van het dakoppervlak wordt ingezet voor zonnepanelen. Zo blijft geen dak onbenut. Het resultaat is beter dan de norm (BENG); geen 40% maar 75% van de gebouwgebonden energie wordt opgewekt. Het plan voldoet aan ambities op het gebied van klimaatbestendigheid: opvang buien en hittestress. Ook wordt er geïnvesteerd in 50% groene daken en binnentuinen en diervriendelijk wonen. Getallen: GPR stedenbouw 7,75. GPR gebouw 8 of hoger en MPG 0,7 of lager. Tot slot wordt er geïnvesteerd in een materialenpaspoort voor alle gebouwen, binnenterreinen en de openbare ruimte zodat goed wordt gelet op de keuze voor de materialen en een grondstoffendepot voor de toekomst wordt gebouwd. De gemeente en marktpartijen richten een “Merwede Lab” op om gedurende de ontwikkeling te zoeken naar toepasbare innovaties voor circulariteit, energieopwekking, duurzaamheid, klimaatadaptatie en gezond stedelijk leven. Dit wordt geborgd in de samenwerkingsovereenkomst
1.12	Om de anterieure afspraken te borgen wordt er een Samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en negen marktpartijen gesloten, waarin de inhoudelijke en financiële afspraken zijn vastgelegd en hoe de organisatie en sturing bij de ontwikkeling van Merwede is vormgegeven.
	De Samenwerkingsovereenkomst is gelijktijdig de anterieure overeenkomst tussen de Gemeente Utrecht en de marktpartijen. In de Samenwerkingsovereenkomst staan de afspraken over inhoudelijke zaken zoals woningbouwprogramma, maatschappelijk programma, kwaliteit openbare ruimte, entiteiten voor het mobiliteitssysteem en de WKO, samenwerking, kwaliteitsborging (zoals het kwaliteitsteam) borging van de kwaliteit van de (grond)eigendommen van de partijen die geen deel uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, fasering en planning. Deze afspraken zijn ook financieel vertaald, en vastgelegd in financiële afspraken. Deze financiële afspraken gaan over het kostenverhaal, zowel binnenplans als bovenwijks. Binnenplans gaat het over de aanleg van onder meer de openbare ruimte, plankosten, verwervingen en opstartkosten mobiliteitshubs. De bovenwijkse kosten betreffen de bijdrage aan de kosten van onder meer het ruimtelijk raamwerk en herinrichting infrastructuur (Europalaan, Wilhelminalaan). In deze samenwerkingsovereenkomst wordt het kostenverhaal verzekerd voordat het bestemmingsplan voor de eerste fase met 4250 woningen in procedure wordt gebracht. Daarnaast worden er door de marktpartijen 1 op 1 afspraken gemaakt met de betrokken woningbouwcorporaties over de afname van het sociale woningbouwprogramma. Basis hiervoor is de intentieovereenkomst tussen de marktpartijen, gemeente en de STUW. In de samenwerkingsovereenkomst is tevens afgesproken dat partijen onderzoeken of in de exploitatie een aantal zaken gezamenlijk georganiseerd kunnen gaan worden zoals communitybuilding, participatie, beheer, afval, plinten, programmering, fietsparkeren ect.
1.13	Het SP is een robuust ruimtelijk kader met flexibiliteit voor verdere uitwerking bij bouwblokken.
	Het SP bevat een robuust raamwerk van openbare ruimte en bouwblokken. De grens van openbaar en uitgeefbaar terrein wordt hiermee in principe vastgelegd. Het SP geeft niet exact weer hoe Merwede er straks uit gaat zien, maar bevat een voorbeelduitwerking. Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten wordt gemaakt (en getoetst door het kwaliteitsteam). Ook in de openbare ruimte is er ruimte om flexibel om te kunnen gaan met veranderende omstandigheden en behoeften vanuit de gemeente en de bewoners en gebruikers van Merwede.
1.14	Het SP is in een proces van samen stad maken tot stand gekomen. Bij de realisatie van Merwede wordt deze participatie gecontinueerd.

	De afgelopen drie jaar zijn er veel bijeenkomsten geweest: stads- en buurtgesprekken, klankbordgroepen Merwede, gesprekken woonbootbewoners etc. Waar mogelijk is in het Stedenbouwkundig Plan rekening gehouden met vragen en opmerkingen uit de omgeving. Maatwerkparticipatie blijft ook in de volgende planfasen actueel. Met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk is de buurtaanpak gestart waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de omliggende wijken, voor bijvoorbeeld de openbare ruimte. Daarnaast is er een monitoringsaapak om onder andere de leefbaarheidseffecten op de omliggende buurten te gaan meten zodra de nieuwe wijk vorm begint te krijgen. Ook het vroegtijdig betrekken van toekomstige bewoners bij het vorm geven aan “hun” wijk heeft de aandacht. Eén van de functies van het Merwede Lab is het organiseren van de participatie op het ontwerp van de openbare ruimte. Het eigenarencollectief werkt aan de levendigheid van ‘Merwede’ onder meer met evenementen, lezingen, nieuwsbrief en placemaking.
1.15	De gebiedsontwikkeling Merwede wordt vanaf de start gemonitord
	Monitoring is met name belangrijk voor inzicht in de werking van de mobiliteitsstrategie. Op basis van informatie uit de monitoring kan de gemeente in overleg met de samenwerkende marktpartijen besluiten nemen om het mobiliteitsconcept waar mogelijk bij te sturen, zodat de mobiliteit van bewoners en andere gebruikers voldoende wordt gewaarborgd, binnen de gemaakte afspraken over de maximale verkeersgeneratie. Naast inzicht in de werking van de mobiliteit wordt door de projectorganisatie Merwede informatie verzameld over het functioneren van andere zaken binnen Merwede zoals de woningen (gerealiseerde woningen, woningen in aanbouw en differentiatie) en voorzieningen (functioneren, bezettingspercentage). Door deze monitoring ontstaat een goed beeld over de ontwikkeling en werking van de nieuwe wijk Merwede. Hiermee kunnen de lessen van Merwede ook worden benut bij andere binnenstedelijke herontwikkelingen in Utrecht en daarbuiten.
1.16	Het systeem met inpandige afvalinzameling houdt zoveel mogelijk schaarse openbare ruimte vrij voor groen, verblijfskwaliteit en recreatie.
	Er is een afweging gemaakt tussen een inpandig systeem in de bouwblokken ten opzichte van het reguliere systeem met ondergrondse containers in de openbare ruimte. Het systeem met ondergrondse containers geeft meer impact op de openbare ruimte. Daarnaast zijn de voertuigen voor het legen van de ondergrondse containers ongeschikt voor de wegprofielen die worden aangehouden in Merwede. Door te kiezen voor een inpandig systeem hoeven we geen ondergrondse containers te realiseren in de wijk. Bewoners kunnen hun afval inpandig kwijt in speciale ruimtes in de bouwblokken en hun grofvuil bij een grondstoffenpunt in de wijk. Hierdoor kunnen we het autoluwe karakter van de wijk in stand houden en de openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten. In andere hoogstedelijke gebieden zoals het Beurskwartier wordt naar vergelijkbare systemen van afvalinzameling gekeken. Door in Merwede voor dit afvalsysteem te kiezen wordt voor dit onderwerp een stap gezet naar de toekomst.
1.17	Afvalstromen worden ingezameld met kleine, lichtere en/of elektrische voertuigen.
	In de inpandige ruimten worden respectievelijk restafval (inclusief plastic, blik en pak), glas, oud papier/karton en groente, fruit en etensresten gescheiden ingezameld. Alleen textiel wordt in de openbare ruimte ingezameld bij de inprikkers en/of supermarkten. De blokken worden (waar voor de specifieke afvalstroom mogelijk) voorzien van kleine perscontainers om het aantal verkeersbewegingen voor het ophalen te beperken. Inzamelwagens die het autovrije gebied in moeten zijn zoveel mogelijk elektrisch en niet groter dan een bestelwagen om de openbare ruimte zo min mogelijk te belasten.
1.18	Inpandige inzameling van grondstoffen zal naar verwachting leiden tot betere afvalscheiding vanwege de kortere loopafstand naar verzamelpunten.

	Het aanbieden van voorzieningen voor gescheiden inzameling van grondstoffen dichtbij de woning biedt een hoog serviceniveau en draagt bij aan circulariteit. Het biedt meer gemak omdat bewoners op hun looproute van hun woning naar buiten altijd langs deze voorzieningen komen wat leidt tot een hogere scheidingsgraad, vooral bij appartementen. Het reguliere alternatief met ondergrondse afvalcontainers biedt per definitie langere loopafstanden, waardoor afvalscheiding meer beperkt is.
Kanttekeningen	
1.1	De realisatie van Merwede schept voor de gemeente verplichtingen voor het tijdig realiseren van voorzieningen in en rondom Merwede.
	Om Merwede te kunnen realiseren en de randvoorwaardelijke mobiliteitsstrategie te laten werken dient de gemeente tijdig te investeren voordat de eerste woningen worden opgeleverd. Voor fase 1 gaat het dan om onder meer: de realisatie van een bassischool, middelbare school, sporthal, twee bruggen en de routes door Rivierenwijk, aankoop woonboten, parkeren op afstand, herinrichting Europalaan met HOV, investeringen in Park Transwijk, investeringen in Rivierenwijk, beëindigen tippelzone.
1.2	Er is een risico op overschrijding van de beschikbare budgetten voor het maatschappelijk programma
	In januari 2020 heeft een marktconforme berekening plaatsgevonden van de stichtingskosten van het geprogrammeerde maatschappelijk programma in Merwede. Daaruit bleek dit te passen binnen de beschikbare budgetten uit het Groeikader. Door stijgende bouwkosten in combinatie met de hoge kwalitatieve eisen die zijn vastgelegd voor de gebouwen in Merwede is er naar de toekomst risico op overschrijding van de beschikbare budgetten voor het maatschappelijk programma. Voor wat betreft de maatschappelijk programma's die door de marktpartijen worden gerealiseerd, hebben we met de marktpartijen een proces afgesproken om tot een marktconforme prijs te komen en dit objectiveerbaar te maken. Voor het maatschappelijk programma dat de gemeente zelf realiseert, zoals de scholen en sporthal, is risicobeheersing een belangrijk onderdeel van het ontwikkelproces. De ontwerpopgave van het door de gemeente te realiseren programma is complex door onder meer het meervoudige ruimtegebruik. Daarbij is de beschikbare dekking kaderstellend. Om tijdige bijsturing mogelijk te maken, richten we in het proces expliciete momenten in waarop we evalueren of we nog op koers zitten om binnen de gestelde kaders te kunnen realiseren. Op deze manier hebben we optimaal grip op de inhoudelijk afweging en kosten. In het financiële kader is een reservering opgenomen voor dekking van de integrale plankwaliteit. Wanneer het niet lukt om het programma binnen de gestelde kaders te realiseren, dan wordt dit bestuurlijk voorgelegd.
1.3	Van het kader 'geluidsbelasting gevel' uit de Omgevingsvisie wordt deels afgeweken in het SP
	Bij de uitwerking van het SP volgen we de ambitie uit de Omgevingsvisie en de Nota Volksgezondheid om een lagere geluidsbelasting op de gevel te realiseren dan wettelijk maximaal is toe te staan. Recent onderzoek heeft aangetoond dat aan deze ambitiewaarde (58 dB) kan worden voldaan. Verder gelden er op grond van de Geluidnota Utrecht en de Nota Volksgezondheid aanvullende eisen, waaronder een luwe gevel. Voor circa 300 eenzijdige woningen aan de Europalaan kan niet aan deze lokale eis van een luwe gevel worden voldaan. In het kader van de nieuwe Geluidnota 2022 wordt momenteel onderzocht of een compenserende maatregel hiervoor haalbaar is, bijvoorbeeld in de vorm van extra isolatie. Mocht dit haalbaar zijn (technisch/financieel/gezondheidskundig) dan kan dit op een later moment nader worden afgewogen irt het bestemmingsplan Merwede.
1.4	Van het kader 'Energieneutraal' uit de Omgevingsvisie wordt deels afgeweken in het SP
	De mogelijkheden voor energieopwekking in het gebied worden optimaal benut. Het is niet mogelijk binnen het gebied klimaatneutraal te worden vanwege beperkte

	beschikbaarheid van dak-oppervlakte. In het ‘Merwede Lab’ wordt onderzocht of deze ambitie in de toekomst wel te bereiken is (bijvoorbeeld door zonnecellen in andere bouwmaterialen in de gevel). Dit geldt ook voor het door de gemeente te ontwikkelen maatschappelijk vastgoed. Het streven is om 100% gebouwgebonden energie op te wekken. In het ‘Merwede Lab’ onderzoeken we gedurende de ontwikkeling toepasbare innovaties voor energieopwekking. Het lab wordt overigens ook ingezet voor circulariteit en gezond stedelijk leven.
1.5	De versnellingsopgave voor energieneutraal kernvastgoed, die uitgaat van 100 % energieneutraliteit bij nieuwbouw, kan hiermee in Merwede niet volledig gehaald worden
	Gelet op de integrale afwegingen in het SP Merwede op het gebied van duurzaamheid en door de hoge bebouwingsdichtheid in het gebied is het niet mogelijk om op gebouwniveau een energie neutrale status te realiseren voor het gemeentelijk vastgoed (zie ook kanttekening 1.4). Specifiek voor de gemeentegebouwen die zelfstandig gerealiseerd worden (schoolgebouwen en sporthal) geldt dat zij relatief lagere daken hebben die daarom conform stedenbouwkundige voorwaarden groen worden ingericht en geen pv panelen bevatten. Energieneutraal bouwen is zodoende een complexe opgave. De oplossingsrichting zit in het minimaliseren van de gebouw gebonden energiebehoefte per vierkante meter (passief bouwen principes toepassen), energieopwekking in de gevel en meeprofiteren van de opwek die op andere daken in het gebied wel gerealiseerd wordt. Daarnaast is het noodzaak om via het Merwedelab aangehaakt te blijven op duurzame innovatieve oplossingen die een bijdrage kunnen leveren aan de streefwaarde Energieneutraal van 0 kWh / m2 per jaar. Voor gemeentelijke voorzieningen die worden opgenomen in een bouwblok van een ontwikkelaar ligt in principe dezelfde uitdaging binnen de te formeren VVE constructies.
1.6	Van het kader ‘Circulair’ uit de Omgevingsvisie wordt deels afgeweken in het SP
	Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt voor Merwede. Voorafgaand aan de bouw wordt niet ingezet op traditionele sloop maar aan het ‘oogsten van grondstoffen’. Voor alle nieuwbouw wordt een materialenpaspoort opgesteld, zodat de gebouwen een warenhuis voor de toekomst worden. Ook is in het S een milieuprestatie voor gebouwen opgenomen van 0,7 of lager (ter vergelijking: 1,0 is voldoende voor het bouwbesluit). De Omgevingsvisie heeft een nog hogere ambitie: 0,5. Bij de hoogbouw in Merwede lijkt dit nog niet mogelijk. Het streven is op termijn een MPG lager dan 0,7 te realiseren richting 0,5. Dit wordt uitgewerkt in het ‘Merwede Lab’. Het streven is bovendien om bij toekomstige wijzigingen van het bouwbesluit naar rato beter te blijven presteren.
1.7	Van het kader ‘hoogte stedelijk accent’ uit de Omgevingsvisie wordt deels afgeweken in het SP
	Volgens de hoogbouwvisie (2005) is een hoogte van maximaal 70 meter mogelijk in Merwede. Vanuit het kruispunt van de grotere lijnen Bevrijdingslaan/Wilhelminalaan en Europalaan is op de hoek Europalaan/Wilhelminalaan een hoger accent toegevoegd. Op deze plek is het effect op wind/zon voor Merwede het minst groot. Voorwaarde voor een toren van 100 meter op deze locatie (positie van gemeente Utrecht) is een goede aanlanding op maaiveldniveau, extra eisen ten aanzien van microklimaat en een publiek toegankelijk programma op de bovenste verdieping. De stedelijke accenten en andere hogere gebouwen maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap in het SP en wisselen ook voldoende in hoogte. Met dit hoogteaccent wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest.
1.8	De verdichting met Merwede heeft consequenties voor omliggende wijken.
	Merwede ligt in bestaand stedelijk gebied. De transformatie van Merwede heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de omliggende wijken. Een ontoegankelijk bedrijventerrein transformeert naar een levendige stadwijk met een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer zoals twee wandel- en fietsbruggen in de Rivierenwijk naar de

	Waalstraat en Zijldiepstraat. Hierdoor wordt het in de Rivierenwijk drukker met fietsers en voetgangers. Hierover zijn zorgen bij diverse bewoners. De gemeente gaat monitoren op leefbaarheidseffecten in de omliggende wijken en onderzoekt met bewoners welke kansen er zijn voor verbeteringen in de omliggende wijken. Zo is bijvoorbeeld met bewoners in van de Rivierenwijk en Transwijk een buurtaanpak uitgewerkt voor onder meer vergroening van de wijk. Bij de Dichterswijk zal de gemeente aansluiten bij het bewonersinitiatief Ringpark Dichterswijk en verder verkennen welke verbeteringen in de wijk mogelijk kunnen zijn. Ook ontstaat er meer draagkracht voor bestaande voorzieningen, bijvoorbeeld voor de voorzieningen aan de Rijnlaan. En andersom kunnen de omliggende wijken gebruik maken van het unieke mobiliteitssysteem en de overige voorzieningen in Merwede zoals het nieuwe Merwedepark waar met de nieuwe wandel- en fietsbruggen nieuwe wandelrondjes door het groen ontstaan.
1.9	<u>Een aantal kleinere eigenaren heeft niet meegewerkt aan het SP</u>
	Niet alle eigenaren hebben meegewerkt aan de totstandkoming van dit SP. Deze eigenaren zijn niet aangesloten bij het zogenaamde Eigenarencollectief Merwede. Zij zijn wel in kennis gesteld van de plannen voor herontwikkeling van dit gebied. Met deze eigenaren vinden gesprekken plaats om te kijken of en zo ja op welke wijze hun eigendom/opstallen in het plan voor Merwede kan worden geïntegreerd
1.10	<u>De inzamelkosten voor afval voor een inpandig systeem liggen hoger</u> <u>dan met een traditioneel systeem met ondergrondse containers.</u>
	In de bouwblokken komen veelal (pers) containers die kleiner zijn dan de reguliere ondergrondse containers. Het inzamelen van afval vraagt daarom vooral om meer verkeersbewegingen, wat leidt tot hogere kosten. Vanuit ervaringen in de binnenstad weten we dat het vaker en met kleinere wagens ophalen van afval leidt tot hogere kosten. Voor heel Merwede (6000 woningen) bedragen deze meerkosten tussen 250.000 – 450.000 euro per jaar, afhankelijk van het al dan niet deelnemen van bedrijven. De verwachting is dat bedrijven deelnemen, echter dit kunnen we niet verplichten. De kosten van inzameling nemen geleidelijk toe met de oplevering van woningen. De planning is dat er vanaf 2024 circa 700 woningen per jaar worden opgeleverd, de laatste woningen worden in 2032 opgeleverd. Binnen de huidige beleidskaders, zullen de meerkosten worden gedekt door de afvalstoffenheffing. Het huidige gemeentelijke beleid is namelijk dat de afvalstoffenheffing 100% kostendekkend dient te zijn. De eenmalige investeringen voor de infrastructuur in de bouwblokken (inpandige afvalruimtes en grondstoffenpunt) zijn in de SOK geborgd. Vanuit de huidige systematiek van de gemeente leidt de keuze van een duurder afvalsysteem automatisch tot hogere afvalstoffenheffing voor gehele stad. De compacte hoogstedelijke opzet van het plan maakt dat beheerkosten per m2 openbare ruimte weliswaar hoger liggen, maar de kosten per woning lager dan in de rest van de stad. Onderzoeksvraag is of hier een optimalisatie op mogelijk is in relatie tot beheer van de openbare ruimte van Merwede. Het vegen van de openbare ruimte wordt nu bijvoorbeeld deels bekostigd uit de afvalstoffenheffing. Dit gaan we de komende periode verder onderzoeken, ook in relatie tot andere hoogstedelijke gebieden. Verder gaan we komend jaar samen met de marktpartijen onderzoek doen of en hoe een Gebiedsorganisatie voor Merwede ingericht kan worden. Het gaat dan om thema’s als beheer openbare ruimte en binnenterreinen, plintenmanagement, deelmobiliteit, fietsparkeren, participatie ect. Het thema afval kan in deze verkenning mee worden genomen.
1.11	<u>Inzameling van groente, fruit en etensresten behoeft nog nadere studie</u>
	Groente, fruit en etensresten (GFE) is een lastige afvalstroom, aangezien deze snel gaat stinken en lekken wanneer dit wordt ingezameld met perscontainers. Op dit moment worden een aantal alternatieven onderzocht, waaronder een proef met voedselvermalers in de keuken. De marktpartijen reserveren in hun vastgoed in ieder geval inpandige ruimte voor een oplossing.

1.12	Inzamelen van grofvuil is niet conform het Verzameluitvoeringsbesluit
	Conform het Verzameluitvoeringsbesluit kan een burger grofvuil brengen naar een afvalscheidingsstation of op afspraak thuis laten ophalen. Deze manier van inzamelen van grofvuil past niet in Merwede omdat we de wijk autoluw willen inrichten. Bewoners van woningen in Merwede beschikken veelal niet over een vervoersmiddel om grofvuil weg te brengen en het kan ook niet thuis worden opgehaald. Inzamelen in de openbare ruimte is vanwege de omvang en het volume van dit afval geen alternatief. Daarom wordt voor het inzamelen van grofvuil in de wijk of op redelijke afstand van de wijk een actief beheerd grondstoffenpunt ingericht. Dat doen we in fase 1 tijdelijk in een van de bestaande gebouwen in de wijk zodat we hier ook ervaring mee kunnen opdoen. Dit gebruiken we voor het definitief realiseren van een grondstoffenpunt in fase 2 op een andere nader te bepalen locatie. Hiermee wijken we af van vigerend beleid op dit punt.
1.13	Het overslaan van afvalstoffen zoals beoogd in het grondstoffenpunt, is een activiteit die mogelijk vergunning plichtig is
	De exacte invulling van het Grondstoffenpunt moet nog nader worden bepaald. In dit kader wordt ook gekeken naar wet- en regelgeving waaraan moet worden voldaan.
1.14	Aan het aangaan van de Samenwerkingsovereenkomst zijn juridische risico's verbonden.
	Er is, naast de gemeentelijke (juridische) risico-inschatting, een externe rechtmatigheidstoets gedaan om te benoemen waar de gemeente bij het aangaan van de SOK eventueel risico's loopt. Voor deze rechtmatigheidstoets en de reactie van het college hierop, wordt verwezen naar de geheime bijlage Rechtsmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede met Oplegnotitie.
Beslispunt	
2	Een grondexploitatie te openen voor het voormalig OPG terrein en de busstalling zoals opgenomen in de bijlage GREX.
Argumenten	
2.1	Deze is nodig om de gemeentelijke ontwikkelpositie in het gebied tot ontwikkeling te kunnen brengen.
	Onderbouwing en het geprognosticeerde resultaat van de grondexploitatie en de toelichting hierop is op verwoord in de bijlagen Toelichting GREX als onderdeel van het Financieel kader.
Kanttekeningen	
2.1	Vanwege de op dit moment beperkte capaciteit in het stedelijke verkeersnetwerk en de financiële uitvoerbaarheid zal er gefaseerd ontwikkeld worden, waarbij de gemeentelijke grondpositie voornamelijk in fase 2 ontwikkeld wordt.
	De gemeente en de marktpartijen hebben afspraken gemaakt over de wijze waarop de ontwikkeling van Merwede gerealiseerd kan worden. De gemeente heeft met de marktpartijen afgesproken dat ze met haar positie het risico neemt op de ontwikkeling van fase 2. Door uitruil met marktpartijen zal de gemeentelijke positie zich op termijn deels op het OPG-terrein en deels op positie van marktpartijen bevinden (Merwede-middengebied). Dit geeft ruimte om zowel in noord als middengebied – desgewenst - bij te sturen in fase 2. De verkeersdruk op het omliggende wegennet is een van de belangrijkste redenen om niet in één keer de ontwikkeling van alle 6.000 voorziene woningen in Merwede mogelijk te maken. De eerste fase van 4.250 woningen kan, gebaseerd op de innovatieve mobiliteitsstrategie, worden gerealiseerd zonder dat dit tot significante negatieve effecten op het wegennet. Voor de toevoeging van de laatste circa 1.750 woningen in dit deelgebied – om het SP volledig in

	uitvoering te krijgen – zal de mobiliteitsstrategie van Merwede zich moeten bewijzen in fase 1. In totaal zijn voor de hele voorziene ontwikkeling in de Merwedekanaalzone beperkingen op de toename van het verkeer. Voor Merwede fase 1 betekent dit dat er op het drukste spitsuur maximaal 800 autobewegingen mogelijk zijn. Het bestemmingsplan (een herziening van het bestemmingsplan Merwede) voor deze laatste circa 1.750 woningen zal in procedure gebracht worden, als het mobiliteitsconcept blijkt te functioneren zoals beoogd. Indien dit onverhoopt tegen blijkt te vallen worden aanvullende maatregelen geïdentificeerd (bijvoorbeeld het realiseren van minder parkeerplaatsen in fase 2), om fase 2 toch te kunnen realiseren. Zie voor de verdere uitwerking van de risicobeheersing de bijlage GREX
Beslispunt	
3	In te stemmen met het mede-oprichten van en de deelname aan een BV die verantwoordelijk wordt voor de voorbereidingen en (laten) realiseren en exploiteren van een mobiliteitsbedrijf ten behoeve van het: - exploiteren van parkeergarages, openbare fietsparkeervoorzieningen, logistieke hoven en pakketwanden - inkopen van deelmobiliteit - monitoren en bijsturen van het mobiliteitsconcept
Argumenten	
3.1	<u>De implementatie / opstart van het mobiliteitsconcept vergt een gezamenlijke inspanning van alle betrokken partijen. De marktpartijen blijven hiermee ook na de oplevering betrokken bij het mobiliteitsconcept en delen in het risico.</u>
	Publiek-private samenwerking in de exploitatie betekent dat de ontwikkelende partijen langjarig (minimaal 10 jaar na eerste oplevering) betrokken blijven. Dit is bijzonder in een gebiedsontwikkeling. We hebben een goed beeld van de doelen, middelen, randvoorwaarden en beoogde effecten van het mobiliteitsconcept. De uitvoering hiervan door het Mobiliteitsbedrijf kent echter ook kosten en risico's. Wanneer we die volledig bij de markt neerleggen, wordt dat op voorhand ingeprijsd. Wanneer we het volledig naar ons toe trekken lopen we als gemeente alle risico's. Door middel van deelname aan een publiek-private samenwerking tussen gemeente en marktpartijen in de vorm van het Mobiliteitsbedrijf worden de financiële risico's gedeeld. Tegelijkertijd kan de gemeente vanuit haar positie als grootste aandeelhouder in het Mobiliteitsbedrijf meesturen in het concept en het evenwicht tussen financiële risico's en een goed werkend mobiliteitssysteem voor bewoners, werkenden en bezoekers van het gebied.
3.2	<u>Voor de realisatie en het succes van Merwede is een nieuw mobiliteitsconcept noodzakelijk. Dit concept vraagt om structurele aan- en bijsturing.</u>
	Zonder anders om te gaan met mobiliteit is de ontwikkeling van woningen in de deze omvang en dichtheid op deze plek niet mogelijk. Met dit concept wordt ingezet op het stevig beperken van privé autogebruik en -bezit ten gunste van deelmobiliteit en meer gebruik van OV, fietsen en lopen. De beoogde mobiliteitstransitie is op deze schaal nieuw en de effecten zijn nog onzeker. Dat betekent dat de gemeente gedurende de ontwikkeling publiek moet kunnen blijven bijsturen op het slagen van het concept. Dat is overigens een gemeenschappelijk belang voor de gemeente en de marktpartijen. Daartoe wordt een Mobiliteitsbedrijf voor het gebied opgericht. Het Mobiliteitsbedrijf wordt opgericht door de grondeigenaren en is namens de betrokken partijen verantwoordelijk voor de inrichting, monitoring, aan- en bijsturing van het mobiliteitsconcept in de volle breedte. Van het exploiteren van de parkeergarages tot het inkopen van deelmobiliteitsdiensten en het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare fietsparkeervoorzieningen en pakketwanden.

3.3	De kosten en het financieel risico voor deelname aan het Mobiliteitsbedrijf zijn gedekt in de GREX
	Het Mobiliteitsbedrijf heeft jaarlijkse kosten, onder andere voor de beoogde sturing op het mobiliteitsconcept, het beheer en onderhoud van de publieke fietsparkeergarages en voor dienstverlening aan bewoners. Tevens zijn er eenmalige investeringskosten ten behoeve van het mobiliteitsbedrijf. Daarnaast wordt er nog een bijdrage gedaan aan de verwachte aanloopverliezen van de parkeerexploitatie. De gemeente en private eigenaren hebben de afspraak gemaakt gezamenlijk gedurende de eerste 10 jaar na start van de exploitatie garant te staan voor de kosten van de entiteit. Door deel te nemen in de op te richten entiteit loopt de gemeente hierdoor de facto een financieel risico voor de huur voor het parkeervastgoed. Het risico van een tegenvallende parkeerexploitatie wordt voor het gemeentelijk deel gedekt uit de GREX OPG/Busstalling en de risicoreservering die in de reserve grondexploitatie is opgenomen voor de Merwedekanaalzone conform bijlage Toelichting afwegingskader Mobiliteitsbedrijf en Grondexploitatie OPG en Busstalling.
Kanttekeningen	
3.1	De exploitatiekosten van het Mobiliteitsbedrijf zijn na tien jaar niet meer gegarandeerd vanuit de grondeigenaren.
	Het Mobiliteitsbedrijf maakt jaarlijks kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare fietsparkeergarages, voor de monitoring en aansturing van het concept en voor de dienstverlening aan inwoners van Merwede. Ten behoeve van de dekking van deze kosten wordt een afdracht vanuit eigenaren (en wellicht ook gebruikers) van het gebied en de voorzieningen ingesteld. Gedurende de eerste tien jaar staan de grondeigenaren garant, daarna vervalt deze garantie. Voor die tijd moet de alternatieve bekostiging geregeld zijn via een gebiedsorganisatie en/of het instellen van een verplichte bijdrage voor gebouweigenaren in Merwede. Daarnaast loopt het Mobiliteitsbedrijf een risico in de exploitatie van het parkeervastgoed in Merwede. De private eigenaren (en de gemeente) staan ook voor dit risico conform de afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst gedurende de eerste tien jaar garant. Tijdens die periode moet een sluitende exploitatie ontstaan, hetgeen op basis van de businesscase de verwachting is. De gemeentelijke parkeerexploitatie zal hierbij als achtervang dienen. Het belangrijkste risico vormt onderbezetting van de garages. Hier kan op worden gestuurd door ten behoeve van fase 2 minder of geen parkeren te realiseren, waardoor de garages toch volledig worden gevuld.
3.2	Partijen kunnen ervoor kiezen om op voorhand uit het mobiliteitsbedrijf te stappen en daarmee niet langer risicodragend verantwoordelijk te zijn voor de parkeerexploitatie.
	In dit geval dragen partijen op voorhand hun aandeel in het exploitatierisico bij naar rato van hun grondpositie, ongeacht of dit bedrag moet worden aangesproken of niet.
Beslispunt	
4	Vijf autoparkeergarages te verwerven in Merwede waarmee het mobiliteitsconcept fysiek mogelijk wordt gemaakt.
Argumenten	
4.1	Het als gemeente (tijdelijk) in eigendom nemen van het parkeervastgoed is nodig om de business case onder het mobiliteitsconcept haalbaar te maken.
	Het mobiliteitsconcept Merwede legt beperkingen op aan het gebruik en daarmee de exploitatiemogelijkheden van de parkeergarages in het gebied. Doordat het vrijwel allemaal relatief dure, ondergrondse parkeergarages zijn, is het – met een commerciële beleggingsrendementseis – niet mogelijk om de huur op te brengen vanuit het Mobiliteitsbedrijf. Dat zou leiden tot een structureel verlies leidende exploitatie. Of het

	zou leiden tot te hoge tarieven voor de parkeerabonnementen en daarmee wellicht teveel vraaguitval. In beide gevallen zou het concept voor de langere termijn onhoudbaar zijn. Om op korte en lange termijn het concept mogelijk te maken, wordt daarom voorgesteld om het parkeervastgoed in eigendom te nemen voor een periode van in eerste instantie 15 jaar. Gedurende die 15 jaar wordt door de annuïtaire afschrijving voldoende afgeboekt op de parkeergarages, om ze naar verwachting na die periode wél met de beoogde maatschappelijke exploitatie aan een commerciële belegger te kunnen verkopen. Gedurende de 15 jaar waarin de gemeente eigenaar is, is voor de gemeente sprake van een sluitende businesscase. Dit wordt nader geduid in de Toelichting Afwegingskader
Kanttekeningen	
4.1	<u>De gemeente loopt een eigenaarsrisico op het parkeervastgoed.</u>
	Doordat de gemeente eigenaar wordt van het parkeervastgoed, loopt zij ook op een aantal manier risico vanuit die rol. - Er moet nog een meerjaren onderhoudsplan (MJOP) worden opgesteld voor de parkeergarages, hetgeen nu nog niet mogelijk is gezien de fase van het project. Indien de kosten van het MJOP tegenvallen, moet mogelijk aanspraak worden gedaan op een voorziening die hiervoor wordt opgenomen ten laste van het resultaat van de GREX. - Na tien jaar vervallen de garanties van de private eigenaren voor hun aandeel in de parkeerexploitatie. Daarmee zouden de huurinkomsten terug kunnen lopen. Dat nadeel valt dan terug naar de gemeente. Dit wordt zo nodig opgevangen binnen de gemeentelijke parkeerexploitatie. Voordeel is dat de gemeente, via de eigendomspositie wel in staat is het mobiliteitsconcept te garanderen, ook al vallen de opbrengsten van het parkeren tegen ten opzichte van de ramingen.
4.2	<u>Van de kaders voor de realisatie van parkeergarages die de gemeente hanteert voor eigen ontwikkelingen wordt deels afgeweken.</u>
	Als gevolg van de hoge dichtheid van Merwede en de druk die dit tot gevolg heeft op bijvoorbeeld het gebruik van de plinten in Merwede en de afwatering van de binnentuinen richting het maaiveld, kan niet op alle onderdelen worden voldaan aan de eisen die de gemeente zichzelf stelt bij het realiseren van parkeergarages (bijvoorbeeld op het vlak van het aantal in- en uitritten of de inpassing van hemelwaterafvoer). Per garage en per afwijking wordt een afweging gemaakt vanuit de integrale gebiedsontwikkeling en de eisen die deze stelt aan de ontwikkelingen.
Beslispunt	
5	In te stemmen met het mede-oprichten van en de deelname aan een BV die verantwoordelijk wordt voor de voorbereidingen en (laten) realiseren en exploiteren van een collectieve energievoorziening voor warmte- koudeopslag (WKO's) en aquathermie in Merwede waardoor gebruikers en bewoners op de meest duurzame manier warmte en koude kunnen krijgen.
Argumenten	
5.1	<u>De implementatie / opstart van de collectieve WKO vergt een gezamenlijke inspanning van alle betrokken partijen. De marktpartijen blijven hiermee ook na de oplevering betrokken bij de WKO en delen in het risico.</u>
	De ontwikkeling van het WKO-netwerk is de verantwoordelijkheid van alle partijen in de samenwerking. Dit is bijzonder in een gebiedsontwikkeling. Hierbij zal in eerste aanleg (totdat we anders besluiten met elkaar), op basis van m2 perceelontwikkeling, naar rato worden bijgedragen aan de kosten voor de voorbereiding en het contractmanagement. Kansen en risico's worden op basis hiervan ook gedeeld.
5.2	<u>Enkel met een collectieve WKO wordt de bodem maximaal benut en worden de duurzaamheidsdoelstelling voor Merwede gehaald.</u>

	De eigenaren van Merwede inclusief de Gemeente werken samen om een gebiedsgericht WKO-netwerk met aquathermie voor heel Merwede te laten realiseren en exploiteren. Hiermee wordt de bodemenergie optimaal benut, zodat alle warmtevragers op een duurzame manier de benodigde warmte en koude kunnen krijgen. Partijen zijn op de hoogte van de wijzigende wetgeving van de Warmtewet.
5.3	Deelname aan entiteit geeft de gemeente de mogelijkheid de regierol in te vullen met betrekking tot een betrouwbare, duurzame en betaalbare warmtevoorziening in dit gebied.
	Alle eigenaren van Merwede nemen deel aan de WKO bv op basis van grondeigendom. De gemeente neemt als eigenaar van circa 37,12 % van de grond deel aan de WKO BV. Deelname van de gemeente is tevens nodig om te komen tot een gebiedsgerichte WKO organisatie op deze schaal.
Kanttekeningen	
5.1	Bij een collectieve organisatie waarin kansen en risico's worden gedeeld, hoort ook een gezamenlijke besluitvorming van gemeente en marktpartijen, in eerste instantie gelijk aan de besluitvorming zoals geregeld in de samenwerkingsovereenkomst.
	De aandeel- en stemverhoudingen en de besluitvorming in de WKO BV is gelijk aan de grondeigendom en stemverhoudingen voor de besluitvorming in de SOK; op basis van het percentuele grondeigendom van de betreffende partij(en) tot het gehele grondeigendom. Dit houdt in dat de gemeente bij aanvang voor circa 37,12 % aandeelhouder is van de WKO BV, en tevens voor ditzelfde percentage zeggenschap heeft. De gemeente heeft geen meerderheid van aandelen of zeggenschap, maar wel een zogenaamde "blocking vote" voor alle besluiten die met een gekwalificeerde meerderheid (75%) of bij unanimiteit moeten worden genomen, wat inhoudt dat dergelijke besluiten enkel kunnen worden genomen met instemming van de gemeente.
5.2	De gemeente heeft een beperkt financieel risico.
	De doelstellingen van de BV zijn het laten uitwerken van het ontwerp, het laten realiseren en het laten exploiteren van de WKO en TEO-installaties door een marktpartij. De huidige verwachting is dat de realisatie en exploitatie van de WKO en TEO een positieve business case (BC) zal hebben. Dit betekent dat de kosten voor de afronding van het ontwerp, de realisatie en de exploitatie van de WKO en TEO inclusief de afdekking van alle bijbehorende risico's naar verwachting gedekt kunnen worden door de bijdrage van de vastgoedontwikkelaars in de vorm van een bijdrage aansluitkosten (BAK) op de WKO-TEO en de exploitatie omzet (vastrecht en tarieven) gedurende de concessielooptijd. Aangezien de BC en RA nog niet definitief zijn, is in de SOK geregeld dat alle eigenaren gezamenlijk garant staan voor het ontwerp- en realisatierisico voor een bedrag van circa EUR 10 miljoen, wat gelijk is aan de geraamde kosten voor het ontwerp en de realisatie van het ondergrondse gedeelte van de WKO en TEO. De risico's en kosten voor het bovengrondse gedeelte van de WKO (in de gebouwen) zijn gedekt in de vastgoedexploitaties van de betreffende private eigenaren.

Financiën

De financiële haalbaarheid van het SP wordt beschreven in de geheime financiële notitie. Binnen Merwede zijn verschillende geldstromen te onderscheiden. Deze geldstromen vormen samen met de geldstromen in deelgebied 4 en 6 het Financieel Kader Merwedekanaalzone. Met ingang van 2020 gaat het Financieel Kader Merwedekanaalzone onderdeel uitmaken van het jaarlijkse Meerjaren Perspectief Ruimte dat in het kader van de integrale afweging bij de Voorjaarsnota aan de raad wordt voorgelegd. Daarnaast maken de beoogde entiteiten voor Mobiliteitsbedrijf en WKO onderdeel uit van het Financieel kader.

De maatschappelijke voorzieningen die door de gemeente in Merwede worden gerealiseerd (scholen, cultuur- en sportvoorziening), komen ten laste van het groeikader. Deze maken deel uit van

Maatschappelijk Voorzieningenprogramma RSU en zijn voor het laatst geactualiseerd bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021. Jaarlijks besluit de raad bij de Voorjaarsnota over de toedeling van de groeiruimte. Op basis van de groeiprognose zijn deze voorzieningen tijdig inpasbaar.

Vervolg

Na het collegebesluit van januari 2021 op de verwerking van de inspraakreacties in de reactienota en de omgevingsvisie Merwedekanaalzone, en het SP zijn de definitieve resultaten van de inspraak toegezonden aan de indieners van inspraakreacties. Met het nu voorliggende raadsvoorstel worden de plannen aangeboden aan de raad voor verdere besluitvorming.
De juridisch-planologische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede wordt geregeld in het Bestemmingsplan Merwede. Die wordt u eind 2021 of begin 2022 ter besluitvorming aangeboden.

Bij de uitwerking van een gezamenlijk businessplan en governance voor de BV voor het mobiliteitsbedrijf en WKO is het Toezichtsarrangement van de Nota Verbonden Partijen van toepassing conform de door raad vastgestelde Nota Verbonden Partijen. Het Toezichtsarrangement voor de oprichting van een BV voor WKO alsmede een Mobiliteitsbedrijf zijn nog niet beschikbaar en kunnen pas gemaakt worden als ook de statuten gereed zijn. Deze zullen bij het collegebesluit voor het daadwerkelijk oprichten van beide entiteiten beschikbaar zijn in combinatie met de statuten en Akte van oprichting. Het college zal de gemeenteraad informeren over het Toezichtsarrangement voor beide entiteiten op het moment dat ze hierover het besluit genomen heeft.

Participatie en communicatie

Zie Notitie ’Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Stedenbouwkundig Plan Merwede
- Beeldkwaliteitsplan Merwede
- Financieel kader MWKZ (geheim)
- Toelichting grondexploitatie OPG + Busstalling terrein (geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen WKO, met toelichting op afwegingskader WKO (geheim) en memo businesscase Merwede WKO (geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen Mobiliteitsbedrijf Merwede, met toelichting op afwegingskader mobiliteitsbedrijf (geheim) en memo businesscase mobiliteitsbedrijf Merwede (geheim)

Bijlagen informatief
- Samenwerkingsovereenkomst Merwede met bijlagen
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plantoelichting
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plankaart
- Notitie Rechtsmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)
- Collegereactie op Rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Margo Meijer, Marcel Haak, Jurjen van Keulen	**Datum**	10 maart 2021
Doorkiesnummer	06-22422661, 06-24862584, 06-51406475	**Kenmerk**	7103312/raadsbrief
E-mail	margo.meijer@utrecht.nl, m.haak@utrecht.nl j.van.keulen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone
Bijlage(n)	Schematisch overzicht besluitvormingstraject MWKZ	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

De Merwedekanaalzone transformeert de komende jaren naar een gezonde, levendige stadswijk en is de belangrijkste plek om binnenstedelijk de groei van de stad op te vangen. We zijn dan ook verheugd u te kunnen melden dat we een belangrijke mijlpaal bereikt hebben in de planvorming met een akkoord met de marktpartijen op de Samenwerkingsovereenkomst (kort: SOK) en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Nu is het moment gekomen om het samenhangende pakket aan stukken ter besluitvorming aan u aan te bieden. In deze brief informeren we u over het totaal aan stukken en het voorziene besluitvormingsproces.

Hoge kwaliteit
Om de gewenste woningbouw in Merwede te kunnen realiseren, gaan we anders om met mobiliteit, ruimtegebruik en openbare ruimte. Om deze verdichting nu, maar ook over enkele decennia, goed te borgen en te zorgen voor een prettige woonomgeving is het essentieel om de kwaliteit van de wijk hoogwaardig in te vullen. We zetten we in op een diversiteit in de gebouwen; in grootte en hoogte en in architectonische vormgeving. De openbare ruimte is autovrij en van hoge kwaliteit met als uitgangspunt: ‘groen tenzij’. Voorzieningen, zoals pakketdiensten, fietsparkeren en afvalcontainers worden zo veel mogelijk inpandig opgelost.

Opgave
In 2016 heeft u de Ruimtelijke Strategie Utrecht (kort: RSU) 2030 vastgesteld met als opdracht om te onderzoeken of de Merwedekanaalzone (de deelgebieden 4, 5 en 6) ruimte kan bieden aan totaal 6.000 – 10.000 woningen en ander programma. In het Coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht voor iedereen’ is verdere richting gegeven aan de Merwedekanaalzone met de volgende zinsnede: ‘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.

Recent hebben we de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 in de inspraak gebracht. De RSU 2040 beschrijft hoe we de groei van onze stad in goede banen willen leiden en hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen. In de RSU 2040 wordt in eerste instantie ingezet op verdichting binnen de stad. De transformatie van de Merwedekanaalzone van een extensief bedrijventerrein naar een nieuwe stadswijk met wonen, werken en alle voorzingen zoals groen; gezondheidszorg, onderwijs en cultuur is een stap in deze strategie.

Voor u ligt de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (deelgebied 5). In deze plannen wordt uitgelegd op welke wijze we invulling geven aan de gestelde opgave en binnenstedelijke groei.

Woningbouwbehoefte
Utrecht is een aantrekkelijke stad, de druk op de Utrechtse woningmarkt is hoog. Hierdoor lopen vraag en aanbod van woningen uiteen, en is het voor een aantal groepen lastig om in onze stad een (betaalbare)woning te vinden die past bij hun woonbehoefte. Met de realisatie van de Merwedekanaalzone wordt een grote bijdrage geleverd aan het verminderen van de woningnood:

- Deelgebied 4 is met de Wilhelminawerf en De Nieuwe Defensie reeds in uitvoering en is gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 'de Ruimtelijke agenda'. Op dit moment wordt onderzocht of door verdichting, aan de 600 geplande woningen in De Nieuwe Defensie, 350 betaalbare woningen kunnen worden toegevoegd (200 sociale en middeldure huur + ca. 150 betaalbare koopwoningen aanvullend op het vastgesteld programma van 600). Via het MPR wordt u hierover geïnformeerd.
- Voor deelgebied 5 (tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan) 'Merwede', is samen met de marktpartijen het Stedenbouwkundig Plan Merwede uitgewerkt. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Er is gekozen om te bouwen in hoge dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Van de 6000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middeldure huur en -koop gerealiseerd. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen.

Investeren in Utrecht Zuid-West
De transformatie van de Merwedekanaalzone naar een nieuwe stadswijk heeft vanzelfsprekend ook invloed op de omgeving. Zo wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de omliggende buurten met nieuwe langzaam verkeersroutes en wandel- en fietsbruggen en stellen we u voor betaald parkeren in de omliggende buurten in te voeren. Hierbij kijken we direct naar kansen in vergroening en verbeteringen van de kwaliteit van de openbare ruimte in deze omliggende buurten zoals de Rivierenwijk en Transwijk.
Met de aanleg met de nieuwe langzaam verkeersroutes worden wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar verbonden en zijn maatschappelijke voorzieningen en commerciële voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkelcentrum NOVA en de winkels aan de Rijnlaan makkelijker bereikbaar. Ook worden recreatieve verbindingen gelegd waarmee bijvoorbeeld het Merwedeplantsoen en Merwedepark met elkaar worden verbonden. De investeringen in de Merwedekanaalzone beperken zich dus niet alleen tot het gebied zelf, maar betekenen flinke investeringen in bovenwijkse maatregelen, zoals dus betere

verbindingen, vergroening, kwaliteitsslag Park Transwijk en herinrichting van het noordelijke deel van de Europlaan.

Plan in Balans
Om te komen tot een zo goed mogelijk plan is een zorgvuldig proces doorlopen. De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie deel 2 zijn in het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor deelgebied 5 geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) die aansluiten op een hoog stedelijke stadswijk. De inzet van Utrecht op het gebied van betaalbare woningen en duurzaamheid in Merwede en de investeringen in bovenwijkse maatregelen, is met de 21 miljoen subsidie Woningbouwimpuls van het Rijk verder haalbaar gemaakt.

Inspraak
De Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en bijbehorende plandocumenten hebben ter inzage gelegen van 30 januari tot en met 11 maart 2020. De 467 ontvangen reacties op de plannen hebben wij verwerkt. In de reactienota kunt u lezen hoe wij zijn omgegaan met de reacties. Tot slot maakt het voorstel voor het Parkeerregime Merwede en omgeving (invoeren betaald parkeren) onderdeel uit van de plannen.

We hebben de tijd hiervoor nodig gehad om dit goed uit te werken. We begrijpen dat u ook de tijd nodig heeft om de plannen tot u te nemen. Op 23 maart aanstaande organiseren we een technische sessie waarin we het besluitvormingstraject aan u willen toelichten en hoe de plannen met elkaar samenhangen.
In bijgevoegd document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone’ doen we tevens een voorstel van een mogelijke planning van de besluitvormingsprocedure.

Toelichting wettelijk rol van de raad in deze besluitvorming
Naast de reguliere behandeling en het inhoudelijke debat door de raad over de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede en alle bijbehorende bijlagen zijn er een aantal bijzondere (wettelijke) procedures waarin de raad een bijzondere rol heeft. Deze worden hieronder verder toegelicht.

Voorhangprocedure Samenwerkingsovereenkomst.
Voor Merwede (deelgebied 5) is het afgelopen jaar samen met de betrokken marktpartijen een SOK uitgewerkt. Hierin staan de privaatrechtelijke afspraken (met randvoorwaarden en procesafspraken) die horen bij de realisatie van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Basis hiervoor is de Termsheet met daarin de afspraken met de marktpartijen op hoofdlijnen. De Termsheet heeft u ontvangen bij onze brief van 9 januari 2020. Wij zijn voornemens om de SOK te bekrachtigen.

Gezien de impact van deze randvoorwaarden en afspraken voor de beoogde transformatie van Merwede leggen wij, vooruitlopend op het bekrachtigen van de overeenkomst, de SOK voor wensen en bedenkingen aan u voor (voorhangprocedure), zoals ook wordt beschreven in artikel 169 lid 4 van de Gemeentewet.

Voorhangprocedure mobiliteit en WKO

Onderdeel van de SOK vormt de principe bereidheid van partijen (zowel gemeente als private partijen) om deel te nemen in een op te richten en nader te structureren BV voor het mobiliteitsbedrijf alsmede een BV voor WKO (Warmte Koude Opslag). Overeenkomstig artikel 160, tweede lid Gemeentewet, willen wij u in de gelegenheid stellen wensen en bedenkingen kenbaar te maken op de oprichting van beide entiteiten.

Instemmingsbesluit Nota Verbonden Partijen
Zoals bij de vaststelling van de Nota Verbonden Partijen op 17 september 2015 is besloten, is het uitgangspunt dat verbinding dat strekt tot deelneming in een verbonden partij (in dit geval het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf als verbonden partijen), altijd een (instemmings)besluit van uw raad vraagt. Daarom zijn in het raadsvoorstel hiervoor 2 beslispunten opgenomen over een op te richten Mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf. Deze zijn hieronder aangeven. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de memo's over de Business Case mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf.

Op te richten mobiliteitsbedrijf
Voor Merwede is een innovatief en integraal mobiliteitsconcept ontwikkeld. Met de realisatie van 6.000 woningen in een voor Utrecht nieuwe en zeer hoge dichtheid op deze plek in de stad wordt ingezet op een andere mobiliteitsoplossing gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, gebruik OV en deelmobiliteit. Hiermee blijft de verkeersdruk op het omliggend wegennet beheersbaar. Het mobiliteitsbedrijf zorgt voor voldoende aanbod voor deelmobiliteit (zoals deelauto's als deelfietsen) en servicediensten (zoals pakketdiensten, klantenservice deelmobiliteit).

Op te richten WKO-bedrijf
Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het noodzakelijk dat er een collectief warmtekoude-net wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren.

Toezichtsarrangement en statuten voor mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf
Bij de besluitvorming wordt normaliter ook de toezichtsarrangementen voor het mobiliteitsbedrijf en WKO-bedrijf voorgelegd. Op dit moment zijn de toezichtarrangementen nog niet beschikbaar. De reden hiervoor is dat de feitelijk uitwerking van de governance en aansturing voor beide entiteiten de volgende stap in de planuitwerking betreft. We hebben wel aangegeven hoe het op hoofdlijnen gaat werken en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen, nog niet hoe we het exact gaan organiseren binnen de beoogde organisatie. Hiermee wordt afgeweken van de reguliere gang van zaken, waarbij conform de Nota Verbonden Partijen u gelijktijdig met het afwegingskader het toezichtsarrangement ter goedkeuring krijgt voorgelegd. Uiterlijk voor vaststelling van het onherroepelijke bestemmingsplan dienen de oprichtingsstatuten en andere bijbehorende aspecten m.b.t. het toezicht en de organisatie te zijn uitgewerkt, zodat u er kennis van kan nemen en wij deze kunnen vaststellen.

Raadsinformatie bijeenkomst: toelichting samenhang plandocumenten en besluitvormingsproces (inclusief de voorhangprocedure).

Op 23 maart 2021 willen we u graag de (samenhang van de) plannen en het besluitvormingsproces toelichten in een Raadsinformatiebijeenkomst. De SOK lichten wij graag aan u toe in het besloten deel van de commissievergadering op 1 april 2021. In het openbare deel komen de entiteiten voor WKO en Mobiliteit aan de orde. Daarna zal op 2 april de termijn van de voorhangprocedure starten waarin u uw wensen en bedenkingen kenbaar kunt maken (p/a stafbureau gemeentesecretaris). Deze termijn eindigt op 1 juni 2021.
We hanteren een langere termijn voor de wensen en bedenkingen om u voldoende ruimte te geven om bijvoorbeeld met inwoners en (zelfgekozen) deskundigen een beeld te vormen over de plannen voor de Merwedekanaalzone, die samenhangen met de SOK en de WKO- en mobiliteitsbedrijven.

Aangezien het Stedenbouwkundig Plan Merwede en de SOK samen met de marktpartijen is opgesteld en afgewogen, zullen wij uw wensen en bedenkingen zowel intern als met de betrokken marktpartijen bespreken. Vervolgens zullen we u met een brief informeren hoe we omgaan willen gaan met uw wensen en bedenkingen. Deze brief is onderdeel van het inhoudelijke debat over alle plandocumenten in de raadscommissie Stad van Ruimte.

Hierna volgt de raadsbehandeling. In het document ‘Schematisch overzicht besluitvormingstraject’ doen we een voorstel voor de planning van dit besluitvormingstraject.

Over eventuele inhoudelijke planaanpassingen (en daarmee ook aanpassingen in de SOK) na de besluitvorming in de raad zal het college met de marktpartijen het gesprek voeren. Er zal dan worden bekeken wat de aanpassingen voor consequenties hebben voor de SOK. Pas na consensus hierover zal het college de SOK aangaan.

Overzicht plandocumenten en bijlagen per raadsvoorstel
Hieronder leest u een overzicht van de plandocumenten per raadsvoorstel.

<u>Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2:</u>

- Omgevingsvisie, deel 2, met bijlagen:
    - Overzicht van de participatie
    - Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk (Gemeente Utrecht, mei 2020)
    - Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, april 2020)
    - Rapport Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone (Gemeente Utrecht, 11 oktober 2019)
    - Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, december 2019)
    - Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng september 2020)
    - Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone – Locatieonderzoek (Gemeente Utrecht, oktober 2020)
- Aanvulling planMER (ter vaststelling)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)

<u>Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Merwede</u>

- Stedenbouwkundig Plan Merwede
- Beeldkwaliteitsplan Merwede

- Samenwerkingsovereenkomst (voorhangprocedure ogv 169 lid 4 Gemeentewet) (geheim)
    - bijlagen bij de SOK (geheim)
- Financieel kader MWKZ (Geheim)
- Toelichting Grondexploitatie OPG + Busstalling terrein (Geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen WKO (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader WKO (geheim)
    - memo businesscase Merwede WKO (geheim)
- Afwegingskader verbonden partijen mobiliteitsbedrijf (voorhangprocedure ogv 160 lid 2 Gemeentewet en instemming ogv nota verbonden partijen)
    - Toelichting bij afwegingskader mobiliteitsbedrijf (geheim)
    - memo businesscase mobiliteitsbedrijf Merwede (geheim)

Ter informatie voor de raad wordt tevens bijgevoegd:
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plantoelichting (ook bijlage voor de raad)
- Inrichtingsplan Openbare Ruimte, plankaart (ook bijlage voor de raad)
- Reactienota
- Aanpak monitoring
- Buurtaanpak Rivierenwijk Transwijk
- Buurtagenda Dichterswijk
- Notitie Rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)
- Collegereactie rechtmatigheidstoets Samenwerkingsovereenkomst Merwede (geheim)

Raadsvoorstel Parkeerregime Merwede en omgeving, met bijlagen:
- Parkeerregulering in de omgeving Merwedekanaalzone
- Figuur 1: Loop isochronen Merwede dg incl. nieuwe bruggen
- Figuur 2: Gebieden invoeren betaald parkeren Merwede en omgeving
- Figuur 3: Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving

Context plannen Merwedekanaalzone
In de notitie ‘Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone’ schetsen we de planvorming van de Merwedekanaalzone. We gaan in op de opgave voor het gebied, de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast leest u in deze bijlage hoe het bestuurlijk traject tot nu toe is verlopen en hoe we u op een aantal momenten in de afgelopen periode hebben meegenomen.

Parallelle besluitvorming Parkeerregime Merwede en omgeving (invoering betaald parkeren Merwede en omliggende buurten)
Tegelijkertijd met de besluitvorming van de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede zal het voorstel voor het parkeerregime Merwede en omgeving ter besluitvorming worden voorgelegd. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor het ambitieuze mobiliteitsconcept en daarmee de mogelijkheid om Merwede met het voorgestelde bouwprogramma te ontwikkelen.

Concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede
In het concept ontwerpbestemmingsplan fase 1 Merwede zijn afspraken met de marktpartijen verwerkt die publiekrechtelijk vastgelegd kunnen worden. Deze afspraken zijn onderdeel van het integrale pakket aan afspraken met de marktpartijen. Vanwege de sterke relatie met de SOK en het

Stedenbouwkundig Plan Merwede is het concept ontwerpbestemmingsplan fase1 Merwede als bijlage bij de SOK gevoegd.
Dit bestemmingsplan vormt straks na bestuurlijke vaststelling de juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied juridisch en planologisch mogelijk te maken.

De eerste stap in de vaststelling van het bestemmingsplan is het vooroverleg met partijen zoals Rijkswaterstaat en Provincie, waarna de zienswijzenperiode volgt. Het bestemmingsplan zal u op een later moment, volgtijdelijk na de behandeling van de kaderdocumenten (Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan), ter besluitvorming worden aangeboden. Mochten naar aanleiding van zienswijzen of de besluitvorming in de raad over het bestemmingsplan zaken worden gewijzigd, die consequenties hebben voor de SOK, dan zal het college hierover met de marktpartijen in overleg treden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021

(Uiteraard door de raad nader in te vullen)

	Jan-feb	mrt-juni	Juli	september	oktober	oktober
	College		College	Cie S&R	Raad	College
Omgevingsvisie dl 2	reactienota vaststellen				Omgevingsvisie deel 2	
	buurtaanpak (principebesluit)				Aanvulling PlanMER	def besluit buurtaanpak
	buurtagenda (principebesluit)				3 wandel- fietsbruggen	def besluit buurtagenda
	monitoring MWKZ				middelen bovenwijkse investeringen	def besluit havenatlas aanpassen
SP Merwede & SOK	inrichtingsplan OR (ovb raadsbesluit)				Stedenbouwkundig Plan	def besluit inrichtingsplan
	instellen kwaliteitsteam				Beeldkwaliteitsplan	
	gebiedsmanagement verkennen				Alternatief inzamelen	
	principebesluit SOK				verwerven 5 garages	aangaan SOK
	principebesluit WKO entiteit				grex openen	
	principebesluit Mobiliteit entiteit				instemmingsbesluit WKO	
	concept ontwerp BP vooroverleg				instemmingsbesluit mobiliteit	
Parkeerregime Merwede en omgeving	College behandeling				Raadsbesluit	

RIB's op verzoek college voor toelichting plannen (deels besloten)

beeldvorming raad

Indienen wensen en bedenkingen door raad

raadsbrief: collegereactie ingediende wensen en bedenkingen

Inhoudelijke debat op alle onderdelen: College reactie op wensen en bedenkingen en alle plandocumenten

Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone

Bijlage bij bestuursadviezen Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede

Leeswijzer
In deze bijlage wordt de algemene context geschetst van de planvorming in de Merwedekanaalzone. We gaan in op de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast schetsen we het bestuurlijk traject tot nu toe, de afstemming met de raad, de participatie en de financiële kaders.

Inhoudsopgave:

1. Aanleiding/context
2. Inspraak en reactienota
3. Plandocumenten (zoals de Omgevingsvisie deel 2, Stedenbouwkundig Plan Merwede en SOK)
4. Financieel kader en borging plannen
5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda
6. Locatieonderzoek woonboten
7. Aanpak monitoring
8. Parkeerregime Merwede en omgeving
9. Beoogd effect besluitvorming
10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

1. Aanleiding

De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) aangewezen om een deel van de groei van de stad Utrecht binnenstedelijk op te vangen. Vooruitlopend op de Ruimtelijke Strategie is (in lijn met de visie Merwedekanaalzone uit 2005 en de lopende initiatieven in deelgebied 4) in deelgebied 5 in 2012 het initiatief Meer Merwede gestart. Dit particuliere initiatief heeft samen met toen zittende eigenaren gezocht naar mogelijkheden om dit deelgebied van de Merwedekanaalzone tot een aantrekkelijk verblijfsgebied te transformeren. Vanaf het moment dat de gemeenteraad met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht de uitspraak heeft gedaan dat de Merwedekanaalzone moet worden getransformeerd naar een gemengd woon- en werkgebied zijn posities in het gebied steeds meer ingenomen door professionele marktpartijen. De gemeente Utrecht heeft zelf met het voormalig OPG-terrein en de busstalling ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom.

De Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) zal de komende 15 a 25 jaar transformeren van een gesloten gebied met overwegend bedrijven en kantoren naar een levendige stadswijk om te wonen, werken en recreëren. Inzet is een gebied met in totaal zo'n 10.000 woningen, gecombineerd met diverse andere stedelijke functies, zoals scholen, (kleine) bedrijven en kantoren, winkels en een hoogwaardige openbare ruimte. Hiermee kiest Utrecht voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten en onderzoeken daarbij hoe we de werkgelegenheid naar rato mee kunnen laten groeien.

1.1. Merwedekanaalzone al volop in ontwikkeling

De transformatie van Merwedekanaalzone naar een gemengd stedelijk gebied is al gaande. In de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone zijn al diverse projecten opgeleverd. Dit zijn onder anderen City Campus Max (2009), Pax et Lux (2016) en het Van der Valk-hotel (2016). De Wilhelminawerf is in aanbouw en de eerste woningen worden eind 2020 opgeleverd. Het voormalige Defensieterrein is bouwrijp gemaakt en de bouw start deze winter met de planning dat hier eind 2022 de eerste bewoners kunnen intrekken. Aan de zuidzijde van het gebied verrijst het nieuwe Holland Casino, dat medio 2021 opgeleverd wordt en de planontwikkeling van het appartementencomplex aan de Eendrachtlaan 10 is volop gaande.

1.2. Relatie Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan 'Merwede'

Er is sprake van een onlosmakelijke samenhang tussen de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2), het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan, het concept Bestemmingsplan Merwede en de tussen gemeente en private partijen te sluiten Samenwerkingsovereenkomst voor deelgebied 5. Deze samenhang vraagt om een integrale benadering en daarom schetsen we de context van de Merwedekanaalzone en Merwede in het bijzonder in deze bijlage als hulpmiddel bij de besluitvorming.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De gemeenteraad geeft hiermee aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil.

De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn in het SP ‘Merwede’ integraal afgewogen en geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) waarmee de transformatie naar een hoogstedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt. Samen vertellen de plannen het verhaal hoe dit deel van Utrecht zich de komende jaren zal ontwikkelen.

2. Inspraak en reactienota

Vanwege de parallelle uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2 en het SP Merwede en de sterke inhoudelijke samenhang tussen beide producten is ervoor gekozen beide in hetzelfde inspraaktraject ter inzage te leggen en de reacties in één reactienota te bundelen.
Van 30 januari tot en met 11 maart 2020 liep de formele inspraakperiode, waarin we reacties hebben opgehaald op beide documenten en bijbehorende stukken, zoals de aanvulling op de milieueffectrapportage, het beeldkwaliteitsplan ‘Merwede’ en de variantenstudie loop- en fietsbruggen.

Tijdens de inspraakperiode zijn er twee grote en drie kleinere informatiemomenten georganiseerd, waar gelegenheid was voor een breed publiek om informatie over de plannen te horen en vragen te stellen aan inhoudelijke adviseurs. Daarnaast zijn er buurtbijeenkomsten georganiseerd, was er elke vrijdag telefonisch spreekuur en kon men via de mail vragen stellen en inspraakreacties achterlaten bij het projectteam Merwedekanaalzone.

In totaal zijn er 467 inspraakreacties (waarvan veel gelijksoortige en soms ondersteund met een petitie of handtekeningenlijst), 3 vooroverleg-reacties en een aanvullend advies van de Cie MER ingediend. Het gaat om reacties van bewoners, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit het plangebied en aangrenzende wijken. De reacties en de beantwoording zijn opgenomen in de reactienota. In deze nota is tevens een overzicht opgenomen van de wijzigingen n.a.v. de inspraak en een overzicht van ambtshalve verbeteringen. Dit betreft bijvoorbeeld aanpassingen op het kaartmateriaal (waar het Heycopplantsoen en het Hamersplantsoen nu duidelijk zijn benoemd). Ook is aanvullende informatie uit het memo bij de variantenstudie wandel- en fietsbruggen opgenomen. (wijziging dubbele brug over Jutfasepunt).

3. Plandocumenten

3.1. Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Hierbij zijn de onderzoeksvragen op het gebied van o.a. mobiliteit, duurzaamheid en openbare ruimte uit de Omgevingsvisie deel 1, ‘De Ruimtelijke Agenda’ en de amendementen en moties van de raad (bij de vaststelling van de omgevingsvisie op 8 februari 2018) meegenomen. Ook het coalitieakkoord 2018 heeft sturing gegeven aan de uitwerking van de visie, zoals bijvoorbeeld de doorgroei tot 10.000 woningen.

De gemeente Utrecht laat met de Omgevingsvisie deel 2 zien welke kant ze met dit deel van de stad op wil en onder welke condities dit mogelijk gemaakt kan worden. De kaders en beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie deel 2 geven richting bij de verdere groei en verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone en zijn voor deelgebied 5 verder geconcretiseerd in het Stedenbouwkundige Plan Merwede.

3.1.1. Innovatieve mobiliteitsaanpak: verfijning fietsnetwerk (met nieuwe bruggen)

Randvoorwaardelijk onderdeel van de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is de innovatieve mobiliteitsstrategie. Hierbij leggen we de focus op wandelen, fietsen, gebruik van het OV en deelmobiliteit en voorzieningen op loopafstand. De auto doet een stapje terug. Om de groei van het wandel- en fietsverkeer goed op te vangen, is verfijning van het huidige netwerk noodzakelijk. Naast het verbeteren van de hoofdfietsroutes (zoals de op- en afritten van bestaande bruggen) zijn nieuwe fietsroutes met bijbehorende wandel- en fietsbruggen nodig om het verkeer meer te spreiden en te stimuleren.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn 5 nieuwe wandel- en fietsbruggen gepland. Het voorstel van het college aan de raad is om er nu de 3 van de 5 wandel- en fietsbruggen aan te leggen die onderdeel zijn van de concrete bouwplannen in de Merwedekanaalzone. Dit is de brug tussen de Heycopstraat in Dichterswijk en deelgebied 4, waar de Wilhelminawerf al flink is gevorderd en de bouw van de nieuwe wijk op het voormalige Defensieterrein start deze winter. Daarnaast worden er in Dichterswijk en omgeving ook nieuwe woningen gerealiseerd (zoals bij de Heycopstraat en langs de Kruisvaart). Het volgende omvangrijke bouwproject zal plaatsvinden in deelgebied 5 met de 1e fase van Merwede. Hierbij zijn de bruggen richting de Waalstraat en Zijldiepstraat randvoorwaardelijk.
Voor de andere twee wandel- en fietsbruggen (bij de omgeving Jutfasepunt en Overijssellaan) geldt dat deze pas over een aantal jaren noodzakelijk zijn bij de transformatie van deelgebied 6 en in het bredere perspectief van de ontwikkelingen in Utrecht Zuid West.

3.1.2. Kantorenstrook deelgebied 4 en deelgebied 6

Voor deelgebied 6 en de kantorenstrook aan de Wilhelminalaan in deelgebied 4 wordt nader onderzocht wat de meest wenselijke ontwikkelstrategie is binnen de kaders en ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.
Voor deze nog te ontwikkelen locaties in de deelgebieden 4 en 6 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de stedelijke maatregelen voor het mobiliteitsnetwerk van belang, waarvan nu de eerste koers is bepaald in integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, onderdeel van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.
Gekoppeld aan het verder onderzoek naar de mobiliteitsmaatregelen kijken we naar de gewenste groei van de werkgelegenheid, rekening houdend met de groei van de (beroeps)bevolking in de stad Utrecht en de regio. Om te voorzien in de enorme werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben (+70.000 banen erbij tot 2040) zetten we in op het mengen van functies in wijken, zoals in de Merwedekanaalzone.
Daarnaast willen we leren van de ervaringen die we nu opdoen in de deelgebieden 4 en 5 (zie ook paragraaf 7 ‘monitoring’). Uit deze analyses moet blijken op welke wijze en op welke termijn een geleidelijke transformatie van deze gebieden mogelijk is binnen de kaders en ambities van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.

3.2. Aanvulling milieueffectrapportage

Parallel aan de uitwerking van Omgevingsvisie deel 2 is de milieueffectrapportage (PlanMER) aangevuld op basis van de nieuwe uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel ‘VRU 3.4’. De PlanMER is een hulpmiddel/instrument bij het maken van de juiste afwegingen. In deze aanvulling PlanMER zijn onderzoeken die ten grondslag liggen aan de kaders en beleidsuitgangspunten van de Omgevingsvisie deel 2 getoetst. De rapportage is een aanvulling op de (op 8 februari 2018 vastgestelde) PlanMER. De aanvulling is zelfstandig leesbaar, en bouwt voort op de al gepresenteerde informatie in het oude PlanMER. Daar waar nodig voor de leesbaarheid zijn enkele onderdelen uit het PlanMER herhaald.
In deze aanvulling ligt de focus op de thema’s energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Daarbij wordt aangegeven in hoeverre en onder welke condities en voorwaarden, de groei richting 10.000 woningen en bijbehorend voorzieningenprogramma mogelijk is.

3.3. Stedenbouwkundig Plan Merwede

De gemeente heeft als eigenaar van het voormalig OPG-terrein en de busstalling samen met tien andere grondeigenaren (op zes grondposities) in het gebied, adviseurs en de inbreng van vele belanghebbenden en belangstellenden het voorliggende SP gemaakt. Uitgangspunt hierbij is: we maken het beste plan, ongeacht eigendomsgrenzen. Alleen door samen te werken aan het beste plan kunnen de ambities van de stad met optimale dichtheid gerealiseerd worden. Het plan is samen met de ontwikkelende marktpartijen AM, Synchroon, BPD, Janssen-De Jong, Lingotto, 3T, Greystar, Boelens-De Gruyter, G&S en Round Hill Capital tot stand gekomen. In het SP zijn de kaders en ambities uit de omgevingsvisie verder aangescherpt en afgewogen op basis van de inspraakreacties, nadere onderzoeksresultaten en afspraken tussen de marktpartijen en de gemeente.

3.3.1. Specifieke kenmerken Merwede

De keuze voor een hoge(re) dichtheid met een toevoeging van 6.000 woningen in Merwede, een rijk aanbod aan stedelijke voorzieningen, de intrinsieke duurzaamheid, een autovrije en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (met als uitgangspunt ‘groen tenzij’) en een innovatieve mobiliteitsstrategie maakt het plan Merwede uniek. In het SP wordt Merwede een wijk waar de buitenruimtes voor spelende kinderen zijn in plaats van voor geparkeerde auto’s en waar dichtheid synoniem is met levendigheid.
Merwede staat internationaal op de kaart als voorbeeldproject voor innovatieve mobiliteit, autoloze en groene openbare ruimte, binnenstedelijke herontwikkeling en samenwerking tussen gemeente en marktpartijen. SP
Belangrijk onderdeel van de innovatieve mobiliteitsstrategie is de lage parkeernorm (0,3 parkeerplaats per woning), inzet op langzaam verkeer en alle dagelijkse voorzieningen op loopafstand, hoogwaardig openbaar vervoer, flankerend parkeerbeleid (betaald parkeren -zie het raadsvoorstel parkeerregime Merwede en omgeving- en faciliteiten voor parkeren op afstand) en deelmobiliteit.

3.4. Inrichtingsplan Openbare Ruimte Merwede

Voor de openbare ruimte is als onderdeel van het SP een Inrichtingsplan uitgewerkt. Het Inrichtingsplan zet in op een hoog kwaliteitsniveau voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dat aansluit bij het hoogstedelijk karakter van Merwede. Het thema van de openbare ruimte is “groen tenzij” wat goed mogelijk is door de autovrije opzet. Auto’s kunnen enkel via de inprikkers vanaf de grote weg een garage inrijden. Voor logistiek is een afgewogen systeem bedacht waarbij de meeste logistieke bewegingen aan parkeerhavens aan de Europalaan en in de twee logistieke hoven wordt opgelost en ingezet wordt op klein elektrisch vervoer. Door zowel logistiek, het parkeren voor auto’s en fietsen als de ruimtes voor afval en nuts in de gebouwen op te nemen maken we in de openbare ruimte plek voor ontmoeten, bewegen, spelen en heel veel groen.

3.5. Samenwerkingsovereenkomst Merwede

De gemeente Utrecht en de markpartijen hebben begin 2020 de Termsheet (of Akkoord op Hoofdlijnen) ondertekend als onderlegger van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP). In deze Termsheet zijn de belangrijkste uitgangspunten en ambities bij verdere ontwikkeling van deelgebied 5 vastgelegd. Niet alleen over het verder brengen van het SP, maar ook over de differentiatie in woningbouw, de mix van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, het mobiliteitsconcept, een zo duurzaam mogelijke wijk met een collectief Warmte-Koude-Net en afspraken over de (financiële) bijdragen van partijen. Daarnaast waren al richtinggevende afspraken vastgelegd over de kosten van het bouw- en woonrijp maken, een bijdrage in de bovenwijkse investeringen en het collectief dragen van plankosten, voorinvesteringen in het ondergrondse deel van het warmtekoude-net en in de kosten van het mobiliteitsconcept. Daarover in paragraaf 4 wat meer achtergronden.

De Termsheet is parallel aan de inspraakperiode verder uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn inhoudelijk- en financiële kaders en de organisatie (governance), behorend bij het SP geborgd. We hebben in de onderhandelingen met de private grondeigenaren geprobeerd om de complexiteit hanteerbaar te maken door het beste plan – onafhankelijk van huidige grondposities – als uitgangspunt te nemen, gecombineerd met het uitganspunt ‘samen wat moet, zelfstandig wat kan’.

De Samenwerkingsovereenkomst heeft betrekking op geheel deelgebied 5 waar (gefaseerd) in totaal 6.000 woningen (waarvan 30 % sociaal, minimaal 15 % middenhuur aangevuld met 10 % middenkoop tot de NHG-grens) en circa 100.000 m^2 voorzieningen worden gerealiseerd waaronder een aanzienlijk aandeel maatschappelijke voorzieningen.

3.6. Ontwerp-bestemmingsplan Merwede

Voor het projectgebied Merwede is een concept ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het SP en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied (bestaand uit maximaal 4.250 woningen en voorzieningen voor maximaal 100.000 m² BVO) juridisch en planologisch mogelijk te maken. Onderdeel van het bestemmingsplan is de herinrichting van de Europalaan Noord. Ook worden de eigendommen van derden in het plangebied Merwede voorzien van een passende bestemming.

Voor een 2^e fase, gericht op de ontwikkeling en realisatie van de resterende 1.750 woningen wordt later in de ontwikkeling een herziening van het bestemmingsplan in procedure gebracht. Deze keuze hangt samen met de afhankelijkheid van de wijze waarop de mobiliteitsstrategie gaat functioneren en de benodigde investeringen in infrastructuur ten behoeve van geheel Utrecht Zuid West. Hiervoor is nu de eerste koers bepaald in het onderzoek ‘Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest’ wat onderdeel is van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.

4. Financieel kader en borging plannen Merwedekanaalzone

4.1. Overall financieel kader Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is complex en kent meerdere geldstromen. Deze geldstromen zijn samengebracht in het Financieel kader Merwedekanaalzone. Het Financieel kader maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda én het SP Merwede en is een geheim document.

In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) en de Peilstok is in 2020 het hoofdstuk Financieel beeld Merwedekanaalzone toegevoegd. Hierin rapporteren we per geldstroom over de actuele stand en lichten we de mutaties toe. Ook de risico’s zijn onderdeel van dit hoofdstuk. Vanaf 2020 rapporteren we twee keer per jaar, bij het MPR en bij de Peilstok, over de actuele stand van en de mutaties op de verschillende geldstromen en de risico’s. Het Financieel kader wordt jaarlijks geactualiseerd en als daar aanleiding toe is bij het MPR aan de gemeenteraad voorgelegd.

De deelgebieden 4, 5 en 6 kennen elk een eigen financiële dynamiek. Daarnaast zijn er overkoepelende financiële stromen voor investeringen die op het niveau van de Merwedekanaalzone totaal gedaan moeten worden ten behoeve van de deelgebieden: de bovenwijkse investeringen (zie geheime bijlage Notitie Bovenwijkse Voorzieningen). Deze bovenwijkse investeringen hebben met name betrekking op mobiliteitsmaatregelen, maar ook op groenstructuren en het wegnemen van belemmeringen.

Binnen de Merwedekanaalzone en de deelgebieden 4, 5 en 6 zijn verschillende financiële stromen te onderscheiden. Zo is er voor deelgebied 4 bij het Defensieterrein (ontwikkeling ‘De Nieuwe Defensie’) een vastgestelde grondexploitatie. Voor de Wilhelminawerf heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. In deelgebied 5 (Merwede) worden de financiële afspraken geborgd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en financieel doorvertaald op basis van het gemeentelijk aandeel naar een grondexploitatie OPG-terrein en Busstalling (gronden die in eigendom zijn van de gemeente). Voor Merwede fase 1 is bij het Rijk in het kader van de Woningbouwimpuls een subsidie verkregen van circa € 21 miljoen. Deze subsidie is randvoorwaardelijk voor de financiële haalbaarheid van de businesscase voor Merwede alsmede voor aanvullende dekking van bovenwijkse voorzieningen. Belangrijke voorwaarden bij deze subsidie zijn de realisatie van het beloofde aandeel betaalbare woningbouw en een start bouw binnen drie jaar nadat de beschikking is verleend (15 september 2020).

In deelgebied 6 zijn enkele kavelontwikkelingen met anterieure afspraken, zoals Holland Casino en Eendrachtlaan 10.

In het financiële kader worden deze stromen geduid, zonder dat deze administratief worden samengevoegd.

De groei van de Merwedekanaalzone is mede afhankelijk van investeringen in bovenwijkse voorzieningen, zoals aanpassingen aan het profiel van de Europalaan-noord en de aanleg van wandel- en fietsbruggen. Deze maatregelen en de bijbehorende investeringen zijn gefaseerd in de tijd nodig, vooruitlopend op - of afhankelijk van de uitvoering van de deelgebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in een 1e ontwikkelfase (t/m 2025) en een 2e ontwikkelfase (vanaf 2026). De bekostiging van de maatregelen bij deze fasen moet komen uit diverse dekkingsbronnen.

4.1.1. Investeringen Merwedekanaalzone in 2 fasen

De financiële haalbaarheid van de Omgevingsvisie deel 2 wordt beschreven in het bijgevoegde geheime overall financiële kader, waarbij 2 ontwikkelfasen zijn te onderscheiden voor de Merwedekanaalzone.

Ontwikkelfase 1

De dekking voor bovenwijkse voorzieningen behorende bij de 1e ontwikkelfasefase bestaande uit deelgebied 4 Defensieterrein en deelgebied 5, Merwede fase 1, is geborgd. Er zijn met de private grondeigenaren binnen het eigenarencollectief Merwede financiële afspraken gemaakt in de SOK. Daarnaast heeft de gemeenteraad bij de programmabegroting 2021 het besluit genomen om, gekoppeld aan de besluitvorming over de Omgevingsvisie deel 2, reeds bestaande middelen en toekomstige resultaten in te zetten voor de Merwedekanaalzone ter dekking van bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast heeft het Rijk bijgedragen vanuit de Woningbouwimpuls.

Ontwikkelfase 2

Voor de 2e ontwikkelfase Merwedekanaalzone (deelgebied 5, Merwede fase 2) en verdere groei naar 10.000 woningen (in deelgebied 4 en 6) is het volgende van belang. Merwede fase 2 is mede afhankelijk van de werking van het mobiliteitsconcept. Op basis van de verkeersberekeningen is de verwachting dat er voldoende perspectief is om ook Merwede fase 2 (met maximaal 1750 woningen) te kunnen ontwikkelen binnen 10 jaar. Op grond van de aanvullende PlanMER ligt hier een bewijslast voor bij de gemeente. Om die reden gaan we de komende jaren monitoren. Op het moment dat deze fase doorgang kan vinden zullen de nodige financiële middelen vanuit Merwede beschikbaar komen (waaronder de overeengekomen bijdrage voor bovenwijkse investeringen uit de grondexploitatie). Die middelen worden ingezet voor dekking van bovenwijkse maatregelen die op dat moment nodig zijn binnen Merwedekanaalzone. De exacte maatregelen gaan we de komende jaren scherper in beeld brengen, maar voorzien wordt dat er nadere investeringen nodig zijn in Park Transwijk, verdere aanpassing van het wegennet, zoals aanpassing van de Beneluxlaan tussen deelgebied 5 en 6 en de Koningin Wilhelminalaan tussen deelgebied 4 en 5. Dit zullen maatregelen zijn die specifiek nodig zijn als gevolg van de groei.

Ten tweede is het voor deze ontwikkelfase van belang dat voor verdere groei naar 10.000 woningen in deelgebied 4 en 6 gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is onderdeel van de woningbouwopgave van 28.000 woningen in Zuidwest. Om deze volledige groei te faciliteren zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Deze zijn in beeld gebracht in de studie Zuidwest, inclusief een investeringsstrategie, verdeeld in een need to have pakket (tot 2025, voor zover het Merwedekanaalzone betreft is dit onderdeel van de 1e ontwikkelfase) en een pakket tot 2030. Voor dit laatste pakket wordt in het voorjaar 2021 een verfijningslag gemaakt die moet leiden tot een uitvoeringsstrategie die inzichtelijk maakt welke maatregel wanneer nodig is. De studie Zuidwest is onderdeel van het mobiliteitsplan 2040. Hier vindt in het voorjaar 2021 besluitvorming over plaats. Na deze besluitvorming en de verfijning van de studie Zuidwest vindt programmering plaats binnen de totale investeringsstrategie Ruimte.

Het beeld van de monitoring, de benodigde maatregelen en de bekostiging van de 2e ontwikkelfase en de relatie met de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest is beschreven in de Aanpak Monitoring en zal de komende jaren scherper worden en zal te zijner tijd bij de actualisatie van het financieel kader of een daartoe bestemd tussenmoment ter besluitvorming voor worden gelegd.

4.2. Financieel kader Merwede (deelgebied 5) en borging SP Merwede

4.2.1. Inleiding Businesscase

Binnen Merwede heeft de Gemeente op dit moment ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom. In Merwede, fase 1 wordt het vastgoed voornamelijk ontwikkeld door de private partijen. Een deel van het maatschappelijk vastgoed (twee scholen voor primair onderwijs, school voor middelbaar onderwijs en sporthal) wordt door de gemeente zelf ontwikkeld. Door ruiling van grond- en eigendomsposities op basis van het SP en SOK hebben gemeente en private partijen geborgd dat de private partijen zoveel mogelijk in staat worden gesteld om hun gemiddelde aandeel in het totale programma in de eerste fase te realiseren.
De gemeente zal in de tweede fase het merendeel van haar totale ontwikkelclaim tot ontwikkeling brengen, hierop is een eerste recht van koop van de partijen van de Samenwerkingsovereenkomst op van toepassing. Dit is de uitkomst van het onderhandelingsresultaat waarbij de gemeente onder meer een forse bijdrage in de bovenwijkse voorzieningen krijgt en 55% gereguleerd programma is afgesproken. Daarbij is door uitruil met de marktpartijen de gemeentelijke positie in fase 2 deels in Merwede-midden en deels in Merwede-noord gesitueerd. Hierdoor kan de gemeente -indien gewenst- op twee locaties in het plan bijsturen bij de ontwikkeling van fase 2.
Dat eerste recht van koop is gekoppeld aan de nakoming van verplichtingen (met name de overeengekomen anterieure bijdragen en de hoogte daarvan) en komt toe aan het collectief van eigenaren. Marktconformiteit is daarbij gegarandeerd. Een percentage van de eigendomspositie van de gemeente blijft buiten beschouwing bij de toepassing van het eerste recht van koop. Dit biedt de gemeente flexibiliteit ten behoeve van toekomstige wensen zoals bijvoorbeeld extra maatschappelijk programma en bijzondere initiatieven.

De ambities in Merwede zijn ongekend hoog. Dat betekent dat de totale businesscase stevig onder druk staat. In de onderhandelingen tussen de gemeente en de private partijen is gestreefd naar evenwicht in de afspraken. Dat evenwicht is nodig omdat een ontwikkeling als Merwede alleen slaagt als zowel publieke – als private partijen langdurig gecommitteerd zijn om samen te werken. Het bereikte evenwicht en het daaraan gekoppelde commitment is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst. In deze paragraaf zullen we wat breder duiden hoe de context van Merwede in elkaar zit door steeds kort op een specifiek element in de planontwikkeling en borging in te gaan.

Tot slot moet opgemerkt worden dat we nog niet alles weten en nog niet over alle aspecten een uitgewerkte regeling hebben opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst maar dat er wel – en dat is een kenmerk van Merwede – een collectief bewustzijn is dat zowel de gebiedsontwikkeling Merwede als de Stadswijk Merwede alleen succesvol gaan functioneren als er een zekere mate van collectiviteit duurzaam wordt ingericht. De borging daarvan is deels financieel en deels procesmatig verankerd in de wijze waarop de gemeente en de private partijen hebben afgesproken te gaan samenwerken.

4.2.2. Gemeentelijke grondexploitatie voor eigen positie

De gemeente opent – met het oog op de ontwikkeling van haar eigen grondposities een grondexploitatie (grondexploitatie Merwede: OPG-terrein en busstalling). De toelichting op deze grondexploitatie vormt een geheime bijlage bij de stukken die ter besluitvorming worden aangeboden. Hierin zijn ook de risico’s in de grondexploitatie en de bijbehorende beheersmaatregelen beschreven.

4.2.3. Bouw- en woonrijp maken

In de Samenwerkingsovereenkomst zijn een aantal principes vastgelegd voor het voorbereiden van de huidige gronden naar ontwikkeling en realisatie. Belangrijk uitgangspunt is dat elke grondeigenaar zelf verantwoordelijk is voor het bouw gereed maken van gronden. Dat wil zeggen dat de sloop van

bestaande opstallen, de eventuele sanering van bodem en grondwater en het verantwoord omgaan met archeologische vondsten de verantwoordelijkheid is van iedere individuele grondeigenaar.

De gemeente zal zorgdragen voor het bouw- en woonrijp maken. De kosten hiervan (inclusief de daartoe behorende plankosten) zijn geraamd en daarover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van het bouw- en woonrijp maken en er zijn ook afspraken vastgelegd over het stellen van zekerheden. Ook is een jaarlijkse indexering overeengekomen. De gemeente kan zelf sturen op het beheersen van de kosten – in relatie tot de in het SP en het Beeldkwaliteitsplan vastgelegde kwaliteit – en heeft dekking voor de kosten uit de bijdragen.

4.2.4. Bovenwijkse investeringen

De gemeente zal ook zorg dragen voor de benodigde bovenwijkse investeringen. Deze zijn net als de kosten voor het bouw- en woonrijp maken geraamd (inclusief de daartoe behorende plankosten) en ook hierover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van de bovenwijkse investeringen en ook deze kosten worden jaarlijks geïndexeerd.

Bij de bovenwijkse investeringen is ook sprake van investeringen waarvoor elders dekking moet worden georganiseerd, omdat deze investeringen niet alleen aan Merwede zijn toe te rekenen. Daartoe heeft de gemeente subsidie aangevraagd en verkregen in het kader van de Woningbouwimpuls (€ 21 miljoen). Deze subsidie zorgt voor een deel van de benodigde dekking en mede daardoor zijn de voor Merwede fase 1 noodzakelijke bovenwijkse ingrepen financieel verzekerd. De onderbouwing van de kosten en dekking hiervan is onderdeel van het geheime financiële kader. Ook voor de bijdragen die private partijen doen aan de bovenwijkse investeringen worden op in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde momenten zekerheden gesteld door de private partijen.

4.2.5. Plankosten

Partijen zijn overeengekomen om een vast bedrag aan plankosten (onder meer voor kwaliteitstoetsing en controle op nakoming afspraken Samenwerkingsovereenkomst) gezamenlijk te dragen. Daarvoor is een budget geraamd voor een periode van 10 jaar. Als zou blijken dat het budget niet toereikend is dan zullen partijen daar in de loop van de planontwikkeling aanvullende afspraken over maken op basis van hetzelfde uitgangspunt. Dit zijn plankosten die naast de planontwikkelingskosten worden gemaakt door de eigen organisatie. In het geval van de gemeente landen beide kostenposten in de grondexploitatie.

4.2.6. Maatschappelijk Vastgoed

In een plan als Merwede is het van wezenlijk belang dat er een gezonde mix ontstaat tussen wonen en voorzieningen. Maatschappelijke voorzieningen als scholen, gezondheidscentra, buurthuis, cultuurhuis e.a. vormen daarbij een belangrijk onderdeel. Dat belang wordt ook door de private partijen onderschreven. De locaties en bouwblokken waar toekomstige maatschappelijke voorzieningen staan geprojecteerd zijn vastgelegd en geborgd. Deels door in het bestemmingsplan kaders vast te leggen en deels door in de Samenwerkingsovereenkomst ook privaatrechtelijk zo goed mogelijk te borgen dat de maatschappelijke voorzieningen er komen. Er zijn afspraken vastgelegd over het ontwikkelproces, de wijze waarop koop- en huurprijzen worden berekend en over de noodzakelijke demarcatie. In de planvorming is erop gestuurd om een deel van de maatschappelijke voorzieningen door de gemeente zelf te laten ontwikkelen in separate bouwblokken. Het gaat daarbij om de 2 scholen voor primair onderwijs, de school voor voortgezet onderwijs en de bijbehorende sporthal. De andere maatschappelijke voorzieningen maken onderdeel uit van meeromvattende bouwblokken die door de private partijen worden ontwikkeld en gerealiseerd. De maatschappelijke voorzieningen die door de gemeente in de Merwedekanaalzone worden gerealiseerd (scholen, cultuur- en sportvoorziening), komen ten laste van het groeikader. Jaarlijks besluit de raad bij de Voorjaarsnota over de toedeling van de groeiruimte. De maatschappelijke voorzieningen voor Merwede maken deel uit van Maatschappelijk Voorzieningenprogramma RSU en zijn voor het laatst geactualiseerd bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021. Op basis van de groeiprognose zijn deze voorzieningen tijdig inpasbaar.

4.2.7. Parkeervastgoed

In het kader van de haalbaarheid van de totale businesscase is in de onderhandelingen over de Samenwerkingsovereenkomst gezocht naar een werkwijze waarbij het mobiliteitsconcept Merwede optimaal tot zijn recht kan komen. Resultaat van deze zoektocht is dat de gemeente Utrecht de bereidheid heeft uitgesproken om onder voorwaarden de gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebied 5 in eigendom te nemen. Daar is de verplichting aan gekoppeld voor alle private partijen om voor de eerste 10 jaar na de ingebruikname van de eerste gebouwde parkeervoorziening een huurgarantie af te geven voor de te realiseren (en door de gemeente in eigendom te nemen) parkeervoorzieningen. De combinatie van afspraken maakt dat er sprake is van een haalbaar project. De bereidheid van de gemeente hangt nauw samen met de wens van de gemeente om het mobiliteitsconcept zoals dat voor Merwede is uitgedacht succesvol in de markt te kunnen zetten – samen met de private partijen – en ervoor te zorgen dat Merwede vanuit dat perspectief gaat functioneren als een stadswijk van de toekomst.

4.2.8. Mobiliteitsbedrijf

Onderdeel van de SOK is dat partijen (zowel gemeente als private partijen) deel gaan nemen in een op te richten en nader te structureren mobiliteitsbedrijf. Dat mobiliteitsbedrijf krijgt als taak om een mobiliteitsregisseur aan te stellen die het mobiliteitsconcept gaat uitvoeren en bewaken, om de aanbieding van deelmobiliteit te organiseren en om te zorgen dat er mobiliteitshubs gaan functioneren om de verschillende vervoersmodaliteiten op een transparante wijze te kunnen aanbieden aan bewoners en gebruikers die in het gebied actief gaan zijn.

De exacte wijze waarop het mobiliteitsbedrijf wordt gestructureerd (statuten, e.d.) moet nog nader worden vormgegeven. Voorstel aan de gemeenteraad om te besluiten om te zijner tijd als gemeente te gaan participeren in de BV van het mobiliteitsbedrijf. Het mobiliteitsbedrijf vormt een cruciaal onderdeel van de mobiliteitsstrategie, maar wordt eerst relevant als er in Merwede daadwerkelijk woningen en voorzieningen zijn gerealiseerd en in gebruik genomen.

4.2.9. WKO-bedrijf

Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het nodig dat er een collectief warmtekoude-net (WKO: warmte koude opslag) wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren. Partijen hebben uitgesproken dat zij het daarvoor benodigde onderzoek en de investeringen in de daarvoor benodigde ondergrondse infrastructuur gezamenlijk – naar rato van hun aandeel in het totale grondgebied binnen Merwede – zullen voorfinancieren.

Daaraan gekoppeld worden gebouweigenaren verplicht om aan te sluiten op het te realiseren Warmtekoude-net en worden toekomstige bewoners en gebruikers verplicht om aan te sluiten. De voorfinanciering wordt te zijner tijd gedekt door een bijdrage in de aansluitkosten die iedere bewoner/gebruiker gaat betalen en waarmee zorg wordt gedragen voor het beheersen van het risico dat de voorfinanciering met zich meebrengt. Uitgangspunt van partijen is om zo snel mogelijk via een Europese aanbestedingsprocedure een derde marktpartij te contracteren die het ondergrondse deel van het Warmtekoude-net gaat exploiteren en die vanuit die rol en hoedanigheid ook de voorfinanciering voor zijn/haar rekening neemt, respectievelijk die de al door de WKO bv gemaakte kosten in het kader van de voorfinanciering vergoedt.

Gezien het feit dat de gemeente in het kader van de nieuwe Warmtewet op termijn een grotere rol krijgt bij de coördinatie van warmtenetten heeft de gemeente de bereidheid om de aandelen van de WKO BV op termijn over te nemen. Dat is in de Samenwerkingsovereenkomst als uitgangspunt opgenomen.

De risico’s worden gedeeld met de private partijen waarbij de risico’s op basis van de uitgevoerde onderzoeken als minimaal worden gekwalificeerd omdat er sprake is van een rendabele

voorinvestering die op termijn kan worden terugverdiend.

Voor de WKO BV geldt dat deze op korte termijn na vaststelling van het bestemmingsplan operationeel dient te zijn, vandaar dat voor de WKO BV wordt gevraagd aan de gemeenteraad om in te stemmen met participatie in de WKO BV. Daartoe is een separate notitie opgesteld waarbij wordt ingegaan op de kaders en randvoorwaarden die daarbij op basis van de Nota verbonden partijen in acht moeten worden genomen.

4.2.10. Kwaliteitstoetsing

In Merwede is een SP gemaakt in gezamenlijke opdracht van de gemeente Utrecht en de private partijen die mede de Samenwerkingsovereenkomst ondertekenen. Er is voor gekozen om de kwaliteitstoetsing speciaal voor dit project te laten invullen, waarbij het Kwaliteitsteam door het college van B&W wordt aangesteld. Het Kwaliteitsteam zal – ondersteund door een stedenbouwkundig supervisor – de bouwplannen van de diverse partijen toetsen in de verschillende fasen van de bouwplanontwikkeling, tot en met een definitief ontwerp Bouwplan. De Omgevingsvergunning zal ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Welstand.

Naast het Kwaliteitsteam stellen partijen een Checkteam in. Het Check-team (C-team) is ingesteld door de private partijen en de gemeente als toetser en controleur van de kwantitatieve afspraken in de SOK. Het C-team draagt zorg voor de check op afspraken rond programma en financiën per partij alsook voor het geheel van de gebiedsontwikkeling. Het C-team rapporteert daarnaast periodiek inzake de voortgang. Alle eigenaren blijven zelf te allen tijde verantwoordelijk voor uitvoering van de afspraken uit de SOK. In hoofdlijnen zijn de taken als controleur/monitor en bewaker gericht op de volgende onderdelen:

- Controle van bouwplannen (per fase) gedurende het ontwikkeltraject;
- Voortgang programma en randvoorwaarden cf. uitgangspunten SOK;
- Voortgang per eigenaar/ontwikkelaar;
- Afdrachten bouw- en woonrijp maken en bovenwijkse voorzieningen;
- Verrekeningen parkeren, collectieve fietsparkeerplaatsen en logistieke hoven;
- Bijhouden van wijzigingen in afspraken en up-to-date houden van kwantitatieve afsprakenkaders;
- Rapporteren over voortgang gebiedsontwikkeling ten behoeve van monitoring door de gemeente, waaronder (na oplevering) inzicht in de wijze van gebruik van de parkeervoorzieningen (auto/fiets) en het functioneren van de deelmobiliteit.

4.2.11. Merwedelab

Partijen zijn overeengekomen om extra te investeren in duurzaamheid en om samen tevens te investeren in onderzoek naar innovatieve oplossingen om op het gebied van energie, circulariteit, social design en gezond stedelijk leven die direct kunnen worden toegepast in Merwede, maar die ook voor de rest van de stad van belang zijn. De opgave is daarbij om de transitie naar een duurzame en circulaire economie actief te stimuleren en opgebouwde kennis vanaf de start van de ontwikkeling tot en met de gebruiksfase te implementeren en te delen met de rest van Utrecht. Naar rato van aandeel in de grondpositie binnen Merwede is een bijdrage aan het Merwede Lab toegezegd en vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst als dekking voor de activiteiten van het Merwede Lab. Als grondeigenaar betaalt de gemeente Utrecht zelf naar rato ook deze bijdrage. Deze bijdrage is opgenomen in de grondexploitatie.

4.2.12. Gebiedsorganisatie

Om in Merwede eigenaarschap van bewoners en bedrijven te organiseren en vanwege efficiënte inzet van kosten wordt een vorm van gebiedsmanagement onderzocht. Het gaat om onder meer de volgende thema's: beheer openbare ruimte en binnenterreinen, handhaven fietsparkeren openbare ruimte, exploitatie collectieve fietsenstallingen, toegang tot het autovrije gebied, plintmanagement en programmering.

In de Samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat de gemeente en de private partijen samen gaan onderzoeken op welke wijze een vorm van gebiedsorganisatie kan worden ingevuld voor Merwede. Een deel van de genoemde collectieve voorzieningen zal ook voor de langere termijn financieel moeten worden geborgd en dat vergt nog nadere uitwerking, waarbij partijen hebben uitgesproken dat zij zich gaan inzetten voor het duurzaam functioneren van Merwede als

gemengde stadswijk.

5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda

De gemeente heeft de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en SP Merwede kwalitatief te versterken. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vond structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden en er heeft inspraak plaatsgevonden over de plannen (zie paragraaf 2). Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. De gemeente informeert en betrekt verder iedereen die dat wil, onder meer via de website: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone en de digitale nieuwsbrief.

5.1. Vervolg: buurtaanpak en buurtagenda

De participatie is niet afgelopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het SP ‘Merwede’. De gemeente blijft in gesprek met de omliggende wijken Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk en Hoograven over deze ontwikkeling en wat er leeft onder de bewoners. Met o.a. informatieavonden, buurtgesprekken en een leefbaarheidsmonitor voor het meetbaar maken van effecten op leefbaarheidsaspecten in omliggende buurten. Deze monitor is onderdeel van de Aanpak monitoring Merwedekanaalzone.

Voor Rivierenwijk en Transwijk is samen met betrokken bewoners gewerkt aan een buurtaanpak. Voor Dichterswijk is een buurtagenda opgesteld op basis van de inspraakreacties en besproken met georganiseerde bewonersgroepen uit de wijk. De Buurtaanpak bevat een pakket aan leefbaarheidsmaatregelen zoals herinrichting van woonstraten en vergroening. Hiervoor zijn middelen beschikbaar vanuit de vanuit de programmabegroting 2021, vanuit de gebiedsontwikkeling deelgebied 5 en de subsidie Woningbouwimpuls. De Buurtagenda doet voorstellen voor (mogelijke) maatregelen en wordt na besluitvorming met de wijk verder uitgewerkt. Belangrijk gespreksonderwerp zijn de nieuwe wandel- en fietsverbindingen en de effecten daarvan op de wijken.

Maatwerkparticipatie blijft ook in de hiernavolgende planfasen aan de orde. Wij blijven bewoners betrekken bij de vervolgstappen, zowel bij de ontwikkeling van Merwede als bij de projecten in de omliggende wijken. Per project wordt straks participatie opgezet. Maar en er zal ook één aanspreekpuntzijn vanuit de gemeente (de omgevingsmanager) die de samenhang bewaakt tussen alle projecten.

6. Locatieonderzoek woonboten

Voor de aanleg van nieuwe wandel- en fietsbruggen ter hoogte van deelgebied 5 (Merwede) moeten woonboten worden verplaatst of uitgekocht. Bij de bruggen ter hoogte van deelgebied 4 en deelgebied 6 speelt dit niet. Voor de woonbootbewoners op de bruglocaties bij de Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar zoveel mogelijk maatwerk.

In lijn met motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen, willen we geen ligplaatsen laten verdwijnen. De alternatieve ligplaatsen worden of gebruikt om huidige eigenaren heen te verplaatsen of om opgekochte boten weer op de markt te kunnen brengen. Met dit laatste wordt verspilling van gemeenschapsgeld tegengegaan. Zonder ligplaats is een woonboot weinig waard en er zijn in Nederland weinig tot geen lege ligplaatsen beschikbaar.

In totaal zijn er twee alternatieve ligplaatsen nodig, ofwel om huidige eigenaren op een bruglocatie een nieuwe ligplaats te geven, of om opgekochte boten heen te verplaatsen. In de bijlage bij de Omgevingsvisie, deel 2 ‘Locatieonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone’ zijn de afwegingen beschreven die leiden tot het beslispunt om voor de Bilitonkade en de Noordersluis (noordzijde) de ruimtelijke procedures te gaan starten en aanpassingen in de Havenatlas te doen, indien de gemeenteraad besluit om de brug bij de Waalstraat en Zijldiepstraat aan te leggen.

7. Aanpak Monitoring

De aanpak monitoring is gericht op het bewaken van de kerndoelen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Deze kerndoelen zijn de basis voor gezonde verstedelijking in de Merwedekanaalzone. En met het monitoren van de veranderingen 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) het Check-team en de mobiliteitsregisseur Merwede;
3) de gemeentebrede Monitor Leefbaarheid (met extra aandacht voor de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone).
De monitoringsresultaten worden gebundeld in 1 rapportage aangeboden.

8. Parkeerregime Merwede en omgeving

Onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren in te voeren in de buurten rondom Merwede. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden beoogde doelen niet gehaald. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Merwede en het invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. Voor Hoograven en Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en deel 2 en later de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen wordt uitgegaan van een A2-parkeerregime met betaald parkeren in de omgeving, als onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept. Zonder deze twee onderdelen is de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5 in de huidige vorm en met het voorgestelde bouwprogramma niet haalbaar. Door nu een separaat raadsbesluit te nemen, gelijktijdig met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, inclusief voorstel voor de buurtaanpak, wordt duidelijkheid gegeven over de maatregelen en gevolgen voor de omgeving. Ook wordt voorkomen dat we richting de buurt bij het ter inzage gaan van het bestemmingsplan al voorsorteren op het invoeren van betaald parkeren terwijl de raad hier nog niet over geïnformeerd is en/of over heeft besloten.

9. Beoogd effect besluitvorming plannen Merwedekanaalzone

Met de vaststelling van de omgevingsvisie deel 2 en de aanvulling op de PlanMER heeft de raad een kader, dat richting geeft aan de verdere uitwerkingsplannen voor de Merwedekanaalzone, zoals het SP Merwede.

Met het vaststellen van het SP Merwede wordt een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk Merwede.
Met een bestuurlijk akkoord op de aanleg van de eerste drie wandel- en fietsbruggen in Dichterswijk en Rivierenwijk (en op termijn nog 2 wandel- en fietsbruggen bij de Jutfasepunt en Hoograven) en Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk/ Buurtagenda Dichterswijk zetten we een volgende stap in het realiseren van een fijnmaziger wandel- en fietsnetwerk rondom de Merwedekanaalzone en investeren we daaraan gekoppeld in de leefbaarheid van de omliggende wijken Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk.

10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Eind 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2030) vastgesteld, waarbij de gemeente inzet op het faciliteren van de groei van de stad. In deze strategie is verkend hoe dat op een verdichtende manier mogelijk kan zijn en op welke locaties (zoals de Merwedekanaalzone). Met deze koers werd het wenselijk om een omgevingsvisie op te stellen voor de Merwedekanaalzone inclusief een milieueffectrapportage (PlanMER) gezien het aantal beoogde woningen (6000-9000) in dit gebied.

Op 8 november 2016 stelde het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail voor de Merwedekanaalzone vast, waarin aan de hand van drie scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten zijn onderzocht van de verdere verdichting. Op 6 december 2016 besloot het college van B&W om een Structuurvisie voor de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone (de structuurvisie wordt nu omgevingsvisie genoemd) op te stellen. Hierover is de raad op 24 februari 2017 per brief geïnformeerd.

Als tussenstap in de uitwerking van het SP 'Merwede' is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit 'groene boekje' werd in beginsel positief ontvangen door het college en zij heeft hier op 13 maart 2018 met een brief inhoudelijk op gereageerd en de raad over geïnformeerd.
Op 8 februari 2018 stelde de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 'De Ruimtelijke Agenda' en de bijbehorende PlanMER vast, en kon ook het Bestemmingsplan Defensieterrein worden vastgesteld. Later dat jaar (7 juni 2018) werd ook het bestemmingsplan voor de nieuwbouw van Holland Casino vastgesteld.

Na de gemeenteraadverkiezingen in maart 2018 kwam het nieuwe college met een Coalitieakkoord waarin is afgesproken om te onderzoeken hoe we maximaal 10.000 woningen kunnen realiseren in de Merwedekanaalzone. In 2018 en 2019 is hiervoor veel onderzoek uitgevoerd. Parallel hieraan is de raad de afgelopen jaren met diverse brieven en memo's (brief van 28 september 2018 over aankoop Greystar, brief van 15 november 2018 over verlenging tijdelijke transformatie Europalaan 100-500, brief van 16 november 2018 over planning onderzoek scenario's bruggen, brief van 14 december 2018 over gebouwen en huurders OPG- terrein en busstalling, brief van 21 mei 2019 over parkeren Wilhelminawerf, brief van 18 september 2019 over voortgang planvorming Merwedekanaalzone, memo van 15 november 2019 over presentatie en verslag bijeenkomst Merwedekanaalzone 6 november 2019, memo van 19 december 2019 over Nulmeting Leefbaarheidseffectrapportage Rivierenwijk en Transwijk en Verslag van inloopavonden Merwedekanaalzone 25 en 27 november 2019, brief van 19 december 2019 over investeringen gebouw L OPG-terrein – Boulderhal Sterk, Circus Diedom, Skatepark Utrecht en brief van 19 december 2019 over vaststelling bouwenvelop Eendrachtlaan 10), CIB's op 21 november 2019 en 9 januari 2020 een excursie op 10 april 2019 geïnformeerd over ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en meer specifiek Merwede.

In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per brief van 9 januari 2020 geïnformeerd. Op 17 januari 2020 ontving de raad via een memo achterliggende documenten bruggenstudie en een presentatie bewonersavond 13 januari 2020.

6 november 2020

Stedenbouwkundig Plan

MERWEDE

Voorwoord

Beste lezer,

Welkom. Wij zijn Merwede. U kunt iedereen zijn: een maker van de VechtclubXL. Een benieuwde (of misschien wat bezorgde) Rivierenwijker. Een betrokken gemeenteraadslid. Of een zoeker op de Utrechtse woningmarkt die hoopt in Merwede een thuis te vinden. Wie u ook bent, we zijn blij dat u geïnteresseerd bent in Merwede, en nodigen u uit in het Stedenbouwkundig Plan.

De hoofdvraag die wij ons dagelijks stellen is: 'Hoe maken we een zo duurzaam, gezond, prettig en levendig mogelijke nieuwe stadswijk voor Utrecht en de Utrechters?' Dit Stedenbouwkundig Plan is ons antwoord op die vraag.
Wij zijn ons zeer bewust van de impact van beslissingen. Iedere ontwikkeling drukt een stempel op haar omgeving, en zeker een plan met de omvang en ambitie van Merwede. Goede ontwerpkeuzes zorgen dat mensen ontspannen en gezonder leven.

Daarom hebben wij sinds 2017 alle aspecten van Merwede onderzocht, besproken, ontworpen en doorvoeld. Door hard werken, grondig onderzoek, enthousiasme en veel stads- en buurtgesprekken met betrokkenen kwamen we dichter tot de oplossing.
Merwede, nu nog een ontoegankelijk gebied in de stad, wordt een wijk waarin mensen gelukkig en gezond kunnen zijn. Waar zij stedelijk leven met elkaar, tussen plant en dier. Waar mensen fietsen in plaats van in de file staan. Waar de straten voor spelende kinderen zijn in plaats van voor geparkeerde auto's. Met winkels, horeca, scholen, een theater op de hoek. Waar dichtheid synoniem is met groen en levendigheid, en niet met benauwende drukte.

Wij hopen dat dit Stedenbouwkundig Plan een inspirerende start is van de nieuwe wijk Merwede. Dat wij u met dit plan enthousiast, nieuwsgierig en betrokken kunnen maken. Want het nieuwe Merwede wordt niet door ons gemaakt, maar vooral door u.
U brengt het leven in Merwede: de ondernemers, de betrokken bewoners die werken in hun buurtmoestuin, de mindervalide die alle voorzieningen op steenworp afstand heeft, de spelende kinderen, de hardlopers, de kroegtijgers, de oma's, de juffen en meesters, de student/ober en de Utregse jochies en meissies.
Wij geven daarom zo snel mogelijk het stokje door aan u.

Groeten uit Merwede,

Gemeente Utrecht, Greystar, AM, Synchroon, Lingotto, Janssen de Jong, BPD Ontwikkeling, G&S Vastgoed, Round Hill Capital, 3T Vastgoed en Boelens de Gruyter

Inhoudsopgave

1 Opgave en samenvatting 6

1.1 Binnenstedelijke groei
1.2 Merwede in de context van de stad
1.3 De essentie van Merwede

2 Mobiel Merwede 22

2.1 Strategie in dienst van de stad
2.2 Ambitieuze parkeerstrategie
2.3 Een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers
2.4 Mobiliteitshub
2.5 Logistiek verkeer gebundeld
2.6 Visie op afvalverwerking

3 Gezond en duurzaam 42

3.1 Intrinsiek duurzame wijk
3.2 Focus op lopen en fietsen
3.3 Klimaatbestendige wijk
3.4 Gezond stedelijk leven
3.5 Stevige sociaaleconomische structuren
3.6 Bijna energieneutrale wijk
3.7 Circulaire proeftuin
3.8 Merwede lab

4 Gemengde stadswijk 60

4.1 Waarom een gemengde stadswijk?
4.2 Stedelijk leven
4.3 Wonen en doelgroepen

5 **Groen domein** 82

5.1 Groen tenzij
5.2 Robuust raamwerk

6 **Coulissestad** 120

6.1 Stedenbouwkundige principes
6.2 Spelregels
6.3 Microklimaat
6.4 Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan

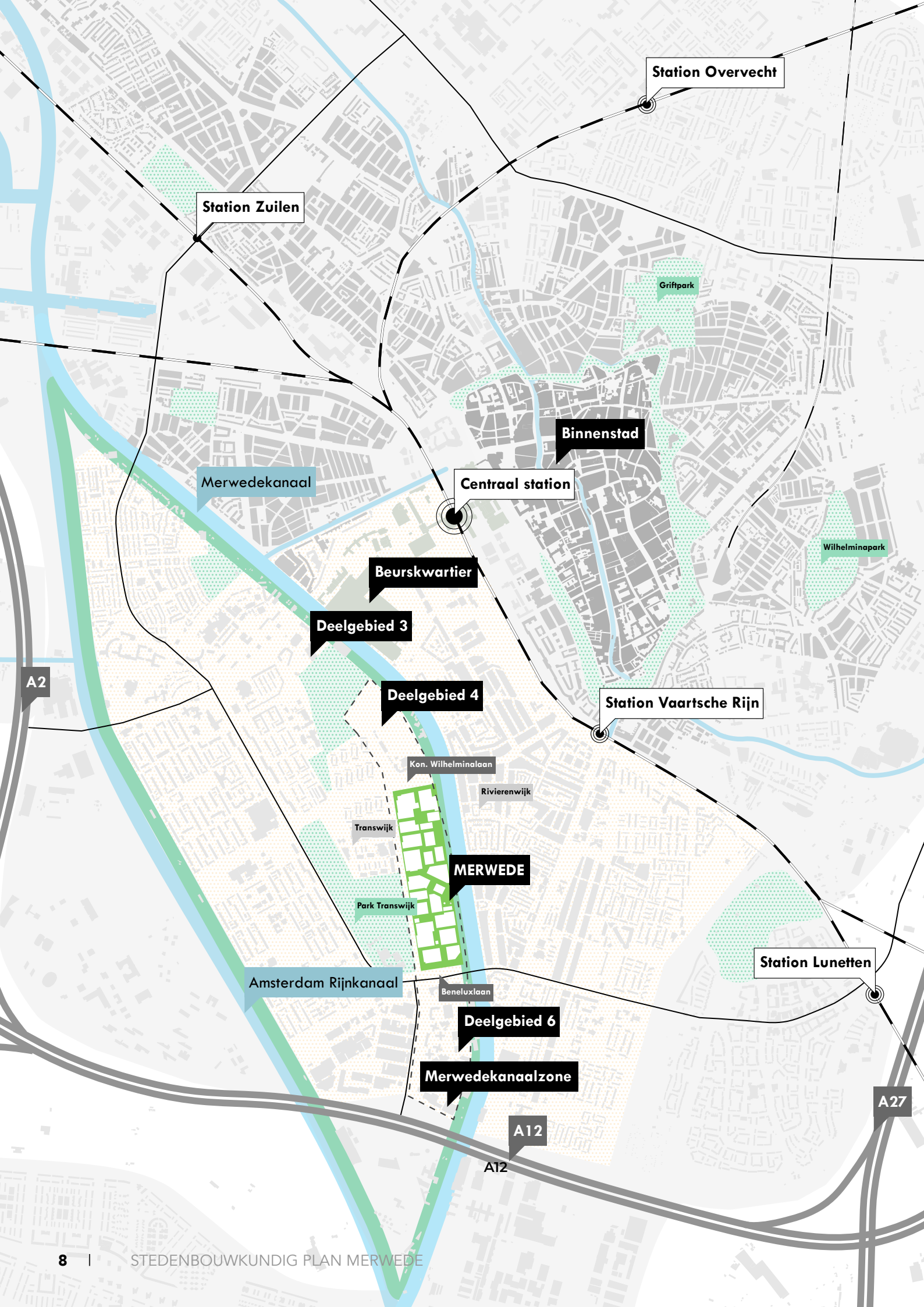
7 **Adaptief plan** 162

7.1 Een adaptief plan
7.2 Andere eigendommen in Merwede
7.3 Flankerende projecten
7.4 Branding en placemaking
7.5 Samen stad maken

* **Bijlagen**
Ter aanvulling op het Stedenbouwkundig plan is het beeldkwaliteitsplan voor Merwede gemaakt.

In de tekst zijn blauwe kaders opgenomen om achtergronden, verdieping en strategie te duiden. Daarnaast staan in hoofdstuk 6.2 ‘Spelregels’ groene kaders met de spelregels.

1 OPGAVE EN SAMENVATTING


Station Overvecht
Station Zuilen
Griftpark
Binnenstad
Merwedekanaal
Centraal station
Wilhelminapark
Beurskwartier
Deelgebied 3
A2
Deelgebied 4
Station Vaartsche Rijn
Kon. Wilhelminalaan
Rivierenwijk
Transwijk
MERWEDE
Park Transwijk
Station Lunetten
Amsterdam Rijnkanaal
Beneluxlaan
Deelgebied 6
Merwedekanaalzone
A27
A12
A12

1.1 Binnenstedelijke groei

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. De stad groeit van 330.000 in 2016 naar 430.000 inwoners in 2030. Er komen meer mensen wonen, werken en recreëren. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed ingepast. De gemeente Utrecht wil de stad gezond en aantrekkelijk maken. Belangrijke keuze is het maken van ruimte voor groei door de beschikbare ruimte in de stad beter te benutten. Dit spaart de groene ruimte – de weilanden en bossen – om de stad.

In 2016 heeft de gemeenteraad twee kaders vastgesteld: de Ruimtelijke Strategie en het Mobiliteitsplan. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Merwedekanaalzone aangewezen als een van de belangrijkste woningbouwlocaties in de stad. In het Mobiliteitsplan kiest de stad voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen en duurzaam zijn, zoals lopen en fietsen.

Op 8 februari 2018 stelde de gemeenteraad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 1, Ruimtelijke Agenda) vast. In de visie is gekozen voor een wijk met relatief veel woningen in een relatief klein stuk stad. En tegelijkertijd moet het gebied gezond, aantrekkelijk en duurzaam zijn. In de Merwedekanaalzone wordt ingezet op innovatieve oplossingen op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Utrecht wil niet alleen investeren in woonruimte, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, en in meer groen en water. De Merwedekanaalzone krijgt autovrije, groene en gezonde openbare ruimte. Ook biedt het ruimte voor veel voorzieningen op loopafstand, zoals scholen, winkels en horeca. Dit is belangrijk voor dit gebied zelf, maar ook voor de aangrenzende wijken Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk. In de Merwedekanaalzone en ook in het Beurskwartier, maakt Utrecht keuzes voor gezonde verstedelijking, die straks ook in de andere delen van de stad kunnen worden toegepast.

De Omgevingsvisie is verder uitgewerkt in deel 2, waarin de omvang en de kaders voor de transformatie van de Merwedekanaalzone staan. Parallel daaraan hebben de eigenaren van Merwede een stedenbouwkundig plan gemaakt voor het gebied tussen de Wilhelminalaan, Europalaan, Beneluxlaan en Kanaalweg. Dit plan is in nauwe samenwerking met de gemeente tot stand gekomen. Als tussenstap is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit Groene Boekje is positief ontvangen door het gemeentebestuur en vormt de basis voor het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Het collegeprogramma 2018-2022 ‘Ruimte voor iedereen’, bevestigt de eerdere keuzes die in het kader van gezond stedelijk leven zijn gemaakt in de Merwedekanaalzone en meer specifiek in Merwede. Zo wil het college maximaal 10.000 woningen in de gehele Merwedekanaalzone toevoegen (voor deelgebied 4, deelgebied 5 Merwede en deelgebied 6) en is er ruimte om uit te gaan van een parkeernorm van 0,3 of lager in combinatie met alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Het Stedenbouwkundig Plan is op basis van de inspraak en voortschrijdend inzicht aangepast en vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad. Aansluitend volgt de vaststelling van het bestemmingsplan. Het Stedenbouwkundig Plan geeft niet exact weer hoe Merwede er straks uit gaat zien, maar bevat wel een voorbeelduitwerking. Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Het Stedenbouwkundig Plan is hiervoor het ruimtelijk kader, een ontwerp op hoofdlijnen, dat flexibel meebeweegt met veranderende ontwikkelingen.

Een Stedenbouwkundig plan als dit komt niet in achterkamertjes tot stand. Ambities en planvoorstellen werden de afgelopen twee jaar intensief besproken en bediscussieerd tijdens stads- en buurtgesprekken en klankbordgroepen met omwonenden. Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan worden in een volgende fase bewoners, gebruikers en ondernemers nader geïnformeerd over de invulling van de bouwblokken. Ook worden toekomstige bewoners betrokken bij het ontwerp van de buitenruimte. Onze keuze voor ‘samen stad maken’ sluit aan bij ambities van de gemeente voor de stedelijke ontwikkeling van Utrecht.

Merwede is onderdeel van het raamwerk op stedelijk niveau (kaart uit Omgevingsvisie)

1.2 Merwede in de context van de stad

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) worden de bredere kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De Omgevingsvisie plaatst de Merwedekanaalzone in de ruimere context van de stad en omliggende wijken en binnen een langere tijdshorizon. De gemeente Utrecht geeft hiermee richting aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil; het Stedenbouwkundig Plan Merwede toont voor Merwede (deelgebied 5) hoe hieraan concreet invulling wordt gegeven. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein.

Het Stedenbouwkundig Plan beschrijft hoe Merwede zal gaan functioneren, ruimtelijk, programmatisch en sociaal, en hoe het zal presteren op gebieden als mobiliteit, groen, duurzaamheid en circulariteit. Het toont routes en verbindingen, voor mens en dier, en positioneert functies op plekken die van betekenis zijn voor meer dan Merwede alleen. Zo wordt de wijk Merwede verankerd in zijn omgeving. Wordt ingezoomd vanuit de Omgevingsvisie op Merwede, dan ontstaat hetzelfde beeld als wanneer het Stedenbouwkundig Plan in de grotere context van Utrecht Zuidwest wordt geplaatst. In het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie integraal afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede; ze zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het nog vast te stellen Bestemmingsplan Merwede voor Fase 1 en Fase 2 vormen een invulling van de kaders uit de Omgevingsvisie, waarbij op een aantal specifieke punten in het Stedenbouwkundig Plan Merwede gemotiveerd wordt afgeweken van de Omgevingsvisie. Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Merwede is het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

Legenda
Openbaar vervoer
OV-halte
Stedelijke fietsroute
Overige bebouwing
Woonboten
Bestaande gebouwen in Merwede
Gebouwen in Merwede
Wijkpleinen
Buurtpleinen
Merwede park
Groen dijvaalspoor
Waterverbinding Park Transwijk
Flangiens
Nader uit te werken
De plankaart maakt duidelijk waar de bouwblokken en gebouwen komen en waar de openbare ruimte ligt. De individuele gebouwen binnen het bouwblok zijn weergegeven als voorbeeldverkaveling.

1.3 De essentie van Merwede

Wij zien twee belangrijke trends die grote invloed hebben op hoe mensen leven. En die de missie van Merwede bepalen.

Ten eerste is er de sterk toenemende verstedelijking, die wereldwijd te zien is. Dit is geen kwestie die alleen in China of India speelt, ook Nederlandste steden worden geconfronteerd met een hernieuwde populariteit. Mensen trekken naar de stad op zoek naar werk, ontplooiing en een partner. De nabijheid van veel andere mensen zorgt voor een rijk cultureel, economisch en sociaal leven.
Ten tweede is er de absolute noodzaak van verduurzaming van onze leefstijl. Natuurlijke hulpbronnen raken op, de hoge uitstoot van CO_2 bedreigt ons klimaat en de mens verwoest steeds meer natuurlijke habitat op zoek naar materieel geluk.

Leven in steden kan een antwoord zijn op onze behoefte om economisch en maatschappelijk rijk te leven, zonder een onhoudbaar grote voetafdruk op de aarde te zetten. Steden zijn namelijk op onderdelen een meer efficiënte en duurzame vorm van samenleven voor de mens. Zo wonen stadsbewoners kleiner, stoken ze hierom minder, nemen minder ruimte in ten koste van natuur, bewegen zich vaker te voet, fiets of openbaar vervoer en gaan veel efficiënter om met voorzieningen als wegen, theaters, ziekenhuizen en scholen. Daar staat tegenover dat er minder ruimte is voor duurzame energieopwekking op gebiedsniveau.

Maar is de stad dan een jubelverhaal dat nergens schuurt? Absoluut niet. Steden zijn vaak ook bronnen van verkeersverstopping, sociale vervreemding, onbetaalbaar hoge woonlasten en stress als gevolg van een gejaagd bestaan in een stenige omgeving.

Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en tegelijk de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke en ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent. Merwede legt de lat hoog bij de verschillende ambities, maar weet ook dat er soms keuzes moeten worden gemaakt in deze hoogstedelijke wijk, en niet elke ambitie maximaal kan worden gehaald. Dit plan is dan ook het resultaat van een integrale en meervoudige afweging tussen de verschillende duurzame, ruimtelijke, sociale en programmatische ambities die er zijn.

De missie van Merwede is te vatten in vijf thema's:

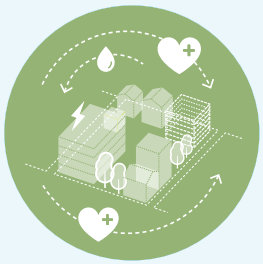
- Mobiel Merwede: bewoners van Merwede bewegen zich vrijelijk, en kunnen dat zonder eigen auto.
- Gezond en duurzaam: Merwede draagt bij aan een gezonde planeet met gezonde mensen.
- Levendige stadswijk: Merwede biedt de levendigheid en voorzieningen van de stad.
- Groen tenzij: Merwede is hoogstedelijk maar tegelijkertijd groen en rustgevend.
- Coulissestad: Merwede is een hoogstedelijke wijk, die toch luchtig voelt.

Mobiel Merwede

Gezonde mobiliteit, waarbij primair wordt ingezet wordt op wandelen fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, in combinatie met een uiteenlopend aanbod van voorzieningen is een randvoorwaarde voor een succesvolle stadswijk. In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn ter hoogte van Merwede daarom twee nieuwe fiets- en wandelverbindingen voorzien, waardoor Rivierenwijk en park Transwijk door en via Merwede op een veilige, comfortabele en gezonde manier met elkaar worden verbonden en van elkaars voorzieningen gebruik kunnen maken.

Omdat niet al het dagelijkse verkeer te ondervangen is met fietsen of lopen, krijgt Merwede een innovatief mobiliteitsconcept, met een combinatie van uitstekend openbaar vervoer en een breed palet aan deelmobiliteit. Hoogwaardig openbaar vervoer verbindt Merwede met de rest van de stad door middel van hoogfrequente bussen en op termijn mogelijk een tramverbinding. In mobiliteitshubs kunnen bewoners precies díe vorm van mobiliteit kiezen die zij op dat moment nodig hebben: een bakfiets, een busje of een gezinsauto voor in het weekend. En dat alles zonder de hoge kosten van het eigen autobezit. De nadruk op fietsen en wandelen zorgt voor gezonde bewoners met een kleine CO_2-voetafdruk.

Met de keuze van dit mobiliteitsconcept kan het openbaar gebied in Merwede autovrij en groen ingericht worden, dus ideaal om te wandelen, te fietsen en te spelen.



Gezond en duurzaam

We zijn ons ervan bewust dat we aan de vooravond staan van een grote transitie. We moeten onze leefstijl en economie veranderen, de grenzen van de natuur en de aarde respecteren en ook invulling geven aan de behoeften van mensen om gezond en gelukkig te kunnen zijn.

In Merwede zal de CO_2-uitstoot veel lager zijn dan in vergelijkbare bestaande wijken door de inzet op mobiliteit zonder uitstoot (fiets, te voet, elektrisch), waarbij de auto letterlijk uit het straatbeeld verdwijnt. We zorgen voor optimale reductie van de energievraag in combinatie met duurzame opwekking. En tot slot bouwen we met een minimale milieubelasting, waarbij de gebouwde omgeving wordt gezien als een bank van herbruikbare materialen. Klimaatverandering is niet meer te ontkennen. Daarom zal Merwede optimaal worden ontworpen op hitte- en droogtemitigatie en verwerking van zware regenval. Dit doen we vooral met uitbundig groen. Dit zorgt voor natuurlijke koeling en een prettige leefomgeving.

Die prettige leefomgeving, dat is de essentie van Merwede. We maken, in overleg met de toekomstige bewoners, een stuk Utrecht met pleinen en parken waar mensen graag zijn en huizen waar mensen graag wonen. Een stuk stad waar mensen elkaar op tal van plekken kunnen ontmoeten, waar de toekomstige bewoners betrokken zijn bij elkaar en zich eigenaar voelen van de wijk en met mogelijkheden tot ontwikkeling en scholing.

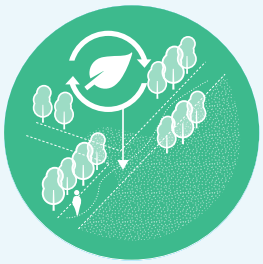
Gemengde stadswijk

Merwede is straks een belangrijke programmatische schakel tussen Kanaleneiland en Rivierenwijk. Merwede vormt op de schaal van Utrecht-Zuidwest een nieuwe ontmoetingsplek. Andersom zullen plekken als Park Transwijk en de voorzieningen op de Rijnlaan baat hebben bij de nieuwe bewoners van Merwede en de nieuwe verbindingen. Merwede heeft genoeg voorzieningen om er te kunnen verblijven, maar zal ook specifiek programma bevatten dat het gebied aantrekkelijk maakt voor de rest van de stad.

Met Merwede willen we gezond stedelijk leven bevorderen – met een hoge dichtheid, veel mensen en een duurzame kwaliteit die inspireert, energie geeft en nieuwsgierig maakt. Kernwaarden zijn begrippen als levendigheid, rust en verrassende ontmoetingen met een brede schakering aan mensen.

Om dat te bewerkstellingen werken we nu en in de komende jaren aan actieve programmering en placemaking. Bij de Stadstuin, Kanaal30 en het cluster rondom Vechtclub XL, Alchemist en Boulderhal Sterk is dit nu al te ervaren. Binnen het stedenbouwkundig plan worden plekken gecreëerd waar het stedelijk programma zich concentreert, de zogenaamde bronpunten. Er is voorzien in een gewenste afwisseling tussen rustige woonbuurten en de drukkere bronpunten.

Utrecht krijgt met Merwede een wijk voor iedereen – een stadswijk waarin diversiteit en inclusiviteit hoog in het vaandel staan. Een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers en zorgbehoevenden zal hier graag willen wonen. Ze delen de wens om midden in de stad te wonen vanwege de aanwezige voorzieningen en de kans om zichzelf hier maximaal te kunnen ontplooien. Ze vinden in Merwede een eigen comfortabele woning en hebben er tegelijkertijd volop ruimte voor ontmoeting met anderen, spontaan of gepland. Ze willen onderdeel zijn van een gemeenschap, betrokken bij anderen en bijdragen aan een betere wereld. Merwede wil deze specifieke behoeften ondersteunen, om zo een woonmilieu aan te bieden dat aanvullend op en onderscheidend is van alles wat Utrecht al te bieden heeft.



Groen tenzij

Merwede ligt tussen twee stedelijke groenstructuren: park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Beide parken zijn fijne plekken om te ontspannen, te wandelen en te sporten. Met de ontwikkeling van nieuwe groenstructuren in Merwede, via de diagonaal en de twee oost-westverbindingen worden deze parken met elkaar verbonden. Omdat een groot deel van de openbare ruimte in Merwede autovrij is, kunnen ook de straten en pleinen volgens het principe ‘groen tenzij’ ingericht worden. Samen met groene binnenterreinen en daken van gebouwen ontstaat een robuust groen ecologisch raamwerk, waar ruimte is voor plant en dier. Een compacte stadswijk, waar een groene setting zorgt voor een zekere intimiteit en verrassing waarbij het groen ontspanning en gezondheid van de bewoners bevordert.

Utrecht groeit binnenstedelijk met Merwede

Coulissestad

Met een oplopende bebouwingsschaal, van Merwedekanaal naar de Europalaan, voegt Merwede zich naar haar omgeving. Lager aan de zijde van de Rivierenwijk, hoger aan de zijde van Kanaleneiland. Tegelijkertijd is Merwede door zijn omvang en dichtheid een uniek milieu, met een eigen identiteit, binnen Utrecht-Zuidwest.

Merwede is opgebouwd uit stoere stadsblokken, die ieder op zich zijn samengesteld uit meerdere panden, veelal schouder aan schouder maar zeker niet volledig gesloten, vooral niet richting de groene kanaaloever, waar de stadsblokken zich openen. De wisselende hoogtes creëren goed bezonde plekken en brengen lucht in het gebied. Hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap.

Om stedelijkheid met hoge kwaliteit te bieden staat in Merwede de menselijke maat centraal. We bereiken dit door gebouwen met verschillende hoogtes en breedtes te combineren en hoger gelegen gevels terug te laten springen.

In Merwede is er extra aandacht voor de stad op ooghoogte en voor de overgang van gebouw naar openbare ruimte. Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter. De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes resulteert in een unieke woonkwaliteit, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap waarbij geen dak onbenut blijft met groen of zonnepanelen en een uniek stadsbeeld: de coulissestad.

Centraal station
Boulderhal
Vechtclub XL
Transwijk
De Stadstuin
Park Transwijk

Rotsoord
Rivierenwijk
Kanaal30
Mobach
Smart Business Park
Pax et Lux
City Campus Max

2

MOBIEL MERWEDE

Zichzelf versterkende cycli hoge en lage parkeernorm

Toekomstig fietsnetwerk Utrecht Zuidwest, langzaam verkeersverbindingen in oranje en zwart (bron: Omgevingsvisie)

2.1 Strategie in dienst van de stad

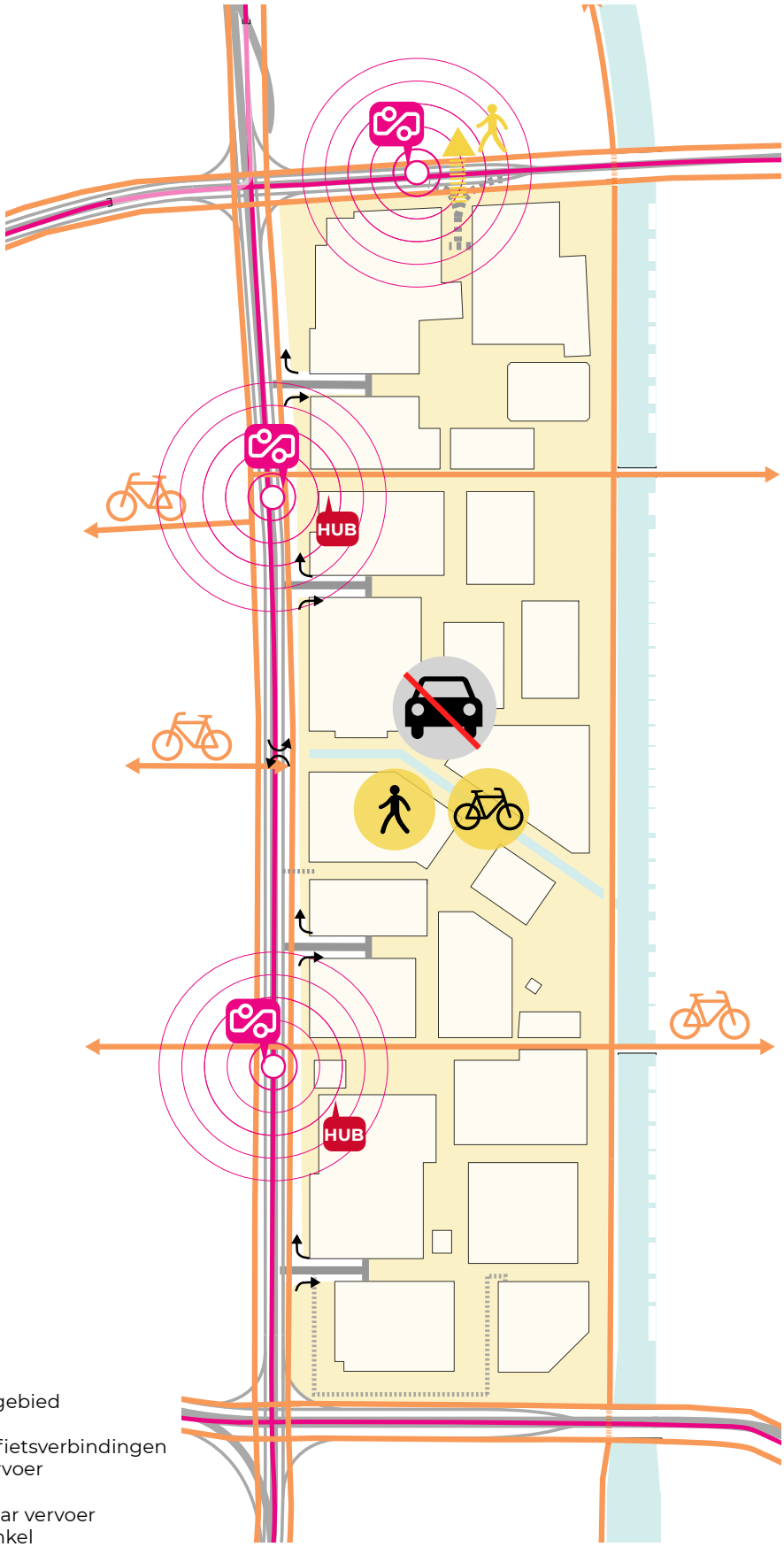
Het plan Merwede grijpt vooruit op de zogenaamde schaalsprong van Utrecht: binnenstedelijke verdichting binnen de stadsgrenzen in hoge dichtheden in plaats van uitbreiding in het omliggende landschap. Steeds meer mensen zullen binnen de bestaande grenzen mobiel worden terwijl de schaarse beschikbare ruimte zo veel mogelijk wordt benut voor verstedelijking en verblijfsruimte.
De gemeenteraad van Utrecht heeft zijn mobiliteitsbeleid vastgelegd in het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016). Het gemeentelijk Mobiliteitsplan bevat de zogenaamde vijfhoek. De vijfhoek laat zien dat mobiliteitsmaatregelen moeten bijdragen aan de stad.

Het plan Merwede sluit aan op deze hogere doelen van mobiliteitsmaatregelen:
- Zorgen voor een goede (economische) bereikbaarheid voor wonen, werken en voorzieningen. Het gaat hier onder andere ook om logistieke verkeersstromen.
- Zorgen voor een sociale en gezonde stad. Dit impliceert een hoofdrol voor lopen en fietsen, de gezondste vormen van mobiliteit, die bovendien bijdragen aan levendigheid en sociale veiligheid op straat.
- Zorgen voor een duurzame stad. Ook hier gaat het om het stimuleren van duurzame en energiezuinige vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en (elektrisch) openbaar vervoer.
- Zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om het stimuleren van ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Onnodig autogebruik moet worden beperkt vanwege het grote ruimtebeslag van infrastructuur en stallingsvoorzieningen.
- Dit alles moet gebeuren met effectieve en efficiënte inzet van financiële middelen en leiden tot een goede doorstroming van het openbaar vervoer en het zo optimaal mogelijk benutten van infrastructuur (dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, efficiënt benutten van capaciteit van kruispunten enzovoort).

Een ambitieuze mobiliteitsstrategie om bereikbaarheid te waarborgen
De ontwikkeling van Merwede past in de ambities van Utrecht om een gezonde groei door te maken. Om Merwede en de stad bereikbaar te houden, moet het ruimtebeslag van mobiliteit niet meegroeien met de inwonersgroei, maar moet de mobiliteitsgroei worden opgevangen met ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer.
Om de ambities van Merwede te kunnen waarmaken, moet het autoverkeer 40 tot 50 procent minder zijn dan in een gangbare wijk. De ambitieuze mobiliteitsstrategie voor Merwede beoogt dat in het drukste spitsuur maximaal 1.200 motorvoertuigen van en naar Merwede rijden.

Vliegwielwerking van de mobiliteitsstrategie: een zich versterkende cyclus
De autoverkeersdrukte in Utrecht bepaalt de ruimte voor de ontwikkelmogelijkheden in Merwede. Een ambitieuze mobiliteitsstrategie biedt kansen; minder autogebruik per woning vergroot het ontwikkelpotentieel van het gebied. Immers, meer woningen geven dan per saldo dezelfde verkeersdruk als minder woningen met een hoger autogebruik. Een ambitieuze mobiliteitsstrategie maakt dus een groter ruimtelijk programma mogelijk. Dit levert weer betere ontwikkelopbrengsten die op hun beurt (deels) kunnen worden geïnvesteerd in een nog hoogwaardiger kwaliteit van het mobiliteitsconcept. Door deze vliegwielwerking van de strategie neemt het autogebruik per huishouden verder af.

Vijfhoek Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen



Legenda

- Voetgangersgebied (fiets te gast)
- Doorgaande fietsverbindingen
- Openbaar vervoer
- Autoverkeer
- Halte openbaar vervoer
- Mobiliteitswinkel

Mobiliteitsstrategie in Merwede

Mobiliteitsstrategie op hoofdlijnen

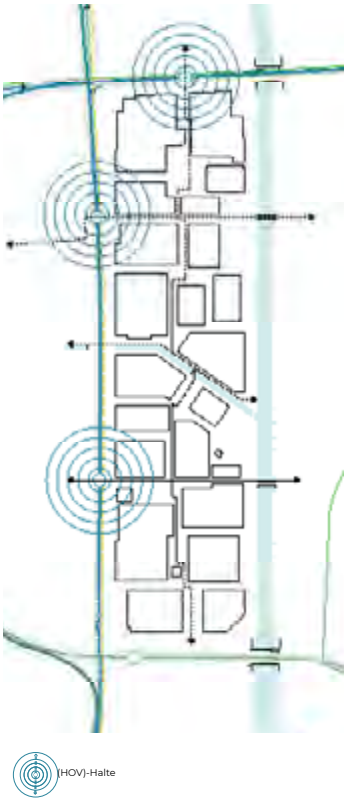
De opgave om het autoverkeer van en naar Merwede te reduceren, is te realiseren door te redeneren vanuit kwaliteit.

- Merwede is geen woonwijk maar stadswijk: alle basisvoorzieningen zijn aanwezig zodat de auto niet hoeft te worden gebruikt. Als mensen naar buiten stappen komen ze eerst in een aantrekkelijke verblijfsruimte die uitnodigt tot wandelen. In de plint op maaiveldniveau vinden ze de fietsparkeervoorziening, goede fietspaden en op loopafstand een openbaarvervoerhalte en (deel)autoparkeerplaatsen. De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt deze volgorde.
- De loop- en fietsroutes in en rondom Merwede vormen een fijnmazig netwerk, met een maaswijdte van zoveel mogelijk 50-100 meter, respectievelijk 400 meter. Dit spreidt de drukte en het maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. De toegankelijkheid van de bestaande bruggen wordt daar waar nodig verbeterd voor lopen en fietsen. Met nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal wordt Merwede bovendien een stapsteen binnen een fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden.
- Middenin het profiel van de Europalaan komt een vrijliggende HOV-baan met hoogwaardige haltes (geschikt voor een tramlijn op termijn). Door de hoogste dichtheden aan wonen en publieke functies aan de Europalaan te realiseren wordt het openbaar vervoer gestimuleerd. Het openbaar vervoer verbindt Merwede met onder andere het centrum, nationale knoop Utrecht Centraal, via Westraven met Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park, P+R-voorzieningen aan de RING en Papendorp.
- De Mobiliteitshub voorziet in Mobility as a Service (MaaS), waarbij de bewoners gebruik kunnen maken van allerlei vormen van deelmobiliteit (zoals deelauto's, e-bikes, hogesnelheidsfietsen) in plaats van deze zelf te bezitten.
- Parkeer- en distributievoorzieningen in Merwede liggen zo dicht mogelijk tegen de Europalaan aan. Autoverkeer rijdt vanaf de Europalaan via zogenaamde inprikkers direct de garages in. De woongebieden blijven autovrij. De autovoorzieningen liggen zoveel mogelijk losgekoppeld van de loop- en fietsroutes. Dit minimaliseert verkeershinder in de gebieden.
- Door alle alternatieven voor het bezit en gebruik van de (privé)auto kan in Merwede worden volstaan met een lage parkeernorm.
- In Merwede is een beperkt aantal parkeerplaatsen voor privéauto's beschikbaar. Op afstand kan worden geparkeerd in een van de P+R-locaties in Utrecht. Bewoners kunnen voor parkeren in Merwede en parkeren op afstand, afhankelijk van de beschikbaarheid, een abonnement afsluiten.
- Een onafhankelijke 'mobiliteitsregisseur' treedt, in het belang van de bewoners, op als marktmeester en opdrachtgever voor de verschillende mobiliteitsaanbieders en dienstverleners die in Merwede actief zijn en bewaakt de aantrekkelijkheid en effectiviteit van het mobiliteitsconcept.

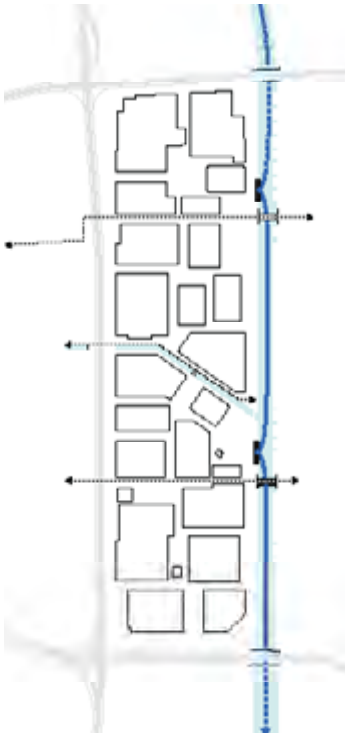
Bij de mobiliteitsmaatregelen voor Merwede wordt aangesloten op de indeling van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Voetganger

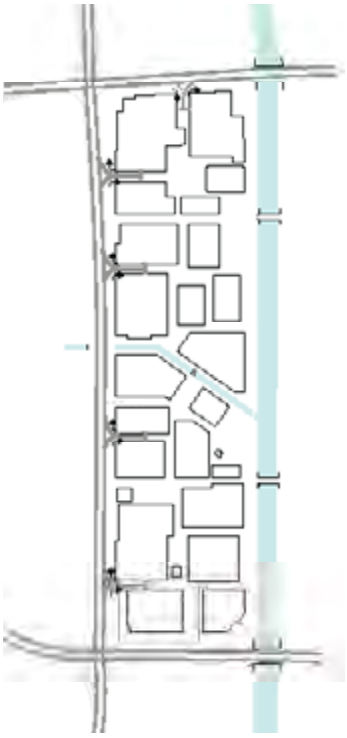
Fietser



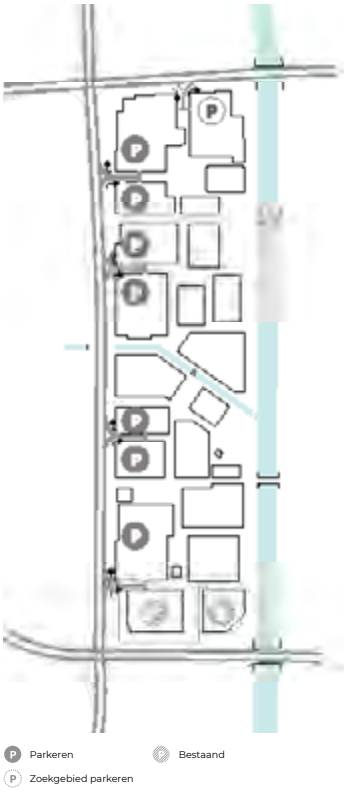
Openbaar vervoer



Water



Auto



Parkeren

2.2 Ambitieuze parkeerstrategie

Een autoparkeerstrategie die lopen en fietsen stimuleert
Een vertaling van de verwachte verkeersdrukte tijdens de spits en de ontwikkelambities leiden tot de conclusie dat maximaal gemiddeld 0,3 en eventueel in een latere fase 0,2 autoparkeerplaats per woning mogelijk is, te realiseren met de volgende uitgangspunten.

Bewoners
Vertrekpunt is de parkeernorm voor de binnenstad (zone A1/A2, 0,7 parkeerplaats per woning) en niet de parkeernorm voor zone B waar Merwede in ligt, aangezien Merwede wordt ontwikkeld als stadswijk met een strakke mobiliteitsstrategie die op dat punt bewoners vergelijkbaar maken met binnenstadsbewoners. Door de goede fietsvoorzieningen kan een reductie van 10 procent op de parkeereis worden toegepast. Ook door het aanbieden van deelauto's zijn minder parkeerplaatsen nodig. Met een reductie van 30 procent op de gangbare parkeereis (gemeentelijk beleid: 20 procent) wordt tegemoetgekomen aan de mobiliteitsbehoefte. Conform het gemeentelijk beleid wordt aangehouden dat één deelauto vier eigen auto's vervangt. Dit betekent dat er dus 300 deelauto's nodig zijn. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsconcept is het realiseren van 30 procent van het parkeren op afstand, wat een forse reductie van het verkeer van en naar Merwede oplevert. Het parkeren wordt gerealiseerd in bestaande of nieuwe voorzieningen. Daarbij hoeft het aantal parkeerplaatsen op afstand niet evenredig te groeien met de stapsgewijze ontwikkeling van Merwede, maar zal naar verwachting lager uitvallen doordat mensen gewend raken aan het mobiliteitsconcept.

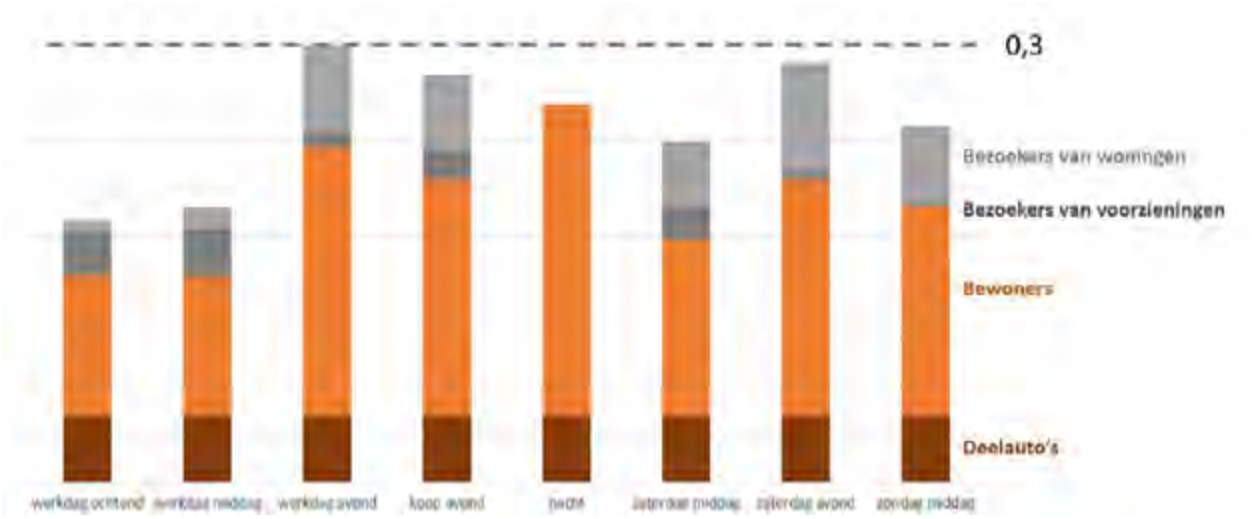
Per saldo krijgt Merwede bij 6.000 woningen 1.800 parkeerplaatsen, waarvan circa 300 voor deelauto's. Een deel van de parkeerplaatsen voor bewoners zal overdag door bezoekers of logistiek worden gebruikt. Dit geeft optimaal dubbelgebruik van voorzieningen.

Werknemers
Werknemers die van buiten Merwede komen, parkeren op afstand omwille van de verkeersreductie. Dit betekent dat er alleen parkeerabonnementen zijn voor bewoners of deelauto's en dat geen uitrijkaarten of kortingskaarten voor bedrijven beschikbaar zijn, behalve als het parkeermanagementsysteem in luwteperiodes voldoende ruimte ziet.

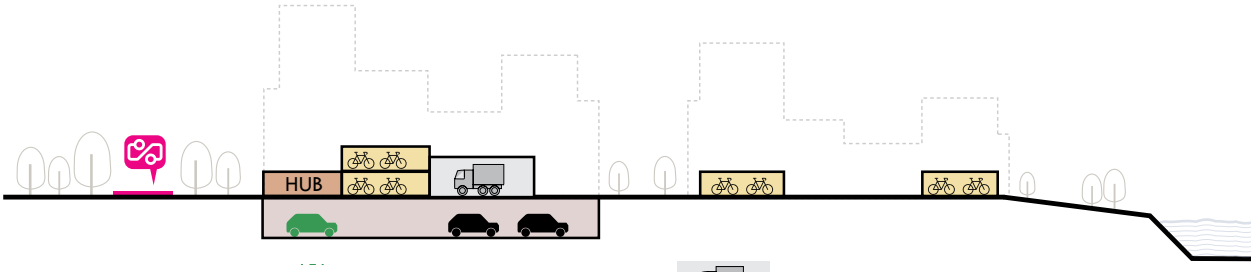
Bezoekers
Bezoekers faciliteren in de parkeergarages in het gebied is mogelijk. Parkeren op afstand is met name voor deze laatste doelgroep ongewenst vanwege het risico op uitwijkgedrag naar omliggende wijken. Daarnaast ligt het zwaartepunt van deze verkeersdrukte niet tijdens de spits. Vanwege de ontwikkeling van Merwede als stadswijk wordt uitgegaan van een bezoekersaandeel bij wonen van 0,1 parkeerplaats per woning. In combinatie met de parkeernorm voor bewonersparkeren levert dit de parkeernorm van 0,3 voor Merwede.

Van bezit naar gebruik in Merwede

Merwede anticipeert op een toekomst waarin MaaS steeds meer voet aan de grond zal krijgen en nieuwe generaties minder hechten aan het bezit van een eigen auto. Autodelen draagt bij aan een lager autobezit en -gebruik; in plaats daarvan wordt meer te voet, met de fiets en het openbaar vervoer gereisd. In Merwede kun je prima zonder eigen auto, omdat deelmobiliteit altijd dichtbij is. Dat helpt het waarborgen van de bereikbaarheid van het gebied. Merwede ontwikkelt zich dus weg van eigen autobezit in de richting van gebruik van deelmobiliteit. Voor bewoners voor wie deze transitie nog te vroeg komt, bijvoorbeeld voor mensen met een leaseauto, of mensen die eerst vertrouwen moeten krijgen in het deelsysteem, is een gelimiteerd aantal parkeerplaatsen voor privéauto's beschikbaar.



Parkeervraag per doelgroep per moment van de week



OV-halte HUB Mobiliteitswinkel Deelmobiliteit Logistieke HUB

Schematische weergave van het auto- en fietsparkeren

Naast ondergrondse parkeergarages wordt gekeken naar deels bovengrondse gebouwen (flexibel of tijdelijk)

Flexibiliteit parkeernorm
Het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone is ambitieus en grijpt vooruit op een systeemsprong in de stad Utrecht. Dit is vastgelegd in het coalitieakkoord. Om te zorgen dat de ruimtelijke planvorming ook onverwachte toekomstige maatschappelijke en technologische trends kan opvangen (adaptiviteit), is flexibiliteit in het plan nodig (zie figuur). Als het autovrije concept succesvol blijkt, kunnen overtollige parkeervoorzieningen worden omgebouwd naar andere functies. Wanneer op termijn toch (tijdelijk) behoefte is aan meer parkeercapaciteit, kan de capaciteit parkeren op afstand worden vergroot. Als parkeeroplossingen of programmatische veranderingen alsnog dreigen te leiden tot meer autoverkeer dan inpasbaar is, kan het nodig zijn om het ruimtelijk programma te veranderen of te reduceren.

De verwachting is dat een parkeernorm van ten minste 0,2 parkeerplaatsen per woning nodig is. Zelfs als het privéautobezit lager wordt, zal meer parkeren nodig zijn voor:
- intensiever deelautogebruik (bijvoorbeeld alle woningen met verhouding 1 op 4 met 0,1 à 0,15 deelplaatsen per woning)
- mindervalidenparkeren (bijvoorbeeld 2 procent van reguliere parkeerplaatsen met 0,01 mindervalideplaats per woning)
- bezoekers voor de voorzieningen in Merwede
- logistiek verkeer dat voor langere duur (enkele uren) in Merwede moet zijn.

Dat biedt de ruimte om op termijn zo nodig 0,1 parkeerplaats per woning anders in te richten.

Fasering parkeren
Op dit moment wordt Merwede gekenmerkt door veel maaiveldparkeren. De fasering gaat uit van het geleidelijk uitfaseren van het (bestaande) parkeren op maaiveld. Tijdens de bouwfasen worden niet meer parkeerplaatsen voor privéauto's te huur aangeboden dan passend bij het op zeker moment gerealiseerde programma. De parkeerplaatsen worden voor een groot deel ondergronds gefaciliteerd, maar om flexibel te blijven zullen ook (tijdelijke) bovengrondse oplossingen worden gemaakt. Zonder risico op leegstand kan een parkeernorm van 0,2 parkeerplaats per woning worden gerealiseerd in ondergrondse parkeergarages, en kan (maximaal) 0,1 parkeerplaats per woning worden gerealiseerd in bovengrondse parkeergarages die goed zijn ingepast (levendige plint, hoge beeldkwaliteit) en zijn voorbereid op transformatie naar andere functies op termijn. Deze bovengrondse pareergarages kunnen dus zowel tijdelijk als permanent zijn. Alle bovengrondse parkeeroplossingen moeten voldoen aan de eisen van beeldkwaliteit. Met de tijd biedt dit een parkeerventiel om in te kunnen spelen op eventuele mobiliteitsveranderingen.

Een fietsparkeerstrategie gericht op kwaliteit en gemak
Vanwege de ambitieuze parkeerstrategie voor auto's moet de parkeercapaciteit voor fietsers juist hoger zijn dan de landelijke richtlijnen voorschrijven (Bouwbesluit 2012). Voor Merwede geldt gemiddeld ongeveer één fietsparkeerplaats per 25 vierkante meter GVO (gebruiksvloeroppervlakte) wonen, waarbij de exacte norm wordt bepaald aan de hand van de woninggrootte, plus 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers. Voor bewoners is de eerste fiets direct bereikbaar vanaf het maaiveld. Daarnaast zijn ook voor bezoekers en medewerkers van de voorzieningen in Merwede fietsparkeerplaatsen nodig. Van de fietsparkeerplaatsen moet 20 procent geschikt zijn voor speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooters). De verwachting is vooralsnog dat deelfietsconcepten niet leiden tot een afwijkende hoeveelheid fietsparkeerplaatsen en daarmee tot een ander ruimtegebruik.

Omdat in de openbare ruimte slechts beperkt ruimte (maximaal 1500 plekken) is om het fietsenparkeren in te passen, vindt het stallen voornamelijk inpandig in de bouwblokken plaats. Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsstallingen zo veel mogelijk op maaiveld en voorziet ieder bouwblok bij voorkeur in de interne behoefte aan fietsparkeren. Voor kortdurend gebruik kunnen mensen hun fiets kwijt in de openbare ruimte, in parkeervakken, verspreid door de wijk. Daarnaast komen bij de twee wijkpleinen, dichtbij de fietsverbindingen en VO-school inpandige voorzieningen met voldoende capaciteit en mogelijk ook bewaakt. Zo benutten we de beschikbare ruimte optimaal en garanderen we voldoende plek voor fietsende bezoekers van Merwede.

De aansluiting van de fietsbrug aan de Waalstraat

Merwede is onderdeel van het netwerk van de stad (afbeelding uit Omgevingsvisie)

2.3 Een fijnmazig netwerk voor fietsers en wandelaars

Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren aanzienlijk. Merwede kiest voor een mobiliteitsstrategie waarbij het autogebruik zoveel mogelijk wordt beperkt en lopen en fietsen wordt gestimuleerd. De forse toename in het toekomstig fietsgebruik vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk.

Het huidige fietsnetwerk rondom Merwede kent verschillende doorfietsroutes die voorzien in het verbinden van de wijken in Utrecht Zuidwest. De Mandelabrug en de Socratesbrug zijn beide onderdeel van dit doorfietsnetwerk:

- De doorfietsroute over de Mandelabrug verbindt Nieuwegein met Utrecht Centraal, via de route Kanaalweg, Van Zijstweg, Croeselaan.
- De doorfietsroute over de Socratesbrug maakt onderdeel uit van de verbinding tussen Oog in Al, Kanaleneiland, Transwijk, Hoograven, Lunetten en verder naar Utrecht Science Park.

Daarnaast is de Balijebrug onderdeel van het stedelijk fietsnetwerk Utrecht Zuidwest. De op- en afritten van de bestaande bruggen worden daar waar nodig geoptimaliseerd.

Twee nieuwe loop- en fietsbruggen vanuit Merwede zorgen voor een verfijning van het fietsnetwerk. Hierdoor bedraagt de maximale fietsmaaswijdte binnen Merwede overal minder dan 400 meter. De nieuwe bruggen vormen een aanvulling op de doorfietsroutes. Zij bieden voetgangers en fietsers de mogelijkheid om een andere route te kiezen dan via de bestaande drukke routes. Het worden aantrekkelijke wijk-wijkverbindingen, onder andere voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De nieuwe bruggen maken fietsen en lopen daarnaast een aantrekkelijke wijze van verplaatsing doordat directe, korte verbindingen ontstaan.

Bij Merwede komen twee nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat.

- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat fungeert als een oost-westverbinding tussen Merwede, Tolsteeg, Kanaleneiland, Oog in Al, Tolsteeg en Uithof.
- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat bedient voornamelijk fietsers uit Kanaleneiland en Merwede die naar Rivierenwijk en de binnenstad willen, en omgekeerd.

Het realiseren van een enkele nieuwe loop- en fietsbrug bij Merwede heeft een te klein effect op de spreiding en leidt tot een te grote concentratie door één van de woonstraten. Dit zou leiden tot onacceptabel hoge fietsaantallen in de omliggende woonstraten. Beide bruggen worden waarschijnlijk tegelijk aangelegd, vooruitlopend op de oplevering van de eerste bouwblokken. Dit zorgt dat de nieuwe bewoners van Merwede de juiste patronen in hun routekeuze vormen. Ook blijft daarmee de bouwoverlast voor gebruikers van het kanaal en omwonenden beperkt.

In het overige deel van de Merwedekanaalzone is het voornemen nog drie nieuwe loop- en fietsbruggen te realiseren. Ook dit draagt bij aan het fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. De nieuwe bruggen in het overige deel van de Merwedekanaalzone vallen buiten de scope van het project Merwede.

Bruggen
Uitgangspunt voor de nieuwe bruggen is dat zij zo ijl, rank en bescheiden mogelijk worden vormgegeven. Doel is een vormgeving die fietsers beweegt de bruggen in een rustig tempo over te gaan. Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van zowel fietsers als brommers. Aan de Merwedekant sluit de brug aan op het doorgaande fietspad in het Merwedepark, aan de kant van Rivierenwijk op het stratenpatroon van de woonwijk.

Er liggen al verschillende bruggen over het Merwedekanaal. Tot nu toe is elke bestaande brug anders. Gemeenschappelijk is dat elke brug bij het tijdsbeeld van dat moment behoort. Dit vormt ook het uitgangspunt voor de nieuwe bruggen. De conrcete uitwerking van de bruggen is onderdeel van de uitwerking van het project ‘Rondje Stadseiland’.

Voor de bruggen moeten drie woonboten wijken. Voor de overgebleven woonboten wordt rekening gehouden met voldoende afstand tot de brug. De maatvoering van de bruggen worden zoveel mogelijk aangepast aan de eisen vanuit de gebruikers van het kanaal zoals roeiers, zeeverkenners en de bewoners van de Veilinghaven. Dit betekent in ieder geval dat de bruggen te openen zijn en dat er geen obstakels in de vaarweg komen.

postnl

ups

Abonnement

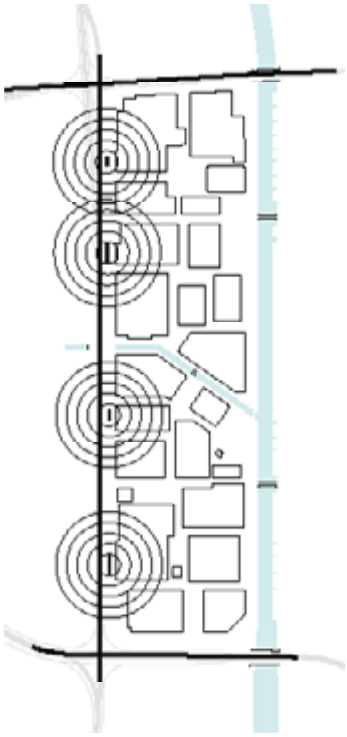
PIC NIC

2.4 Mobiliteitshub

Mobiliteitshub voor het stimuleren van deelmobiliteit
De Mobiliteithub in Merwede bedient en faciliteert de deelmobiliteit en draagt bij aan de reductie van het autogebruik. De mobiliteitshub bestaat uit twee mobiliteitswinkels, logistiek, buffer (voor voertuigen en goederen) en digitaal managementsysteem. Om de mobiliteitshub te laten slagen is het volgende nodig:

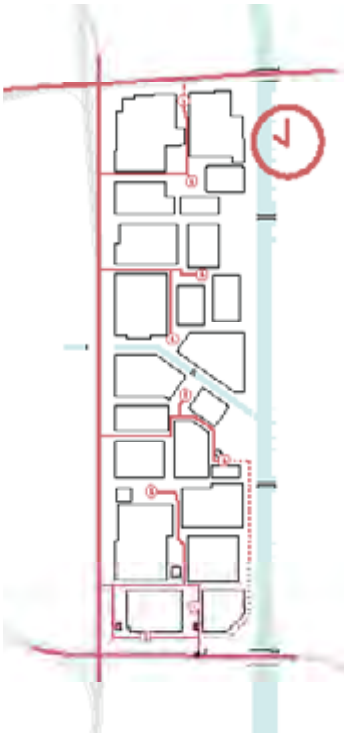
- Twee mobiliteitswinkels (bijvoorbeeld te combineren met retail) met servicebalie, fietsreparatie en -verhuur, verhuur van speciale voertuigen zoals light electric vehicles voor goederen, toegang tot deelauto's enzovoort. De mobiliteitswinkels komen op centrale plekken binnen Merwede, nabij loop-, fiets- en openbaarvervoervoorzieningen en bijvoorbeeld bij een supermarkt. Aan de achterzijde van de hubs liggen entrees naar parkeervoorzieningen en logistiek uitwisselpunten
- Een aanbod aan mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen zoals bijvoorbeeld: fietsen, e-bakfietsen, hogesnelheidsfietsen, e-scooters, e-auto's, light electric vehicles, e-bestelbusjes, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten
- Een digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie hun individuele mobiliteit plannen, boeken en betalen
- Voor een mobiliteitswinkel is een kritische massa nodig van ongeveer 1500 woningen
- De elektrische deelauto's worden met duurzame stroom geladen.

Impressie van de mobiliteitswinkel, geïntegreerd in de plinten van de bebouwing



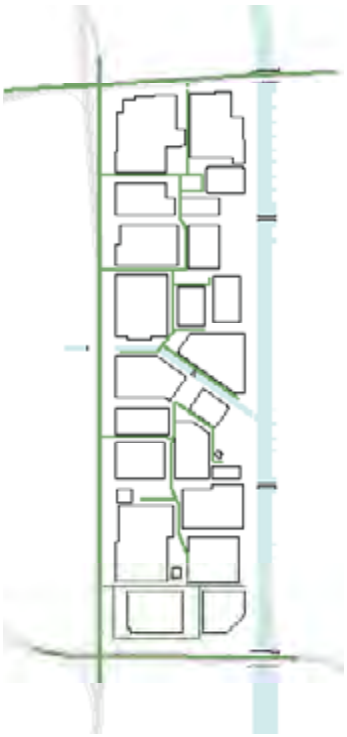
Europalaan
- Laad- en losplekken (groot vervoer)

Toegang tot de inprikkers
- Supermarkt (loadingdock)
- Service (garage, hub)
- Afval (blokken west)
- Parkeren

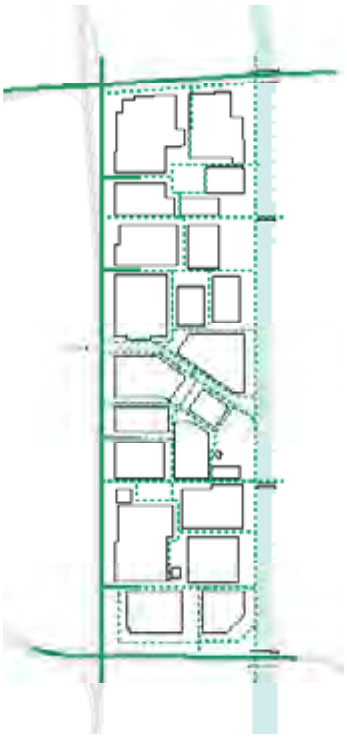


Georganiseerde toegang
- Verhuizingen
- Speciaal vervoer

Georganiseerde toegang
- Afval



Beperkte toegang
- Klein elektrisch vervoer



Vrije toegang
- Nooddiensten

2.5 Logistiek verkeer gebundeld

Bundelen waar kan, toelaten waar het moet
Merwede wordt ingericht als autovrij leefmilieu. Enkel hulp- en nooddiensten hebben vrije toegang tot het gebied. Per logistieke stroom is gekeken welk concept het best past bij het autovrije leefmilieu. Dit heeft geleid tot de volgende verdeling:

- Grote leveringen en bevoorrading (met groot vrachtvervoer) van retail, horeca en overige voorzieningen vindt plaats vanuit de zes laad- en losplekken langs de Europalaan, bij voorkeur in combinatie met de inzet van een Stadshub. Om op deze plekken te kunnen laden en lossen moet worden gereserveerd via een digitaal en dynamisch reserveringssysteem. In het stedenbouwkundig plan is hierop ingespeeld door voorzieningen die gebruik maken van dergelijke grote leveringen hoofdzakelijk te clusteren aan de zijde van de Europalaan en bij de twee stadspleinen.
- Servicelogistiek (parkeren) en consumentenlogistiek (bezorgen, waaronder pakketten) vindt plaats via een van de twee logistieke hubs. Deze hubs zijn nabij een mobiliteitswinkel gesitueerd. In de logistieke hubs vindt de overslag naar kleinschalig zero emissie vervoer plaats, zoals cargobikes en handkarren, die het autovrije gebied in mogen. Inpandige pakketmuren, gekoppeld aan de mobiliteitswinkels, minimaliseren het aantal bewegingen in het gebied en bieden optimale afhaalmogelijkheden aan de bewoners.
- Kleine leveringen, bijvoorbeeld voor boodschappen, maaltijden en detailhandel, vinden plaats met zero emissie vervoer (LEV's, cargobikes en handkarren) die (eventueel via de logistieke hubs) het autovrije gebied in mogen. Deze kleine logistiek is ondergeschikt aan voetgangers en fietsers (10km/u) en heeft beperkte toegang tot Merwede; niet alle straten zijn hierop ingericht.

Toelatingskader
De verdeling biedt voor nagenoeg al het logistieke verkeer een oplossing die voldoet aan de ambitie om Merwede autovrij te maken.

Enkel bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan logistiek verkeer worden toegelaten tot het gebied. Hiervoor moet dan ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing kan worden verleend bijvoorbeeld bij verhuizingen, bijzondere werkzaamheden of voor specifieke functies in het gebied. Om hiervoor in aanmerking te komen moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- het inrijden van het autoluwe gebied is aantoonbaar noodzakelijk en andere oplossingen zijn niet voorhanden.
- het voertuig voldoet qua afmetingen en gewicht aan de gestelde eisen en levert in het toegewezen tijdsslot en blijft op de toegewezen rijroute.
- Het streven is dat alle voertuigen zero emissie zijn.

Dit toelatingskader is het vangnet voor als het écht niet anders kan. Met verschillende systemen kan de ontheffing worden gehandhaafd. Op dit moment is nog niet duidelijk welke leveringen hiervoor in aanmerking komen. Dit is van vele factoren afhankelijk; van de omvang van de levering, de locatie in het gebied, de vervoersmogelijkheden etc..

Voor één functie wordt momenteel specifiek gekeken naar een uitzondering en dat betreft het logistieke verkeer van en naar de Keramiekfabriek Mobach die al aanwezig is aan de Kanaalweg.

Uitwerkingsvragen
Bij de verdere uitwerking van de plannen voor logistiek verkeer in Merwede zijn de volgende uitwerkingsvragen gedefinieerd:

1. De inrichting van de openbare ruimte stelt grenzen aan de afmetingen en het gewicht van voertuigen in Merwede. Wat zijn grenzen aan afmetingen en gewicht van voertuigen (bv brandweer) in relatie tot het ontwerp van de openbare ruimte?
2. Wie beheert de ontheffingen en het kentekensysteem: de gebiedsorganisatie, de gemeente, de mobiliteitsregisseur?
3. Welke kansen en mogelijkheden zijn er om Merwede aan te sluiten op het nog in ontwikkeling zijnde stadsbrede concept van hubs en het beleid ten aanzien van goederenvervoer, bijvoorbeeld vervoer over water?
4. Welke regels gelden verder voor vervoersmiddelen zoals LEV's, waarvan nu al een enorme variëteit bestaat, die altijd het gebied in mogen?
5. Hoe komen goederen op slimme wijze van de laad- en losplek aan de Europalaan of vanaf de wijkhub bij de voordeur?

Dynamisch systeem
De planontwikkeling van Merwede staat nog aan het begin, en de ontwikkelingen op het gebied van logistiek verkeer en goederenvervoer volgen elkaar in rap tempo op. Het logistieke concept voor Merwede is daarom een dynamisch systeem, met constante bijsturing op nieuwe ontwikkelingen in de mobiliteitsmarkt en logistiek. Het is daarom opportuun om niet op voorhand een volledig dichtgetimmerd kader hiervoor op te stellen.

Slim,schoon en licht

De gemeente Utrecht zet voor de toekomst in op slim, schoon en licht goederenvervoer. Dit betekent:

- Slim: dat goederenvervoerders hun voertuig zo vol mogelijk (gebundeld) laden, dit op een zo klein mogelijk postcodegebied lossen en het liefst tegelijk ook goederen ophalen. Hierdoor wordt het aantal gereden kilometers per beweging gereduceerd. Voertuigen waarvan niet de hele lading voor Utrecht is of waarvan de adressen ver uit elkaar liggen, moeten hun goederen afgeven op een Stadshub. Deze Stadshub distribueert de goederen naar het afleveradres of de wijk- of straathub
- Schoon: alleen zero-emissie voertuigen zijn vanaf 2025 in het kernwinkelgebied en later in de gehele stad toegelaten
- Licht: kleine, lichte voertuigen worden verplicht, om impact op de leefomgeving te verkleinen. Om met dergelijke voertuigen te kunnen bevoorraden, is overslag en opslag aan de rand van de stad, wijk en straat noodzakelijk.

2.6 Visie op afvalverwerking

De gemeente Utrecht zamelt afval in op basis van het concept: “Het nieuwe inzamelen”. Dat houdt in dat afval gescheiden wordt opgehaald (restafval (inclusief plastic, metaal en drankkartons), papier en karton, groente-, fruit- en tuinafval, glas en textiel). Hierdoor houden we meer waardevolle grondstoffen en minder restafval over. Hiervoor wordt onder andere gebruik gemaakt van ondergrondse containers.

Afhankelijk van de huishoudensgrootte en prognoses voor afvalreductie bedraagt de hoeveelheid huishoudelijk- en bedrijfsafval in Merwede tussen de 4.000 en 7.500 ton per jaar.

Het nieuwe inzamelen heeft voor Merwede een te grote impact op de openbare ruimte. Het plaatsen van ondergrondse containers legt een claim op openbaar gebied en vraagt om manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer. Hierdoor resteert te weinig ruimte voor bomen en overig groen. Bovendien heeft dit een te grote impact op het wonen. Bij eengezinswoningen kunnen bewoners nog meerdere afvalcontainers in de tuin zetten, maar in appartementen is de ruimte beperkt.

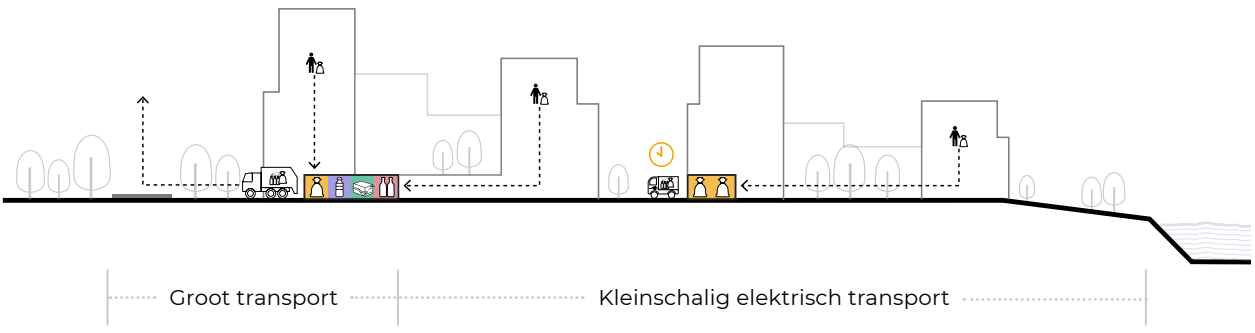
Daarom zetten we in Merwede in op een systeem met grote en/of kleine perscontainers in de bouwblokken aan de Europalaan en kleine perscontainers in de andere bouwblokken. In het geval er onvoldoende ruimte blijkt in de plint aan de inprikker om daar naast elkaar 2 perscontainers te realiseren, kan er gekozen worden om een kleine perscontainers toe te passen die dieper in de bebouwing gerealiseerd kunnen worden. In een aantal blokken kan het nodig zijn twee containerruimtes te voorzien. De inzamelplekken in de bouwblokken stimuleren de bewoners om afval te zien als grondstoffen en hier bewust mee om te gaan.

Voor het ophalen van het afval zijn de vier inprikkers aan de Europalaan het meest geschikt. Hier kan de ophaalwagen de perscontainers legen zonder het gebied in te rijden. Wanneer een bouwblok aan de Europalaan beschikt over grote perscontainers , dan worden deze geleegd met een haakarmwagen vanuit de inprikker. Kleinere perscontainers aan de Europalaan of in de bouwblokken die niet grenzen aan de Europalaan worden met kleiner elektrisch vervoer opgehaald en direct afgevoerd.

Textiel wordt separaat ingezameld. In het plan ruimte is hiervoor gereserveerd in de inprikkers. Mogelijk dat textiel bij de supermarkten kan worden ingezameld. Grof afval (de meest courante stromen) wordt ingezameld bij een centraal grondstoffenpunt.

Daarnaast zijn nog een aantal aanvullende keuzes te maken en vraagstukken te beantwoorden om het afval en de logistieke impact te verminderen:

- Afval verminderen en of hergebruiken
- Hoe valt een gecombineerd systeem voor het ophalen huishoudelijk- en bedrijfsafval te realiseren
- Er wordt nog nader onderzocht hoe ook GFE op een verantwoorde manier ingezameld kan worden.
- Onderzoek of de gemeente de afvalzameling zelf gaat uitvoeren of dat het uitbesteed wordt aan een private afvalinzamelaar.

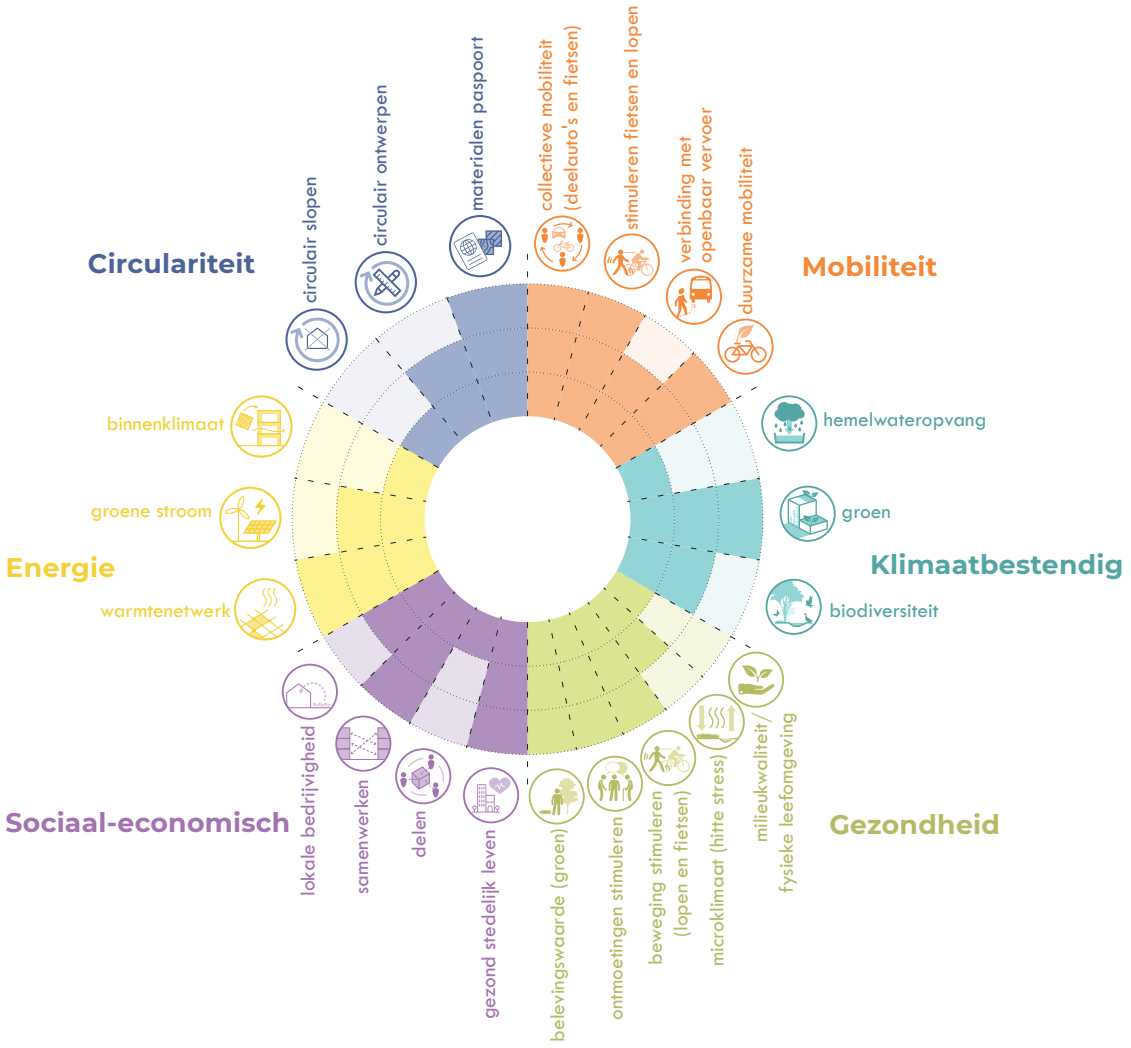


Schematische weergave van het afvalsysteem in de grote en kleine bouwblokken

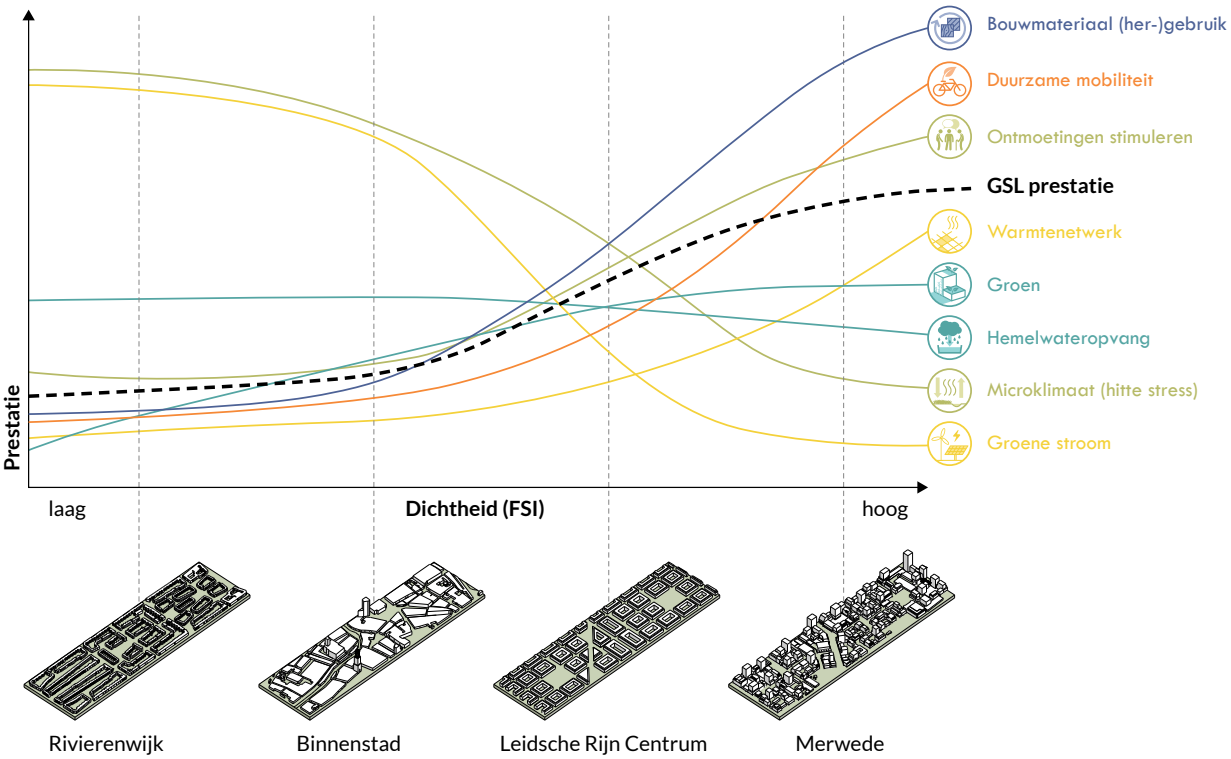
Impressie van het groene dwaalspoor

STEDENBOUWKUNDIG PLAN MERWEDE

3 GEZOND EN DUURZAAM



Door keuzes te maken zoeken we in Merwede naar de best mogelijke balans tussen de verschillende thema's



Utrecht intensiveert met Merwede op een duurzame manier

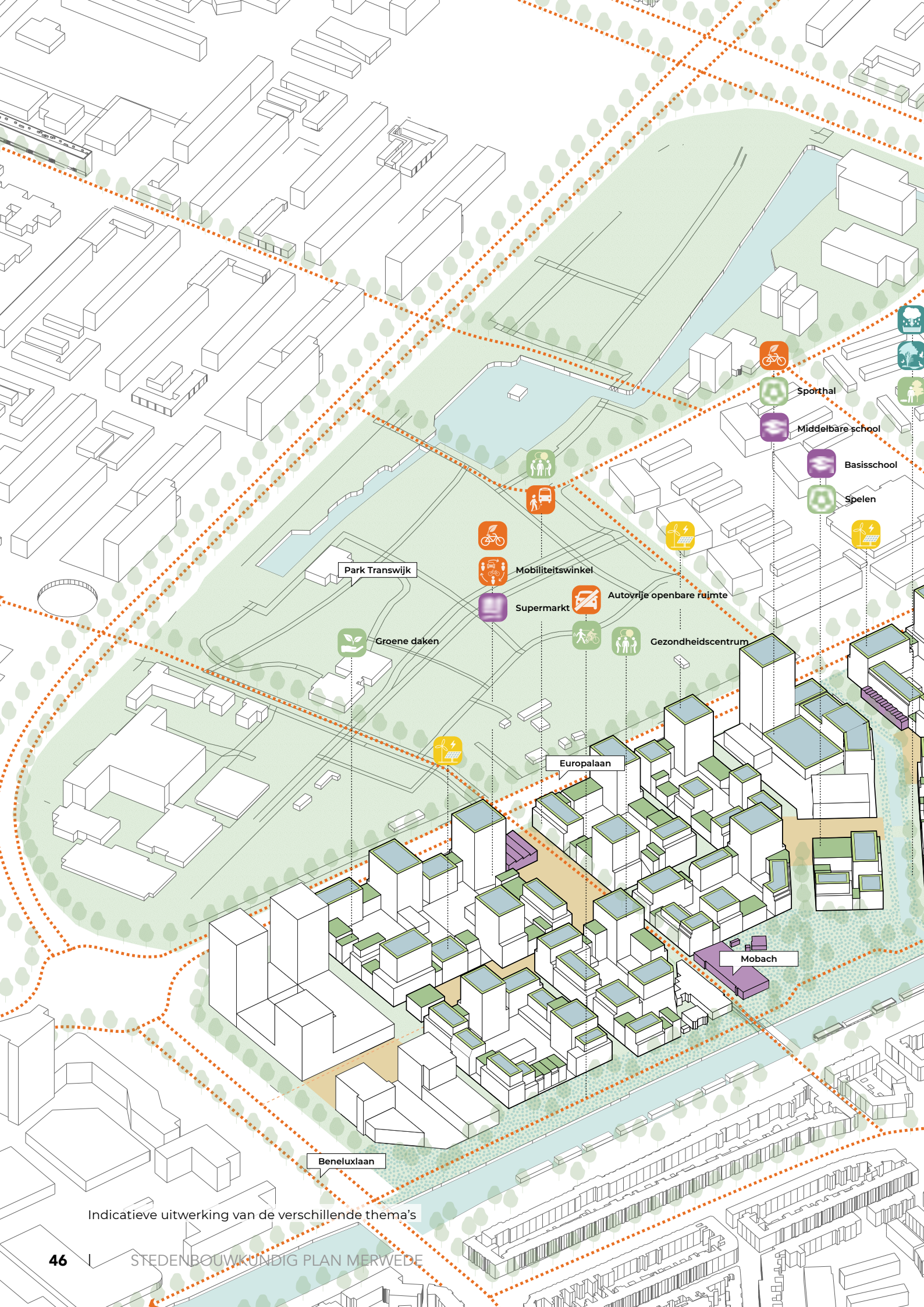
3.1 Intrinsiek duurzame wijk

Merwede wordt een nieuwe stadswijk voor Utrecht, waar ruim 12.000 mensen kunnen leven op wezenlijk duurzame wijze. Het wordt een stuk stad dat bestand is tegen zware regenval, hitte en droogte en waar de natuur dicht bij de mensen staat. Een stuk stad dat gericht is op een gezonde leefstijl en waar pleinen, plekken en parken liggen die mensen waarderen. De voetgangers en fietsers staan centraal, en de auto's rijden direct de parkeergarage in. Een innovatief mobiliteitsconcept ondersteunt de bewoners daarin. Merwede krijgt een eigen duurzaam warmtenet, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van bodemenergie en waarbij elke vierkante meter dak, grond en water wordt gebruikt om zo energie-efficiënt mogelijk te zijn. Ten slotte is Merwede ook nog hét living lab voor gezonde en circulaire gebiedsontwikkeling van Utrecht en Nederland.

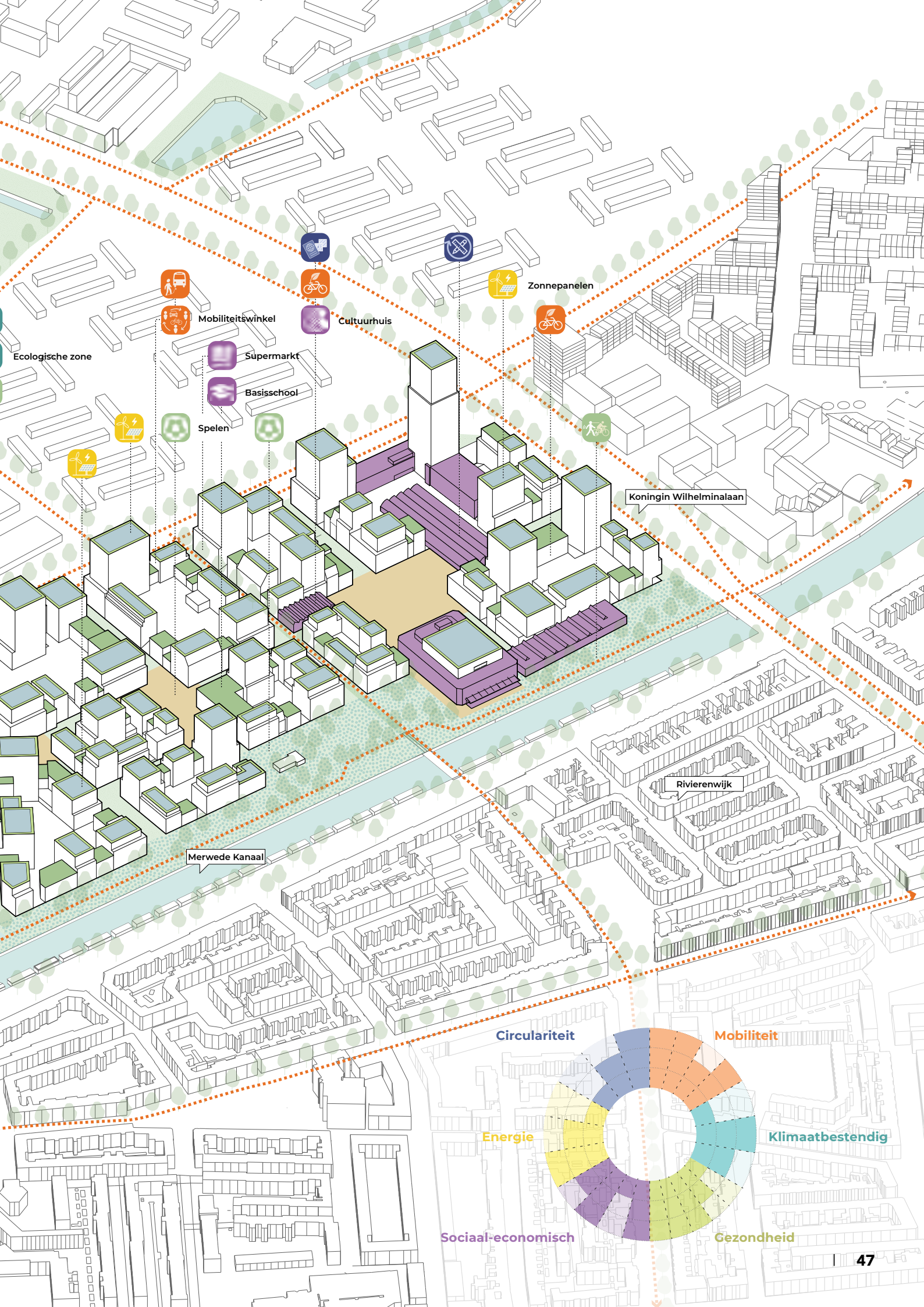
In het vooroorlogse Nederland werden steden compact gebouwd, ook als sprake was van grote stadsuitbreidingen. Zo waren alle benodigde voorzieningen te voet of per fiets bereikbaar.
Voor Merwede grijpen we terug op deze stedenbouwkundige traditie van nabijheid en veelzijdigheid. Dat vraagt zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte, door die intensief en meervoudig te gebruiken. Hierdoor hoeft voor deze woningbouw niet buiten de randen van de stad in de groene buitenruimte te worden gebouwd. Bovendien zet het aan tot fietsen en wandelen en gebruikmaken van openbaar vervoer – hier geen dagelijkse files van en naar het werk.

De duurzaamheid van Merwede begint bij de hoge woningdichtheid van het gebied die een grote ruimtewinst oplevert. Voor een woningbouwopgave met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn, heb je een gebied nodig dat ruim 3,5 tot meer dan 7 keer zo groot is.

Door deze grote ruimtewinst wordt niet alleen het buitengebied gespaard, maar blijft Utrecht bovendien een compacte en overzichtelijke stad die uitnodigt tot bewegen, met hoogwaardig openbaar vervoer steeds binnen loopafstand en waar met de fiets de hele stad bereikbaar is. Naast deze ruimtewinst levert het plan voor Merwede milieuwinst op, namelijk efficiënter gebruik van energie. Door compact te bouwen is minder gevel per vierkante meter vloeroppervlak nodig en zijn er dus minder energieverliezen. Ook stijgt door efficiënt ruimtegebruik de dichtheid van gebruikers – en daarmee het draagvlak voor voorzieningen en voor het delen en combineren van functies.



Indicatieve uitwerking van de verschillende thema's


Mobiliteitswinkel
Cultuurhuis
Zonnepanelen
Ecologische zone
Supermarkt
Basisschool
Spelen
Koningin Wilhelminalaan
Rivierenwijk
Merwede Kanaal
Circulariteit
Mobiliteit
Energie
Klimaatbestendig
Sociaal-economisch
Gezondheid

3.2 Focus op lopen en fietsen

Merwede is ontworpen met een focus op lopen en fietsen, ondersteund door hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand en een innovatieve mobiliteitsstrategie met inzet van deelauto's op grote schaal en parkeren op afstand. In de wijk geldt een ambitieuze norm van 0,3 parkeerplaats per woning (inclusief deelauto's en parkeren door bezoekers). Auto's mogen de wijk niet inrijden, maar rijden direct naar een parkeergarage, waar een bescheiden aantal plekken beschikbaar is. Het aantal verkeersbewegingen zal hierdoor meer dan gehalveerd worden ten opzichte van een reguliere wijk. In hoofdstuk 2 wordt uitgebreid ingegaan op het mobiliteitsconcept.

Bewegen door lopen en fietsen komt niet alleen de gezondheid van bewoners ten goede, maar draagt ook bij aan vermindering van het autogebruik en daarmee aan de leefbaarheid van het gebied en de bereikbaarheid van de stad. Dat betekent meer ruimte, meer veiligheid, minder geluid en minder uitstoot. Voor het slagen van de ontwikkeling van Merwede is dat cruciaal.

Het energiegebruik van huishoudens in een standaard nieuwbouwwoning, vergelijkbaar met die in Leidsche Rijn, wordt gemiddeld voor twee derde bepaald door het gebouwgebonden en huishoudelijk gebruik en voor een derde door mobiliteit, met name autokilometers. Het inzetten op elektrische (deel) auto's draagt bij aan een (circulaire) deeleconomie, maar ook aan de reductie van de CO_2-emissies door gemotoriseerd vervoer. Gebaseerd op de verkeersmodellen die zijn gebruikt voor de mobiliteitsstrategie van Merwede, zijn de CO_2-emissies per huishouden berekend en vergeleken met die van andere wijken met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn. In Merwede liggen de emissies door autokilometers twee derde onder dat gemiddelde. Dat komt door de focus op lopen en fietsen in het stedenbouwkundig ontwerp.

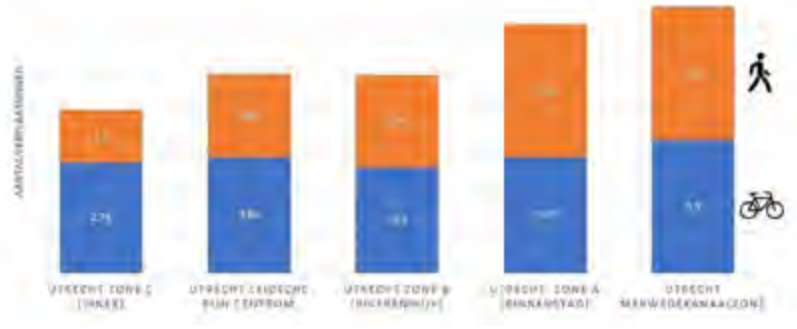
Uit verkeersstudies blijkt dat, omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest, meer dan een halvering van het aantal verkeersbewegingen en het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van regulier gewenst is. De berekende parkeernorm van 0,3 gaat veel verder dan de huidige ambities van de stad en kan alleen worden gerealiseerd door:

- Een hoge kwaliteit van de fietsvoorzieningen
- Hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand
- Realiseren van de mobiliteitshub
- Dagelijkse voorzieningen op loopafstand
- Het op grote schaal inzetten van deelauto's
- Invoeren betaald parkeren in de omgeving
- Realiseren parkeren op afstand.

Deze maatregelen zijn noodzakelijk om te zorgen voor een gedragsverandering van de toekomstige bewoner van Merwede.

Gemiddelde uitstoot per woning per dag per vervoerswijze (in Kg CO_2)

Totaal energieverbruik huishouden



Gemiddelde aantal verplaatsingen actieve modaliteiten per woning per dag

3.3 Klimaatbestendige wijk

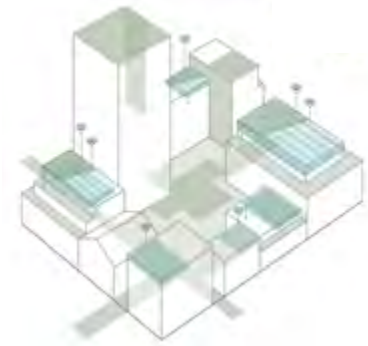
Door klimaatverandering hebben we vaker last van extreme neerslag, hittegolven en droge periodes. Dat is overal merkbaar, maar zorgt vooral in stedelijk gebied voor problemen. Voor Merwede is hiermee expliciet rekening gehouden in het ontwerp.

De openbare ruimte kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten. Daarbij wordt de aanplant zo gekozen dat de seizoenen optimaal kunnen worden beleefd. Ook komen er veel eetbare planten en bomen.

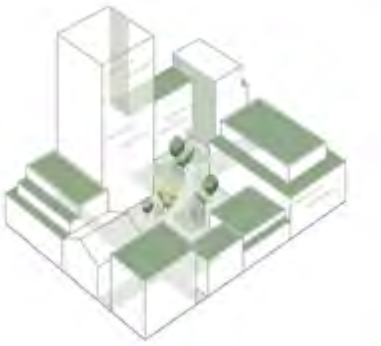
Groen in Merwede krijgt een natuurlijke uitstraling en dat groen wordt per jaar rijker en interessanter door natuurlijke groei en ontwikkeling. Merwede draagt significant bij aan de stedelijke biodiversiteit met een veelheid aan insecten, vogels en kleine zoogdieren, waaronder vleermuizen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk en de gezondheid van bewoners en beleving voor bijvoorbeeld kinderen.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt regenwater bij extreme regenbuien vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. Vijftig procent van het dakoppervlak wordt groen. Berging binnen de bouwblokken kan met een retentie- of polderdak (niet als verplichting, niet noodzakelijkerwijs gekoppeld aan groendaken en desgewenst in combinatie met zonnepanelen). Dat is een combinatie van een waterbergend dak met een daktuin, met een royale aanplant. De daken fungeren ook als leefgebied voor inheemse planten en dieren. Vooral schaduw van bomen tegen gevels, (daarna) groene gevels en (weer daarna) groene daken zijn belangrijke instrumenten tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft een groene plantenrijke omgeving een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort als aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

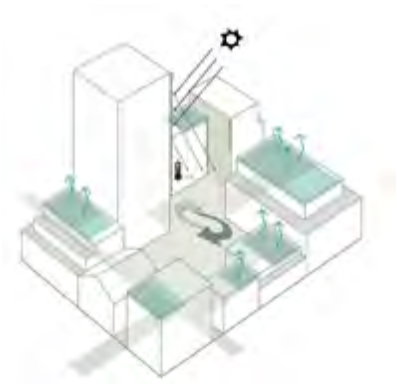
Biodiversiteit



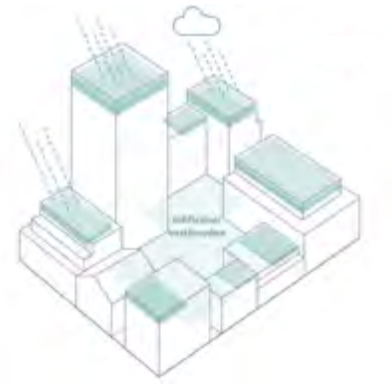
Groendaken



Zo groen mogelijk



Verkoelen



Wateropvang

Schematische weergave klimaatbestendige wijk

3.4 Gezond stedelijk leven

Behalve dat groen in Merwede een rol speelt bij klimaatadaptatie en bijdraagt aan de groene netwerken en biodiversiteit in de stad, draagt het ook bij aan de gezondheid van mensen in het gebied. Er bestaat een duidelijke relatie tussen groen en gezondheid:

- rechtstreeks door een positief effect op de fysieke leefomgeving oftewel milieukwaliteit, waaronder geluiddemping, minder fijnstof, minder hittestress en betere waterhuishouding.
- indirect doordat groen gezond gedrag bevordert, niet alleen fysiek (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook sociaal (ontmoeten).
- een hogere beleving van de omgeving, wat bijdraagt aan het welbevinden en geluk van bewoners. Het geeft ruimte voor ontspanning, ontplooiing, gevoel van sociale cohesie en van veiligheid.

Onderzoek in binnen- en buitenland laat steeds weer zien dat bewoners van stenige wijken een slechtere gezondheid en lagere levensverwachting hebben dan bewoners van groene wijken. Vandaar dat groen in de wijk ook wel ‘vitamine G’ wordt genoemd. Kinderen, ouderen en mensen uit lagere sociaaleconomische klassen hebben het meeste baat bij groen in de wijk.

Gezondheid gaat echter niet alleen maar over groen. Het begint met de juiste gezondsheidbeschermende maatregelen. In dit Stedenbouwkundig Plan is dan ook optimaal rekening gehouden met geluidhinder, windhinder, fijnstof, veiligheid en bezonning. Ook bij de nadere uitwerking van de plannen zullen deze factoren hoog op de agenda staan.

Het fysiek welbevinden wordt positief beïnvloed door onder meer bewegen, sporten en ontspannen maar ook door passende zorg en goede voeding. Zo komen er sport- en zorgvoorzieningen, loop- en fietsroutes en een doelgerichte invulling van openbaar gebied en plinten. Daarnaast wordt het aantrekkelijk gemaakt om buiten te bewegen door de groene, natuurrijke afwisslende omgeving. Kinderen kunnen op ontdekkingstocht in de natuurplekken in de parken en in de ecologische verbindingszone.

Het mentaal welbevinden wordt een belangrijk onderwerp voor het Merwede lab. In dit lab worden inzichten ontwikkeld met experts en professionals uit de stad, de praktijk, het beleid en de wetenschap. In het Merwede lab worden in ieder geval de volgende zaken onderzocht en geborgd:

- aandacht voor scholing, persoonlijke ontwikkeling en welbevinden in de programmering.
- ontwerpen op mogelijkheden tot ontmoetingen van allerlei soort, omvang en vrijblijvendheid, ruimte voor levendigheid en voor delen maar ook ruimte voor rust en terugtrekken (stilteplekken).
- codesign van publieke en collectieve ruimten op aspecten die van belang zijn voor het mentale welbevinden, zoals veiligheid, identiteit, natuur, speelplekken en ontmoetingsplekken. Onderdeel hiervan is het onontworpen en oningevuld laten van delen van het plan, zodat de gemeenschap die zelf vorm kan geven.
- eigenaarschap in het gebied organiseren middels een blijvende gebiedsorganisatie, een ‘gebiedsportier’ of een ‘burgemeester’ van Merwede.
- aanhaken bij stadsbrede kennisontwikkeling en eventueel monitoring van de gezondheid middels de bekende Leefbaarheidsmonitor.

Milieukwaliteit Welbevinden en geluk Bevorderen gezond gedrag

Schematische weergave gezond stedelijk leven

3.5 Stevige sociaaleconomische structuren

Merwede staat voor gezond stedelijk leven en sociale en economische factoren spelen hierbij een grote rol. De transitie naar een duurzame en circulaire samenleving kan alleen plaatsvinden als iedereen meedoet. De gebouwde omgeving kan hier handvatten voor bieden in de programmering van soorten detailhandel, horeca en bedrijvigheid die bijvoorbeeld nieuwe circulaire oplossingen bieden en toepassen, maar ook door aantrekkelijke *placemaking* en programmering van de openbare ruimte waar een stimulans voor een duurzamere levensstijl van uitgaat.

Daarnaast kunnen collectieve voorzieningen en slimme ontwerpen die ontmoetingen faciliteren de sociale structuren in de wijk ondersteunen. Want uiteindelijk zijn het de mensen die Merwede maken. Hun trots op en zorg voor de wijk zullen de wijk tot een succesvolle leefomgeving maken.

Goede mogelijkheden tot ontwikkeling, leren, werken en je eigen leven vormgeven zijn belangrijk voor gezonde mensen. Met momenteel zo'n 450 bedrijven in het gebied en met verschillende scholen en onderwijsinstellingen en plintruimte voor voorzieningen, ligt er een mooie basis in de wijk.

Het opbouwen van goede sociale structuren begint met goed luisteren naar wat leeft in de wijk, ruimte bieden voor bottom-upinitiatieven, maar ook het betrekken van expertise en leiderschap uit het sociale kennis- en academisch veld zijn belangrijk voor Merwede. Samenwerking met bijvoorbeeld de Hogeschool Utrecht, Universiteit Utrecht en de EBU (Economic Board Utrecht) brengt de nieuwste inzichten en kennisontwikkeling op sociaaleconomisch vlak de wijk in. Middels monitoring kunnen we onze sociale en economische doelen meten en resultaten aantoonbaar maken.

Om sociale processen en de sociaaleconomische structuur van Merwede te versterken geldt een aantal algemene voorwaarden voor de ruimtelijke inrichting van gebieden, waarmee in het stedenbouwkundig plan rekening is gehouden.

- *Identiteit*. Zichtbaarheid en uitstraling krijgen onder meer vorm met beeldbepalende gebouwen die een belangrijke identificatiefunctie hebben en in sterke mate het beeld van de wijk bepalen. In Merwede wordt identiteit met name bepaald door de groene openbare ruimte en de binnen- en daktuinen en bijzondere bestaande gebouwen.
- *Betrokkenheid*. Dat veronderstelt een positieve relatie tussen de mens en zijn leefomgeving. Vanuit een betrokkenheid met de plek en de activiteiten op en rondom die plek wordt mentaal of moreel eigenaarschap gevormd.
- *Flexibiliteit*. Flexibiliteit van de gebouwde omgeving zorgt dat de leefomgeving fysiek (openbare ruimte én gebouwen) en sociaal kan blijven meebewegen met ontwikkelingen in de samenleving.
- *Bereikbaarheid*. Functies moeten op slimme plekken in het stedelijk netwerk liggen en zich openen naar de publieke ruimte. Ze moeten toegankelijk zijn, een duidelijke identiteit hebben en uitnodigen tot interactie.
- *Functiemenging*. Dit bevordert diversiteit en aantrekkelijkheid van buurten. In Merwede is het programma gericht op een zeer brede doelgroep. Bovendien liggen alle noodzakelijke voorzieningen in het gebied.
- *Gezondheid*. Merwede biedt een gezonde leefomgeving met zo min mogelijk geluidsoverlast en vervuilde lucht, met veel groen en een omgeving die uitnodigt tot activiteit. Daarbij gaat het niet alleen om bewegen (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook om sociaal contact (ontmoeten) en ontspanning (beleving).
- *Aantrekkelijkheid*. De openbare ruimte is schoon en heel, met mooie, duurzame materialen en kleuren, voldoende groen, met een menselijke maat en prettige verlichting. Dat is mede de reden voor het inzetten op een royale aanplant van groen, zowel in de openbare ruimte van Merwede als in de binnentuinen en op een deel van de daken, met een natuurlijke uitstraling en met veel eetbare planten en bomen. Inheemse soorten leveren een bijdrage aan de natuur in dit dichtbevolkte gebied.
- *Veiligheid*. Veiligheid is essentieel voor de leefbaarheid van een gebied. Afwezigheid van criminaliteit is daarbij belangrijk net als het gevoel van sociale veiligheid. Dat gaat veel verder dan een politiekeurmerk en hangt nauw samen met betrokkenheid van bewoners, met mentaal en moreel eigenaarschap en met de sociale processen in de wijk. Uiteraard draagt de afwezigheid van de auto bij aan de veiligheid van de wijk en biedt het een openbare ruimte waarin kinderen veilig kunnen spelen.

3.6 Bijna energieneutrale wijk

Merwede wordt een bijna energieneutrale wijk. Dit begint bij het gebruik. Merwede heeft forse ambities op het gebied van de isolatiewaarden, waardoor de warmtebehoefte voor verwarming minimaal zal zijn. Hierbij hebben we ook aandacht voor de uitstraling van de gebouwen, bijvoorbeeld in de hoeveelheid glasoppervlak.

In Merwede is elke vierkante meter van de bodem en de daken in gebruik. De bodem wordt volledig benut voor de duurzame energievoorziening en voor de daken geldt het principe 'geen dak onbenut'. Dit betekent dat op gebiedsniveau de daken voor de helft voor groen (t.b.v. klimaatbestendigheid, gezondheid, hittestress en biodiversiteit) en voor de andere helft voor zonnepanelen (ten behoeve van duurzame energieopwekking) worden gebruikt. Merwede wordt aardgasvrij. Verwarming en koeling komen uit bodemenergie en de benodigde elektriciteit wordt zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt.

Maximaal gebruik van bodemenergie
Voor verwarming en koeling van de gebouwen maken we gebruik van bodemenergie. Elke kubieke meter grond onder Merwede wordt optimaal benut voor uitwisseling van warmte en koude, om zoveel mogelijk aan de energievraag te voldoen. Echter, de beschikbare bodemcapaciteit is beperkt doordat alleen gebruik mag worden gemaakt van het eerste watervoerende pakket. De energieopgave voor het gebied als geheel kan daardoor alleen worden gerealiseerd als er één gezamenlijk systeem van bronnen en leidingen voor warmte-koudeopslag (WKO) komt. Rekening houdend met de fasering kan dit systeem modulair worden opgebouwd. Met 6.000 woningen en circa 100.000 vierkante meter voorzieningen is dit systeem het grootste in zijn soort in Nederland en voor Merwede het meest duurzame en optimale gebruik van energie voor warmte en koude.

Duurzame inzet Merwedekanaal
Merwede bestaat voornamelijk uit woningbouw. Dat betekent dat uit de bodem veel meer warmte voor verwarming wordt betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte die in voldoende mate aanwezig is in het oppervlaktewater van het Merwedekanaal. Bijkomend voordeel is dat hierdoor het Merwedewater in de zomer afkoelt, wat gunstig is voor het microklimaat en de watercondities in het gebied en de omgeving. Met de inzet van het Merwedekanaal is dit het eerste grote project in de regio dat gebruikmaakt van oppervlaktewater als duurzame warmtebron en daarmee een voorbeeld voor vergelijkbare opgaven. In combinatie met warmtewisselaars en warmtepompen in gebouwen heeft Merwede zo een eigen 'wijkwarmtenet' dat veel duurzamer is dan de stadswarmte van Utrecht.

Groene stroom
Behalve aardgasvrij wordt in Merwede zoveel mogelijk in het gebied zelf duurzame energie opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij wordt rekening gehouden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt de helft van het dakoppervlak een groene inrichting. Alles bij elkaar komt circa 3 hectare zonnepanelen op de daken te liggen. Daarmee kan voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien.

Met de collectieve WKO en de warmtepompen komt, voor zover de capaciteit van de bodem dat toe laat, alle warmte en koude voor de wijk Merwede uit de grond en het Merwedekanaal. Op basis van onderzoek wordt verwacht dat de bodemcapaciteit hiervoor voldoende is doordat gebruik wordt gemaakt van een collectieve, gebiedsgerichte WKO-installatie. Mocht dit niet het geval blijken, dan zal voor de pieken die zeer beperkt zullen zijn, gebruik worden gemaakt van andere duurzame bronnen.

Met de opbrengst uit de geplande zonnepanelen in Merwede wordt een hoeveelheid stroom opgewekt die gelijk staat aan 80% van de elektrische energie die nodig is voor de warmte en bronpompen in Merwede. Exclusief tapwater wordt voldoende energie opgewekt om aan de gebouwgebonden energievraag voor verwarmen en koelen te kunnen voldoen.

Duurzame wijk

1. Nieuwbouw in de Merwedekanaalzone is aardgasvrij.

2. Merwede gaat uit van meer beperking van energiebehoefte dan de huidige norm. Het streven is om bij vaststelling van een nieuwe norm beter te blijven presteren. Hiertoe wordt jaarlijks in het Merwede LAB gecontroleerd of de lat hoger kan worden gelegd.

3. Alle nieuwbouw is geschikt voor een warmtevoorziening op lage temperatuur.

4. In principe wordt alle nieuwbouw verwarmd middels een collectief open WKO-systeem.

5. Gebouwgebonden energie wordt gemiddeld voor minimaal 75% duurzaam opgewekt in Merwede. Warmte en koeling worden volledig geleverd door het collectieve WKO-systeem. Het streven is 100% opwekking van gebouwgebonden energie in Merwede in de latere fases.

6. Energiegebruik in de openbare ruimte wordt beperkt door toepassing van zuinige voorzieningen. Het streven is om het gebruik op termijn te compenseren door opwekking in Merwede.

7. Voor nieuwe woningen en kantoren wordt een milieuprestatie van maximaal 0,7 per m^2 BVO (norm is nu 1,0 per m^2 BVO) volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven. Het streven is een milieuprestatie van 0,5. Momenteel is dat nog niet haalbaar. Daarnaast is het streven om bij een wijziging van de landelijke milieuprestatie naar rato beter te blijven presteren. Hiertoe wordt jaarlijks in het Merwede LAB gecontroleerd of de lat hoger kan worden gelegd.

8. Nieuwbouw in Merwede scoort op het instrument GPR Gebouw 2019 een 8 of hoger. Indien dit bij uitzonderlijke gebouwen niet mogelijk is, dan is de GPR Gebouw 2019 per bouwblok of vergunningaanvraag 8 of hoger.

9. De integrale duurzaamheid van het SP Merwede is aangetoond middels een GPR Stedenbouw berekening die een score van 7,75 laat zien. Dit is vergelijkbaar met BREEM-NL Gebied Excellent.

CO_2 balans Merwedekanaalzone

Voor Merwede is Nul Op de Meter (NOM) niet mogelijk. De keuze voor stedelijke verdichting en het mobiliteitsconcept Merwede heeft wel een positief neveneffect op CO2-reductie in vergelijking tot de voorgaande uitbreiding van de stad. Het effect van het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone op de CO2 balans van het gebied is onderzocht. Daarbij zijn de mobiliteitsgebonden CO2 emissies van Merwede vergeleken met die van een 'traditionele' nieuwbouwwijk. In beide gevallen is uitgegaan van 6.000 woningen.

In Merwede geldt een parkeernorm van maximaal 0,3 per woning. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer is hier voor veel verplaatsingen een goed alternatief voor de auto en wordt gestimuleerd. Omdat de accu's van de in Merwede beschikbare elektrische deelauto's met duurzame elektriciteit worden geladen, voegt het gebruik van deze deelmobiliteit geen CO2 emissies toe. De bewoners in Merwede met een eigen auto (benzinemotor) leggen gemiddeld 10.000 km per jaar af. Dit betekent 3.300 gereden kilometers per huishouden per jaar (uitgaande van een parkeernorm van 0,3). Dit resulteert (inclusief de emissies door het openbaar vervoer) in 2.400 ton CO2 op jaarbasis. De referentiewijk heeft een parkeernorm van gemiddeld één auto per woning. Met deze 6.000 auto's wordt per jaar per auto gemiddeld 10.000 km afgelegd. Er van uitgaande dat dit auto's met benzinemotor zijn resulteert dit in een uitstoot van circa 13.200 ton CO2 op jaarbasis. Het mobiliteitsconcept van Merwede resulteert daarmee in een reductie van circa 10.800 ton CO2 op jaarbasis in de mobiliteitsgebonden CO2 emissies ten opzichte van de referentiewijk.

Met de huidige stand van techniek is het mogelijk om driekwart van de gebouwgebonden energievraag duurzaam in Merwede zelf op te wekken. Het via het stroomnet betrekken van de resterende gebouwgebonden energievraag resulteert in een uitstoot van circa 2.300 ton CO2 per jaar, op basis van de huidige elektriciteitsmix. Met de circa 4.300 ton CO2 per jaar door de gebruiksgebonden energievraag is dit circa 6.600 ton CO2 op jaarbasis. Ter vergelijking: in een Nul op de Meter (NOM) gebied kan het gebouw- en gebruiksgebonden energiegebruik duurzaam opgewekt en draagt derhalve niet bij aan de CO2 emissies.

Al met al scoort Merwede op mobiliteit een stuk beter dan een nieuwbouwwijk zoals bijvoorbeeld Leidsche Rijn. Merwede is wat dat betreft weer een stap in de goede richting. In het Merwedelab onderzoeken we of de CO2 prestaties van de gebouwde omgeving in Merwede nog verder kunnen worden verbeterd.

Reductie van het CO_2
Het duurzame mobiliteitsconcept van Merwede resulteert in een reductie van circa 10.800 ton CO_2 op jaarbasis in de mobiliteitsgebonden CO_2-emissies ten opzichte van de NOM referentiewijk. Ook rekening houdend met de 6.600 ton CO_2 door de gebouw- en gebruiksgebonden energievraag resulteert dit voor Merwede op jaarbasis in lagere bijdrage aan CO_2 emissies dan de NOM referentiewijk.

3.7 Circulaire proeftuin

Voor de gemeente Utrecht en voor de ontwikkelende partijen is circulair bouwen de norm in Merwede. Immers, alleen door de ecologische footprint van de ontwikkeling te beperken is bij de geplande hoge bouwdichtheid een duurzame en gezonde stadswijk te realiseren. Zo worden bestaande gebouwen niet zomaar gesloopt, sommige gebouwen worden ingepast en bij wel te slopen gebouwen krijgen materialen zoveel mogelijk een tweede leven. En dat betekent ook dat hiermee al bij het ontwerpen en bouwen rekening wordt gehouden, dat gebouwen later weer uit elkaar te halen zijn en de materialen te hergebruiken. Dit doen we door te ontwerpen volgens het 6S model van Stuart Brand (1994). Hij maakt onderscheid naar zes lagen met verschillende levensduur waaruit een gebouw bestaat: ondergrond, constructie, gevel, installaties, afbouw en meubilair. Vooral bij de delen met een hoge omloopsnelheid, zoals keukens en badkamers, valt veel te winnen als deze eenvoudig gedemonteerd en eindeloos gerecycled zouden kunnen worden. Het inregelen van circulaire stromen en materialen in het openbaar gebied is onderdeel van deze aanpak.

Wat circulaire gebiedsontwikkeling precies betekent voor de praktijk is nog nauwelijks bekend. De transitie naar een circulaire economie staat nog in de kinderschoenen. Tegelijkertijd heeft Merwede een maat en schaal die van grote betekenis kan zijn in die transitie naar een circulaire bouweconomie. Daarom willen we met alle bij Merwede betrokken partijen met en van elkaar leren en kennis en ervaring met elkaar delen. Kortom, leren door te doen.

De transitie naar een circulaire gebiedsontwikkeling betekent voor Merwede dus niet alleen prestatieafspraken maken, maar vooral ook partijen inspireren en de laatste inzichten, kennis en ervaring op het gebied van sloop, ontwerp en bouw met elkaar delen, gebruikmaken van subsidies en incentives organiseren voor innovaties en experimenten. Daarbij kan een expo of iconisch gebouw inspiratie bieden voor transitie naar een duurzamere leefstijl. Doel is in ieder geval om gezamenlijk de lat steeds hoger te leggen.

Periodiek worden de normen herijkt en bijgesteld op basis van de laatste inzichten. De uitgangspunten daarvoor zijn:

- de waarde en vooral de milieu-impact van grondstoffen en materialen staan centraal.
- voor gradaties van circulariteit wordt gebruikgemaakt van een aantal vuistregels.
- alle toegepaste materialen worden in kaart gebracht in een materialenpaspoort
- tijdens de ontwikkeling en bouw leggen partijen middels de MPG- en GPR-scores verantwoording af over het (her)gebruik van grondstoffen en materialen.

Om de lat steeds hoger te leggen, kiezen we een startpunt dat veel verder gaat dan de milieuprestatie van gebouwen (MPG) die het Bouwbesluit thans voorschrijft. Gestreefd wordt naar een MPG van 0,7 in plaats van 1,0. Voor grondgebonden woningen is dat naar de stand der techniek heel goed te doen; voor hoogbouw is dit echter nog een hele uitdaging – maar een uitdaging die we graag aangaan.

Rekening houdend met de verschillende mate waarin te onderscheiden bouwdelen bijdragen aan de MPG en het verschil in omloopsnelheid van materialen voor deze bouwdelen, willen we de MPG steeds verder minimaliseren en vooral slimme strategieën ontwikkelen die de verschillende lagen in het 6S-model meer circulair maken.

Om de toegepaste materialen te kunnen traceren en op termijn her te gebruiken, wordt voor alle gebouwen een materialenpaspoort geïntroduceerd. Ook leggen partijen verantwoording af over het gebruik van grondstoffen en de hergebruiksmogelijkheden van materialen met MPG- en GPR-scores bij vergunningaanvraag en met een materialenpaspoort bij oplevering. Deze gegevens worden vastgelegd in een database, waardoor het ook mogelijk is vraag en aanbod bij elkaar te brengen – niet alleen binnen het gebied, maar ook daarbuiten.

Verdieping thema circulariteit en energieopwekking

Merwede wil de lat voor circulair bouwen zo hoog mogelijk leggen en zal daarom in het Merwede LAB zoveel mogelijk kennis opdoen en experimenteren en testen. De opgedane kennis en ervaring worden gedeeld, niet alleen met elkaar, maar ook publiek toegankelijk zijn. Elk jaar wordt in het Merwede LAB een seminar met een innovatieparade gehouden en worden de meest impactvolle toepassingen voor Merwede verder verkend en experimenteel toegepast. Door de schaal van Merwede en de vele betrokken partijen die werken met deze verhoogde lat, kan Merwede tevens de transitie naar een circulaire bouweconomie en energieopwekking aanjagen. Ook door toepassing van materialenpaspoorten op de schaal van Merwede kunnen we die transitie een impuls geven. Als we alle nieuwe gebouwen met een materialenpaspoort registreren, ontstaat de basis voor hergebruik van alle materialen die worden toegepast.

Uitgangspunt is de huidige markt op basis waarvan de lat steeds hoger wordt gelegd, om zo snel als haalbaar verbeteringen toe te passen. Startpunt is een aantal basisafspraken (spelregels) voor circulariteit in Merwede. Daarbij is de milieuprestatie van gebouwen (MPG) voorlopig de belangrijkste indicator voor de milieu-impact (footprint) van gebouwen. De basisafspraak is een MPG die veel lager ligt dan het Bouwbesluit nu voorschrijft. Uitgangspunt is een MPG van kleiner of gelijk aan 0,7. Als vuistregel geldt: hoe lager de MPG, hoe meer er sprake is van circulariteit. Verder wordt uitgegaan van een circulair sloopplan voor bestaande gebouwen en een materialenpaspoort voor alle nieuw te bouwen gebouwen.

De daken zijn nodig voor energieopwekking en klimaatbestendigheid (biodiversiteit en voorkomen van hittestress). Bovendien zijn de lage daken belangrijk uitzicht voor bewoners en bieden ze kans op goede leefruimte. De basisafspraak voor energieopwekking is dat 75% (Beng-3) van de gebouwgebonden energie lokaal wordt opgewekt, wat ongeveer gelijk is aan de stroom die nodig is voor de gebouwgebonden warmte- en koudevraag. Onderzoek toont aan dat dit mogelijk is bij inzet van de helft van het bruikbare dakoppervlak.

De andere helft van het bruikbare dakoppervlak wordt groen. We kiezen voor volwaardig groen op minimaal een kwart van de daken die daarmee volledig groen worden. Dit zijn de lagere daken waar het meeste zicht op is en die belangrijk zijn voor ecologie. Op de andere driekwart van de daken komt het groen rondom de panelen in de vorm van mos-sedum en kruiden. Al het dakgroen in Merwede is een habitat voor vogels, vleermuizen en bestuivers. Bij de keuze voor de beplanting wordt hierom gelet op voedselaanbod (nectar en zaden) en mogelijkheden om te schuilen en nestelen.

Het streven is om op termijn 100% van de gebouwgebonden energie in het gebied op te wekken zonder dat dit ten koste gaat van de hoeveelheid groen op de daken.
Het Merwede LAB zal door onderzoek en experimenten op verschillende gebieden kennis ontwikkelen en ervaring opdoen. Hierbij zal de kennis en expertise van kennisinstellingen en innovatieve bedrijven gericht worden uitgevraagd en benut.

- *Energieopwekking*: de ontwikkelingen bij energieopwekking en -opslag gaan snel. Bovendien biedt de grootte van Merwede kansen om deze ontwikkeling aan te jagen. In het Merwede LAB wordt jaarlijks een scan gedaan op alle nieuwe toepasbare en haalbare manieren om meer energie op te wekken dan de, nu binnen dit integrale plan mogelijke, 75% opwekking van de gebouwgebonden energie.
- *Circulair slopen*: voor alle te slopen gebouwen zal een inventarisatie worden gemaakt en verantwoording worden afgelegd hoe zo circulair mogelijk kan worden gesloopt. Daarmee wordt geborgd dat zoveel mogelijk materiaalstromen op zo hoogwaardig mogelijk niveau kunnen worden hergebruikt.
- *Circulair ontwerpen*: we stellen onder andere een circulaire materialen- en productenlijst op en maken een afweging in te gebruiken materialen op basis van onder meer milieu-impact, CO_2-emissies, levensduur en kosten.
- *Circulair bouwen*: onderzocht wordt hoe de hoeveelheid afval op de bouwplaats vergaand kan afnemen door bijvoorbeeld leveranciers verantwoordelijk te maken voor het afval van de producten die ze leveren en te veel bestelde materialen te herbestemmen.
- *Circulair gebruiken*: samen met leveranciers willen we de mogelijkheden onderzoeken om producten circulair te maken en of circulaire gebruikscontracten voor bijvoorbeeld keukens en badkamers mogelijk zijn.

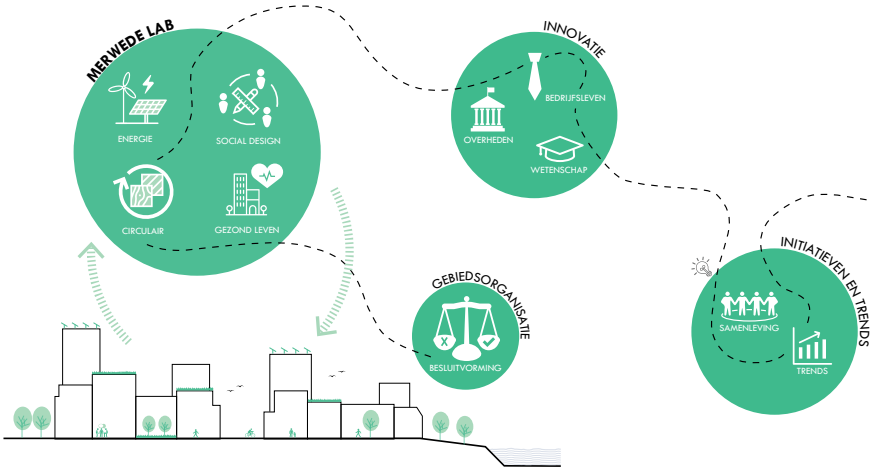
Het Merwede LAB is gericht op het zo hoog mogelijk leggen van de lat in Merwede. Het is dus in eerste instantie bedoeld voor alle bij de ontwikkeling betrokken partijen, maar er zal tegelijkertijd ook aandacht zijn voor de gebruiksfase en kennis en inzichten zullen actief en publiek worden gedeeld.

3.8 Merwede lab

We staan aan de vooravond van de transitie naar een circulaire economie en de technologische ontwikkelingen op het vlak van duurzame energie en circulair bouwen gaan snel. Wat vandaag mogelijk is, is morgen wellicht alweer achterhaald. In Merwede willen we niet op de toekomst wachten maar nu beginnen. 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*, energie en circulair bouwen bijhoudt en inbrengt in het planproces. Het Merwede LAB wordt een onderdeel van de gebiedsorganisatie Merwede. Het doel van het lab is om op de vier thema's slimme toepassingen en oplossingen te vinden en zo maximale impact te maken in Merwede. Het lab produceert zodoende direct toepasbare inzichten, werkwijzen, technieken, productinformatie en kennis voor zowel de ontwikkeling van de gebouwen als de inrichting van de openbare ruimte en binnentuinen van Merwede. De transitie naar een duurzame en circulaire economie en lifestyle is hier expliciet een onderdeel van.

Energie & Circulair bouwen
De aanpak bestaat uit het organiseren van seminars en innovatieparades om de laatste kennis en inzichten op te halen, het testen en experimenteren van mogelijke toepassingen en het ophalen van toepasbare bottom-up geluiden en initiatieven. 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.



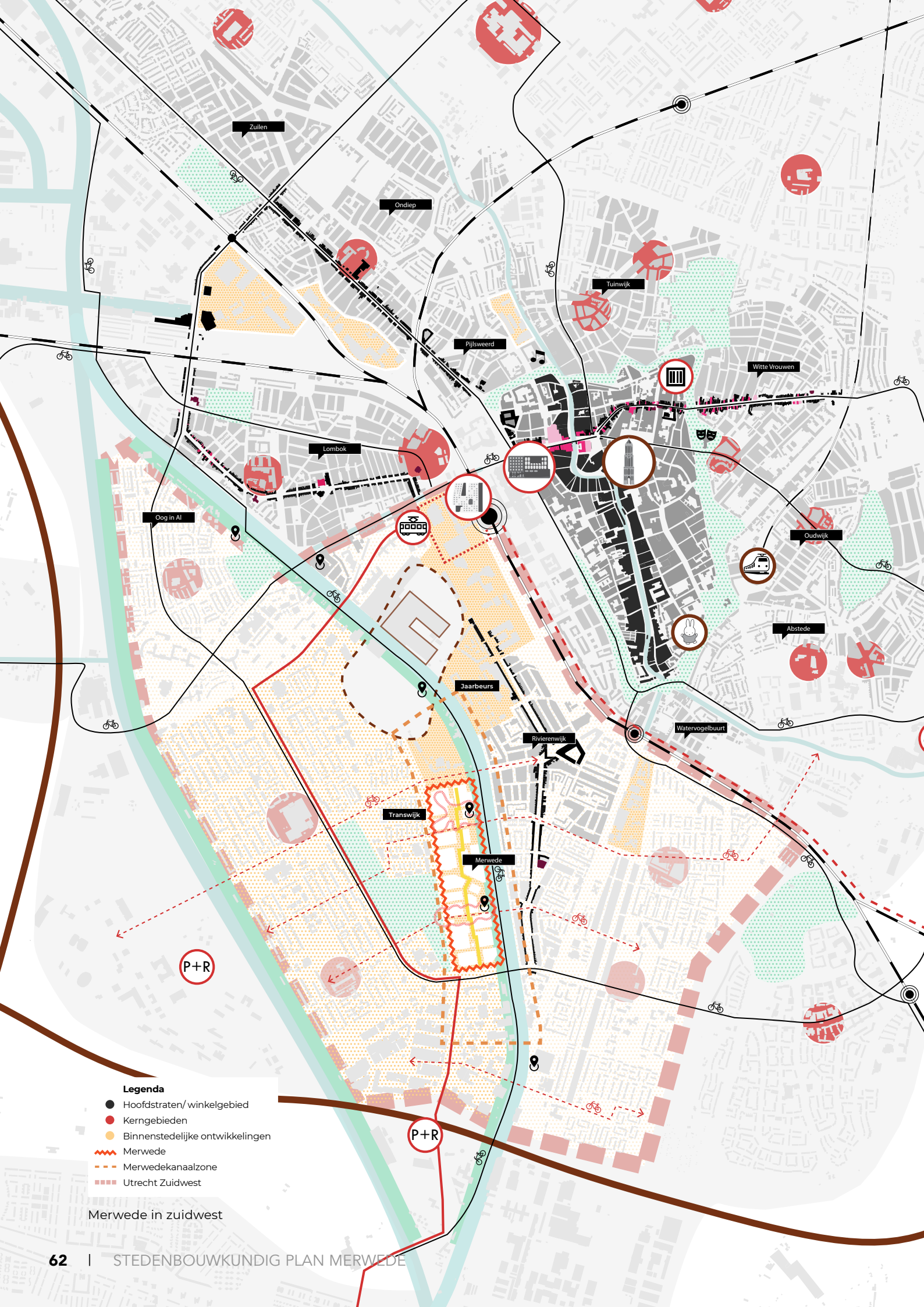
Schematische weergave Merwede lab

Social Design en Gezond Stedelijk Leven
Waar het bij de thema's circulair bouwen en energie vooral om het verleggen van de lat gaat en het verkennen van nieuwe inzichten en technische toepassingen, gaat het voor de thema's social design en gezond stedelijk leven veel meer over luisteren en inspelen op wat er leeft en wat de behoeften zijn, naast kennisontwikkeling en het zoeken naar slimme ingrepen en toepassingen die deze thema's verder brengen. De gemeente en de ontwikkelende partijen hebben uitgesproken dat zij hechten aan een gezonde leefstijl in dit hoogstedelijke stadsmilieu. Ook aan goede sociale structuren en de beleving van toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied wordt grote waarde gehecht. Daarom wordt voorgesteld om in het Merwede LAB de laatste inzichten uit het academisch veld op te halen en om op allerlei verschillende manieren te luisteren, behoeftes op te halen en betrokkenheid te faciliteren middels cocreatie, codesign en slimme social design activiteiten. Voor de gebruikskwaliteiten van de openbare ruimte en de binnentuinen worden toekomstige bewoners betrokken in de plannen. Het doel is om de ervaringen en behoeftes van de bewoners en gebruikers te benutten en het eigenaarschap van het openbare en het collectieve groen te vergroten.

Impressie van Park Transwijk

4

GEMENGDE STADSWIJK



Merwede in zuidwest

4.1 Waarom een gemengde stadswijk?

Merwede anno 2020 is een extensief en enigszins gedateerd bedrijventerrein waarvan grote delen al in onbruik zijn geraakt. Tegelijk ligt Merwede zeer centraal in de stad Utrecht en heeft het de potentie een prachtig nieuw stuk stad te worden, met gedeeltelijk behoud van het industriële karakter, de werkgelegenheid en de recent opgebloeide, creatieve en maatschappelijke initiatieven.

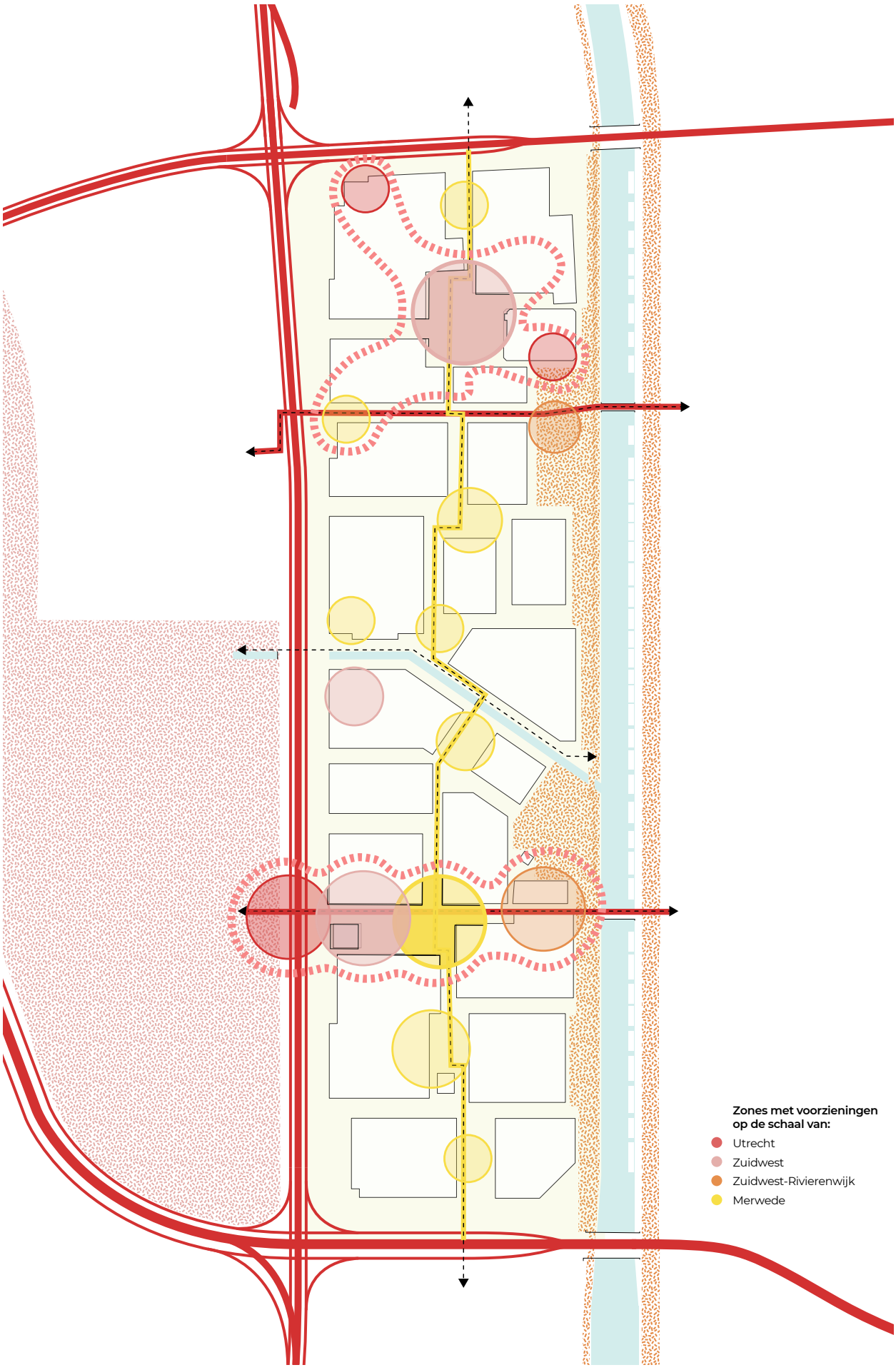
In de ontwikkeling van Merwede wordt ingezet op een hoge dichtheid met een menselijke maat, ingebed in een gezond en duurzaam stuk stad. De dichtheid van Merwede zal vergelijkbaar zijn met die van het centrum van Utrecht. Het voorzieningenniveau in Merwede komt overeen met dat van Wittevrouwen. Deze factoren alleen maken nog geen gezond stedelijk leven. De essentie daarvan zit in de aanleiding van mensen om in de stad te willen wonen. In deze aanleiding spelen begrippen als levendigheid, rust en reuring, voorzieningen binnen handbereik en verrassende ontmoetingen met een brede schakering aan mensen een belangrijke rol. Ruimtelijke investeringen dragen in hoge mate bij aan een gezonde leefomgeving en het creëren van de gewenste woon-, werk- en leefomgeving.

Gezond stedelijk leven
Een stad schuurt en is nooit af maar past zich voortdurend aan, groeit mee en is adaptief. Stroom en tegenstroom gaan hand in hand. Een gezonde stad is het tegenovergestelde van een volledig geplande, top-down bedacht, af en aangeharkt stuk stad met homogene samenstelling dat er wel schitterend uitziet, maar te voorspelbaar is en niet uitdaagt. Gezond stedelijk leven inspireert, draagt bij aan fysieke en mentale 'fitheid' en geeft energie, laat je zoeken, maakt nieuwsgierig, daagt uit om te ondernemen en zelf invulling te geven en te creëren. Spontaniteit, onvoorspelbaarheid en ontmoeting krijgen de ruimte, net als diversiteit en verschil. Er worden kansen geboden, bewoners en gebruikers van Merwede worden aangemoedigd tot ontplooiing en zingeving. Er is en blijft ruimte voor verandering en verbetering van de omgeving.

Merwede maakt keuzes
Vanuit deze abstracte beschrijving dringt de vraag zich op hoe gezond stedelijk leven in Merwede wordt vormgegeven. Alleen nieuwe gebouwen en mooie stedelijke programma's zijn daarvoor onvoldoende. Merwede geeft ruimte voor keuzes maar maakt ook keuzes. Merwede is:

1. Gemengd en verrassend
2. Autovrij en goed bereikbaar
3. Groen tenzij en biodivers
4. Voor alle Utrechters en niet voor de happy few
5. Midden in de stad en gezond
6. Grootschalig en geborgen
7. Bedacht en spontaan
8. Flexibel en toekomstbestendig
9. Inspirerend en creatief
10. Levendig en rustig om de stadswijk te bezoeken.

Rust, ruis en reuring
In Merwede zoeken we een goede balans tussen rust, ruis en reuring; dat is stedelijk leven. Reuring vindt voornamelijk plaats rondom de twee stadspleinen. Een stad biedt namelijk 24/7 dingen om te doen. Op iedere hoek een nieuwe koffietent van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat, een café waar je tot 02:00 een drankje op het terras kan doen, een theater dat 's nachts transformeert tot een club. Doordat men iedere dag weer wordt verrast door nieuwe dingen wordt niks een gewoonte. De mensen in de steden willen meer dan luxe en gemak. Ze zoeken veeleer de uitdaging om iets te doen waarmee ze zich verder kunnen ontwikkelen. Naast de levendigheid en reuring is uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken gebleken dat men ook rust nodig heeft in de stad. Rust die kan worden gevonden door het toevoegen van groen, en door drukke anonieme straten te combineren met rustige straten en binnenterreinen waar je je buren kent. Dit zit voornamelijk in het groene dwaalmilieu. Ook zullen er plekken zijn met ruis, zoals bij de inprikkers met de entree voor het ondergronds autoparkeren en de Europalaan waar de logistiek plaatsvindt.



Zones met voorzieningen

4.2 Stedelijk leven

Merwede heeft een totaal bovengronds programma van circa 700.000 vierkante meter in het projectgebied. Om deze nieuwe stadswijk tot een succes te maken, is een gezonde mix van functies cruciaal. Naast de 6.000 woningen is een breed scala aan voorzieningen in het programma voorzien. Het gaat hierbij om sociaal-maatschappelijke en commerciële functies en bedrijfs- en kantoorruimtes. Bij de invulling van de voorzieningen ligt de nadruk op functies die gezond stedelijk leven stimuleren. Voorzieningen in Merwede worden toegevoegd en behouden vanuit de overtuiging dat stedelijk leven, sociaal contact en nabijheid van alle voorzieningen bijdragen aan een fijnere en gelukkiger leefomgeving. Gemeente en eigenaren omarmen de ambitie een plezierige en duurzame leefomgeving te creëren. Vanuit de overtuiging dat dit kan en de wil dit te realiseren, is de invulling van de plinten gekozen en zijn deze verdeeld over Merwede. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen voorzieningen die onmisbaar zijn voor een bepaalde plek in het gebied en voorzieningen die passend zijn in een zone. Merwede wordt zodoende geen monotone wijk. Er worden verschillende 'werelden' gecreëerd, passend bij de verschillende behoeftes van de gebruikers van Merwede. Rustige groene plekken en levendige bronpunten wisselen elkaar af.

Voorzieningen
Om het stadse karakter van Merwede te waarborgen is ongeveer 15% van de vierkante meters BVO bestemd voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het totaal aan voorzieningen mag hierbij niet dalen onder het basisniveau van 90.000 m². In deze gemengde stadswijk mag het aandeel voorzieningen wel hoger uitkomen dan 15% zolang dit past binnen de regels van het stedenbouwkundig plan. Om deze flexibiliteit mogelijk te maken, worden daarom voor een deel van de voorzieningen minima en maxima in het bestemmingsplan opgenomen, onder de voorwaarde dat uitbreiding niet ten koste mag gaan van aangrenzende buurten en wijken. Dit geeft flexibiliteit én houvast bij de uitwerking van de voorzieningen, waarvan de indicatieve oppervlaktes zijn opgenomen in de programmatabel. Op basis van locatiekarakteristieken, de ligging ten opzichte van de huidige woonwijken, onderzoek naar de marktbehoefte en aanwezige infrastructuur is gezocht naar de juiste positionering van de voorzieningen. Er worden drie zones onderscheiden. De zone met voorzieningen langs de Europalaan is bedoeld voor heel Utrecht, de zone langs het Merwedekanaal is met name gericht op mensen die wonen in de woonwijken van Zuidwest Utrecht. De zone in het middengebied door Merwede heen (het groene dwaalspoor met de woonstraten en buurtpleinen) heeft vooral een functie voor de bewoners van Merwede.

Bronpunten
Een tweetal gebieden, bronpunten genoemd, krijgen een accent met een hoge concentratie aan stedelijke functies en voorzieningen. Het noordelijke gedeelte van Merwede heeft op dit moment al het karakter van creatieve en innovatieve bedrijvigheid, waarop wordt voortgeborduurd. Dit eerste bronpunt, rondom het noordelijk wijkplein, zal worden uitgebreid met aanvullende functies die het gebied versterken en het huidige karakter behouden. Het doel is om aanwezige creatieve bedrijvigheid te behouden en uit te breiden en om hierbij ook ruimte te bieden aan bijzondere partijen die een meerwaarde voor Merwede hebben maar soms financieel minder sterk zijn. Dit kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door in gebouwen met creatieve bedrijvigheid een deel van de ruimte al dan niet tijdelijk tegen een lagere huurprijs aan te bieden. Daarnaast door bijvoorbeeld het toevoegen van extra ruimte en extra functies zoals een foodhal, een centrum voor onderzoek en educatie, meer horeca en een duurzame supermarkt. Andere mogelijke functies die het gebied versterken staan in de tabel op pagina 70.

Park Transwijk is een belangrijke kwaliteit voor Merwede. Het plein en de zone nabij het park zullen het park versterken en hierdoor een eigen identiteit krijgen. Een identiteit voorzien van een mix aan meer commerciële en dienstverlenende functies. Dit plein vormt samen met de oost-westfietsverbinding het tweede bronpunt rondom het zuidelijk wijkplein. Hier kunnen functies komen zoals een bijzonder hotelconcept, supermarkt, bijzondere detailhandel, horeca, co-working concepten en een sportschool. Andere mogelijke functies die dit gebied versterken staan in de tabel op pagina 70.

Naast deze twee bronpunten liggen in het middengebied meer de buurtfuncties gericht op de bewoners van Merwede. Het middengebied, het groene dwaalspoor met woonstraten en buurtpleinen, stimuleert het sociale contact van de bewoners in Merwede. In het dwaalspoor worden lokale initiatieven aangemoedigd en gefaciliteerd. Maatschappelijke voorzieningen zijn in Merwede een integraal onderdeel van de wijk. Daarom is bewust gekozen om deze functies – zoals de middelbare school, eerstelijnscentra, basisscholen – te verdelen over het hele gebied.

25 Plekken in Merwede

Karaktervolle plekken

Hoe zou het in de eindsituatie moeten voelen voor de gebruiker van de openbare ruimte; wat zijn de programma's in de plinten en wat is beeld en programmering van de openbare ruimte, onderverdeeld naar acht ruimtetypes, met bescheiden nuances per plek.

Wijkpleinen (8 en 10)
De wijkpleinen zijn de hotspots van Merwede, waar Merwede samenkomt en waar Utrecht en Merwede elkaar ontmoeten. De grootste dichtheid aan voorzieningen, werken en cultuur, aan winkels en alle soorten horeca is hier te vinden, aan alle zijden van het plein. Alle gevels nodigen uit om binnen te komen, en de programma's binnen maken gebruik van het plein. De pleinen zijn aangename plekken om te verblijven maar bieden daarnaast de ruimte voor diverse manifestaties in de open lucht. Ze zijn gekoppeld aan de grote fietsroutes door het gebied, gelegen nabij het OV en nauw verbonden met grootschalig groen. Levendigheid op een dinsdagmorgen in de herfst is natuurlijk anders dan levendigheid op een zomerse zaterdag namiddag, maar op welk moment dan ook, op de pleinen gebeurt het.

Buurtpleinen (11, 12, 13, 15 en 16)
De buurtpleinen staan vooral ten dienste van de bewoners van Merwede. De pleinen worden gekenmerkt door een fijne openbare ruimte, heel geschikt voor verblijf en ontmoeting met buurtbewoners. Rondom zijn de plinten direct toegankelijk, voor gebouwentrees en werken aan huis, voor een atelier of een kleine winkel annex buurtcafé. De buurtondersteunende functies zijn híer vaak te vinden. Op straat kunnen jong en oud lekker buiten hangen, op een bankje bij de bomen of met een koffie op het gevelterras.

Hof (6)
Hof 6 is een buitenbeentje; is het een groene binnentuin of een buurtplein, of is het allebei? Is het vooral voor de omliggende woningen, of ook voor gebruikers die afkomen op de programma's hier rondom? In ieder geval zorgt de niet vanzelfsprekende combinatie van nieuwe en bestaande gebouwen met meer dan alleen wonen voor een bijzondere en stadse sfeer, vlakbij het grote wijkplein, maar toch apart. Ook dat is Merwede.

Fietsstraten (7 en 14)
De fietsstraten verbinden Park Transwijk, Kanaleneiland, Rivierenwijk en Merwede met de rest van de stad. Het zijn straten in beweging waaraan veelal toch wordt gewoond. Maar omdat alles in het zicht ligt en een fiets zo netjes is gestald, nodigt het ook uit tot korte stop bij een leuk programma, of voor wat meer, op het nabijgelegen wijkplein.

Stadsnissen (2, 3, 5, 17, 18, 21 en 22)
De stadsnissen breken de lange lijnen die de randen van Merwede zo kenmerken. Ze geven net wat ruimte en rugdekking om even uit de snelheid te stappen. Goed op de ochtend- of juist de middagzon, met ruimte van leven en een grote boom. Ze vormen het gezicht van Merwede aan de buitenzijde en kondigen de achterliggende kwaliteit al aan.

Parken (1, 19 en 20)
De parken zijn dé groene verblijfsplekken in Merwede, de kernen in het langgerekte Merwedepark, met het kanaal in het hart. Breed genoeg en met niet al te hoge gebouwen aan de randen zodat de zon hier altijd lijkt te schijnen, zelfs op een bewolkte dag.

Dwaalspoor (24 en 25)
De overige straten vormen het dwaalmilieu van Merwede. Hier wordt voornamelijk gewoond, aan straten die worden gedomineerd door groen. Dat betekent niet dat hier niets gebeurt: naast alle entrees voor de bovengelegen appartementen liggen hieraan juist díe ruimtes waarin geleefd en gewerkt wordt, direct grenzend aan de straten. Zo dragen zij bij aan een veilige en aangename woonomgeving waar mensen elkaar ontmoeten en voor elkaar een oogje in het zeil houden.

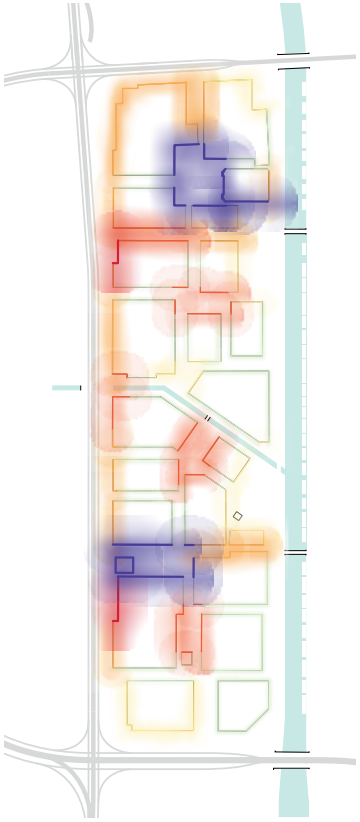
Stadslanen (23)
De stadsboulevards zijn het gezicht van Merwede voor de voorbijganger, gehaast en snel, maar toch nieuwsgierig gemaakt. Hieraan liggen ook de grotere werkprogramma's, goed zichtbaar en beter bestand tegen het geluid en de hectiek die deze verkeersaders toch ook meebrengen. En hogerop woon je al snel aan de ruimte van Park Transwijk, vol op de zon, of met zicht over de binnenstad. Hoge gebouwen en sprekende plinten vormen het decor voor ruimte om te bewegen. Het past allemaal naadloos in de lange, groene lijnen en routes die de wijken in Utrecht verbinden, maar de bijzondere uitstraling blijft steeds hangen. Híer moet ik eens naar toe!

Voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen	Indicatie BVO (m²)
Middelbare school	9.150
Sporthal	2.750
Basisschool incl. BSO en gymzaal (2x)	5.900
Kinderopvang (KDV) (2x)	1.600
Buurtcentrum en jongerenhuiskamer	750
Buurthuiskamer (2x)	300
Gezondheidscentrum (2x)	2.450
Overloop en onvoorzien	550
Activiteitencentrum	1.250
Wijkcultuurhuis	1.500
Ouderencentrum	5.000
Time Out	800
Subtotaal	32.000

Overige voorzieningen	Indicatie BVO (m²)
(creatieve) Bedrijven	29.000
Foodhall	2.700
Horeca	3.500
Supermarkt (2x)	2.500
Detailhandel dagelijks overig	1.000
Detailhandel niet dagelijks	1.800
Commerciele dienstverlening	2.400
Kantoren	13.000
Vrijetijd en sport	4.100
Hotel en Short-stay	8.000
Subtotaal	68.000

binnen het plangebied, exclusief bestaande programma's



- Zeer hoog
- Middel hoog
- Hoog
- Matig
- Laag
- Beperkt

Intensiteiten

- Wijkvoorzieningen/ horeca/ cultuur
- Buurtvoorzieningen/ basisschool
- Onderwijs en sport
- Dagelijkse boodschappen
- Kantoren, co-working concepten en (creatieve) bedrijvigheid
- Creatieve en maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen clusters

- Middelbare school en sporthal
- Basisschool en kinderopvang
- Gezondheidscentrum
- Activiteitencentrum
- Wijkcultuurhuis
- Time Out
- Buurthuiskamer
- Woonzorg

Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht wil een stad zijn waarin bewoners zich inzetten voor de stad en voor elkaar. Om de bewoners hierin te faciliteren hechten we waarde aan aantrekkelijke en goed uitgeruste voorzieningen, waar iedereen zich welkom voelt en waar gebruikers zorgen voor de activiteiten en de sfeer. Daarnaast zijn de laagdrempelige maatschappelijke voorzieningen zeer gewenst in een stadswijk. Om te voldoen aan de vraag naar ruimte om elkaar te ontmoeten en/of gezamenlijke activiteiten te organiseren, streven we naar goede accommodaties met een brede functie en partijen die staan voor een samenhangende programmering. Zo kunnen deze accommodaties benut worden door verschillende maatschappelijk initiatieven. De sporthal bijvoorbeeld kan zowel worden gebruikt voor sporten en bewegen door de leerlingen van de scholen maar ook worden gebruikt voor sportclubs. Een innovatieve stadswijk als Merwede wordt sterker door goede maatschappelijke voorzieningen welke meervoudig te gebruiken zijn en aansluiten bij de vraag van bewoners.

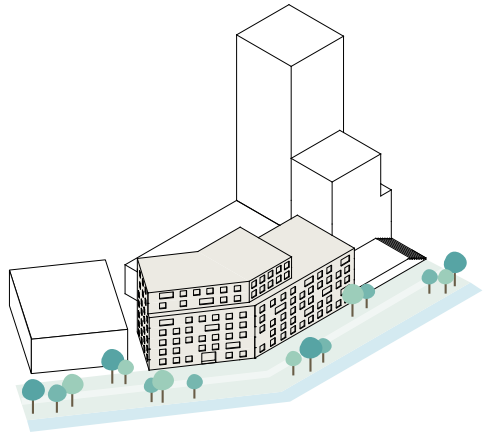
De voorzieningen in Merwedekanaalzone dragen bij aan de volgende doelstellingen:
- Een sterke en sociale gemeenschap
- Zelfredzaamheid van bewoners
- Faciliteren van bewonersinitiatieven zonder maatschappelijke drempels, zodat iedereen mee kan doen.
- Gezond stedelijk leven voor iedereen.

Om synergie en meervoudig ruimtegebruik tussen de verschillende voorzieningen te bereiken is in de “karaktermix van de pleinen van Merwede, gekozen om een groot aantal voorzieningen te realiseren aan de pleinen 10, 11 en 15 waardoor zij elkaar versterken. Bijvoorbeeld aan plein 11 komen een buurtcentrum, gezondheidscentrum en kinderdagverblijf tegenover een lagere school te liggen. Aan plein 10 komt het Wijkcultuurhuis. Naast focus op kunst en cultuur, is het wijkcultuurhuis bij uitstek de plek voor verbinding en vermenging met andere domeinen als onderwijs, sport, welzijn en jongerenwerk, dit alles met behoud van de intrinsieke waarde van kunst en cultuur.

Primair Onderwijs
Er komen twee aparte basisscholen in Merwede, waarmee basisonderwijs altijd op loopafstand bereikbaar is. Om goed onderwijs te kunnen bieden is kwalitatieve huisvesting essentieel. Hier moet tijdig in worden voorzien. Het eerste schoolgebouw zal gelijktijdig met de eerste woningen en voorzieningen worden opgeleverd zodat de leerlingen in de wijk op loopafstand naar school kunnen. In het stedenbouwkundig plan is de inpassing van twee basisscholen vastgelegd. Beide basisscholen, met gymzaal, maken onderdeel uit van een bouwblok waarin ook woningen zijn gesitueerd. Er is bij de planvorming veel aandacht besteed aan het onderdeel gebruik en beheer van de gebouwen en de eventuele gedeelde ruimtes zodat hier duidelijkheid tussen de gebruikers zal zijn. Een belangrijk deel van de schoolpleinfunctie zal op het buurtplein in de openbare ruimte plaatsvinden, direct gekoppeld aan de school. De schoolpleinen worden groen, natuurlijk en uitdagend, waarbij aandacht is voor natuur- en milieueducatie, klimaatadaptie en het stimuleren van sport en beweging. Omdat het schoolplein wordt gedeeld met de wijk, wordt in het ontwerp rekening gehouden met geluid, exploitatie, bezonning en veiligheid.

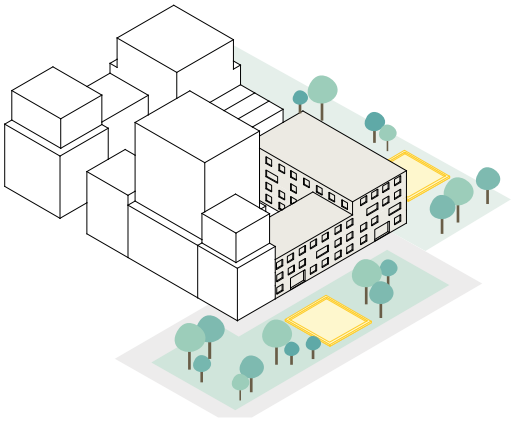
Voortgezet Onderwijs
De middelbare school neemt een belangrijke positie in in het plan. Het gebouw heeft een eigen plek aan de Europalaan tegenover Park Transwijk, middenin Merwede. Hiermee is de school goed bereikbaar voor fietsers en is er uitloopmogelijkheid naar het park. Bij de middelbare school komt een sporthal die ook door de school kan worden gebruikt.

Sporthal
Sporten en bewegen draagt bij aan gezondheid. De maatschappelijke meerwaarde van sport is groot. Sport brengt plezier, activeert, brengt mensen bij elkaar, helpt talenten te ontwikkelen, leert omgaan met tegenslagen en biedt veel mogelijkheden voor vrijwilligerswerk. De sporthal wordt in combinatie met de middelbare school gebouwd en ligt daarmee eveneens aan de Europalaan tegenover Park Transwijk, middenin Merwede. De sporthal is goed bereikbaar met de fiets. In het ontwerp wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van aan- en afvoer van grote (sport)materialen naar de sporthal.



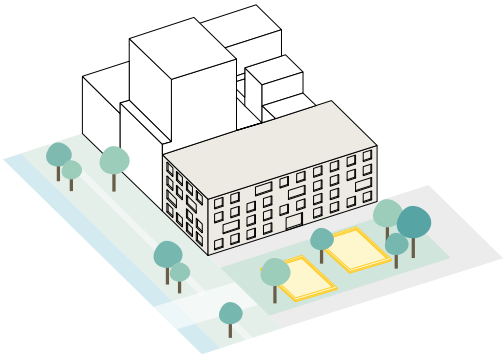
Voorbeelduitwerking middelbare school

Voorbeeld middelbare school



Voorbeelduitwerking basisschool noord

Voorbeeld basisschool



Voorbeelduitwerking basisschool zuid

Voorbeeld schoolplein

Gezondheidscentra
Merwede is een wijk waarin gezond stedelijk leven in de praktijk wordt gebracht. Hier ervaren bewoners, ondernemers, zorg- en hulpverleners hoe de bijdrage van iedereen telt, de meerwaarde van een faciliterende, uitnodigende inrichting met samenhangende maatschappelijke voorzieningen die dit gezond stedelijk leven ondersteunen. De twee te realiseren Centra voor gezondheid spelen in dit laatste een cruciale rol. Dit zijn de plekken in de wijk waarin de uitdagingen in het leven worden bekeken vanuit gezondheid en gedrag en niet meer vanuit ziekte en zorg. Dat komt tot uiting in huisvesting met samenhangende functies onder 1 dak, als in een samenhangend aanbod van de culturele, welzijns- en zorgvoorzieningen in dit gebied.

Cultuurhuis
Meer dan 125.000 Utrechters besteden ten minste drie uur per week aan amateurkunstbeoefening. In Utrecht Zuid/Zuidwest ontbreekt op dit moment nog een wijkcultuurhuis, waar bewoners vanuit de Merwedekanaalzone en omliggende buurten samen kunst kunnen maken of genieten. Het wijkcultuurhuis is een moderne en goed geoutilleerde voorziening die een professionele repetitie- en presentatieplek biedt aan jong en oud en in verschillende kunstdisciplines. Het heeft een professionele organisatie die aanspreekpunt is, de sfeer bewaakt, zorgt voor een goed contact met de buurt en die een belangrijke bijdrage levert aan optimaal gebruik van het cultuurhuis, door eigen programmering, ruimte voor beoefening van amateurkunst(educatie) en bewonersinitiatieven, alle dagen van de week.

Buurtcentrum en Jongerenhuiskamer
Belangrijk voor de sociale samenhang is het realiseren van een buurtcentrum en een Jongerenhuiskamer. Buurtcentra ondersteunen het zelf organiserend vermogen, zowel individueel als collectief en dragen bij aan de onderlinge samenhang, verbinding tussen mensen in de wijk. Het buurtcentrum is bedoeld als ontmoetingsruimte voor de buurt. Activiteiten die plaats zullen gaan vinden in het buurtcentrum zijn onder andere:
- Cursussen
- Bijeenkomsten zoals ontmoetingsmiddagen, kinderclub en samen eten
- Ontmoeting en gezelligheid zoals schaken, koersbal, bingo en kaarten
- Activiteiten van bewoners- en zelforganisaties.

Door deze ontmoetingen ontstaan nieuwe netwerkverbanden en mogelijkheden tot dagbesteding, waardoor bewoners gefaciliteerd worden in het voorkomen van sociaal isolement.

Activiteitencentrum “Stadsbrug”
Iedereen die in de stad of de regio Utrecht woont, moet een dak boven het hoofd hebben en een normaal leven kunnen leiden. Dat houdt in het hebben van woning, zinvolle dagbesteding zoals werk en sociale contacten in eigen wijk. Door problemen tijdig te signaleren, wordt voorkomen dat mensen dakloos raken. Als iemand toch dakloos raakt, bieden we snel tijdelijke opvang met hulpverlening. Daarbij hebben we aandacht voor de verschillen tussen mensen: wat iemand kan en wil staat voorop. Mensen die kampen met psychiatrische beperkingen, verslaving of maatschappelijke problematiek vinden bij de Stadsbrug dagactiviteiten die arbeidsmatig van karakter zijn het activiteitencentrum Stadsbrug: maakt meedoen mogelijk. De meeste dagactiviteiten gebeuren in opdracht en bieden dus echt werk. Deze werkactiviteiten geven de deelnemers structuur, sterken hun zelfvertrouwen, vergroten hun zelfredzaamheid en geven hen inzicht in wat ze kunnen en willen. Voor wie wil en kan is er gespecialiseerde begeleiding om zich verder te ontwikkelen bij een werkgever of een opleiding. We hebben oog voor de omgeving: we willen een prettige wijk voor iedereen.

Ouderencentrum
De verschuiving van zorg naar welzijn en preventie in de ouderenzorg zal de komende jaren steeds belangrijker worden. Het doel is dat ouderen fit blijven, langer thuis kunnen blijven wonen en zelfstandig blijven. De sociale netwerken verlaagt het gevoel van eenzaamheid en geeft tevens meer betekenis. Het bieden van wijkgerichte ondersteuning vanuit een ouderenvoorziening kan een belangrijke rol hebben bij het welzijn van ouderen. We zetten daarbij in op een samenwerking tussen de voorzieningen, leveranciers van ouderzorg en kleinschalige woonzorg eenheden in Merwede.

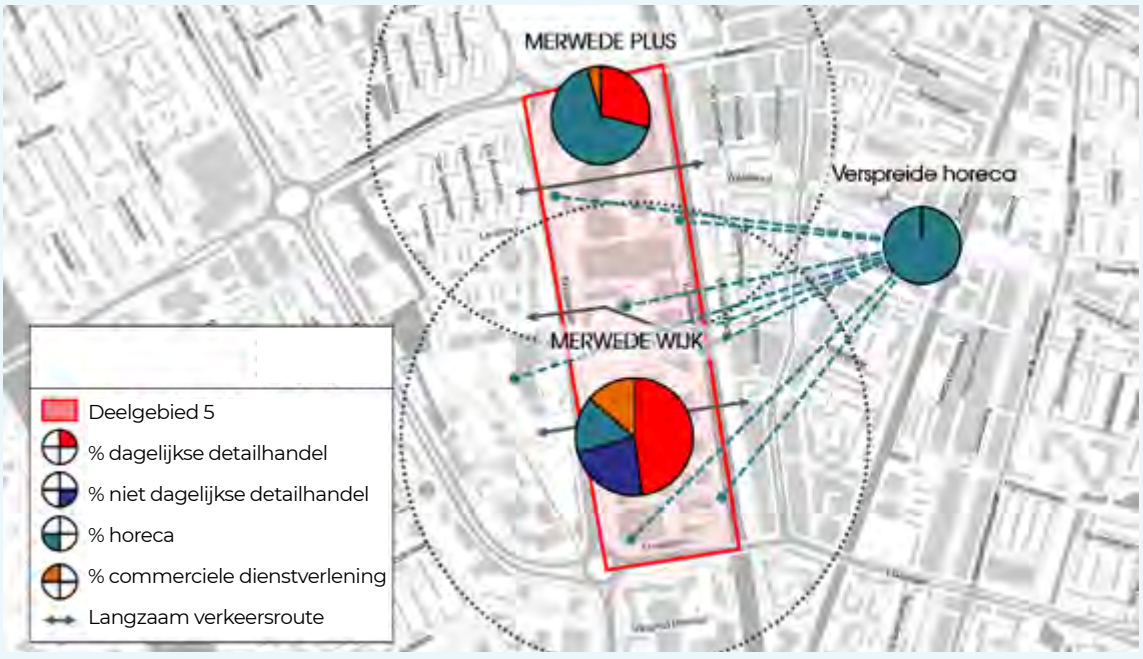
Impressie van het plein bij de Vechtclub en het Fietsdepot

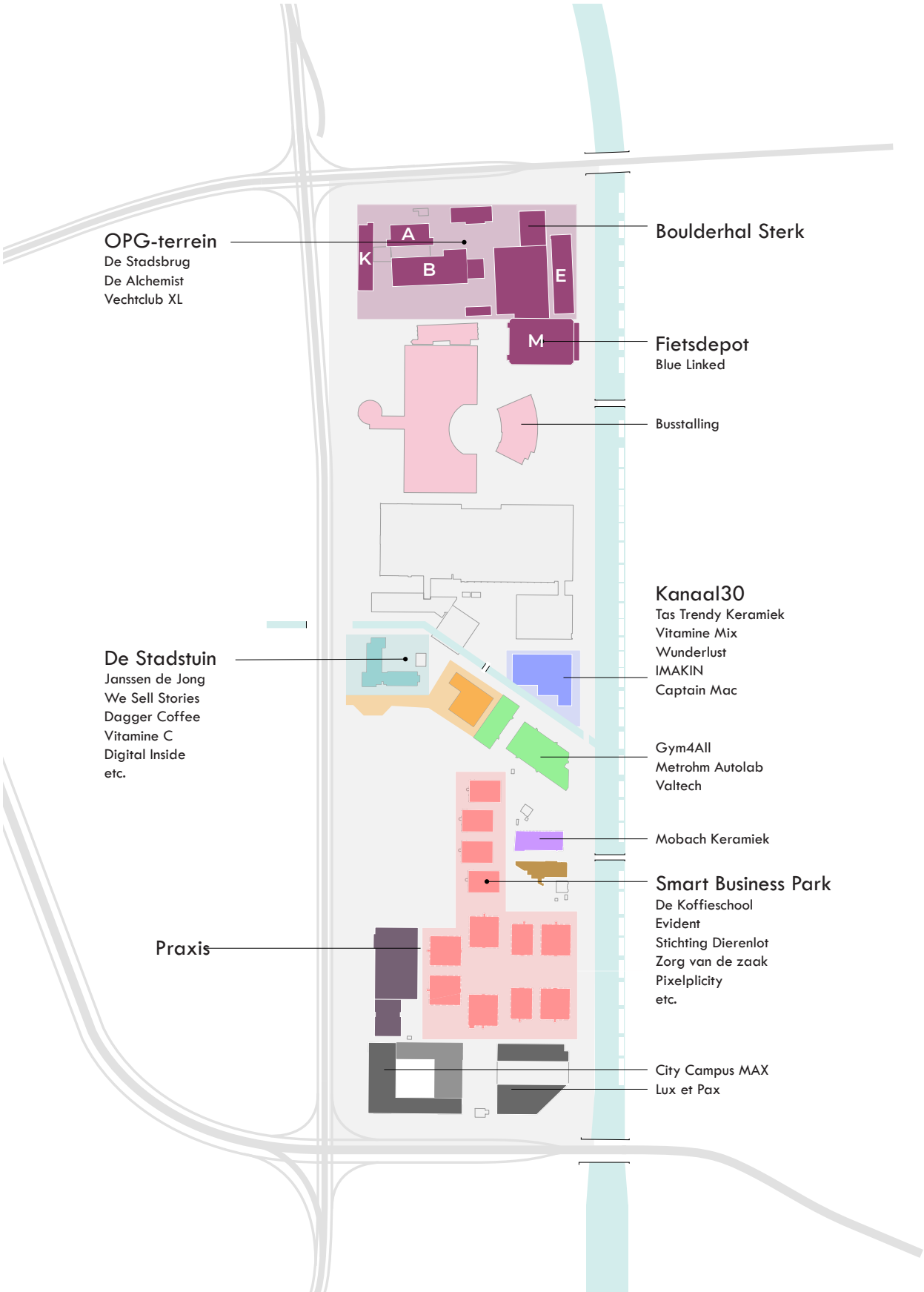
Commerciële voorzieningen

Hotels
Bij een stadswijk als Merwede horen hotels. Het voor Merwede optimale programma voor hotels ligt tussen de 900 en 9.000 m² BVO. De gemeente Utrecht heeft de “Beleidsnotitie tijdelijk verhuur (shortstay) en actualisering hotels” vastgesteld als kader voor de hotelontwikkeling in Utrecht. Hierin staat dat op dit moment enkel beperkt ruimte kan worden geboden aan bijzondere concepthotels, doelgroephotels en/of shortstay. In 2022 wordt de nota herzien en bekeken waar op dat moment ruimte in de markt is.

Commerciële voorzieningen
De uitkomsten van onderzoek naar de behoefte van commerciële voorzieningen in Merwede sluiten goed aan bij de opzet van dit plan en zijn opgenomen in de tabel.

Het onderzoek onderscheidt de volgende clusters in Merwede:
- ‘Wijk’ vormt de wijkvoorziening voor het deelgebied en in mindere mate de rest van de Merwedekanaalzone. De bewoners kunnen hier in hun dagelijkse behoeften voorzien. Wijk ligt centraal binnen de Merwedekanaalzone en aan verschillende verbindingsassen en op afstand van andere wijkvoorzieningen in Zuidwest Utrecht.
- Binnen ‘Plus’ is horeca sterk vertegenwoordigd. Door hier bijzondere horecaconcepten te situeren, heeft dit cluster een functie voor de bewoners van de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van daarbuiten. Binnen Plus is ook ruimte voor dagelijkse voorzieningen die binnen Merwede op loopafstand nodig zijn.
- Naast de horeca in Wijk en Plus is ook nog een beperkte mogelijkheid tot de realisatie van horecavestigingen verspreid over het deelgebied (max. 1.250 m² BVO). Deze zogenaamde acupunctuur moet zorgen dat horeca zich op bijzondere plekken of binnen bijzondere gebouwen kan vestigen en enige flexibiliteit in locatiekeuze mogelijk is.





Voorbeeld van bestaande gebruikers in het gebied

Nieuwe en bestaande bedrijvigheid

Merwede is al lang in ontwikkeling en mensen hebben het gebied al op verschillende manieren gebruikt. De Romeinen waren hier voor de Limes; dit was de noordgrens van het Romeinse Rijk en een transportroute die ongeveer ter hoogte van de gebouwen Pax, Max en Lux dwars door het landschap is aangelegd. Vanaf de 12e en 13e eeuw is het gebied intensiever gebruikt met langgerekte kavels voor hoveniers. Tussen 1884 en 1892 veranderde dit door de aanleg van het Merwedekanaal, wederom dwars door het landschap. Na de aanleg van het kanaal en het spoor volgde verdere intensivering. De komst van industrie veranderde het landschap en de functies volledig. Ondertussen groeide de stad Utrecht als het ware om Merwede heen. Eerst Rivierenwijk aan de oostkant en later de woonwijk Transwijk, het park Transwijk en Kanaleneiland. De functies wonen, groen en bedrijven werden destijds bewust niet met elkaar gemengd. Hierdoor ontwikkelde Merwede zich uitsluitend als een terrein gericht op bedrijven. Eerst als industrieterrein en daarna als gemengd bedrijventerrein.

Begin deze eeuw is geprobeerd daar verandering in te brengen door het toevoegen van Pax, Max en Lux. Deze ontwikkeling was voornamelijk gericht op woningbouw en mist de aansluiting met de rest van het gebied. Het huidige Merwede met zijn bestaande bedrijven heeft al een identiteit. Op deze identiteit wordt voortgeborduurd met een combinatie van wonen, werken en bedrijvigheid. Het gebied heeft de potentie om een prachtig nieuw stuk stad te zijn met gedeeltelijk behoud van het unieke industriële karakter, werkgelegenheid en de recent opgebloeide creatieve en maatschappelijke initiatieven in het gebied.

Creatieve bedrijven en blurring
Het noorden van Merwede is bekend als het OPG-terrein. De gebouwen en huurders zijn hier in kaart gebracht. De waardering en kansen voor de toekomst staan beschreven in het rapport “Toekomst gebouwen en huurder OPG-terrein” dat is gebruikt bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Creatieve bedrijven zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de inmiddels vertrokken partijen als Ididslowfashion en Blue Linked en het zuidelijk gelegen Kanaal30 en de Stadstuin hebben een meerwaarde voor de stad en trekken vele bezoekers naar het gebied. We zetten in op het versterken van de creatieve bedrijvigheid en bijbehorende blurring die zorgt voor de levendigheid en aantrekkelijkheid van deze bedrijvigheid. Het zijn functies die passen bij de transformatie naar een levendige stadswijk voor iedereen. Deze organisaties kunnen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van Merwede gezien hun bijdrage aan de gewenste identiteit en levendigheid. Andersom geldt dat Merwede dit type organisaties zal stimuleren verder te groeien van een tijdelijk naar een permanent bestaansrecht. Zowel in de bestaande gebouwen op het OPG-terrein als op andere plekken in Merwede passen dit soort functies, wat mede de aanleiding is voor behoud van een vijftal bestaande gebouwen. Bestaande gebouwen geven de nieuwe wijk identiteit en karakter en bieden ruimte voor bijzondere functies, die een bijdrage leveren aan de levendigheid, gelaagdheid en verrassing in de wijk. De inzet voor het behoud van de genoemde huurders en gebouwen sluit aan op de motie van december 2018 en het collegebesluit van februari 2018 om waardevolle initiatieven in het gebied te behouden.

Vrije tijd en Sport
In Merwede is gezond stedelijk leven al begonnen, met vrijetijdsbesteding zoals het Skatepark Utrecht, Circus Diedom en de Boulderhal Sterk die horen bij de organisaties met een meerwaarde voor het gebied. We zetten in op het versterken van gezonde vrijetijdsbesteding door ruimte te bieden aan nieuwe gezonde vrijetijdsvoorzieningen zoals sportscholen en mogelijk een zwembad. Ook komt er een sporthal in Merwede.

Kantoren en bedrijven
Merwede heeft op dit moment al een eigen karakter en dynamiek met diverse bedrijvigheid in het gebied. Een voor de werkgelegenheid belangrijk deel van deze bedrijvigheid, dat goed aansluit bij de gebiedsambitie, is te vinden op het Smart Businesspark. Een ander deel van deze bedrijvigheid sluit minder goed aan op de ambities van Merwede, omdat hun logistiek en bedrijfsmodel niet passen op het toekomstig woonprogramma en het mobiliteitsregime in Merwede.

Kanaaloever
De industrie in Merwede is van oudsher gericht op het kanaal. Op het OPG-terrein staan twee markante gebouwen aan het kanaal: de werkplaats en het depot, die zijn ingepast in het stedenbouwkundig plan. Halverwege het gebied staat een recenter markant gebouw, tijdelijk in gebruik als Kanaal30. Het gebouw zelf is niet inpasbaar maar de functie past goed in het plan. Ten zuiden hiervan staan gebouwen die wel zijn ingepast, zoals het monumentale gebouw van Mobach en een aantal woningen en voorzieningen waar het plan zich omheen ontwikkelt.

4.3 Wonen en doelgroepen

Merwede wordt een complete stadswijk voor circa 12.000 bewoners en voor nog meer mensen die hier werken, recreëren en genieten van voorzieningen en cultuur. Het wordt een gezonde wijk, innovatief op het gebied van energie, mobiliteit, hergebruik en klimaat. En, heel belangrijk, het onderscheidt zich van het stedelijke woningaanbod dat nu in Utrecht is te vinden.

Merwede wordt aantrekkelijk voor een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers maar ook voor kwetsbare doelgroepen (en uiteraard heel veel dieren!). Het biedt een gedifferentieerd aanbod voor mensen met verschillende banen, achtergronden en inkomens. Het wordt een plek met een hoge stedelijke dichtheid voor iedereen die graag modern en comfortabel stedelijk wil wonen en leven, in een autovrije omgeving.

De doelgroep die op Merwede af zal komen is vatbaar voor uitdagingen op het gebied van gezond stedelijk leven, waaronder de wijze van verplaatsen. De fysieke nabijheid van alle voorzieningen in de stad stimuleert het al om de fiets te pakken. En door goed aan te sluiten op de mobiliteitsbehoeften van de bewoners kan het mobiliteitsgedrag verder veranderen, zoals minder autokilometers en meer gebruik van het openbaar vervoer. Ze nemen zelf de regie in handen voor de eigen woonomgeving en zijn in staat om dit voor bepaalde zaken gezamenlijk te doen.

Merwede zal niet van de een op de andere dag worden gerealiseerd. Dat geeft de tijd om in te spelen op de snelle veranderingen die nu plaatsvinden. Tijd om flexibiliteit in de plannen in te bouwen en de ontwikkelingen goed te monitoren. Denk aan modulaire woningplattegronden, flexibel aanpasbare gebouwen en plinten, en wellicht ook parkeervoorzieningen die later tot woningen kunnen worden omgebouwd.

Woningmarktonderzoek
Data-analysebureau Springco onderzocht de potentiële woningmarkt voor het hoogstedelijke milieu dat in Merwede wordt gerealiseerd. Van de jaarlijks ingeschatte nieuwbouwvraag van 2.600 woningen in Utrecht, verwacht Springco dat bijna 1.300 woningzoekenden potentieel geïnteresseerd zijn in een stedelijk woonmilieu als Merwede. Op basis van levensstijlen zijn vooral woningzoekers met een rode (actief, trendsettend) en paarse levensstijl (zelfverzekerd, ondernemend) interessante doelgroepen. Daarnaast is ook de oranje levensstijl (enthousiast) kansrijk. De verwachting is dat de grootste belangstelling zal komen van jongeren tot 30 jaar en van de groep 30 tot 54 jaar. De doelgroep zal vooral bestaan uit singles en stellen.

Voor alle leefstijlen geldt dat het succes van een autovrije wijk afhankelijk is van hoogwaardig openbaar vervoer en voldoende aanbod van deelauto's.

Springco constateert een substantiële vraag naar middensegment woningen. Opvallend is dat vooral veel vraag te verwachten is naar koopwoningen in het middensegment tot 200.000 euro (12 procent) en tussen de 200.000 en 300.000 euro (30 procent).

De vraag naar duurdere huur- en koopwoningen in Merwede zal beperkt zijn. Dat komt vooral door de lage parkeernorm in Merwede, toont het onderzoek aan. Voor alle segmenten geldt dat het succes van een autovrije wijk afhankelijk is van hoogwaardig openbaar vervoer en voldoende aanbod van deelauto's.

Gezinnen
Vanwege de stedelijke dynamiek en de aanwezige voorzieningen willen jonge gezinnen graag in de stad blijven wonen. Gezinnen met schoolgaande kinderen dragen bij aan een sterke sociale structuur. Ook in Merwede, met een groot aantal appartementen, willen we gezinnen, gericht op het delen van voorzieningen en minder hechten aan individueel bezit, de mogelijkheid geven een wooncarrière te maken. Behalve voorzieningen voor kinderen zoals basis- en middelbare scholen, (naschoolse) kinderopvang en diverse sportvoorzieningen (gymzalen waar allerlei naschoolse activiteiten georganiseerd kunnen worden), worden ook in de openbare ruimte speelvoorzieningen gerealiseerd. Op plekken in de binnenterreinen voor de kleinste kinderen en grotere speelvoorzieningen voor de andere leeftijden in de parken. Maar naast deze speelplekken is het merendeel van Merwede geschikt voor kinderen om te spelen, want er kunnen immers geen auto's het plangebied in. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat dit dé grote aantrekkende kracht van Merwede is voor gezinnen die stedelijk willen wonen. Je woont midden in de stad, nabij het centrum en je kinderen kunnen bijna overal veilig op straat spelen.

Uiteraard worden ook grote(re) gezinswoningen gerealiseerd. Dit zijn overwegend appartementen. Goede woningplattegronden met voldoende kamers en met voldoende bergruimte zijn daarbij van belang. Bovendien krijgen diverse woongebouwen naast het binnenterrein en privé buitenruimten ook gezamenlijke daktuinen waar kinderen met elkaar kunnen spelen en ouders en buren elkaar kunnen ontmoeten voor bijvoorbeeld de buurtbarbecue.

Ouderen
Merwede biedt kansen voor ouderen omdat het inspeelt op de diverse behoeftes van deze leeftijdscategorie. Voor zowel vitale ouderen als ouderen die minder zelfredzaam zijn biedt het een prettige leefomgeving. Zeker voor vitale ouderen is het prettig wonen in Merwede. Het wonen is dichtbij winkels voor de dagelijkse boodschappen maar ook voorzieningen zoals een buurtcafé en het buurtcentrum liggen op loopafstand. Plekken om elkaar te ontmoeten zijn van wezenlijk belang, zeker voor ouderen, want eenzaamheid komt immers bij ouderen steeds vaker voor. Doordat in het gebied geen autoverkeer mogelijk is, zijn er veel mogelijkheden om elkaar spontaan te ontmoeten. Er is meer veiligheid op straat, meer spelende kinderen, meer reuring, en je komt elkaar tegen op de paden, in de hoven, op een bankje of op een van de vele pleintjes in Merwede.

Langer thuis wonen kan in Merwede omdat de zorg nabij is en er sprake is van een mogelijkheid om in de buurt mee te eten of deel te nemen aan activiteiten dichtbij. Daarnaast is er een apotheek en huisarts in de buurt. Aanvullend hierop zet Merwede extra in op gezond ouder worden met een preventief zorgcentrum. Hier wordt aandacht besteed aan de fysieke en mentale gezondheid van ouderen door sport, fysio maar ook wellness, ontmoeting en activiteiten voor overdag. Verkend wordt of dit te realiseren is in combinatie met geriatrische zorg.

Voor ouderen die niet meer zelfstandig kunnen wonen door chronische somatische of psychogeriatrische problematiek, wordt gezocht naar een woon-zorg voorziening. Vanwege de verschillen in zorg is het wenselijk om mensen met een somatische of psychogeriatrische zorgvraag gescheiden te huisvesten. In beide woonzorgvormen wordt persoonlijke begeleiding en (verpleegkundige) verzorging aangeboden. Naast de woonzorg voorziening wordt er met zorgaanbieders en eigenaren gekeken naar de mogelijkheden voor semimurale zorg en extramurale zorg.

Toegankelijkheid en bezoekbaarheid
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.

Bij het ontwerp van de woningen en de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het feit dat mensen langer zelfstandig wonen. Een deel van de woningen wordt daarom levensloopbestendig ontworpen. Naast drempelloos en nul-treden uitvoeren vraagt dit ook om aanpassingen van maatvoering van de verschillende ruimten. Voor grote woningen is dit eenvoudiger te realiseren, voor kleine woningen is dit afhankelijk van de oriëntatie van de woning en is het zoeken naar een balans tussen haalbaar en wenselijk. Het streven is om 20% van de woningen levensloopbestendig uit te voeren of dusdanig uit te voeren dat de woning gemakkelijk aanpasbaar is voor bewoning met een lichamelijke beperking.

Levensloopbestendige woning
Een levensloopbestendige woning is een woning die zo gebouwd is dat deze geschikt is voor iedere levensfase van een bewoner. Een levensloopbestendige woning groeit als het ware mee met de bewoners. Daarmee wordt voorkomen dat bewoners moeten verhuizen vanwege ouderdom of een beperking. Een ander woord voor levensloopbestendige woning is levensloopgeschikte woning.
(Bron: Kenniscentrum Wonen-Zorg)

In de openbare ruimte zijn hoogteverschillen eenvoudig overbrugbaar. Ook als de gebruiker minder mobiel is en aangewezen op hulpmiddelen. Rolstoelers kunnen dus bij elke voordeur komen zonder hellingen of obstakels. Komen ouderen op bezoek met een scootmobiel dan kan deze (tijdelijk) in het complex worden geparkeerd. De rollator kan gewoon mee naar boven. In complexen specifiek voor ouderen zal rekening worden gehouden met voldoende toegankelijkheid en parkeerplekken voor scootmobielen.

Vanwege het autoluwe karakter kent de wijk wel beperkingen. Dit betekent dat bewoners en zorgverleners niet overal met de auto tot aan de voordeur kunnen komen. Andere vormen van elektrisch vervoer kunnen wel de woningen bereiken. In de uitwerking van de plannen wordt daarom rekening gehouden met de locaties van het type woningen gericht op mindervalide doelgroepen. Ook is de hele wijk goed ontsloten voor fietsen en wordt het gebied bediend door het openbaar vervoernetwerk met onder meer een snelle busverbinding naar Utrecht Centraal. Uiteraard is de wijk overal toegankelijk voor voetgangers en zijn gebouwen bereikbaar voor specifieke vormen van vervoer.

Wonen voor vitale ouderen
Appartementen in verschillende prijsklassen (sociaal, middelduur en duur) worden aangeboden in Merwede, die een reëel alternatief zijn voor ouderen die een ééngezinswoningen achterlaten. Wat ingeleverd wordt aan ruimte moet worden gecompenseerd aan kwaliteit in de omgeving en bijvoorbeeld gedeelde voorzieningen zoals een tuin, een ruim balkon, een berging of logeerruimte. Idealiter zijn de woningen gemakkelijk levensloopbestendig te maken door bijvoorbeeld het toilet bij de badkamer te trekken. Dit kan onder andere door scheidingswanden uit te voeren als leidingloze niet-dragende tussenmuren. Verder wordt in Merwede gezocht naar de mogelijkheid om via Mede-Opdrachtgeverschap vormen van (semi-)collectief en geclusterd wonen te organiseren. Het streven is om minimaal twee van deze bijzondere woonvormen te realiseren. Er zijn verschillende bewonersinitiatieven in de stad die hieraan mee willen werken. De gemeente zal hier faciliterend in optreden.

Wonen voor ouderen met een beginnende zorgvraag
Er wordt gestreefd om 20% van de appartementen levensloopbestendig te maken. Deze worden gerealiseerd in verschillende prijsklassen. Voor deze woningen geldt dat de insteek is om plattegronden te organiseren waarbij eventuele aanpassingen gemakkelijk door de bewoner zelf gedaan kunnen worden. Waar mogelijk wordt met de volgende aspecten rekening gehouden:
- Badkamer en wc kunnen gescheiden uitgevoerd worden met optie tot samenvoegen (niet dragende scheidingswand, zonder leidingen)
- Entreehal wordt idealiter royaal uitgevoerd waarbij er rekening wordt gehouden met een maat van 1,5 bij 1,5 meter
- Gemeenschappelijke verkeersruimtes worden met voldoende breedte uitgevoerd.

Maatschappelijk
Minimaal 60 woonzorgunits of minimaal 5000 m^2 BVO wordt ingericht voor chronische somatische of psychogeriatrische zorg, waarvan 600 m^2 BVO gericht op preventieve zorg en gezond ouder worden in Merwede. Onderdelen kunnen zijn: fysio, sport en wellness, coaching op gezond ouder worden en geriatrische zorg, mogelijk te combineren met een zwembadfunctie van 1100 m^2 BVO. Het zwembad, sport en wellness zijn niet exclusief voor ouderen.

Woningbouwprogramma Merwede
Uitgangspunt voor Merwede is een maximum van 6.000 woningen. Hiervan wordt 55 procent in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld. Merwede biedt een uitgelezen kans om de voor Utrecht noodzakelijke inhaalslag te maken in het middensegment. 25 procent van de woningen wordt in het middensegment gerealiseerd (minimaal 15 procent middeldure huur, aangevuld met midden-koop). Omdat Merwede een uitgesproken hoogstedelijk woonmilieu wordt, met een bijbehorend rijk voorzieningenniveau, maar niet in de binnenstad of het stationsgebied ligt, geldt hiereen mix van het middenhuurbeleid dat van toepassing is voor de Binnenstad en het Stationsgebied en de rest van Utrecht.

Met 25% van de woningen in het middensegment willen we de groep middeninkomens bedienen die afgelopen jaren stelselmatig buiten de boot valt. De midden-koopwoningen worden onder de NHG-grens aangeboden, tegen marktconforme condities om niet alleen de eerste kopers te bevoordelen. Deze woningen worden aan particulieren verkocht en niet aan beleggers. Zo zorgen we dat de bewoners echt eigenaar zijn van hun wijk, en Merwede geen passantenwijk wordt.

Naast het middensegment wordt 30 procent sociale huur gerealiseerd, waarvan 5 procent voor studentenwoningen. De resterende 45 procent van het woningbouwprogramma wordt overwegend in de vrije sectorkoop gerealiseerd en voor een klein deel in de vrijesectorhuur.

Verdeling woningbouwprogramma
Het streven is om in Merwede verschillende woonmilieus en -producten aan te bieden en te differentiëren naar prijs. Uitgangspunt is dat in elke fase sprake is van een gezonde mix aan woningcategorieën. Daarbij kan wel rekening worden gehouden met de verschillen in behoefte van doelgroepen en kan gebruik worden gemaakt van verschillen in locatiekwaliteit en dichtheid. De meer stedelijke blokken langs de Europalaan zijn over het algemeen meer geschikt voor betaalbare, compacte appartementen bovenop collectieve en publieksvoorzieningen, met de nadruk op starters en kleinere huishoudens. De zone vanaf het groene dwaalspoor richting Merwedekanaal kent een relatief lagere dichtheid 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 inelkaar over.

Per deelgebied en bouwblok moet maximaal worden ingespeeld op specifieke kansen en kwaliteiten van de plekken en de woningtypen. Ook hier wordt ook gestreefd naar menging. Op gebouwniveau wordt in beginsel niet gemengd. Belangrijk is een ‘natuurlijke’ aansluiting van verschillende segmenten en doelgroepen op elkaar. Om blokken beheerbaar en exploitabel te houden moet het eigendom niet te veel worden versnipperd. Dit laatste geldt ook voor het niet-woonprogramma in gebouwen en blokken. De inzet om woonblokken te mengen met voorzieningen geldt zeker voor de meest stedelijke blokken langs de Europalaan. De bewoners kunnen zodoende gebruikmaken van gedeelde faciliteiten (wasserette, werkruimte, gemeenschappelijke keuken en eetkamer, gameruimte, gastenverblijf, gym, enzovoort) en profiteren van de nabijheid van andere publieksvoorzieningen (retail, horeca, sport, services).

Bijzondere woonproducten
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 willen we 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 noodzakelijke strakke planning maken dit niet eenvoudig. Tegelijk geeft dit soort ontwikkelingen de nodige kleur en identiteit aan de wijk en willen we hier op strategische plekken ruimte voor bieden.

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

Impressie van het plein bij de Vechtclub en het Fietsdepot

5

GROEN DOMEIN

5.1 Groen tenzij

Levendige en groene openbare ruimte
Merwede voegt een bijzondere ruimte toe aan de stad voor iedereen, waarin de voetganger centraal staat. Het wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. Een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen op straat kunnen spelen in een ontspannen openbare ruimte. Kenmerkend is de hoge dichtheid en afwisseling van drukkere en rustigere plekken. De hoge dichtheid maakt dat elk stuk openbare ruimte waardevol is en voor meerdere doelen wordt benut. Het ontwerp is robuust en biedt ruimte voor wisselende initiatieven van de toekomstige bewoners en gebruikers.

De wijk krijgt een aantrekkelijk groen beeld en ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen. Het groen in de openbare ruimte, de binnenterreinen en op daken versterkt elkaar en zorgt dat de wijk overal groen aanvoelt. Het groen in Merwede krijgt een gevarieerde samenstelling met seizoenseffecten en ontwikkelt zich door de tijd heen.

Merwede biedt integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit en circulariteit. De kwaliteit van een groene, levendige wijk biedt kansen om te zorgen dat de openbare ruimte op een vanzelfsprekende manier ook bijdraagt aan hittestress mitigatie en een watersensitieve wijk is, waarbij op een slimme manier hemelwater wordt opgevangen en tijdelijk geborgen wordt. Het geborgde hemelwater kan worden hergebruikt voor voor groene daken, binnentuinen en openbare ruimte. De beplantingszones en het watersysteem van de wijk zijn gericht op het opvagen van een stevige bui, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte, waarmee schade wordt voorkomen.

Zo groen mogelijk
De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk ingericht. Drie condities maken dat de openbare ruimte deze kwaliteit heeft. Allereerst is de wijk autovrij. Merwede blijft wel bereikbaar via een aantal aangewezen LEV-routes die Merwede grotendeels dekking geven. Deze LEV-routes zijn ook de primaire fietsroutes vanaf de fietspaden binnen het gebied. Parkeergelegenheid is enkel aanwezig in de parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Door logistiek zo veel mogelijk aan de rand op te lossen, komt geen onnodig verkeer de wijk in. Daarnaast wordt de openbare ruimte zo veel mogelijk gevrijwaard van zaken die ook in de bouwblokken kunnen worden gesitueerd. Fietsparkeren in de openbare ruimte blijft beperkt tot het minimum; containers, trafo's, hellingbanen en opstelruimte worden inpandig opgenomen. Tot slot wordt het ondergrondse netwerk van infrastructuur zodanig gestructureerd dat zo veel mogelijk bomen kunnen worden geplant. De ruimte voor nutstracés is zo veel mogelijk buitenom de wijk opgelost, met aftakkingen naar de bouwblokken. Technische ruimtes, waaronder middenspanningruimtes, worden inpandig op posities geplaatst die weinig impact op het functioneren van plinten en openbare ruimte opleveren. Ze worden zo veel mogelijk achter een enkele deur gebundeld, liggen nabij de hoofdtracés, hebben een passende vormgeving en liggen bij voorkeur aan de inprikkers. Zo is in de straten maximaal ruimte voor groen.

Het plan voor het groene domein in Merwede neemt echter niet weg dat met het verdichten van de stad extra druk komt te staan op de beschikbare ruimte. Een kwalitatief hoogwaardige, groene omgeving wordt gezien als een belangrijke meerwaarde van het hoogstedelijk wonen en draagt bij aan de leefbaarheid en een sterke economie. De manier waarop invulling aan het groen wordt gegeven, is echter niet te vergelijken met een uitbreidingswijk als Leidsche Rijn. Het toevoegen van zo veel woningen en ander programma in bestaand stedelijk gebied verschilt namelijk fundamenteel van de strategie bij een randstedelijke uitbreiding. Vanuit die optiek zoeken we in Merwede dan ook naar een goede balans tussen hoogstedelijkheid en voldoende, kwalitatief hoogwaardig groen, waarmee bovendien de groene landschappen rondom Utrecht behouden blijven.

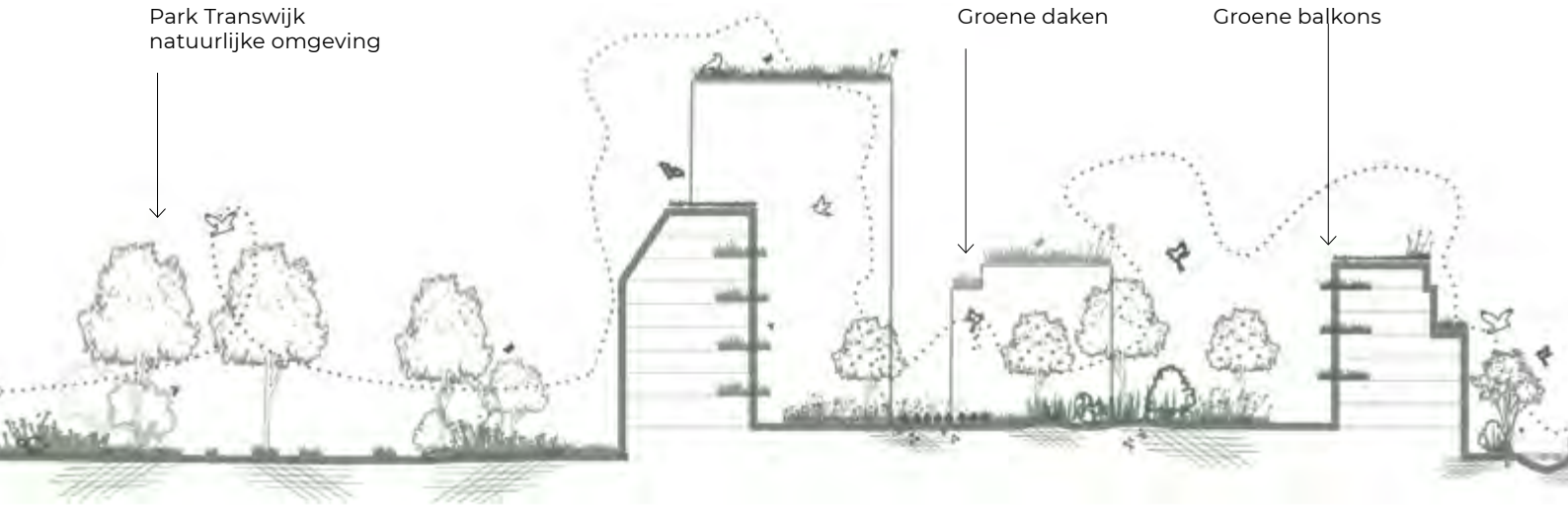
We kiezen hier dus voor het zo groen mogelijk inrichten van de beschikbare openbare ruimte en de vele binnentuinen. Daarmee krijgt de wijk, ten opzichte van het relatief verharde bedrijventerrein nu, een grote hoeveelheid extra openbaar toegankelijk groen. Hiermee zetten we een nieuwe standaard voor groen in hoogstedelijk gebied. Daarnaast zullen Park Transwijk en het Rondje Stadseiland belangrijke recreatieplekken worden voor de bewoners van Merwede. Deze willen we met verbindingen voor langzaam verkeer en aantrekkelijke oversteken verknopen aan Merwede en Utrecht Zuidwest.

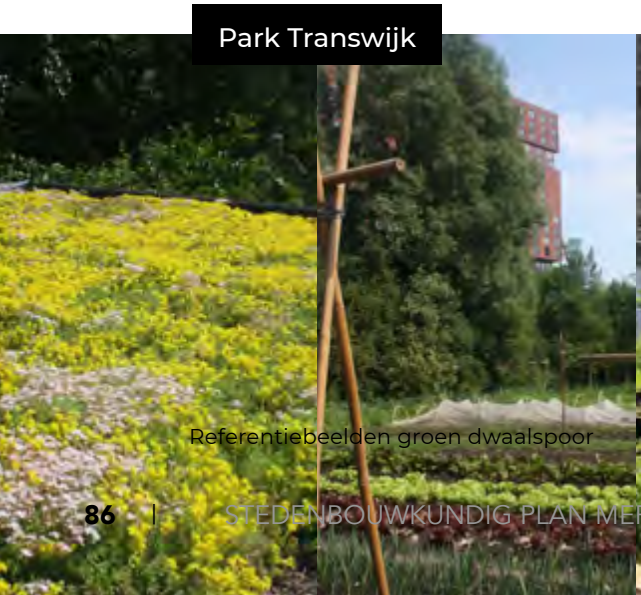
Merwedebiotoop

Het groen in Merwede vormt een stedelijke biotoop die zich uitstrekt over de openbare ruimte, de binnenterreinen en de daken en is onderdeel van het ecologische raamwerk van de stad. Merwede wordt groen, tenzij de ruimte voor een ander doel noodzakelijk is. Het gevolg is dat meer dan de helft van de openbare ruimte groen zal zijn. De publiek toegankelijke binnenterreinen zijn minimaal voor de helft groen en de helft van het dakoppervlak is groen. Het groene dakoppervlak bestaat voor de helft uit volwaardig natuurdak op de lage daken. De andere helft komt op de hogere daken rondom de zonnepanelen en bestaat uit laagblijvend groen, zoals kruiden. Deze enorme groene ruimte in Merwede wordt optimaal benut voor ecologie, evenals beperken hittestress, wateropvang, geluiddemping en zorgt voor een groene beleving van Merwede en prettig gebruik van de ruimte.

In Merwede komt een robuuste, gevarieerde en gelaagde beplanting met verschillende soorten en groottes, waarbij natuurbeleving voor bewoners en bezoekers voorop staat. Bij de keuze is de ecologische waarde leidend, met als doel leefgebied te maken voor de Big Five" van Merwede: vleermuizen, gierzwaluwen, kleine zangvogels (zoals huismussen), egel en bijen en vlinders. De beplanting krijgt een meerwaarde door aandacht voor soorten die 'eetbare' producten hebben voor mens en dier, zoals noten, zaden, bessen en vruchten.

De groenbeleving en Merwedebiotoop worden versterkt door op slimme plekken te kiezen voor groen tegen de gevels, zoals bij een entree van een binnenterrein of bij de overgang tussen twee groene daken. Dit kan door verticale constructies zoals klimplanten tegen de gevel, maar ook door in het

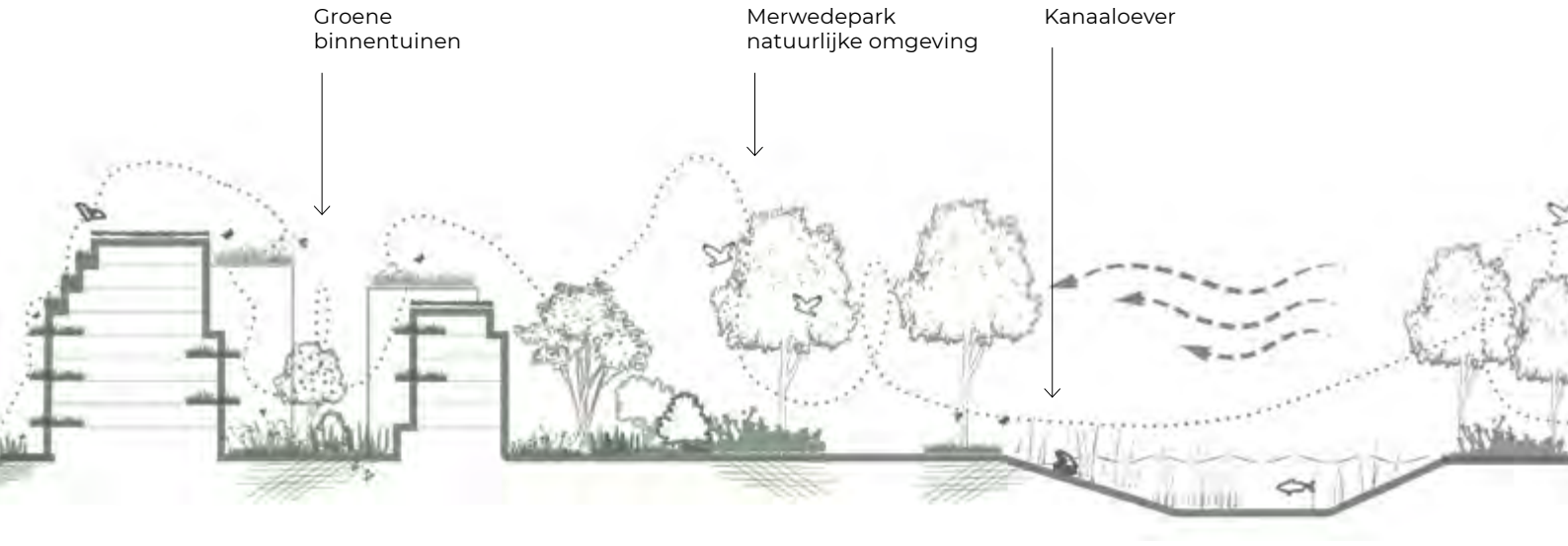




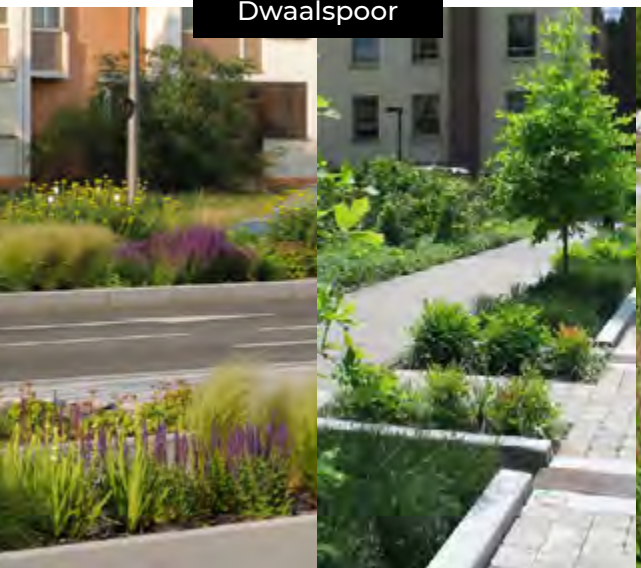
Referentiebeelden groen dwaalspoor

ontwerp meegenomen plantenbakken op de lagere etages. We zetten in op robuust groen als vanaf maaiveld klimmende beplanting tegen de gevels, niet op groene gevels die het zonder technische oplossingen niet houden. Al het groen in de verschillende planonderdelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zo staat het groen op daken, gevels en openbare ruimte in directe relatie tot elkaar en tot de verblijfsplekken voor vogels en vleermuizen die in de gevels worden aangebracht. De optelsom van de groene delen is nodig om voldoende leefgebied te maken voor de doelsoorten -de big five- zoals beschreven in ‘Ecologie’.

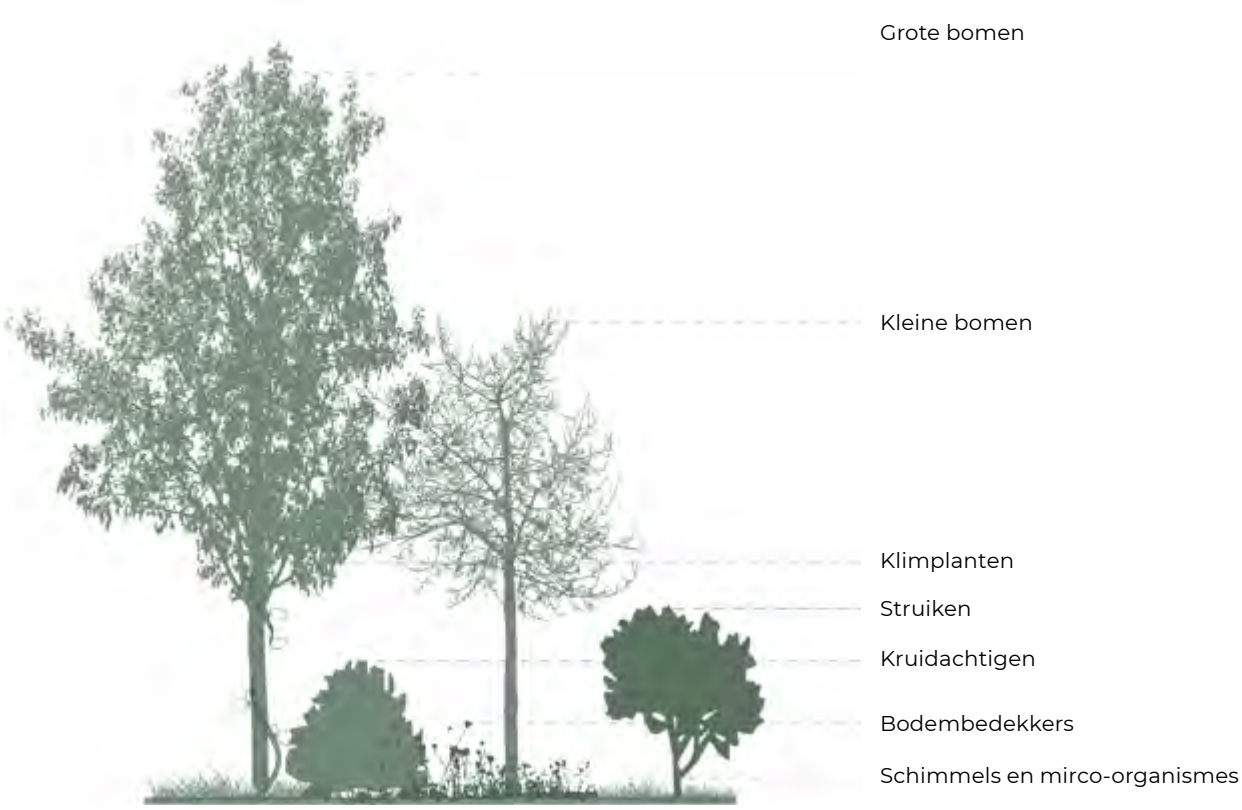
Het groen in Merwede kan worden versterkt door enthousiaste bewoners en gebruikers. Zij kunnen de groenbeleving nog verder aanzetten door extra groen op te nemen op private delen als gevels, balkons, galerijen, setbacks en tuintjes. Een bijdrage van bewoners en gebruikers is ook welkom in de openbare ruimte en de publiek toegankelijke binnenterreinen. Dit wordt gestimuleerd in het Merwedelab, waar bewoners en gebruikers een rol kunnen krijgen bij het beplantingsplan en de inrichting. Merwede biedt hiermee ruimte om gedurende de planvorming te experimenteren met beplanting en te onderzoeken hoe de Merwedebiotoop vorm kan krijgen door vroegtijdig te starten met huisvesten van planten en dieren en de bijzondere soorten die al in het gebied leven te behouden en hun leefgebied verder te versterken.



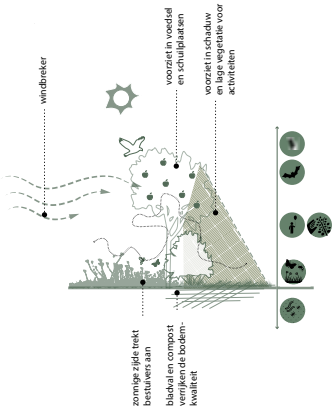
Dwaalspoor

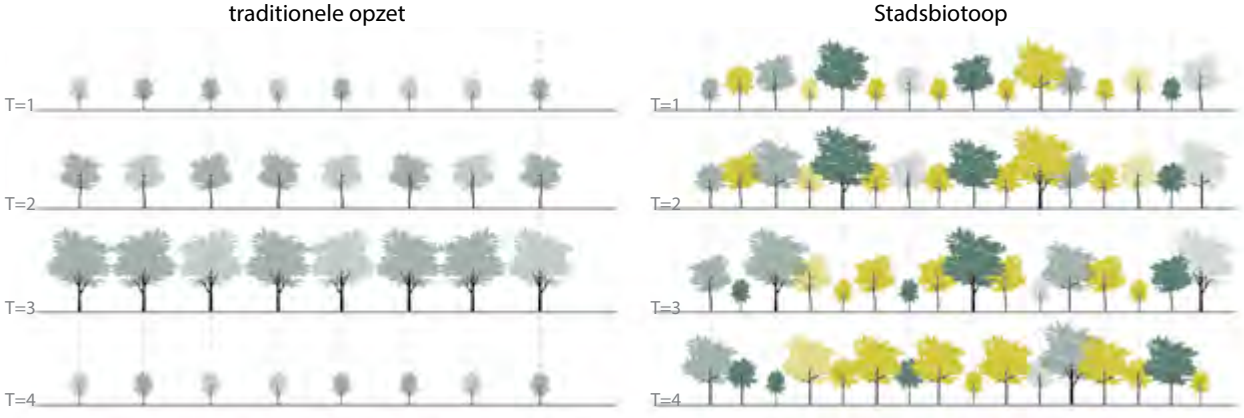


Merwedepark



Stadsbiotoop: een mix van boomsoorten en beplanting





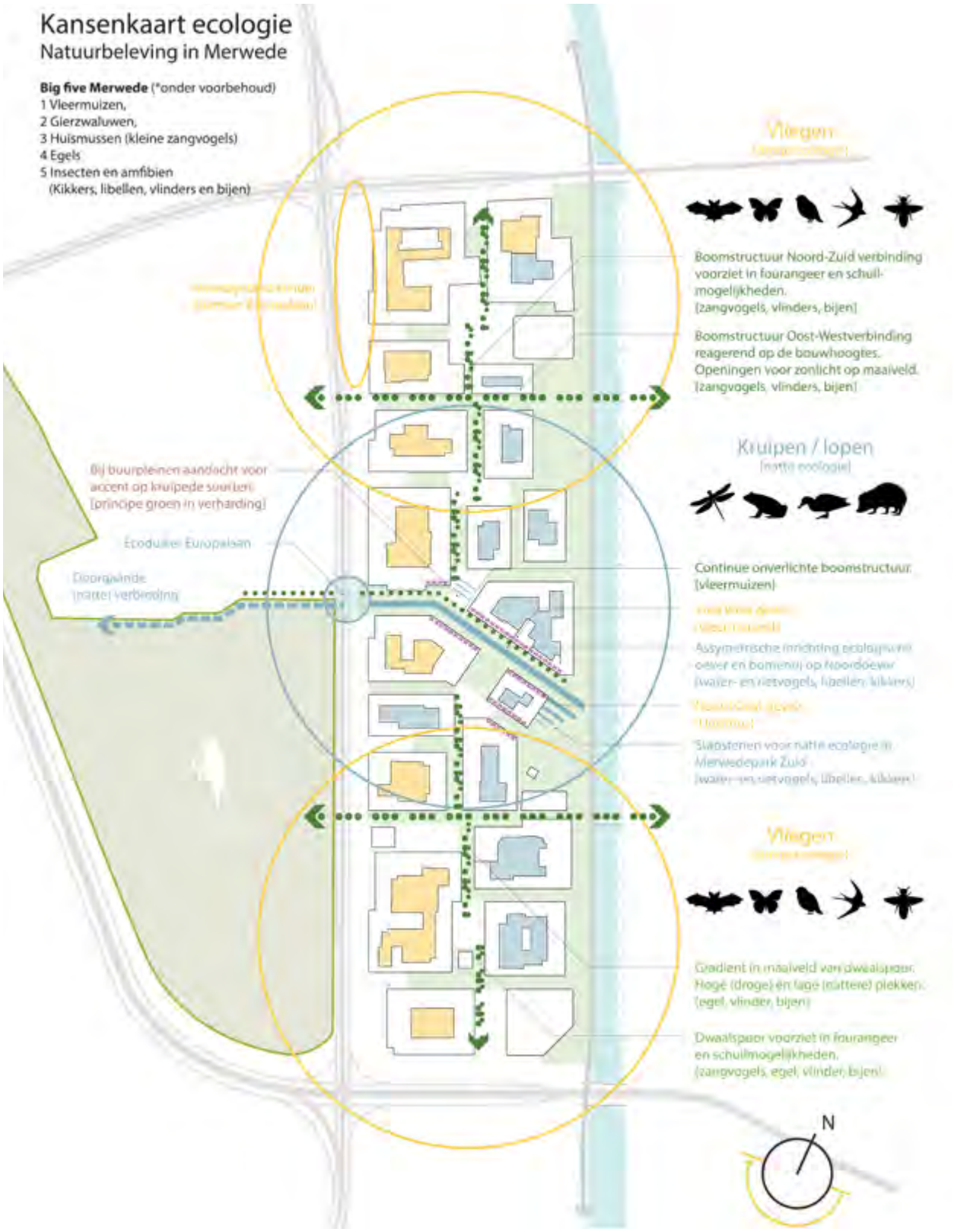
Soorten beplanting
De soort beplanting wordt aangepast op de specifieke omstandigheden en vormt een gradiënt tussen Park Transwijk en het Merwedepark. Het Merwedepark bestaat uit een mix van soorten die passen bij een kanaal: populieren en abelen maar ook elzen, moerascipressen en essen. In het woongebied wordt onderscheid gemaakt tussen de straten, de pleinen en de binnenhoven. Soortenvariatie komt op al deze plekken voor, maar wel per typologie in een iets andere menging. Vooral in de binnenhoven is het belangrijk dat de bomen niet te grote schaduwen geven, waardoor gras en onderbeplanting minder groeien. Bovendien zijn de ruimten aantrekkelijker voor verblijf en activiteiten als de zon in het voor- en najaar de ruimte krijgt. Bij de keuze van het groen en de rol van betrokken bewoners en gebruikers wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde Merwede lab. In dit lab is aandacht voor *social design* waarbij deskundigen, beheerders en betrokkenen een rol krijgen bij zowel het beplantingsplan als de inrichting. Merwede biedt ruimte om gedurende de planvorming te experimenteren met beplanting en te onderzoeken hoe de Merwedebiotoop vorm krijgt door vroegtijdig te starten met huisvesten van planten en dieren en de bijzondere soorten die al in het gebied leven te behouden en hun leefgebied verder te versterken..

In de openbare ruimte zetten we in op een hoge circulariteit en dus een robuust groensysteem. Bij de inrichting van de openbare ruimte maken we gebruik van principes uit de permacultuur, waarbij soorten naast elkaar staan die elkaar versterken of ondersteunen. Nutriënten en grondstoffen uit de wijk kunnen het openbaar groen van Merwede voeden. Zo kan een slim regenwatersysteem de stadswijk minder gevoelig maken voor droogte en neerslagpieken. Door de inrichting van het openbaar groen te inspireren op principes uit de permacultuur ontstaat een nieuw, gezond, stedelijk ecosysteem op de schaal van Merwede. Via monitoring zal de mate van biodiversiteit in Merwede worden gemeten.

Bomen in de openbare ruimte
Het gevarieerde bomenbestand, zowel in soorten, groottes als leeftijd, heeft de bestaande bomen als basis. Op basis van een beoordeling naar gezondheid is een bomenkaart gemaakt voor de omgang met individuele bomen. Indien mogelijk zullen bomen die moeten wijken elders in de wijk worden herplant.

Er wordt vooral gewerkt met een menging van bomen van de eerste en tweede grootte. Bomen van de derde grootte vullen het palet van de grotere bomen aan. Bij de eerste en tweede grootte wordt gekozen voor bomen met een niet te dicht bladerdek. Ze bieden schaduw als het nodig is, maar laten ook toe dat in het voorjaar gefilterd zonlicht door het bladerdek op straat en de gevels valt. Het sortiment is zodanig gekozen het hele jaar verschillen te vinden zijn. Bewoners en bezoekers ervaren zo de seizoenen.

Het planten van veel bomen vraagt om het optimaal afstemmen van ondergrondse en bovengrondse infrastructuur. De ondergrondse infrastructuur ligt daarom vooral buitenom met inprikkers de wijk in waardoor bomen ongehinderd kunnen groeien en optimaal kunnen voorzien in de schaduw, frisse lucht en het leefgebied voor vogels en insecten..



Legenda

- Verhoogde binnentuinen (vliegende ecologie
- Binnentuinen op volle grond (kruipende ecologie)

Ecologie in Merwede

Ecologie

Het groen in Merwede draagt aantoonbaar bij aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes in Merwede staan in contact met groene plekken in de omgeving; zo wordt het ecologisch netwerk van de stad verrijkt en versterkt. De hoofdverbindingen worden gevormd door een ecologisch diagonaal midden door het gebied, een faunapassage onder de Europalaan en natuurvriendelijke oevers aan het Merwedekanaal, waardoor er uitwisseling plaats kan vinden tussen flora en fauna in en om Merwede. Binnen Merwede vormt een raamwerk van oost-westverbindingen en noord-zuidverbindingen gekoppeld aan kleine leefgebieden op pleinen, groene daken en gevels een ecologisch netwerk. Het groen in Merwede krijgt een basiskwaliteit natuurbeleving en wordt per jaar rijker en interessanter door natuurlijke groei en ontwikkeling. De beplanting wordt gekozen voor de “Big Five” van Merwede: vleermuizen, gierzwaluwen, kleine zangvogels (zoals huismussen), egels en vlinders. Niet elk deel van de buurt kan in gelijke mate geschikt worden gemaakt voor alle genoemde dieren, maar het netwerk van groene verbindingen, rustige ecologische plekken en verblijfsplekken in de gevels maakt Merwede als totaliteit een geschikte plek voor deze dieren. Dit zorgt voor een doorlopende natuurbeleving in Merwede.

De hoogbouw biedt uitstekende kansen voor gierzwaluwen. Door hier neststenen te plaatsen, kunnen de bewoners vanaf hun balkons deze zomervogels tussen de gebouwen door zien vliegen. De openbare ruimte en de binnentuinen bieden met een gevarieerde beplanting van bloeiende planten, struiken, bomen en groene gevels een jaarrond geschikt leefgebied voor egels, vlinders, bijen, vleermuizen en zangvogels, zoals de huismus. De groene daken vergroten het voedselaanbod en bieden naast nectarplanten ook struiken voor luwte voor insecten en dekking voor huismussen. Binnen alle groene onderdelen zijn er ook plekken nodig om te schuilen en voortplanten voor de dieren. We werken hiervoor met een natuurbelevingstabel zodat in de ontwerpfase wordt gekozen voor de juiste beplanting om geschikt leefgebied te creëren en we de juiste plekken kunnen kiezen voor de neststenen en andere nestplekken, waarvan er net zoveel komen als woningen voor mensen.

In Merwede wordt onderscheid gemaakt tussen de noordzuidstraten, de oostweststraten, de pleinen en de binnenhoven. Soortenvariatie komt op al deze plekken voor, maar per typologie in een iets andere menging. De boomstructuur en de onderbeplanting in noord-zuidverbinding voorziet in foerageer- en schuilmogelijkheden voor dieren, zoals ook het dwaalspoor hierin voorziet. In oost-westverbindingen reageert de boomstructuur op de bouwhoogtes met openingen voor zonlicht op maaiveld, wat gunstig is voor zangvogels, vlinders en bijen. Boomkronen zorgen voor een verbinding voor vogels en insecten op plaatsen waar geen andere begroeiing mogelijk is. De onderbeplanting zal worden afgestemd op de zonnige en schaduwrijke plekken en bieden voldoende dekking voor de ‘big five’ om te fungeren als verbinding in het gebied en schuilmogelijkheid nabij neststenen in de gevels..

De ecologische oevers langs de diagonaal vormen de hoofdas voor dier- en plantensoorten. De zuidoever wordt steiler en bevat weinig bomen, om de bredere noordoever meer licht en breedte te kunnen geven. Hierdoor kan de overgang tussen nat en droog optimaal worden benut. Het robuuste groen in het diagonaal bestaat uit inheemse beplanting met zoveel mogelijk gelaagdheid waarbij het groen op de buurtpleinen en het Merwedepark zoveel mogelijk aansluiting vindt bij het groen in het diagonaal. De diagonaal zelf wordt verbonden met Merwede en via een robuuste faunapassage onder de Europalaan met Park Transwijk. Hierbij is de diagonaal enkel bedoeld voor de ecologie en dienen negatieve effecten door inrichting en gebruik van aanliggende functies te worden voorkomen.
In de binnenhoven is het belangrijk dat er zowel zonnige als schaduwrijke plekken zijn. Enerzijds omdat onderbeplanting dan minder zal groeien, anderzijds zijn de ruimten aantrekkelijker voor verblijf en activiteiten als de zon in het voor- en najaar de ruimte krijgt.

Het Merwedepark sluit zowel aan op het diagonaal als op de Merwede en is daarmee een belangrijke groene plek voor zowel natuurlijk spelen als stadsnatuur. De ontmoeting van water en land wordt benut voor natte natuur en natuurlijk spelen voor kinderen in de wijk.

Water en groen met elkaar verbonden

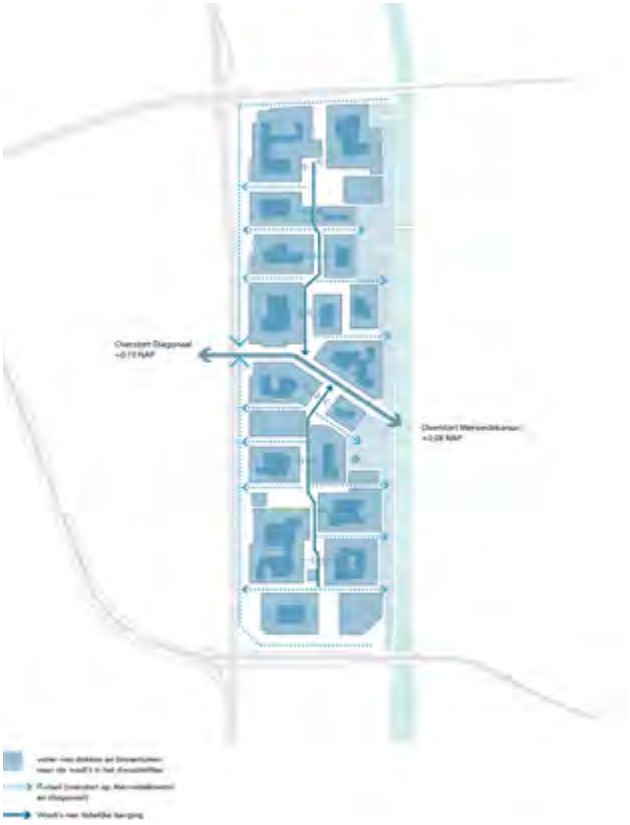
De vormgeving van de openbare ruimte bevat integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit en circulariteit. Het wordt een ‘watersensitieve’ stadswijk, waarbij op een slimme manier zo veel mogelijk hemelwater wordt opgevangen en tijdelijk geborgen.

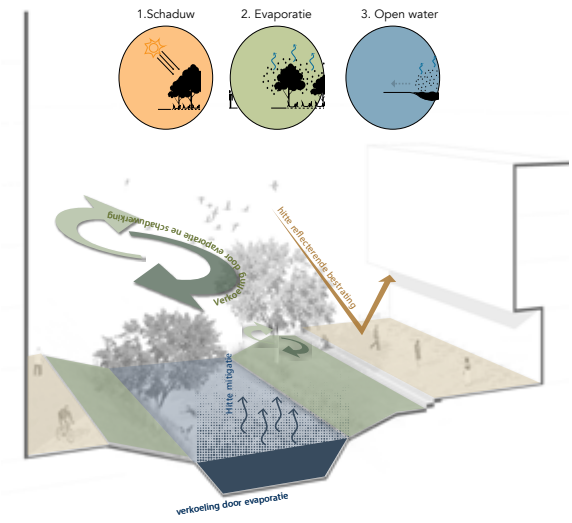
Een nieuw diagonaal kanaal vormt de drager voor het water. Het watersysteem, als onderdeel van de ecologische zone, vormt een schakel tussen Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Hierlangs komt ook een aantrekkelijke voetgangersroute van Merwede naar Park Transwijk.

Groene daken en daken die zonne-energie opwekken, kunnen worden gecombineerd met tijdelijke regenwaterberging. Groene binnenterreinen en royaal groen in de straat dragen bij aan het voorkomen van overstromingen en het tijdelijk vasthouden van regenwater. Het watersysteem van de wijk is erop gericht om een stevige bui op te vangen, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte. Maar het is ook de ambitie dat het droogteschade helpt voorkomen en dat groen en water een bijdrage leveren aan hittestressreductie, met voldoende water en groen voor verkoeling en schaduw waar nodig. Bovendien wordt gekozen voor lichte kleuren in de bestrating.

Een dubbel rioolstelsel in de wijk zorgt voor gescheiden afvoer van regenwater en vuil rioolwater. De bouwblokken worden zo ingericht dat regenbuien tot 45 millimeter op het bouwblok worden vasthouden en vertraagd worden afgevoerd. Daarnaast moet een 80 millimeterbui zonder schade aan woningen naar het oppervlaktewater kunnen stromen. Een optimale balans tussen de opvang van piekneerslag en droogtebestrijding vraagt om voldoende waterberging in de straten, op de binnenterreinen en op daken – zodat de beplanting goed kan groeien en niet tijdens droogteperiodes verdroogt.

De groene wijk, met een ruime variatie in beplanting, draagt bij aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes staan in contact met andere groene plekken en parken waarmee het ecologisch netwerk van de stad wordt versterkt.





Hittestress mitigatie - diagonaal

Materiaal en inrichting

Het materiaalgebruik van Merwede versterkt de identiteit van de openbare ruimte. Er wordt ingezet op natuurlijke materialen die op een elegante manier verouderen en terughoudend in uitstraling zijn. Uit oogpunt van circulariteit en duurzaamheid worden innovaties in materiaalgebruik gestimuleerd. Robuuste materialen hebben hierbij de voorkeur met het oog op duurzaamheid op langere termijn. Uiteraard voldoen de materialen aan standaarden op het gebied van goede arbeidsomstandigheden en is er aandacht voor het verminderen van hittestress. .

Er wordt gezorgd voor consistentie langs de lange lijnen in de stad (Merwedepark en Europalaan), aansluitend bij de hiërarchie van de ruimtelijke typologieën. Binnen Merwede zelf wordt gekozen voor een hoogwaardige opzet en uitwerking die past bij het zeer intensieve gebruik dat van de, uiteindelijk relatief beperkte hoeveelheid, verharding wordt gemaakt ('groen, tenzij'). De voorkeur gaat uit naar een verharding die licht van kleur is en gemeleerd. Bij de keuze voor het materiaal zijn duurzaamheid en beheerbaarheid cruciaal.

De dichtheid van Merwede levert een aanzienlijk intensiever gebruik op van de openbare ruimte dan in andere buurten van Utrecht. Ter vergelijking: in Vleuterweide is hetzelfde aantal woningen gerealiseerd op tien keer zoveel oppervlak. Het gevolg van de dichtheid in Merwede kan zijn dat meer inzet vanuit beheer per vierkante meter nodig is, maar daarentegen minder per woning. In de volgende fase wordt onderzocht of dit past binnen de in de kadernota gekozen kwaliteitsniveaus Domstad Bijzonder voor de wijkpleinen en het Merwedepark en Domstad Standaard voor de rest of dat op onderdelen een aanpassing van deze kwaliteitsniveaus nodig is.

Om de beoogde groene sfeer met levendige plekken te kunnen realiseren, zijn ondergrond en bovengrond op elkaar afgestemd. Lussen voor water, riool en de hoofdtracés voor nutsvoorzieningen liggen vooral buitenom Merwede heen. Binnen de wijk ligt ondergronds een compact profiel voor aansluitingen op de woningen. Mobiliteit en logistiek zijn slim afgeregeld om de stadwijk werkelijk autovrij te maken. In de openbare ruimte biedt een basisinfrastructuur toegang voor de essentiële bereikbaarheid van Merwede. Het netwerk voor nood- en hulpdiensten is voorzien. Het fietsparkeren is gekoppeld aan de belangrijkste bestemmingen. Van het totaal aantal benodigde stallingsplaatsen voor fietsen worden ongeveer 1500 plekken verspreid in de openbare ruimte ingepast, voornamelijk in de vorm van stallingsvakken om de impact op de openbare ruimte te beperken en langdurig vastzetten van fietsen te voorkomen.

Spelen, sporten en bewegen vinden in de openbare ruimte plaats. Het autovrij zijn nodigt uit tot dagelijks gebruik van de openbare ruimte en tot buiten spelen. Het spelen voor kleinere kinderen is op een informele manier geïntegreerd in de binnenhoven van de bouwblokken en in de woonstraten. Voor grotere kinderen is er ruimte op de pleinen en in de parken.

Kunst
Kunst in de openbare ruimte maakt de omgeving aantrekkelijk, geeft het gebied identiteit en versterkt de verbindingen in het Rondje Stadseiland. Utrecht heeft een lange traditie in het realiseren van toonaangevende kunstprogramma's in ontwikkelingsgebieden opgebouwd. Dit willen we hier voortzetten. Kunst kan op verschillende manieren een goede bijdrage leveren aan de kwaliteit van een gebied. Bijvoorbeeld door de verrassende visie van een kunstenaar op actuele (maatschappelijke) vraagstukken, door bewoners via de kunst een stem te geven en door bijzondere kunstwerken in de openbare ruimte te plaatsen of bestaande werken te herplaatsen.

Spelen

Spelen, sport en bewegen

De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd op de openbare pleinen en in de parken en straten. De pleinen worden zodanig ingericht dat de diverse vormen van gebruik door de tijd heen elkaar niet belemmeren. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en zijn overdag publiek toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele' speelplekken waarbij geldt dat deze zo groen mogelijk worden ingericht en ruimte bieden voor initiatieven van bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen beschikbaar te houden en voor ontmoeting en groen, worden de plekken voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd, waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen.

Voor de (georganiseerde) sporters wordt een sporthal gerealiseerd die overdag ruimte biedt aan het bewegingsonderwijs en 's avonds aan de sportverenigingen. In de sporthal kunnen alle reguliere sporten worden beoefend, zowel op training- als op wedstrijdniveau. De sporthal is in de vrije uren ook te huur voor particulieren.

Speelplekken in Merwede

Impressie van een buurtplein

Binnenterreinen

Binnenterreinen

De private binnenterreinen zijn prettige, relatief luwe en groene tuinen en vormen een verlengde van het leefoppervlak van de omwonenden. Elke binnentuin kent een eigen inrichting en is anders vormgegeven dan de openbare ruimte aan de buitenkant van het blok. Ze zijn veelal publiek toegankelijk en zichtbaar door de openingen in het blok. De binnentuinen dragen bij aan het ecologisch netwerk van Merwede.

De binnenterreinen zijn verschillend van grootte en hebben andere condities. Aan de Europalaan liggen deze veelal verhoogd vanwege al de programma's in de plint, met voorzieningen, fietsparkeren, logistiek en het publieke programma. De binnenterreinen aan het Merwedepark en op het OPG-terrein liggen voornamelijk op maaiveld en in de volle grond. Het principe 'groen, tenzij' geldt ook voor de inrichting van de binnentuinen. Waar mogelijk worden bomen van een eerste, tweede of derde orde geplaatst. Ook komen hier speelaanleidingen voor de allerkleinsten (0 tot 6 jaar). In alle tuinen worden plekken met voldoende uren zon gecreëerd. De tuinen zijn daarmee een ontmoetingsplek voor omwonenden. Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen, zijn de private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein van beperkte diepte en zonder hoge afscheiding aan de binnentuin verbonden.

De adressen en entrees van de woningen bevinden zich altijd aan de openbare zijde. De binnenterreinen krijgen een semi-openbaar karakter. Het is mogelijk om de binnenterreinen desgewenst 's avonds af te sluiten voor publiek. De binnenterreinen zijn voor de omwonenden direct toegankelijk vanuit de trappenhuizen, zodat zij door iedereen eenvoudig kunnen worden gebruikt. Directe toegankelijkheid ook voor minder validen is voor de binnenterreinen het uitgangspunt, al zullen zij de binnenterreinen op hoogte enkel via de private woningentrees of met een openbare voorziening kunnen betreden (zie spelregels binnenterrein in hoofdstuk 6).

Merwede is onderdeel van het netwerk van de stad (afbeelding uit Omgevingsvisie)

5.2 Robuust raamwerk

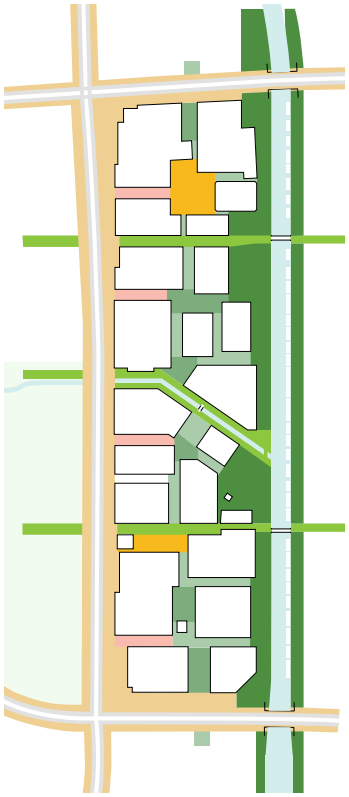
Onderdeel van de stad

Merwede is onderdeel van de stad. Het gebied ligt in een netwerk van lange doorgaande infrastructuur op de schaal van de stad. Als contrast met de lange lijnen van de Europalaan en het Merwedekanaal, biedt Merwede zelf een afwisselende en fijnmazige aaneenschakeling van routes, pleinen, parken en historische lijnen. Dit levert een compacte en levendige stadswijk op. Niet in een strak en voorspelbaar grid, maar met verspringende bouwblokken, pleintjes, intimiteit en verrassing.

De openbare ruimte van Merwede is onderdeel van de omgeving. Het groen is verbonden met groen op grotere schaal. Merwede krijgt een relatie met Park Transwijk door het park te openen naar Merwede. Het park wordt hiermee versterkt zodat het gebruik en de kwaliteit toeneemt, zoals passend bij Utrechtse parken van dit formaat. Park Transwijk wordt via Merwede verbonden met het Merwedepark dat functioneert op zowel de schaal van Merwede als op stedelijke schaal, als onderdeel van Rondje Stadseiland. Beide parken worden verbonden met de verblijfruimtes en de ecologische zone in Merwede en worden daarmee een aantrekkelijke bestemming waar mensen uit de buurt en uit andere wijken elkaar ontmoeten.

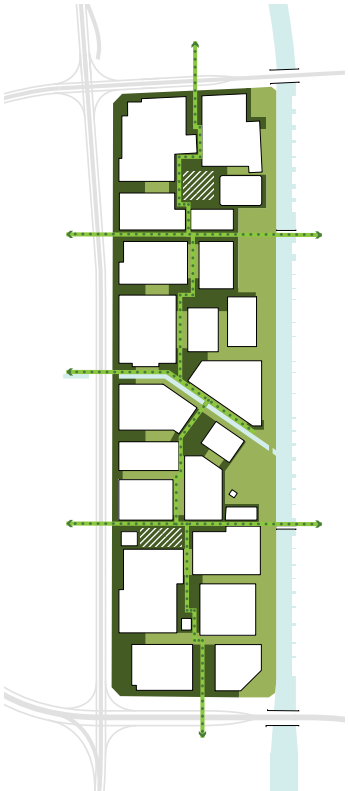
De diverse routes in het gebied worden zo een verlengstuk van de omgeving en functioneren als verbinding tussen wijken. Merwede biedt rondjes tussen buurten, rondjes binnen Merwede en aantrekkelijke plekken om te bewegen, spelen en sporten of om te verblijven.

Halverwege Merwede vormt een diagonaal kanaal de drager voor het water. Het water en de brede ecologische zones aan de oevers worden op een slimme manier met het grotere geheel verbonden en vormen zo een schakel tussen het Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Ook levert het een aantrekkelijke voetgangersroute tussen Merwede en Park Transwijk.

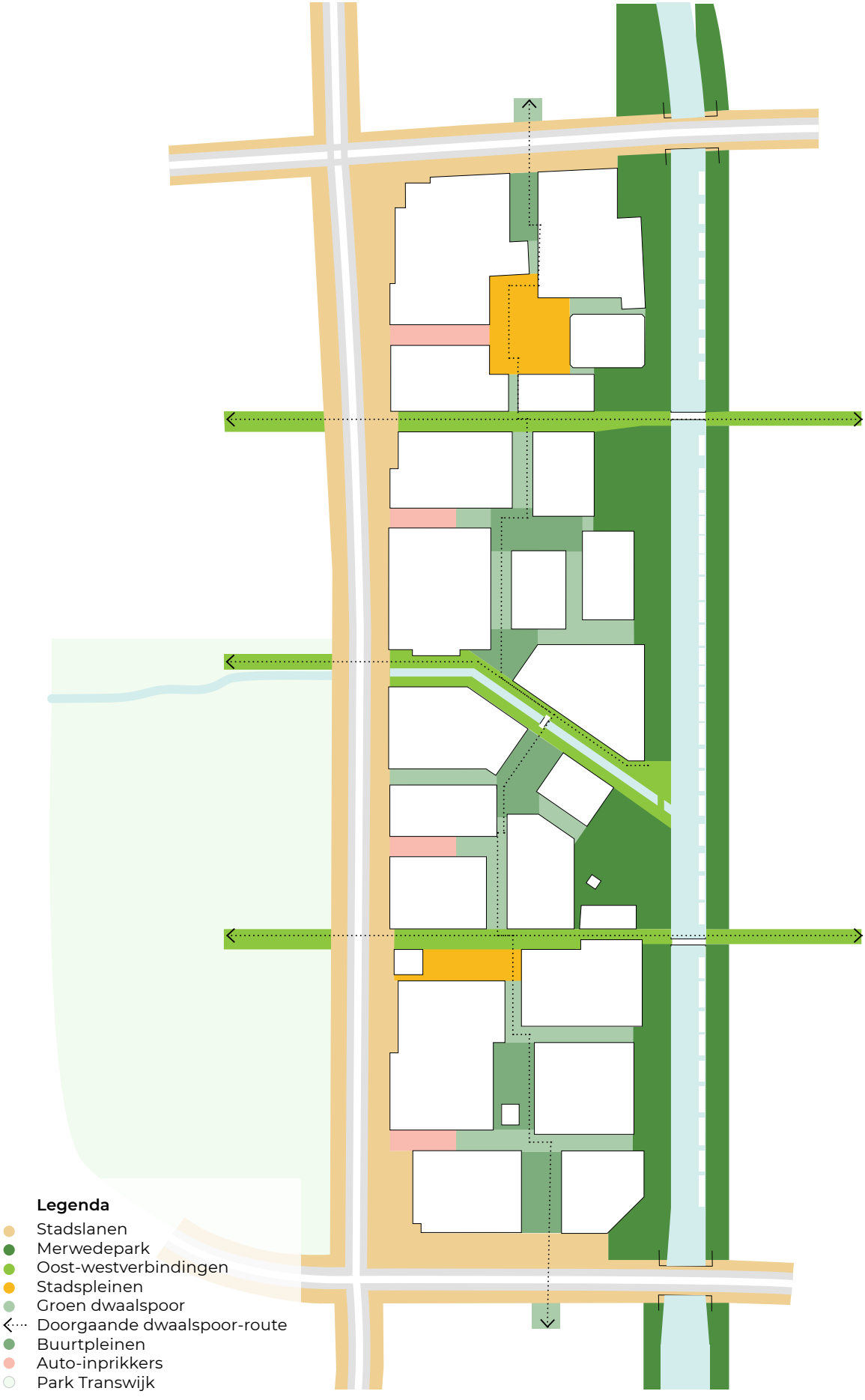


Ruimtelijke typologieën

Stedelijke groenstructuren



Stedelijk interieur



Ruimtelijke typologieën

Stadslanen

Merwedepark

Fietsstraten

Wijkpleinen

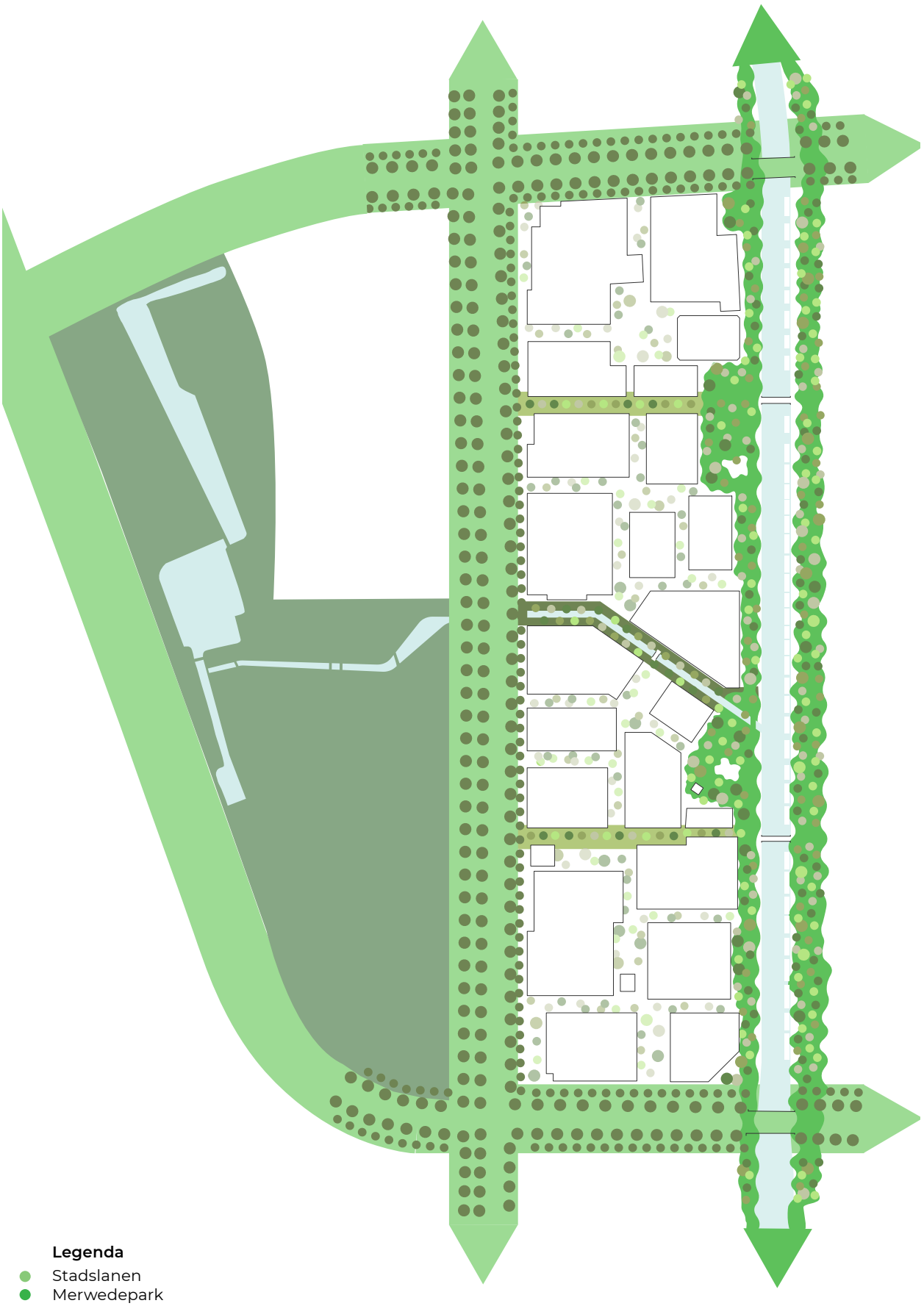
Groen dwaalspoor

Buurtpleinen

Auto-inprikkers

Park Transwijk

Referentiebeelden voor de verschillende ruimtelijke typologieën

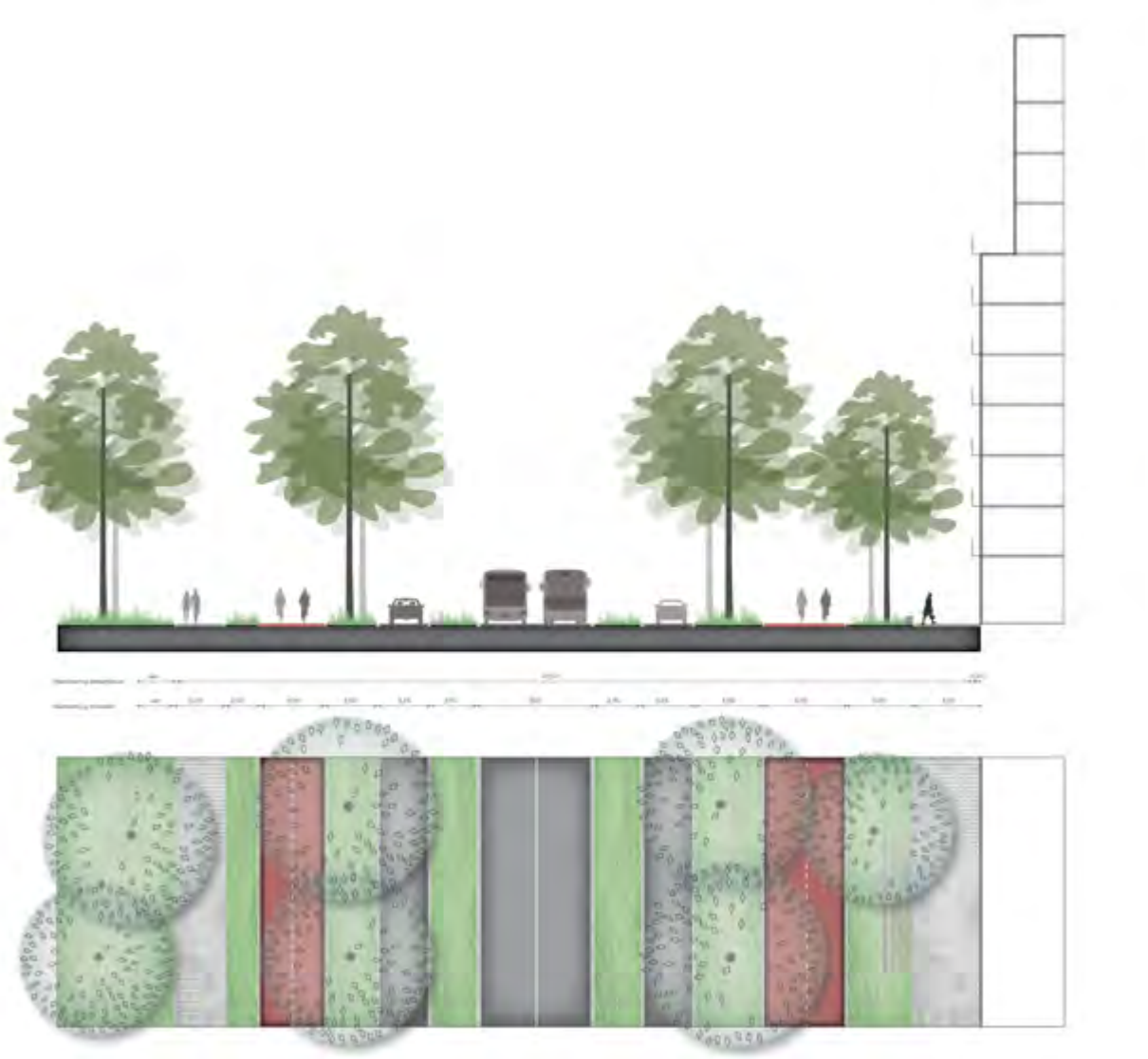


Stedelijke groenstructuren

Stadslanen

Met de nieuwe stadswijk transformeert de Europalaan van een anonieme ontsluitingsweg in een aantrekkelijke en goed oversteekbare stadsstraat met een hoogstedelijk karakter. De straat wordt begeleid door dubbele rijen bomen en krijgt een straatwand met wisselende hoogtes. Aan de oostzijde, aan de zijde van Merwede, verdwijnt de ventweg uit het profiel en verschijnt een royale stoep met verblijfskwaliteit en extra ruimte voor voetganger en fietser. De bebouwing sluit aan bij de menselijke maat door de stedenbouwkundige regels voor goothoogte, wisselende afmetingen en verplichte teruglegging van de gevel. Aan deze zijde liggen ook enkele laad- en losplekken voor grote vrachtwagens die de wijk niet in kunnen.

Op een drietal plaatsen, in het verlengde van de oost-westverbindingen, kunnen voetgangers en fietsers de Europalaan oversteken. Deze oversteken zijn gekoppeld aan de stadsnissen langs de lanen die extra ruimte krijgen doordat de bebouwing hier iets terug ligt van de rooilijn. Op deze plekken, ‘met rugdekking’ meestal in de middagzon, zijn activiteiten en terrassen geconcentreerd. Goede en aantrekkelijke oversteekplaatsen naar Park Transwijk ter hoogte van de langzaam verkeerroutes in Merwede zijn essentieel voor de gebruikskwaliteit en de beleving van het park. Om deze reden wordt de oversteek bij het paviljoen op het zuidelijke plein zo vormgegeven dat hij ruimtelijk onderdeel wordt van Park Transwijk.

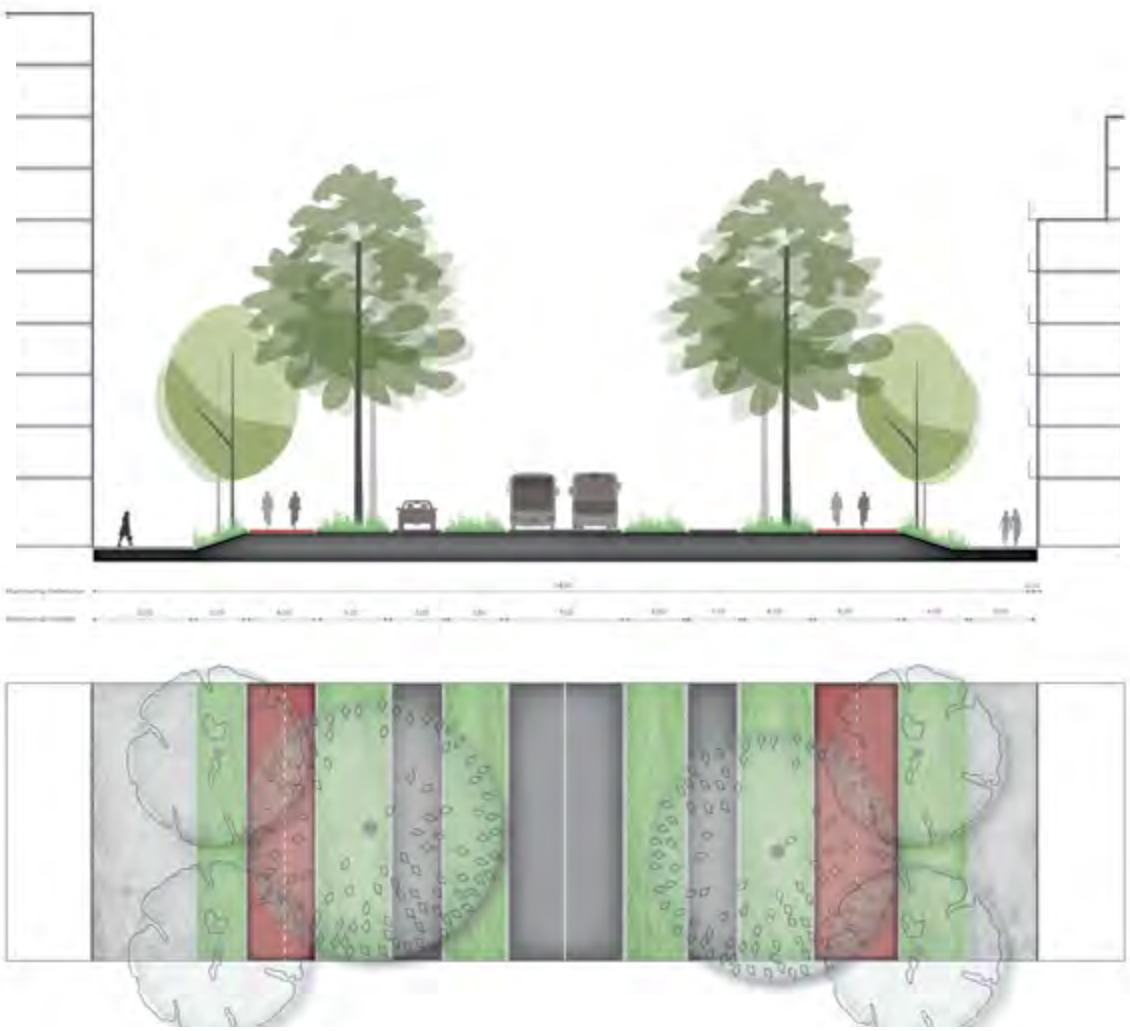


Het profiel van de Europalaan

Het gemotoriseerde verkeer maakt gebruik van twee rijbanen en een vrijliggende busbaan voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), die ook voor een tramlijn geschikt te maken is. Via vier afslagen, de inprikkers, kunnen auto's en ander vervoer de wijk in en uit.

De Koningin Wilhelminalaan is de schakel tussen Merwede en het voormalige Defensieterrein (deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone). Het brede naoorlogse straatprofiel wordt versmald tot een compacte stadstraat zonder ventweg, vergelijkbaar met de Europalaan. De losse bebouwingsstructuur maakt plaats voor continue wanden met wisselende bebouwing. Daarnaast komt er een oversteek voor voetgangers en fietsers. Bij het Merwedekanaal markeren groene koppen de verbinding met het Merwedepark.

Referenties Europalaan

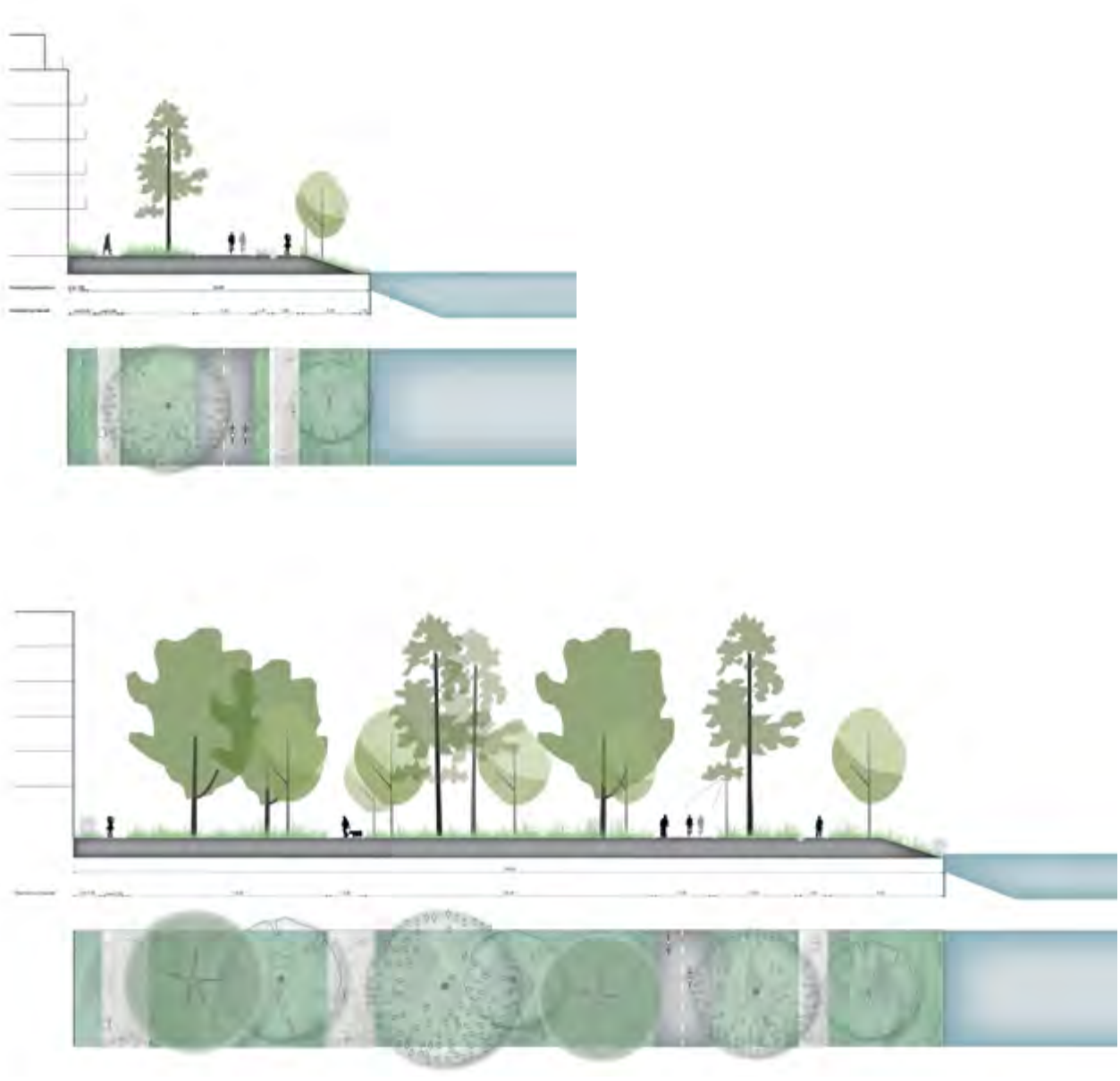


Profiel Koningin Wilhelminalaan

Buitenruimtes
In het gehele plangebied is het mogelijk om uitkragende balkons te maken, zij het niet overal van eenzelfde maat. In het grootste deel van het plan kunnen balkons op de eerste 5 á 6 lagen (tot de hoogte van tweede orde bomen) anderhalve meter uitkragen, daarboven desgewenst meer. Zodoende ontstaat een goede balans tussen een groene openbare ruimte en het mogelijk maken van fijne private balkons.

Incidenteel kan deze maat door verandering van het profiel of de positie van bestaande bomen afwijken. Aan de Europalaan en Wilhelminalaan is er ruimte voor uitkragen van een halve tot een meter over de onderste zes lagen. Op specifieke plekken, waar geen conflict optreedt tussen balkons en bomen en in de stadsnissen kunnen balkons aan de stadslanen verder uitkragen.

Aan de buurtpleinen en het Merwedepark wordt het juist mogelijk om verder uit te kragen, natuurlijk afgestemd op bestaande en nieuwe bomen.



Wisselende breedtes van het Merwedepark; tussen 26 meter en 36 meter en twee brede parken

Merwedepark

De zone langs het Merwedekanaal, het Merwedepark, maakt deel uit van de hoofd groenstructuur. Het park functioneert zowel op stedelijke schaal als op de schaal van het Rondje Stadseiland en van het ommetje op buurtniveau.

De doorgaande route in het Merwedepark wordt een route voor fietsers en voetgangers, maar ook skeeleraars en hardlopers zullen hier gebruik van maken. De route wordt vormgegeven als een aantrekkelijk lint met daarlangs verblijfsplekken aan het water en in de ruimere parkdelen. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd en nieuwe boombeplanting sluit aan op bestaande structuren en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van plekken.

Ter hoogte van de bestaande industriële gebouwen, het Fietsdepot en Mobach, komen twee bredere parkdelen van ongeveer ieder een hectare groot. Hier liggen de oost-westverbindingen, de fietsstraten, met de oversteekplekken over het Merwedekanaal. De programmatische druk op de parkruimten is hoog, mede door al aanwezige bebouwing van onder meer Stedin. Goed inpassen en doordacht omgaan met dit programma is noodzakelijk. De twee parken krijgen ieder een verschillend accent.

Het Merwedepark is zowel onderdeel van Merwede als van het Rondje Stadseiland, waarvan de inrichtingsprincipes worden gebruikt. Het Merwedepark is niet een enkele strook van 29 meter breed maar op meerdere plekken fors breder. Op enkele plekken, zoals bij de diagonaal en bij bestaande bebouwing, wordt het park iets smaller, zo'n 26 meter breed.

Referenties Merwedepark

Dwaalspoor bewegen

Dwaalspoor verblijven

Groen dwaalspoor

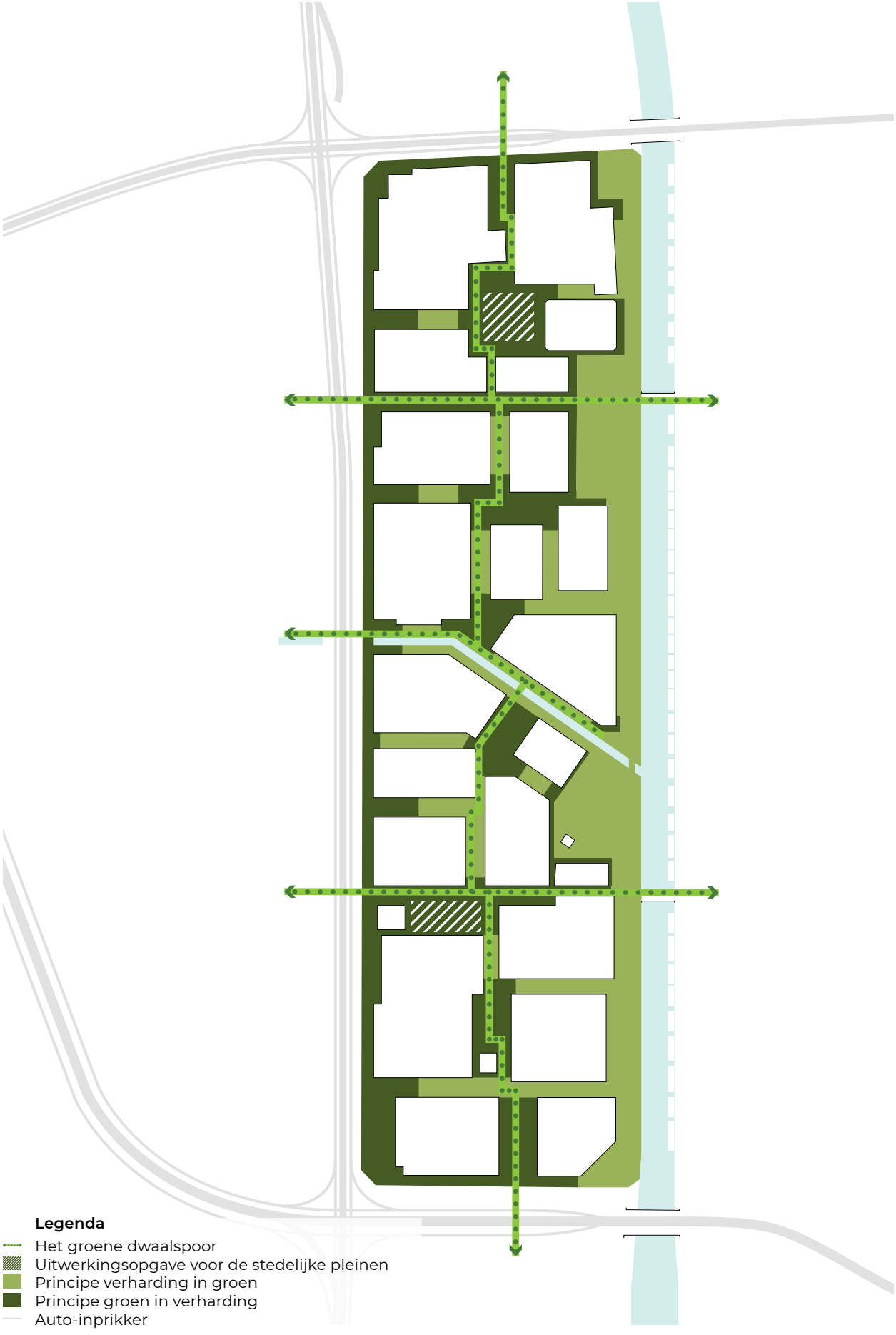
In Merwede is groen alom aanwezig. De openbare ruimte presenteert zich als een ‘groen dwaalspoor’ langs straten en pleinen. Halverwege tussen de Europalaan en het Merwedepark meandert een doorgaande noord-zuidroute die de stads- en buurtpleinen met elkaar verbindt. Het is een interne route, het dwaalspoor bewegen, die zorgt voor een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, waaronder Licht Elektrisch Vervoer. De wisselende profielbreedtes en programmering van deze route zorgen voor een rijke ervaring voor voetgangers; verspringende straten van circa 20 meter breed worden afgewisseld met buurtpleintjes en een smal profiel, waarna de stedelijke pleinen zich openen. De overige straten, het dwaalspoor verblijven, hebben voornamelijk een woonfunctie met groen tot aan de gevel en minimale verhardingen. Deze luwe delen worden afgewisseld met stadspleinen met verschillende voorzieningen en buurtpleintjes waarbij het groen meer in het midden ligt, met bestrating aan de gevels zodat de functies hier toegankelijk zijn.

In de toekomst kan dit groene dwaalspoor doorlopen over de Koningin Wilhelminalaan naar deelgebied 4 en over de Beneluxlaan naar deelgebied 6. Daarnaast maken de oost-westverbindingen onderdeel uit van het netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest.

Dwaalspoor bewegen
Het dwaalspoor voor bewegen biedt ruimte voor voetganger, maar ook de fietser en LEV kunnen er te gast zijn. Om die reden krijgt de verharding een subtiel onderscheid, zodat de zone waar de voetganger het primaat heeft, geduid is. De overblijvende breedte is minimaal geschikt om twee LEV’s elkaar te laten passeren. Het heeft een variabele breedte, zodat op de breedste plekken een overmaat ontstaat voor eventueel halteren van een LEV. Fietsparkeren is grotendeels inpandig opgelost. Kleine clusters van fietsparkeren voor bezoekers worden gepositioneerd bij entrees van woningen en de belangrijkste bestemmingen. Op een aantal punten langs de route wordt ‘plek’ gemaakt, met een spelaanleiding en zitrand om elkaar te ontmoeten. Juist de knik in de route leent zich voor het maken van informele verblijfsplekken.

Dwaalspoor verblijven
Het dwaalspoor in de smallere straten is nog meer dan in de bredere straten gericht op verblijven en elkaar informeel ontmoeten in de groene ruimte. Met dezelfde principes wordt het dwaalspoor hier ingericht, maar zonder de extra ruimte voor LEV’s en in mindere mate fietsen. Ook in de smallere straten kunnen bomen die op termijn volwaardig kunnen uitgroeien aan weerszijden van het pad worden geplant.

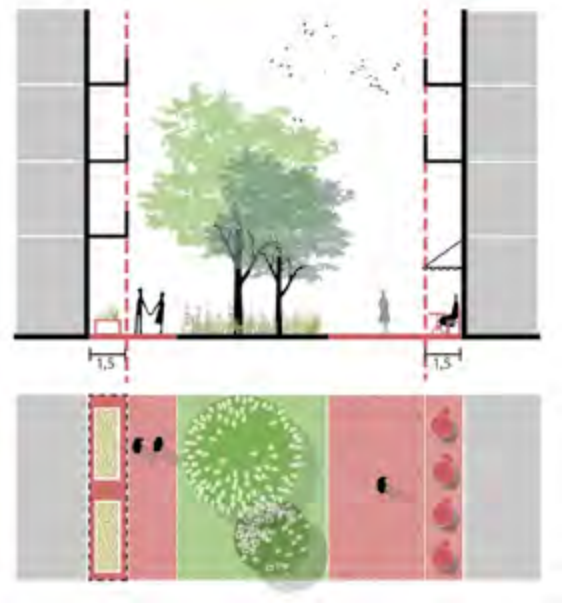
Referenties dwaalspoor



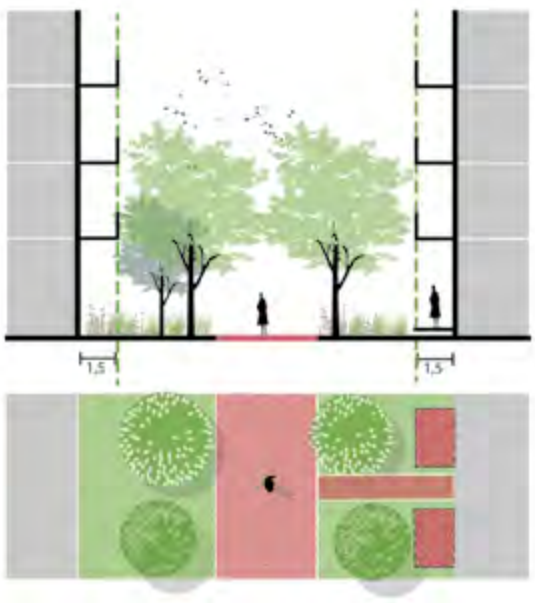
Stedelijk interieur: het groene dwaalspoor

Groen in verharding en verharding in groen
Het groene dwaalspoor wordt vormgegeven volgens het principe ‘groen, tenzij’. Dit betekent op sommige plekken ‘groen in verharding’ en op andere plekken ‘verharding in groen’. Op pleinen vooral groene zones met diverse soorten beplanting en bomen in het hart van de ruimte, met verharding aan de gevels zodat publiek programma in de plint toegankelijk is en uitstal of gevelterrassen mogelijk zijn, als een ‘Delftse stoep’, een smalle strook die grenst aan de gevel. In woonstraten vooral groen aan de gevel met overwegend wonen in de plinten, als buffer voor de bewoners en om een maximaal groene uitstraling te kunnen realiseren.

De wijkpleinen krijgen ieder een afzonderlijk ontwerp en worden ingericht als optimaal te benutten ruimtes voor zeer divers gebruik, waarbij geen gebruikseis boven een andere wordt gesteld.



Principe groen in verharding



Principe verharding in groen

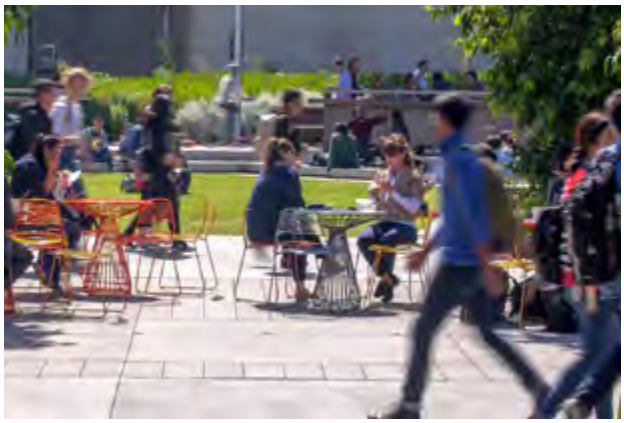
VECHTCLUB XL

Pleinen

Wijkpleinen
Utrecht is straks twee wijkpleinen rijker. De pleinen blinken uit in levendigheid, dynamiek en een aantrekkelijk programma. Het noordelijke plein ligt aan het voormalig OPG-terrein. Hier staan de gebouwen die nu worden gebruikt door de Vechtclub XL en het Fietsdepot, wat met de nieuw toe te voegen bebouwing een afwisselend beeld oplevert. Aan de zuidzijde legt een nieuwe 'special' – een bijzonder gebouw met uitgekiende programmering– de link tussen het plein en de noordelijke fietsstraat. Het zuidelijke wijkplein ligt direct aan de oost-westverbinding hier, als stap in de reeks Park Transwijk, Wijkplein, omgeving Mobach en het Merwedepark.

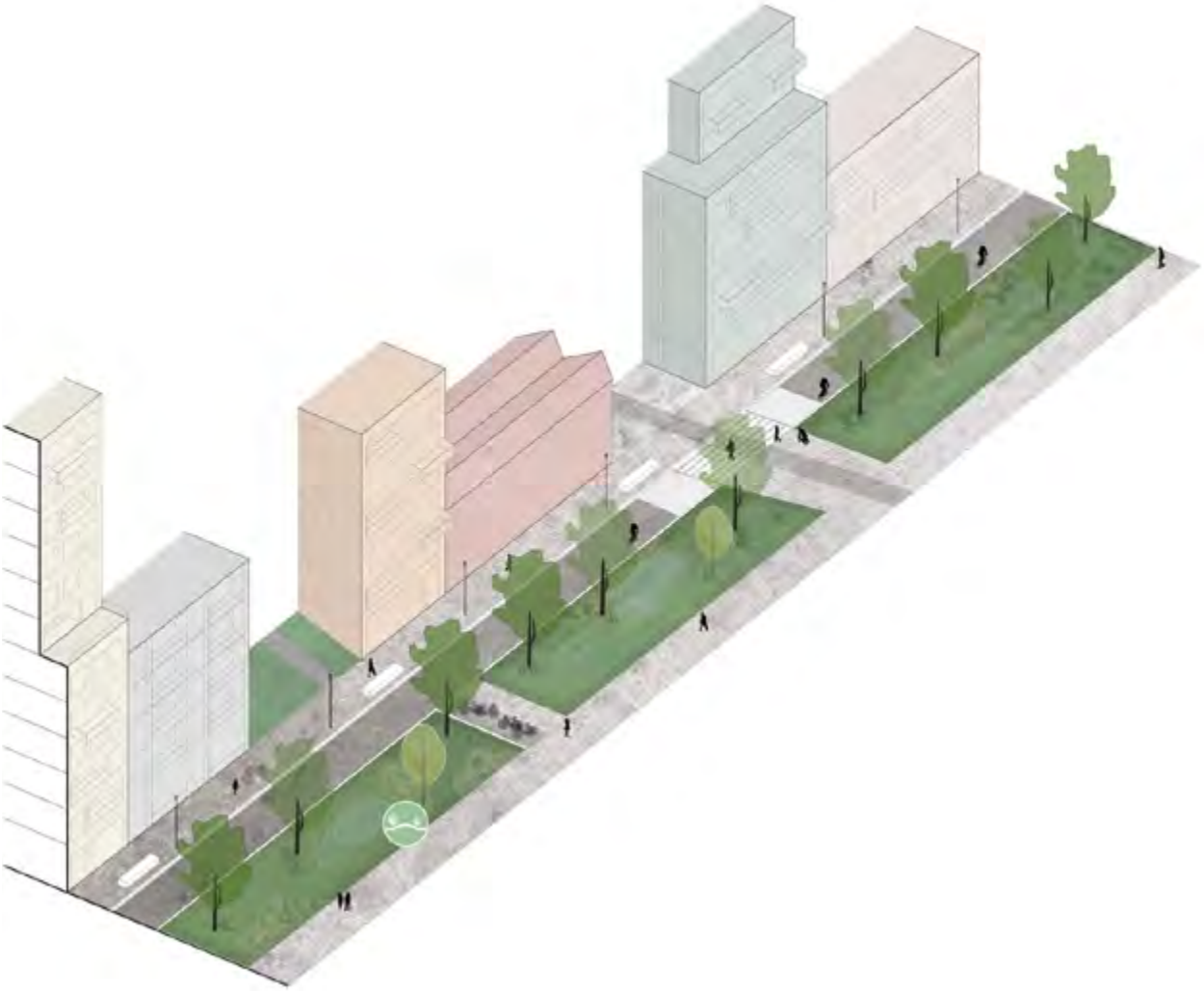
Plekken worden levendig door activering van de openbare ruimte. Voor een belangrijk deel hangt dat samen met het gebruik van gebouwplinten en de uitstraling daarvan op de publieke ruimte, en andersom, met het doorlopen van de publieke ruimte tot in de gebouwen. Denk daarbij aan faciliteiten voor terrassen, grote te openen puien, ruimte voor een ambachtenmarkt en inzet van mobiele elementen, zoals nu de beplanting in bakken. In het publieke deel kan de levendigheid worden versterkt door waterelementen toe te passen, die afhankelijk van de behoefte groter of kleiner kunnen zijn of waar bij een groot evenement de ruimte weer vrijkomt voor massaal publiek. Maar ook op momenten met minder hectiek zijn het fijne, groene plekken in de wijk, voor spelen en verblijven.

Buurtpleinen
Aan het groene dwaalspoor ligt een zestal buurtpleinen als ontmoetingsplekken voor de bewoners van Merwede. Aan deze pleinen kunnen buurtfuncties komen, zoals een buurthuis en een basisschool. De pleinen zijn aan de randen verhard en hebben een groene invulling in het midden. De schoolpleinen zijn op sommige buurtpleinen onderdeel van het groene dwaalspoor.



Referenties wijkpleinen

Referentiebeelden buurtpleinen



Profiel oost-weststraat, fietsverbinding

Oost-west verbindingen

Fietsverbindingen
Drie oost-westverbindingen vormen herkenbare routes door de wijk. De noordelijke en zuidelijke verbinding zijn fietsverbindingen, de middelste is een ecologische verbindingszone langs het nieuwe diagonale kanaal. De twee fietsverbindingen 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.

Diagonaal
Langs het diagonale kanaal worden de oevers ingericht als een ecologische verbindingszone. De noordzijde krijgt een brede groene oever. De zuidzijde krijgt een stijle oever en een breder dwaalspoor. De ecologische zone (inclusief het water) heeft een totale breedte van circa 20 meter, zodat hier meerdere leefgebieden naast elkaar passen. De hoge 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 diagonaal fungeert als een derde oost-westroute voor fietsers en voetgangers, maar deze route is ondergeschikt aan de beide fietsverbindingen.

Auto-inprikkers
Het autoverkeer beperkt zich tot vier inprikkers. Vanaf de Europalaan bieden vier straten het gemotoriseerd verkeer toegang tot de parkeervoorzieningen en de logistieke hubs. Daarnaast liggen aan deze straten opstelplaatsen voor nooddiensten en voor laden en lossen, een keerlus/keerpunt voor kleine voertuigen, toegang tot inpandige afvalcontainers en toegangen tot nuts- en traforuimtes. Deze logistieke straten krijgen een groene entree met bomen en enkele groene plantvakken. De lengte van de inprikker is beperkt tot aan de plekken die voor het gemotoriseerd verkeer minimaal bereikbaar moet zijn. Direct aansluitend zijn de straten autovrij en onderdeel van het groene dwaalspoor.

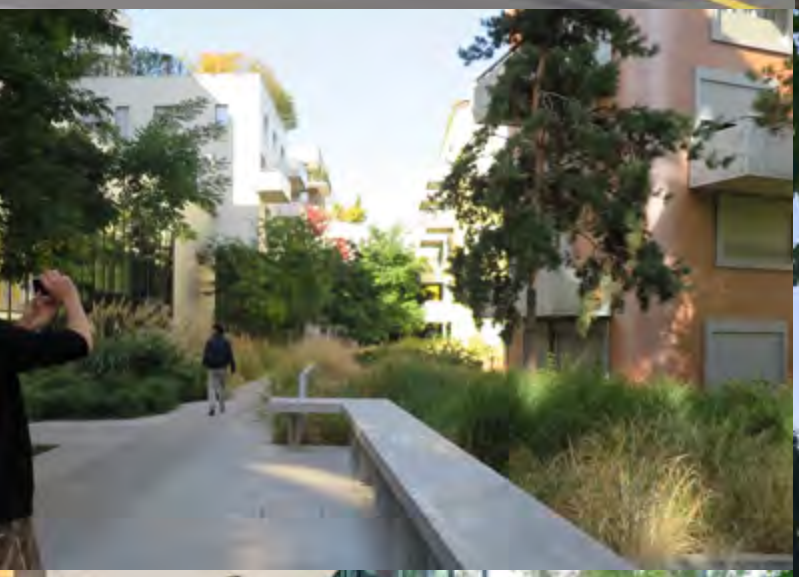
Impressie van het zuidelijke stadsplein

SPORTHAL

STEDENBOUWKUNDIG PLAN MERWEDE

6

COULISSESTAD



6.1 Stedenbouwkundige principes

Coulissestad

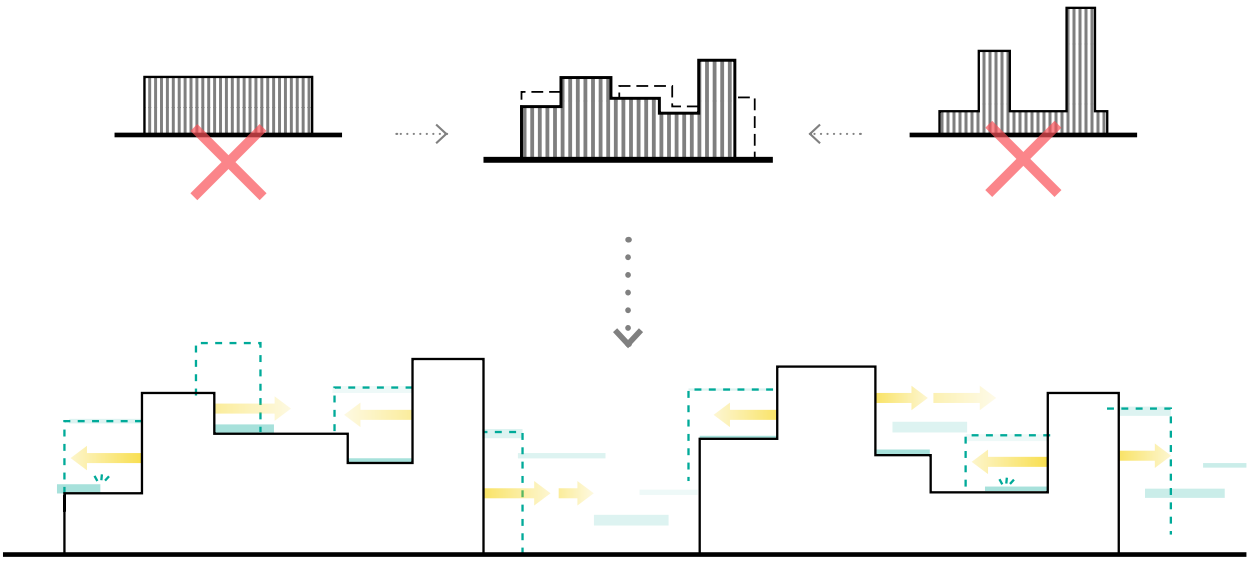
Merwede is door zijn omvang en dichtheid een uniek milieu, met een eigen identiteit, binnen Utrecht Zuidwest. Het Stedenbouwkundig Plan van Merwede is een verdiepingsslag en concrete uitwerking van de ambities die zijn vastgelegd in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Bij de opmaak van het Stedenbouwkundig Plan is in samenspraak met de gemeente Utrecht een integrale afweging van de kaders van de Omgevingsvisie gemaakt en is het concept van de Coulissestad uitgewerkt.

Om stedelijkheid met hoge kwaliteit te bieden, combineren we in het stedenbouwkundig plan gebouwen met veel verschillende hoogtes en korrelgroottes. Het intensief mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de aanzienlijke dichtheid.

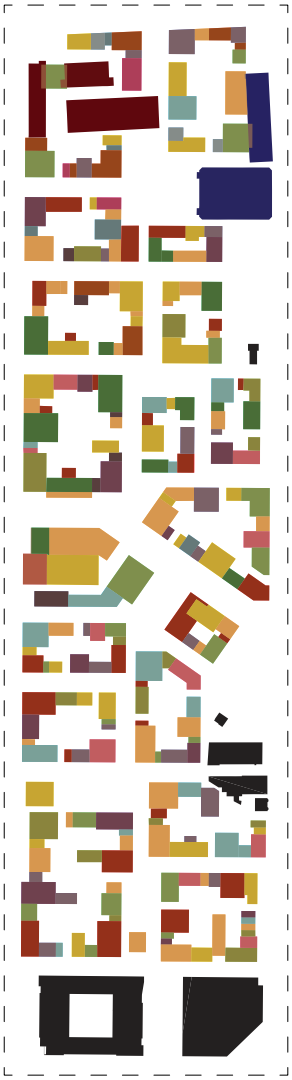
Merwede is opgebouwd uit stoere stadsblokken die ieder op zich zijn samengesteld uit meerdere panden, veelal schouder aan schouder maar zeker niet volledig gesloten, vooral niet richting de groene kanaaloever, waar blokken zich openen. De hoogteopbouw van Merwede neemt af richting het Merwedepark, creëert veel zonnige plekken en brengt lucht in het gebied. Hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap. Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter.

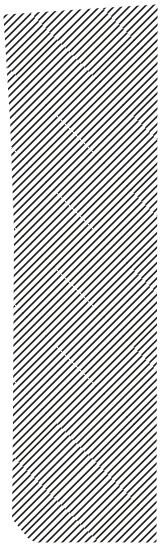
De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes resulteert in een unieke woonkwaliteit, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap en een uniek stadsbeeld: de coulissestad. De ‘coulissestad’ refereert naar een stedenbouwkundige opzet die door zijn openbare ruimtes en combinatie van hogere en lagere bebouwing het karakter van een toneel met coulissen heeft (vergelijkbaar met het coulisselandschap). Zes stedenbouwkundige principes geven sturing aan de vormgeving van deze ‘coulissestad’ en laten zien wat we willen bereiken.

De stedenbouwkundige principes zijn:
- Eenheid in verscheidenheid
- Samengesteld en pandsgewijs
- Aflopende dichtheid en hoogte
- Licht en lucht
- Gekaderd en toegankelijk
- Stad op ooghoogte



Coulissestad

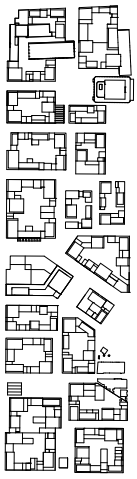




Eén wijk

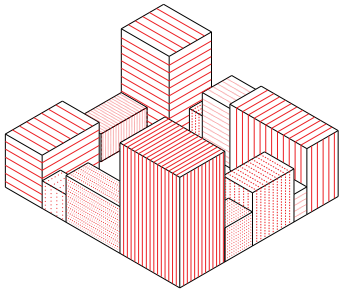
Eén raamwerk

19 bouwblokken



meer dan 200 panden

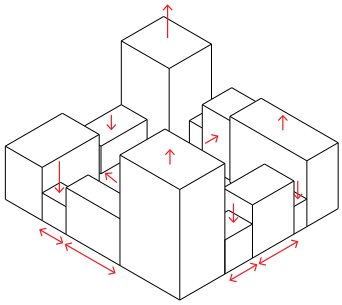
Er bestaat een balans tussen eenheid en verscheidend op het niveau van de wijk Merwede. De homogene verdeling van gebouwen over de wijk kent wisselende korrelgroottes, maar vertoont zich als geheel middels een selectief palet van gevelmaterialen en kleuren.



Eenheid in verscheidenheid

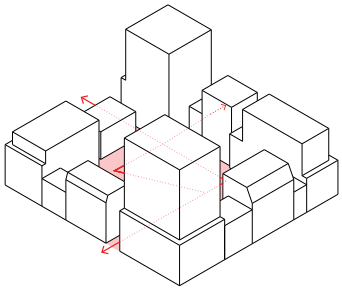
Merwede wordt, met meer dan 200 gebouwen, gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing. De 19 afzonderlijke bouwblokken verschillen van vorm en grootte, maar vertonen op gelijke wijze een diversiteit in de samenstelling van gebouwen. De mix van enkele bestaande en heel veel nieuwe gebouwen maken samen eenheid en impact op de schaal van de wijk. Het gaat daarbij niet om het maken van verschil als doel op zich, maar om verscheidenheid met een onderhuidse verwantschap door gevelopbouw, plastiek, detail en materiaal die al die verschillende gebouwen met wisselende korrelgroottes aaneensmeedt.

Daarnaast ontstaat een unieke beeldtaal door de setbacks, wisselende bouwhoogtes, de vele terrassen en collectieve daken. Op straat zal dit door de vele gevelvlakken een gelaagd beeld opleveren, dat onder verschillende hoeken steeds een ander perspectief oplevert. De bestaande gebouwen als VechtclubXL, Fietsdepot, Mobach en een aantal nieuwe specials fungeren als identiteitsdragers van het gebied en zijn gesitueerd bij belangrijke openbare ruimtes. De specials zijn eerder horizontaal dan verticaal georiënteerd en refereren op eigentijdse wijze aan het industriële verleden van Merwede.



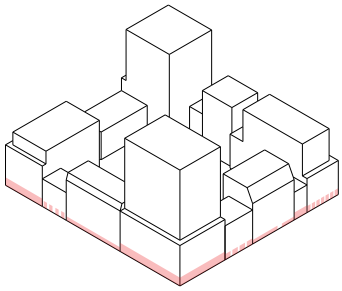
Samengesteld en pandsgewijs

Merwede kent een achttiental bouwblokken die het raamwerk en de openbare ruimte definiëren. De blokken zijn duidelijk afleesbaar en de hoeken worden in de rooilijn gebouwd. Bovendien zijn de bouwblokken samengesteld uit meerdere gebouwen die veelal schouder aan schouder staan, maar zich in vorm en beeldtaal van elkaar onderscheiden. Om dit te bereiken, hebben de gebouwen ook een verschillende korrelgrootte in de breedte en de hoogte. Daarnaast staan de gebouwen ieder individueel op de grond met een eigen stevig basement. De hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar meer als elementen in het verspringend dakenlandschap. De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes, resulteert in een unieke woonkwaliteit met veel overhoekse woningen, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap en een uniek stadsbeeld. Overeenkomstig de diversiteit aan gebouwen worden ook verschillende woningtypen gecombineerd, op zowel gebouw- als blokniveau.



Gekaderd en toegankelijk

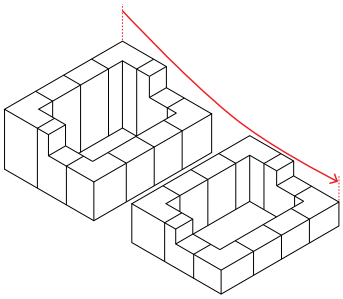
De gebouwen staan grotendeels schouder aan schouder rondom een binnentuin. Die is groen ingericht en -onder wisselend regime- toegankelijk voor het publiek. Door openingen in het bouwblok toe te passen, wordt een relatie gelegd tussen de openbare ruimte en de binnenterreinen. Aan het Merwedepark loopt zo het groene karakter over tot in de blokken. De binnenterreinen zijn anders vormgegeven dan de openbare ruimte, waardoor helderheid over eigendom ontstaat. Woningen worden niet direct vanuit de binnenterreinen ontsloten; voordeuren en gebouwentrees liggen altijd aan de buitenzijde. De binnenterreinen aan de stadslanen zullen vanwege het intensieve programma veelal verhoogd worden uitgevoerd. Aan de kanaalzijde worden de binnenterreinen vooral dicht op het maaiveld gehouden zodat doorzicht en toegankelijkheid gewaarborgd blijven.



Stad op ooghoogte

De beleving op ooghoogte – hoe we de ruimte ervaren als we er doorheen lopen – speelt een sleutelrol in de waardering. Het gaat dan om de inrichting en de dimensionering van straten, gebouwen en programma, vooral in de onderste bouwlagen. Het stedenbouwkundig plan kiest voor diversiteit en het maken van plekken met een menselijke maat en touch. Door goede maatverhoudingen, interessante gevels, mooie materialen, voldoende groen en zon en goede overgangen van privé naar openbaar kan comfort worden gebracht en worden prettige ervaringen bevorderd.

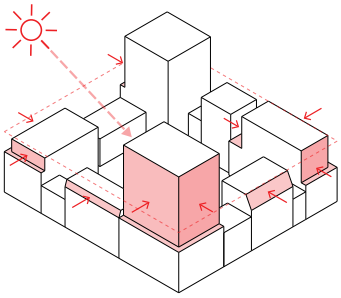
De dichtheid, hoogtes en configuratie van bouwblokken zorgen dat woningen op verschillende wijze zijn georiënteerd en zich verhouden tot de stad. Alle woningen beschikken over een bepaalde kwaliteit ten opzichte van de omgeving – zoals een wijds uitzicht, uitzicht op groen of juist een nauwe relatie met de openbare ruimte. Aan de straatzijde is aandacht voor de plinten die zoveel mogelijk zijn geactiveerd met publieke en commerciële functies, met gebouwentrees en woon(-werk)ruimten, en dus niet alleen met slaapkamers. Functies en voordeuren op straatniveau vergroten niet alleen de levendigheid, maar ook de sociale controle. Dit wordt benadrukt door een helder onderscheid tussen de openbare ruimte van het raamwerk en het meer besloten karakter van de binnenzijde van het bouwblok.



Aflopende dichtheid en hoogte

Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een eigenzinnig en herkenbaar karakter. Door zijn dichtheid en schaal vormt de wijk een eigen gezicht binnen de Merwedekanaalzone en het stadseiland – net als Rivierenwijk, Transwijk en het voormalig Defensieterrein. Hoewel Merwede als gebied herkenbaar is, kent de wijk wel een specifieke gradiënt in de omvang van de bouwblokken, de dichtheid en maximale bouwhoogte die afnemen richting het Merwedepark.

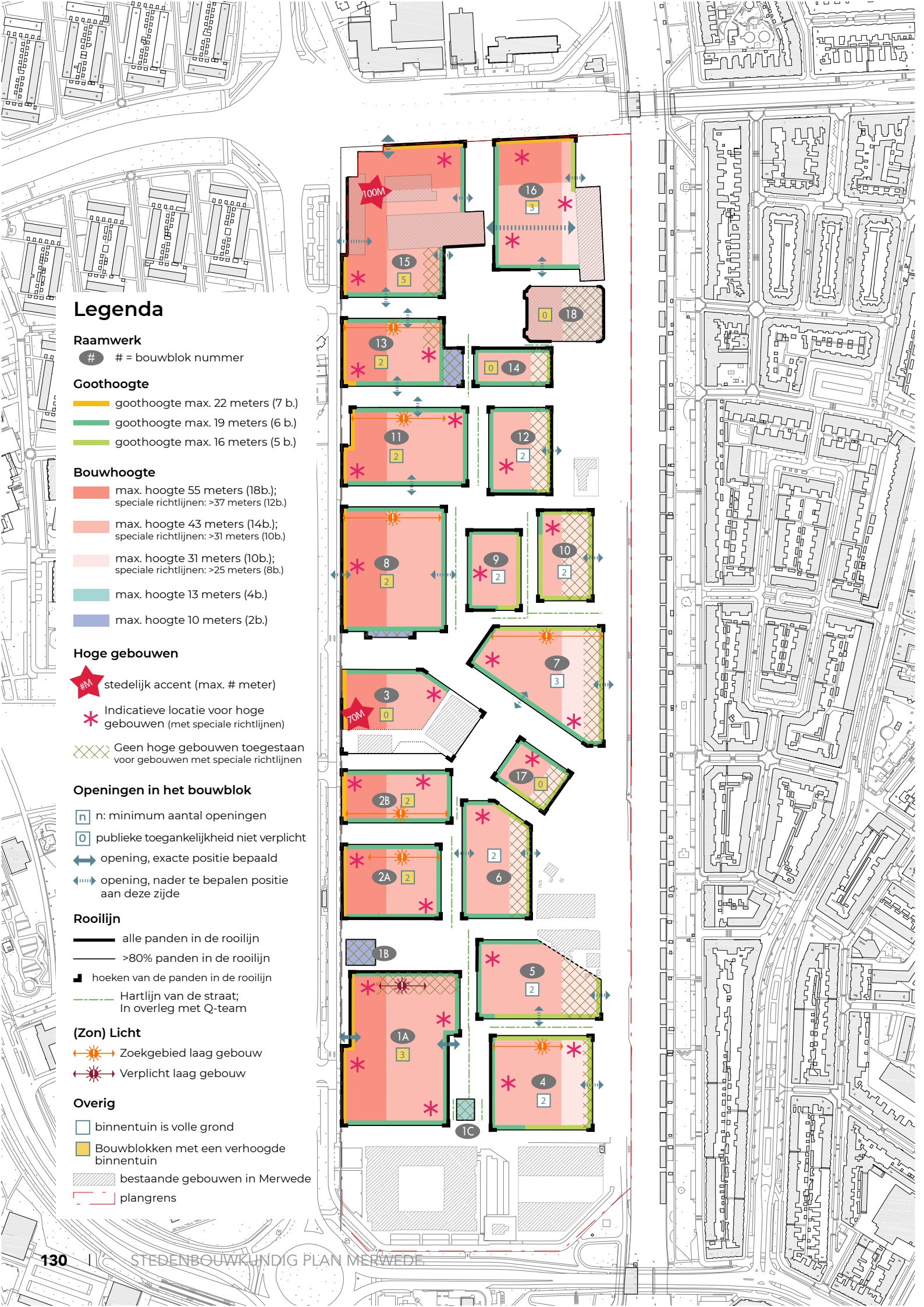
De Europalaan is een stedelijke boulevard en een logische plek om een belangrijk deel van het programma te situeren – vanwege de bezonning, het uitzicht, de verkeersontsluiting met mobiliteitshubs en de HOV haltes. De bouwblokken langs de Europalaan zijn dan ook relatief groter, dichter en hoger. In deze bouwblokken is ruimte voor voorzieningen zoals een supermarkt. De bouwblokken aan de Merwedekanaal zijn over het algemeen kleiner en de dichtheid en maximale bouwhoogte zijn er lager dan aan de Europalaan. Hierdoor sluiten de blokken ook beter aan op de hoogtes van de Rivierenwijk en is de bezonning van Merwedepark beter gewaarborgd.



Licht en lucht

Door hogere en lagere gebouwen te mengen, ontstaat een goede balans tussen dichtheid en menselijke maat en worden bijzondere plekken in de openbare ruimte gecreëerd. Binnen een hoge dichtheid wordt letterlijk licht en lucht gecreëerd. Om de ervaring van gemiddelde hoogte op straatniveau te beheersen en daarmee de menselijke maat te vinden in de toch hoge dichtheid van Merwede worden verder setbacks als middel ingezet. Een *setback* (ook wel *step-back* genoemd) is een stapvormige teruglegging in een gevel. De *setback* wordt ingezet bij de bouwlagen boven de voorgeschreven gootlijn. De bouwdelen boven deze hoogte worden in zijn geheel of getrapt teruggelegd waardoor bruikbare buitenruimten worden gecreëerd voor terrassen met uitzicht op de *skyline*. Daarnaast zorgt de *setback* voor meer daglicht, bezonning en lucht op straatniveau en binnenterreinen en voor het terugdringen van windval bij hogere gebouwen.

Impressie van de coulissestad vanaf het Merwedepark



Legenda

Raamwerk

(#) # = bouwblok nummer

Goothoogte

- goothoogte max. 22 meters (7 b.)
- goothoogte max. 19 meters (6 b.)
- goothoogte max. 16 meters (5 b.)

Bouwhoogte

- max. hoogte 55 meters (18b.); speciale richtlijnen: >37 meters (12b.)
- max. hoogte 43 meters (14b.); speciale richtlijnen: >31 meters (10b.)
- max. hoogte 31 meters (10b.); speciale richtlijnen: >25 meters (8b.)
- max. hoogte 13 meters (4b.)
- max. hoogte 10 meters (2b.)

Hoge gebouwen

- #M stedelijk accent (max. # meter)
- Indicatieve locatie voor hoge gebouwen (met speciale richtlijnen)
- Geen hoge gebouwen toegestaan voor gebouwen met speciale richtlijnen

Openingen in het bouwblok

- n: minimum aantal openingen
- 0 publieke toegankelijkheid niet verplicht
- opening, exacte positie bepaald
- opening, nader te bepalen positie aan deze zijde

Rooilijn

- alle panden in de rooilijn
- >80% panden in de rooilijn
- hoeken van de panden in de rooilijn
- Hartlijn van de straat; In overleg met Q-team

(Zon) Licht

- Zoekgebied laag gebouw
- Verplicht laag gebouw

Overig

- binnentuin is volle grond
- Bouwblokken met een verhoogde binnentuin
- bestaande gebouwen in Merwede
- plangrens

6.2 Spelregels

De spelregelkaart en de spelregels bieden de basis om tot uitvoering van het stedenbouwkundig plan met alle onderliggende principes te komen. Dit zijn geboden waaraan iedereen zich moet houden en waarvan, enkel met een goede bewijslast en in samenspraak met het kwaliteitsteam, beperkt kan worden afgeweken. De spelregelkaart toont de kwantitatieve mogelijkheden en onmogelijkheden van het stedenbouwkundig plan met betrekking tot het bouwvolume, rooilijnen, bouwhoogte en de gebouwkorrel. De spelregelkaart bestaat uit verschillende regels die afzonderlijk van elkaar worden toegelicht. Daarnaast zijn voor enkele spelregels aanvullende richtlijnen opgesteld die een voorkeursrichting bieden in de geest van het plan. In specifieke situaties kunnen richtlijnen anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

Binnen de spelregels is er nog veel vrijheid en flexibiliteit om in de daadwerkelijke uitwerking van de plannen de verschillende gebouwen en ambities vorm te geven. De twee voorbeelduitwerkingen op pagina 152 laten dat ook zien. Beide zijn conform de spelregels uit de Spelregelkaart gemaakt, maar hebben een duidelijk verschillend eindresultaat. Doordat dezelfde onderliggende principes worden gehanteerd blijft het, door de oogharen heen, hetzelfde plan. Met dezelfde variatie aan hoge, lage, brede en smalle gebouwen.

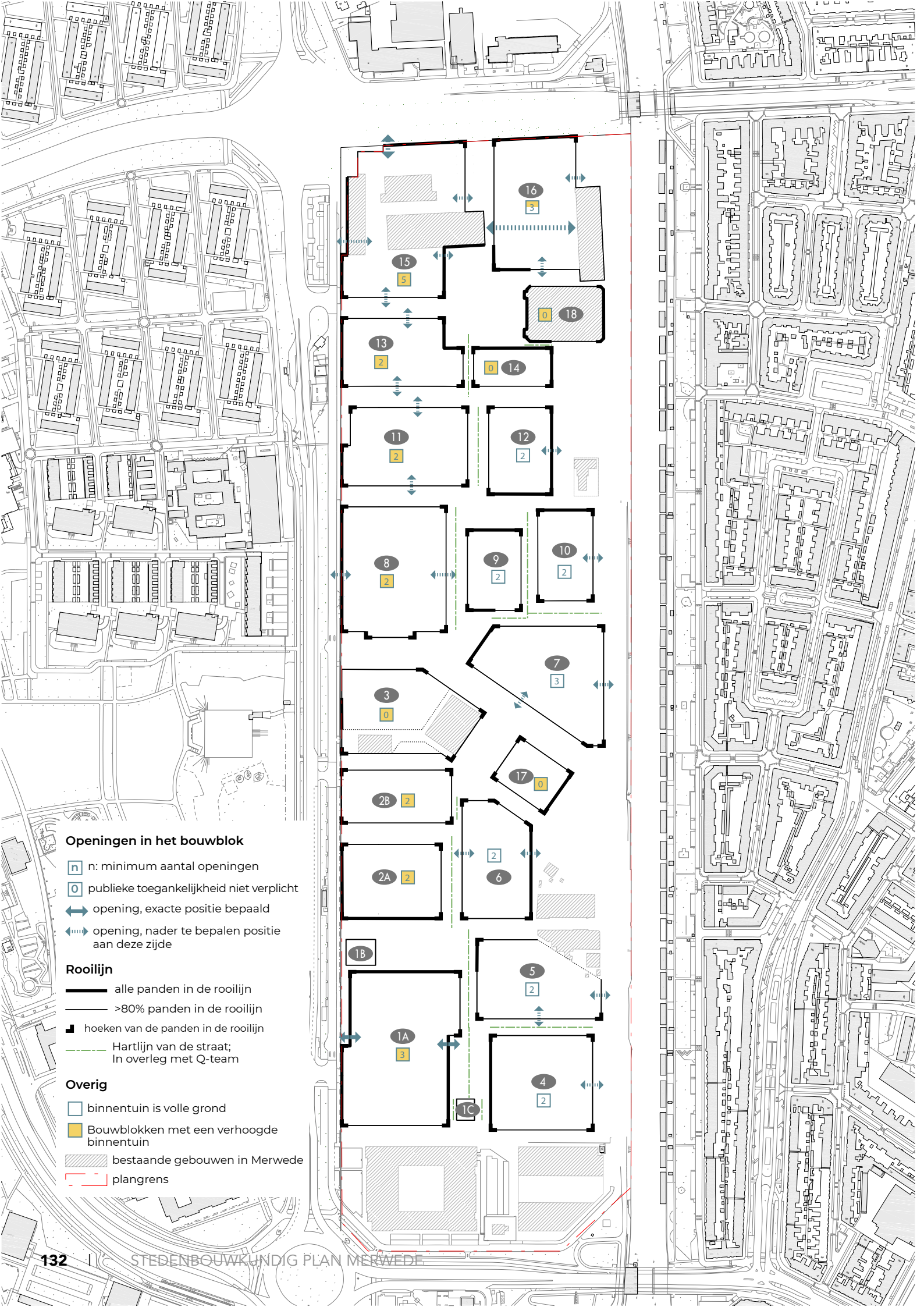
Dichtheid en programma

Spelregels

Spelregel 1: het maximale bouwvolume voor Merwede is 700.000 m²
In de balans tussen een hoge dichtheid maar ook aangename stedelijke ruimtes en een menselijke maat, is het maximale laadvermogen van Merwede bepaald op 700.000 m2 BVO. De 700.000 m2 BVO omvat al het bovengronds programma van de participerende eigenaren exclusief uitkragende balkons en galerijen, conform de NEN norm.

Spelregel 2: het maximale bouwvolume voor een bouwblok is bepaald
Op basis van onder andere de positie van het bouwblok (aan het Merwedepark of de Europalaan) en de omvang is een maximaal bouwvolume in m² BVO per bouwblok bepaald. Voor de meeste bouwblokken varieert de netto FSI tussen 4,2 en 5,5. Het bouwvolume laat nog verschillende planuitwerkingen open en borgt tegelijkertijd dat de bouwblokken niet te dicht worden bebouwd. Om gebouwinefficiëntie te voorkomen kan beperkt (maximaal 3%, tot een maximum van 1.000 m²) met het BVO worden geschoven tussen de bouwblokken. Dit mits wordt voldaan aan spelregel 1.

Voor de blokken met een verhoogde binnentuin is het mogelijk om meer vloeroppervlakte te realiseren onder de verhoogde binnentuin van maximaal 7 meter (inclusief basis grond-dekking), mits aan diverse kwalitatieve randvoorwaarden wordt voldaan.



Openingen in het bouwblok

- n: minimum aantal openingen
- 0 publieke toegankelijkheid niet verplicht
- opening, exacte positie bepaald
- opening, nader te bepalen positie aan deze zijde

Rooilijn

- alle panden in de rooilijn
- >80% panden in de rooilijn
- hoeken van de panden in de rooilijn
- Hartlijn van de straat; In overleg met Q-team

Overig

- binnentuin is volle grond
- Bouwblokken met een verhoogde binnentuin
- bestaande gebouwen in Merwede
- plangrens

Rooilijnen en blokopeningen

Spelregels

Spelregel 3: de positie van de rooilijnen is gegeven
De rooilijnen van zowel de lange lijnen als de bouwblokken in het binnengebied zijn bepaald. Van enkele rooilijnen kan niet worden afgeweken, zoals langs de Europalaan, het Merwedepark en enkele verbindingen. Alle bebouwing valt volledig binnen de gedefinieerde bouwblokken, met uitzondering van balkons. De exacte positie van de andere rooilijnen kan in de uitwerking worden bepaald (om bijvoorbeeld gebouwinefficiëntie te voorkomen) in overleg met het kwaliteitsteam, mits het straatprofiel en de verspringing van de straten behouden blijven.

Spelregel 4: de bebouwing staat grotendeels in de rooilijn
Het plaatsen van de bebouwing in de rooilijn helpt om de samengestelde bouwblokken afzonderlijk van elkaar te lezen. Op enkele plekken in het plan is dit verplicht omdat daarmee een plein of een park wordt omsloten. Op andere plekken staan gebouwen voornamelijk in de rooilijn en kan een gering aantal gebouwen beperkt worden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn. Dit is toegestaan voor maximaal 20% van de gevelzijde van een bouwblok. Gebouwen in het binnengebied zijn in bouwvolume en hoogte ondergeschikt aan de gebouwen in de rooilijn.

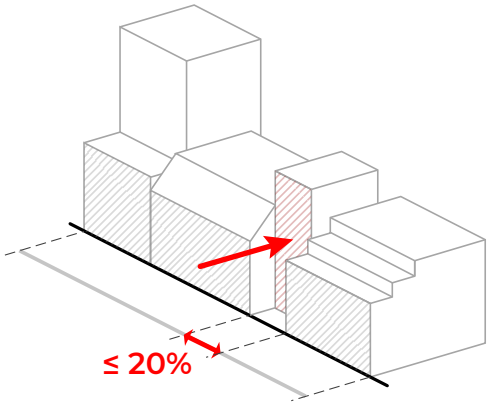
Spelregel 5: de bouwblokken zijn niet geheel gesloten
De openingen in een bouwblok hebben een tweetal doelen. Enerzijds gaat het om het doorwaadbaar maken van de bouwblokken, waardoor iedereen zich door de blokken kan bewegen. Anderzijds helpen de openingen om (zon)licht tot diep in straten te laten doordringen en de binnenterreinen en het bouwblok transparant te houden, zodat woningen aan de binnenterreinen nog steeds een (indirecte) relatie hebben met de openbare straten en het Merwedepark. De bouwblokken zijn onder wisselend regime toegankelijk. Met uitzondering van het bouwblok met de middelbare school, het voormalige fietsdepot en de twee kleinste bouwblokken, heeft ieder bouwblok minimaal twee openingen in het bouwblok.

Voor de openingen geldt:
- Per bouwblok is een minimum aantal openingen gegeven. De openingen zorgen voor voldoende toegankelijkheid en lucht, maar zijn nadrukkelijk smaller dan de straten De openingen zijn samen met spelregel 4 – het aantal terugliggende panden – maximaal 20% van de gevellengte van een zijde van een bouwblok.
- Van sommige openingen is de positie exact bepaald, bijvoorbeeld om een relatie tussen bestaande gebouwen te leggen. Van andere openingen is alleen de zijde is bepaald, om doorwaadbaarheid of transparantie te creëren. Extra openingen zijn aan alle zijden van een bouwblok toegelaten.
- De verplichte openingen zijn van beneden tot boven onbebouwd. Uitzondering vormen de openingen aan de stadslanen vanwege de hogere geluidslast hier. Een bebouwde opening, bijvoorbeeld een toegankelijke serre of een opening op de eerste bouwlagen, is minimaal twee bouwlagen hoog.
- Bouwblokken met een extra verhoogde binnentuin, die gebruik maken van de slimme doorsnede (met uitzondering van blok 14 en 17), krijgen een voldoende brede groene entree naar de verhoogde binnentuin (minimaal 12 meter). Deze is gesitueerd aan het Dwaalspoor of de noordelijke fietsstraat. Alle overige openingen zijn nadrukkelijk smaller (tot circa 10 meter) dan de straten waardoor het geheel blijft lezen als één bouwblok.

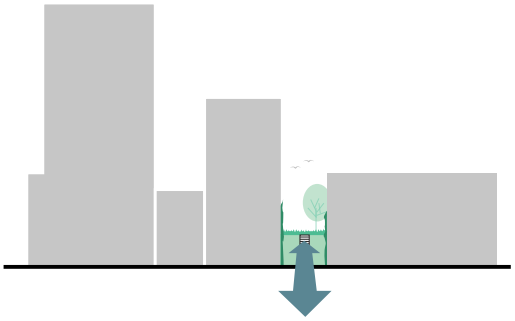
Spelregel 6: iedere woning heeft recht op een (collectieve) buitenruimte, iedere straat recht op bomen van maat.
In het gehele plan wordt het mogelijk gemaakt om uitkragende balkons te maken, zij het niet overal even ver. In grootste deel van het plan kunnen op de eerste bouwlagen, tot de gootlijn, balkons anderhalve meter uitkragen, daarboven desgewenst nog verder. Zie ook pagina 107.

Rooilijnen en blokopeningen

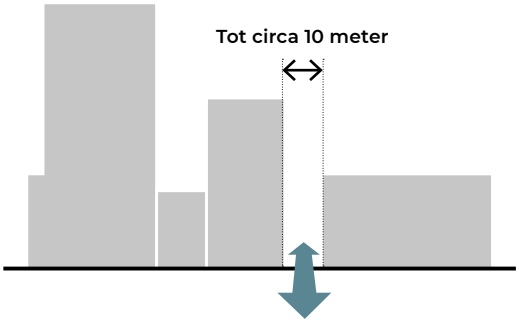
Toelichting spelregel 4
Grotendeels in de rooilijn
Gebouwen kunnen beperkt worden teruggelegd, tot een maximum van 20% van de gevelzijde. Dit maximum geldt ook voor de combinatie van terugliggende gebouwen en openingen in het bouwblok.



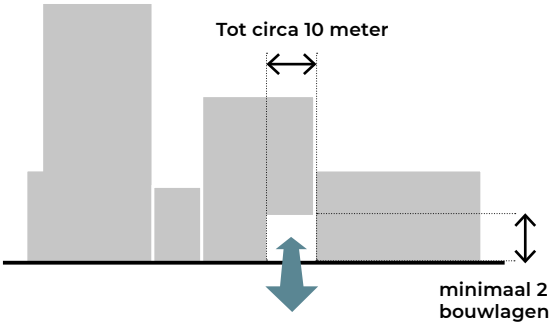
Toelichting spelregel 5
Grote groene entree naar de verhoogde binnentuin
De blokken met een extra verhoogde binnentuin, die gebruik maken van de slimme doorsnede, krijgen een ruime entree, tenminste 12 meter breed, vanaf het dwaalspoor of noordelijke fietsstraat naar de binnentuin. Deze entree fungeert tegelijkertijd als een groene ecologische stapsteen die het dwaalspoor met de binnentuin verbindt.



Toelichting spelregel 5
Onbebouwde openingen
In principe zijn openingen in het bouwblok niet bebouwd. Openingen maken het bouwblok doorwaadbaar en transparant, maar zijn nadrukkelijk kleiner dan de straten (tot circa 10 meter). De pleinen dienen wel zo veel mogelijk door wanden te worden omsloten.



Toelichting spelregel 5
Bebouwde openingen
Waar onbebouwde openingen niet gewenst zijn, vanuit wandvorming of geluidsbelasting, maar de binnenterreinen wel toegankelijk zijn, worden bebouwde openingen gemaakt. Dat kan door middel van een kwalitatief hoogwaardige opening in de onderste bouwlagen of bijvoorbeeld met een toegankelijke serre. Dit geldt voor met name de Europalaan en Koningin Wilhelminalaan.



Goothoogte

- goothoogte max. 22 meters (7 b.)
- goothoogte max. 19 meters (6 b.)
- goothoogte max. 16 meters (5 b.)

Bouwhoogte

- max. hoogte 55 meters (18b.); speciale richtlijnen: >37 meters (12b.)
- max. hoogte 43 meters (14b.); speciale richtlijnen: >31 meters (10b.)
- max. hoogte 31 meters (10b.); speciale richtlijnen: >25 meters (8b.)
- max. hoogte 13 meters (4b.)
- max. hoogte 10 meters (2b.)

Hoge gebouwen

- #M stedelijk accent (max. # meter)
- Indicatieve locatie voor hoge gebouwen (met speciale richtlijnen)
- Geen hoge gebouwen toegestaan voor gebouwen met speciale richtlijnen

(Zon) Licht

- Zoekgebied laag gebouw
- Verplicht laag gebouw

Afwisselende goot- en bouwhoogtes

Spelregels

Spelregel 7: de goothoogte is zichtbaar gevarieerd, met een maximum van 5 tot 7 bouwlagen
In een zijde van een bouwblok worden goothoogtes afgewisseld. De maximale goothoogte varieert van 7 bouwlagen aan de Europalaan tot 6 bouwblagen voor het groene dwaalspoor en 5 bouwlagen aan het Merwedepark. Gebouwdelen boven de goothoogte worden aan de straatzijde teruggelegd, met uitzondering van de twee stedelijke accenten.

Voor de bovenbouw (het aantal bouwlagen boven de gootlijn) geldt:
- Bovenbouw van 1-2 bouwlagen een vertrapping van minimaal 1:3
- Bovenbouw van 3-5 bouwlagen (tot een maximale gebouwhoogte van 10 bouwlagen) minimaal 2 meter *setback*
- Bovenbouw van meer dan 5 bouwlagen én gebouwen hoger dan 10 bouwlagen minimaal 2,5 meter *setback*

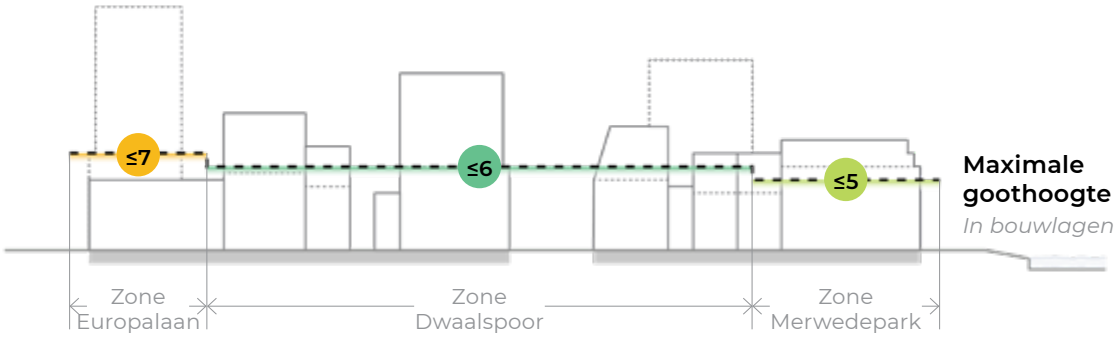
Spelregel 8: de 'maximale dakhoogte' is zichtbaar gevarieerd, met een maximum van 8 tot 12 bouwlagen
Naast wisselende goothoogtes worden ook de hoogtes van de daken zichtbaar afgewisseld. Daarbij geldt als richtlijn, hoe hoger een pand, hoe groter het verschil met het naastgelegen pand. Op gebiedsniveau neemt de maximale hoogte van west naar oost iets af; van 12 bouwlagen aan de Europalaan en Koningin Wilhelminalaan tot 10 bouwlagen in het dwaalspoor en maximaal 8 bouwlagen aan het Merwedepark. Daarnaast zijn er bepaalde zijden van bouwblokken waar vanuit bezonning en menselijke maat een laag gebouw wenselijk of noodzakelijk is (zie richtlijn pagina 139).

Spelregel 9: Hoge gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte, met een maximum van 10 tot 18 bouwlagen.
In het verspringend daklandschap zijn hoge gebouwen een belangrijk element in het creëren van de coulissestad. De hoge gebouwen staan op voldoende afstand van elkaar en komen in het hele plan voor, met uitzondering van een aantal plekken waar vanuit bezonning geen torens wenselijk zijn. Voor de hoge gebouwen gelden speciale richtlijnen (zie pagina 141) die in specifieke situaties mogelijk anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

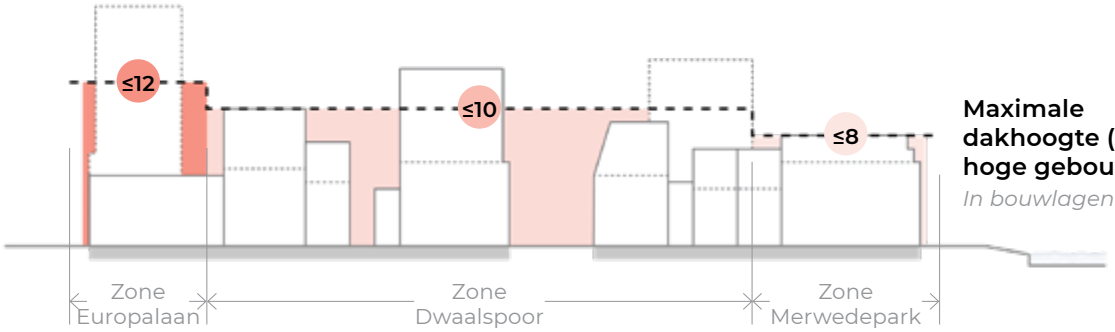
De hoge gebouwen aan het Merwedepark zijn maximaal 10 bouwlagen hoog en staan op minimaal 45 meter afstand van het kanaal. Daarnaast zijn de hoge gebouwen in het dwaalspoor maximaal 14 bouwlagen en aan de Europalaan maximaal 18 bouwlagen. Uitzondering op de regel zijn twee stedelijke accenten van 70 en 100 meter (respectievelijk 23 en 33 bouwlagen). De posities hiervan aan het Anne Frankplein en halverwege de Europalaan zijn bepaald.

Zone	Goothoogte	Dakhoogte (excl. hoge gebouwen)	Hoge gebouwen (met richtlijnen)
Europalaan	≤ 7 bouwlagen (22m)	≤ 12 bouwlagen (37m)	≤ 18 bouwlagen (55m)
Dwaalspoor	≤ 6 bouwlagen (19m)	≤ 10 bouwlagen (31m)	≤ 14 bouwlagen (43m)
Merwedepark	≤ 5 bouwlagen (16m)	≤ 8 bouwlagen (25m)	≤ 10 bouwlagen (31m)

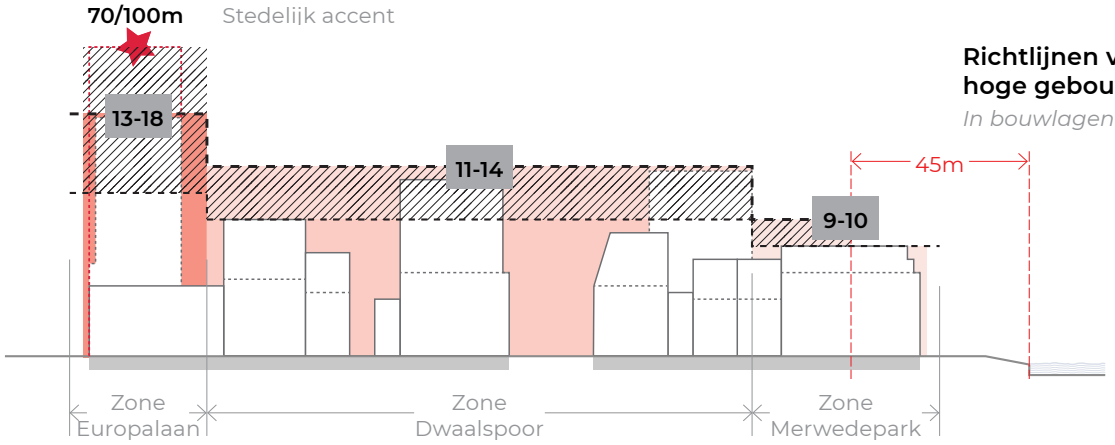
Voor kwalitatieve doeleinden (hogere plint- of verdiepingshoogte) kan met instemming van het kwaliteitsteam beperkt van de maximale goot- en bouwhoogtes worden afgeweken, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag. Hierbij geldt een afwijking van 5% van de hoogte als richtlijn en wordt enkel bij hoge uitzondering een afwijking van maximaal 10% gehonoreerd.



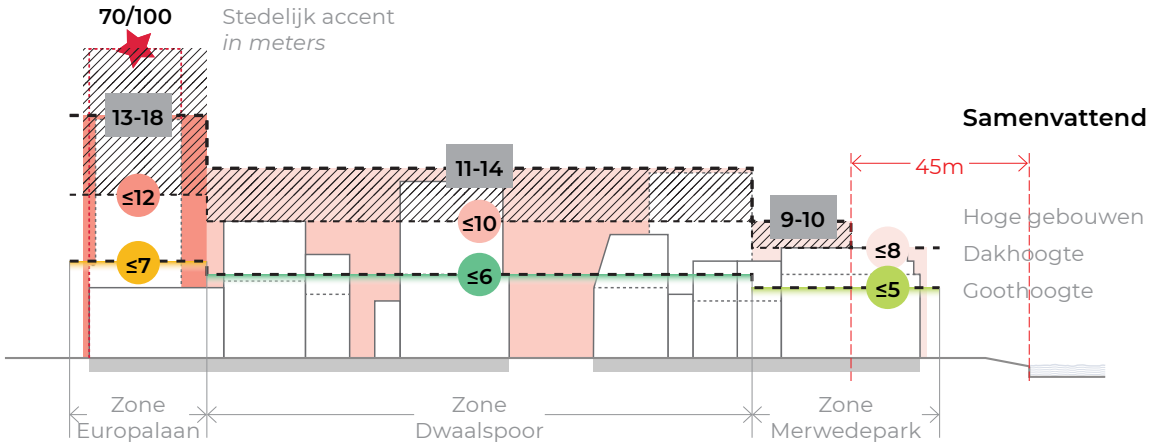
Maximale goothoogte
In bouwlagen



Maximale dakhoogte (excl. hoge gebouwen)
In bouwlagen



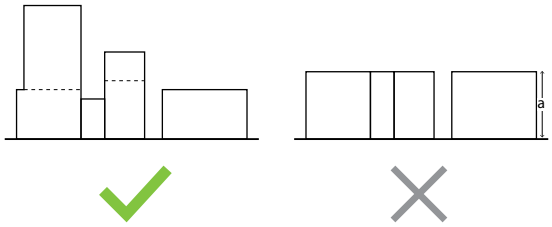
Richtlijnen voor hoge gebouwen
In bouwlagen

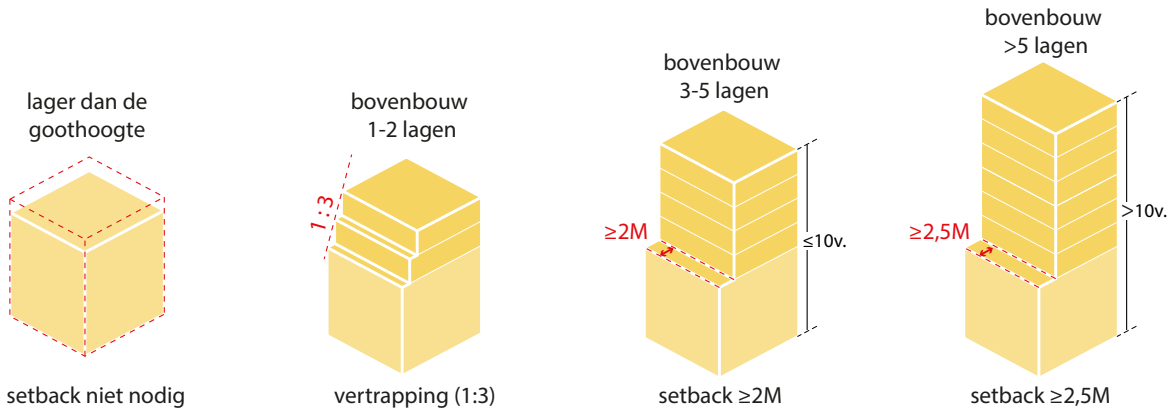


Samenvattend

Afwisselende goot- en bouwhoogtes

Toelichting spelregel 7, 8 en 9
Goot- en gebouwhoogtes wisselen elkaar voldoende af en zorgen voor licht en lucht in het plan.



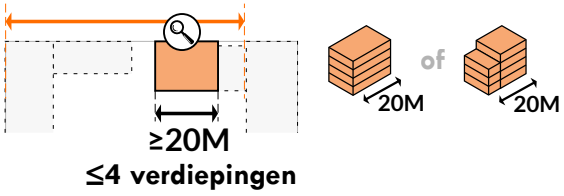


Toelichting spelregel 7
Gebouwdelen boven de goothoogte (de bovenbouw) worden aan de straatzijde teruggelegd.

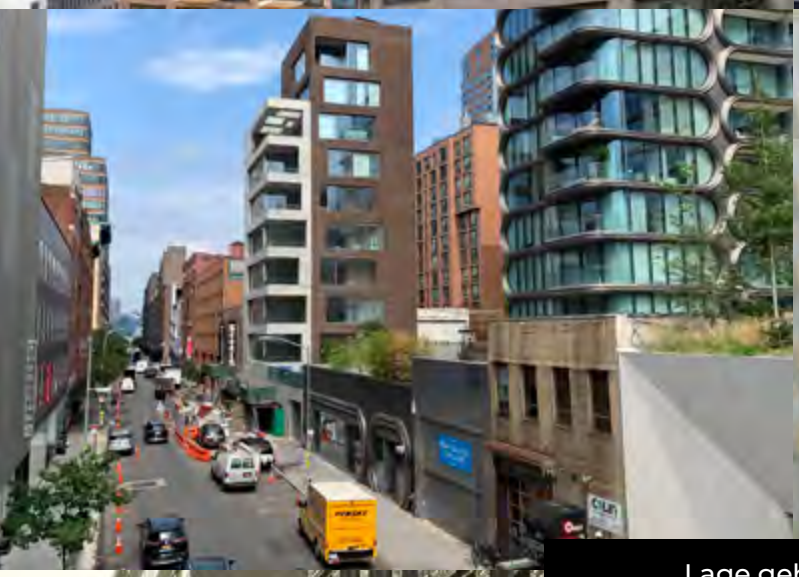
Richtlijnen voor lage gebouwen

Voor de verplichte lage gebouwen en de zoekgebieden hiervoor gelden speciale richtlijnen. Deze zoekgebieden liggen aan de noordzijde van verschillende bouwblokken om zon- en daglicht in bepaalde straten en pleinen te waarborgen en de menselijke maat te vinden. Daarmee helpen deze richtlijnen in het creëren van de coulissestad, maar kunnen in specifieke situaties mogelijk anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

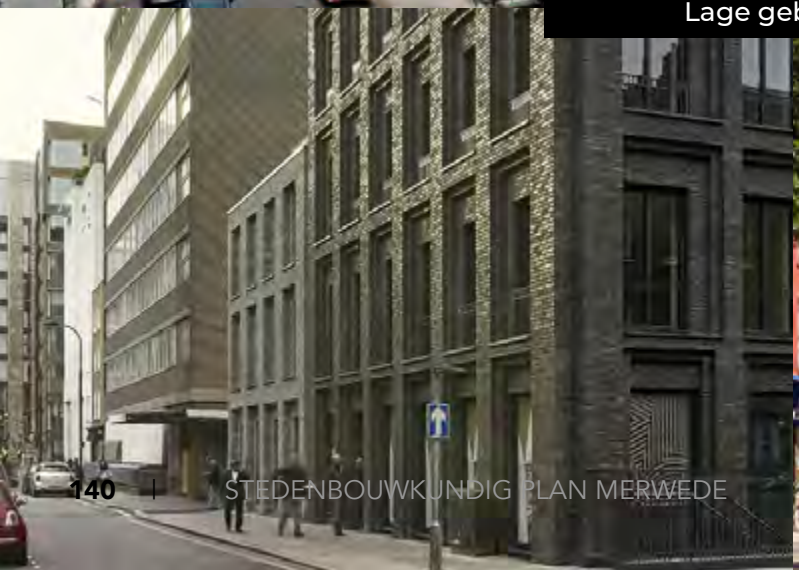
Richtlijn 7A
Aan de noordzijde van een bouwblok (zoekgebied voor een laag gebouw) wordt over een lengte van minimaal 20 meter een laag gebouw van maximaal 4 bouwlagen, danwel een opening in het bouwblok gemaakt.
Deze lage gebouwen bevorderen de bezonning van straten en pleinen.



Setbacks



Lage gebouwen



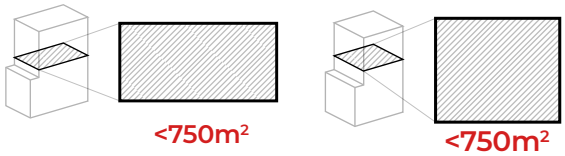
Richtlijnen voor hoge gebouwen

Voor de hogere gebouwen per zone gelden speciale richtlijnen (zie schema op een eerdere pagina). De zone van 9-10 bouwlagen ligt aan het Merwedepark, die van 11-14 bouwlagen bij het groene dwaalspoor en die van 13-18 bouwlagen aan de Europalaan. Deze richtlijnen helpen in het creëren van de coulissestad, maar kunnen in specifieke situaties mogelijk anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

Richtlijn 9A

Het oppervlak van een pand boven de setback **(de bovenbouw) is maximaal 750 m²**

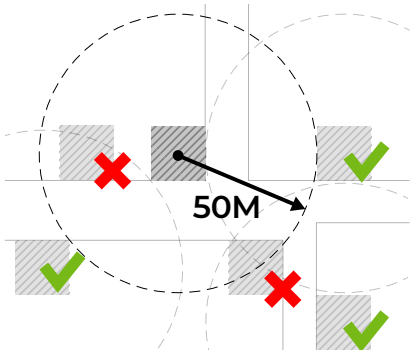
Gebouwen in deze zone zijn torens (en geen 'planken'). Om brede, hoge gebouwen te voorkomen die veel slagschaduw werpen, is een limiet gesteld aan het vloeroppervlak van de toren. Dit geldt voor het deel van het gebouw dat boven de setback uitsteekt.



Richtlijn 9B

Hoge gebouwen (torens) staan op voldoende afstand van elkaar

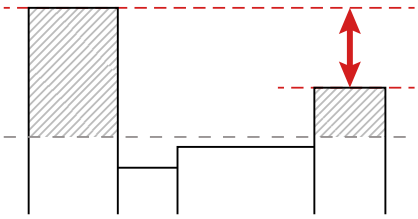
De torens in deze zone staan meer dan 50 meter van elkaar af. Dat geldt zowel binnen het bouwblok als ten opzichte van naastgelegen blokken. Daarmee komen torens overal in het plan voor en ontstaan geen clusteringen van hoge gebouwen. Dit versterkt het concept van de Coulissestad.



Richtlijn 9C

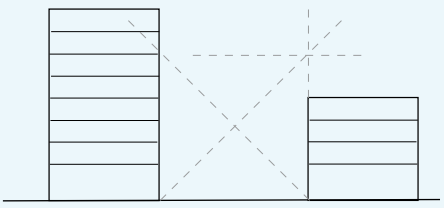
Hoge gebouwen verschillen voldoende in bouwhoogte en verschijningsvorm

Torens die in de buurt van elkaar staan, moeten zichtbaar van elkaar verschillen. Met name de Europalaan is daarbij een aandachtspunt, omdat hoge gebouwen hier veelal in een lijn zullen staan. Dat vraagt om verschil in bouwhoogte en verschijningsvorm. Doel is om niet een 'nieuwe' laag te maken van één gemaximaliseerde standaardhoogte en -vorm. Een variatie aan torens draagt bij aan de uitgangspunten van de Coulissestad.



Menselijke maat

Basisuitgangspunt van het Stedenbouwkundig Plan is het borgen van de menselijke maat. De straatbreedtes, de afmetingen van de binnentuin, de hoogte en de bijbehorende breedte van de bebouwing zijn daarbij allesbepalend. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt met een gemiddelde hoogtebreedte verhouding van 1:1 voor de straten en 1:2 voor de binnentuinen. Met de spelregels en richtlijnen die ten grondslag liggen aan dit Stedenbouwkundig Plan borgen we zoveel mogelijk deze ambitie.



Gebouwkorrel

Spelregels

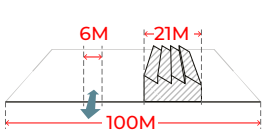
Spelregel 10: een bouwblok bestaat uit voldoende architectonische panden
Merwede bestaat uit een mix van grote, kleine, hoge en lage gebouwen. Om het idee van ‘pandje-pandje’ te bewerkstelligen zullen in elke straat en in ieder bouwblok voldoende gebouwen moeten staan. De lengte van een zijde van een bouwblok bepaalt het minimum aantal architectonische panden, namelijk ongeveer één pand per 20 meter (effectieve) blokzijde. Dit is de zijde van het bouwblok met aftrek van de (verplichte en extra) openingen naar de binnentuin, bestaande gebouwen en nieuwe specials. Meer panden per zijde is altijd toegestaan.

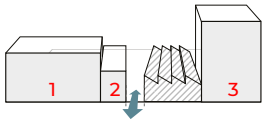
Spelregel 11: architectonische panden verschillen zichtbaar in breedte en hoogte
Elke zijde van een bouwblok bestaat uit verschillende gebouwkorrels, zowel in de hoogte als in de breedte. Met name voldoende wat smallere panden in verschillende hoogtes spelen hierin een belangrijke rol. Daarnaast geldt een maximale lengte van 50 meter voor een gebouw.

Spelregel 12: Aan de straatzijde krijgen gebouwen zoveel mogelijk een levendige programmering van de plint.
Deze worden ingevuld met commerciële en maatschappelijke functies, gebouwentrees en actieve woon(-werk) ruimten. Bij de wijk- en buurtpleinen zo veel mogelijk multifunctionele ruimtes, entrees en directe toegankelijkheid vanuit het plein naar de plinten. Plinten zijn door het gehele gebied minimaal 3,5 meter hoog (vrije hoogte), met uitzondering van plekken waar mag worden verwacht dat deze voornamelijk de functie wonen hebben.

Toelichting spelregel 10

Het aantal architectonische panden
Het aantal panden wordt berekend door de lengte van de zijde van een bouwblok, met aftrek van (verplichte en extra) openingen, bestaande panden en nieuwe specials, te delen door 20 en naar beneden af te ronden.



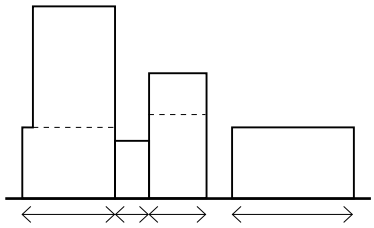


*(100 - 21 - 1*6M) / 20 = 3,65*

Effectieve lengte *aantal panden*

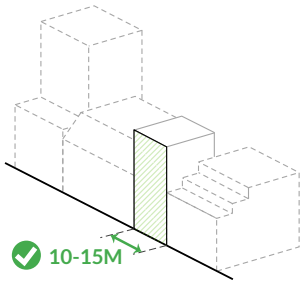
Toelichting spelregel 11

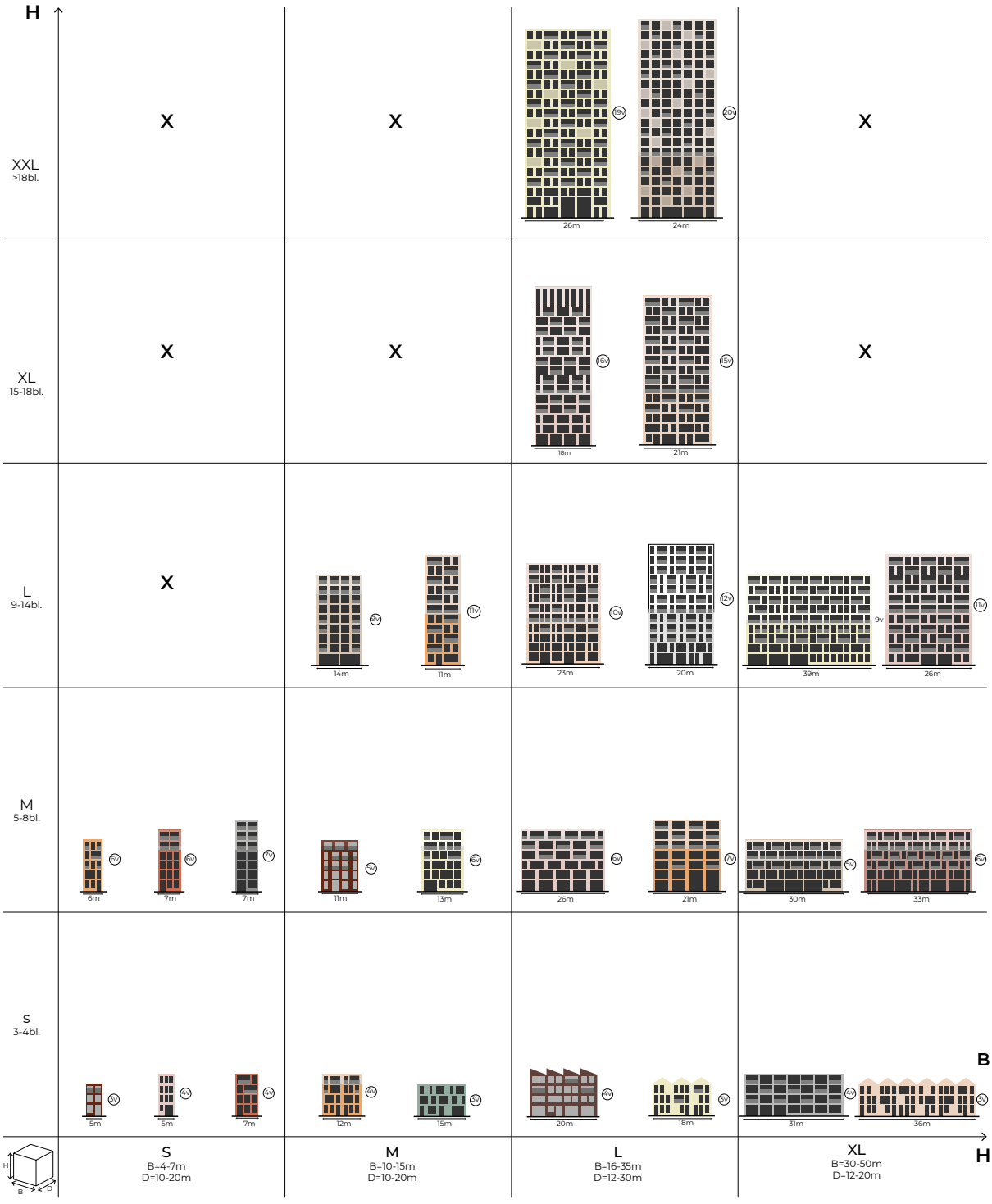
Panden verschillen zichtbaar in de breedte
Een blokzijde bestaat uit een combinatie van gebouwkorrels (zie volgende pagina) en naast elkaar staande panden verschillen in breedte en hoogte.



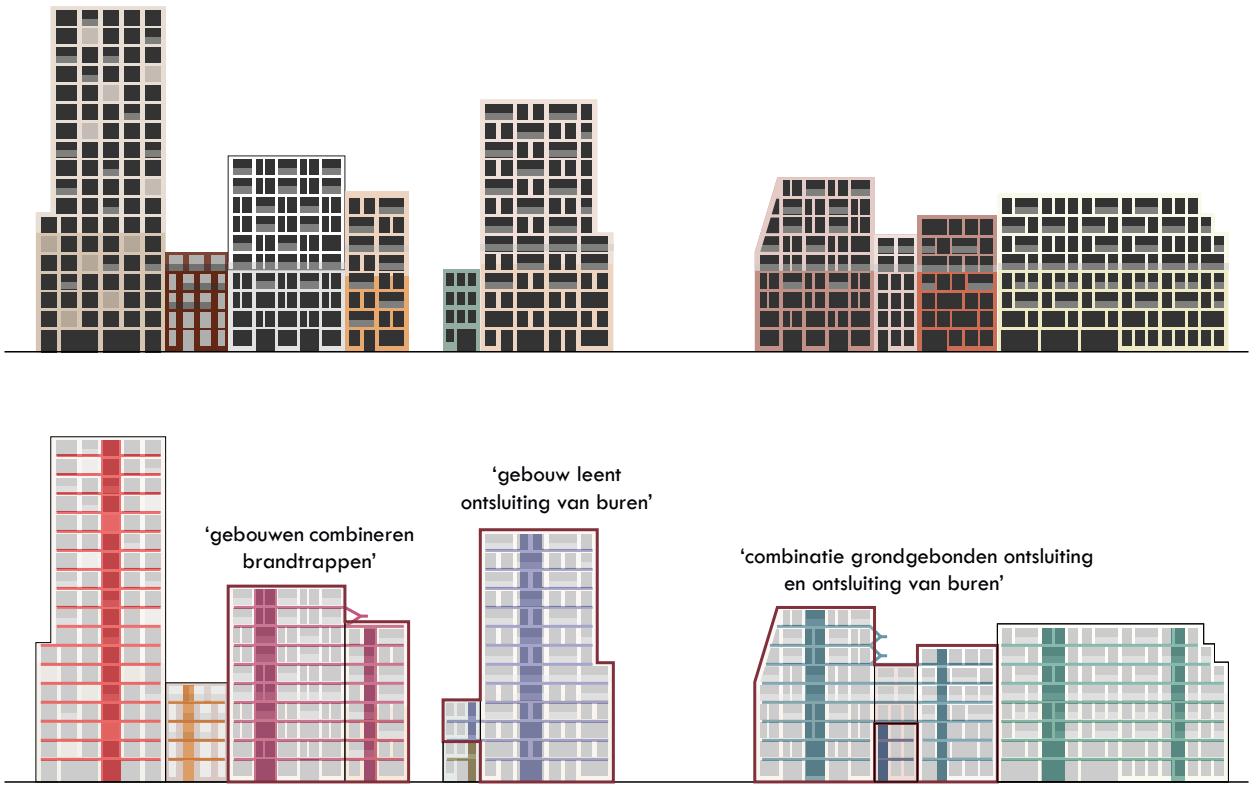
Richtlijn 11A

Smalle hoge panden zijn kenmerkend voor Merwede
Het streven is om minimaal één smal pand (10 tot 15 meter breed en tot en met 14 bouwblagen hoog) per blokzijde te maken. Dit geldt met name voor langere blokzijden.

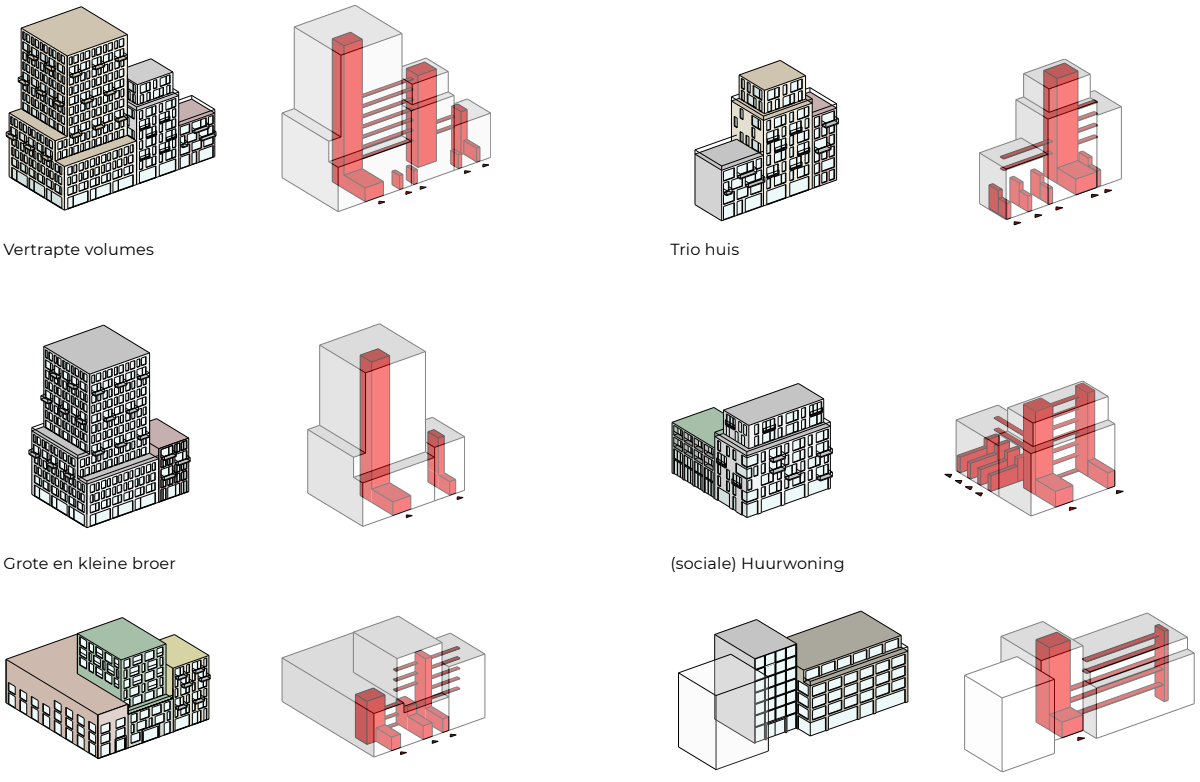




Intentie van Merwede: een mix van brede, smalle, lage en hoge panden; brede hoge gebouwen moeten worden vermeden



Een functioneel gebouw kan worden uitgewerkt als twee of meerdere architectonische panden: de hybride



Voorbeelden van hybride gebouwen die de ontsluiting van het naastgelegen gebouw ‘lenen’

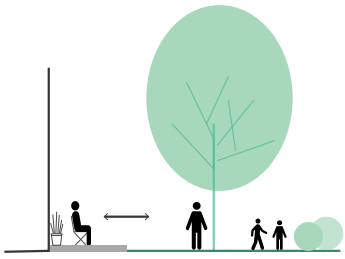
Binnenterreinen

Spelregels

Spelregel 13: De binnenterreinen zijn groen, collectief bieden voldoende ruimte voor ontmoeting, (informeel) spelen voor kleine kinderen, zijn tenminste overdag publiek verbonden met het netwerk van straten, pleinen en parken en een verlengde van de Merwedebiotoop.

Richtlijn 13A

Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein ondergeschikt, zodat de collectieve waarde is geborgd.
Op deze manier voorzien de buitenruimtes in voldoende privacy, maar belemmeren ze geen interactie.

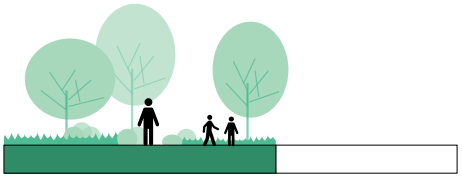


Richtlijn 13B

De randen van de private buitenruimtes zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein.

Richtlijn 13C

Binnenterreinen en voor bewoners toegankelijke daken bestaan uit meer groene invulling dan verharding, met als streven 60% groen.
Het groen is kwalitatief goed, robuust en bestaat bij binnenterreinen uit voldoende bomen in verhouding tot de maat en schaal van het bouwblok (waarbij als richting minimaal één boom eerste orde of drie bomen derde orde geldt), met struiken en kruiden als onderbegroeiing.



Richtlijn 13D

Alle binnenterreinen zijn (onder wisselend regime) toegankelijk voor het publiek.
Bij de binnenterreinen van de relatief kleinere bouwblokken zijn uitzonderingen mogelijk wat betreft de toegankelijkheid.

Richtlijn 13E

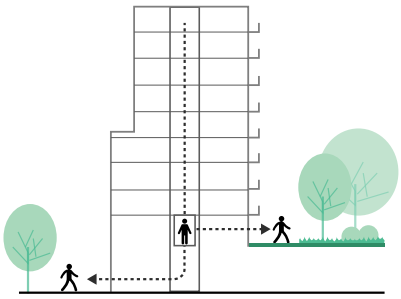
De binnenterreinen van bouwblokken aan het Merwedepark en het OPG-terrein (blokken 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12 en 15) liggen voornamelijk op maaiveld en zoveel mogelijk in de volle grond. Service ruimtes (fiets, afval etc) worden in principe binnen de footprint van de gebouwen gesitueerd. Incidentele afwijkingen zijn mogelijk, mits dit de kwaliteit van de binnentuin en plint (aan buiten- en binnenzijde van het blok) ten goede komt, en aan de richtlijnen voor binnentuin ten aanzien van groen worden voldaan. De bouwblokken aan de Europalaan (blokken 1A, 2A, 3, 8, 11, 13) en blok 16 hebben een verhoogd binnenterrein tot maximaal 7 meter.
Elke verhoogd binnenterrein krijgt voldoende gronddekking, voor voldoende groen volgens het principe van de Merwedebiotoop.

Richtlijn 13F

Alle binnenterreinen, met uitzondering van de bouwblokken 3, 14 en 17, hebben een collectieve speelvoorziening.

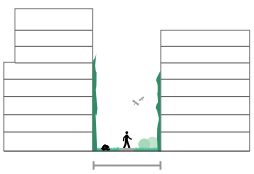
Richtlijn 13G

Zoveel mogelijk woningen in een gebouw hebben een directe toegang tot het binnenterrein, die tenminste overdag is opengesteld voor het publiek.
Daarbij zijn alle (verhoogde) binnenterreinen op minimaal één plek toegankelijk voor mindervaliden.

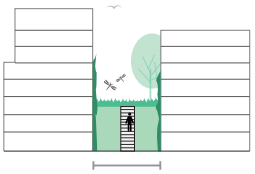


Richtlijn 13H

Voor de continuïteit van de Merwedebiotoop worden de openingen en entrees naar een binnenterrein zo groen mogelijk ingericht.
De binnenterreinen op maaiveld zijn voor kruipende en lopende dieren obstakelvrij vanuit de openbare ruimte te bereiken.
Voor de verhoogde binnenterreinen wordt bijvoorbeeld gewerkt met ‘groene stapstenen’ en gevelgroen.



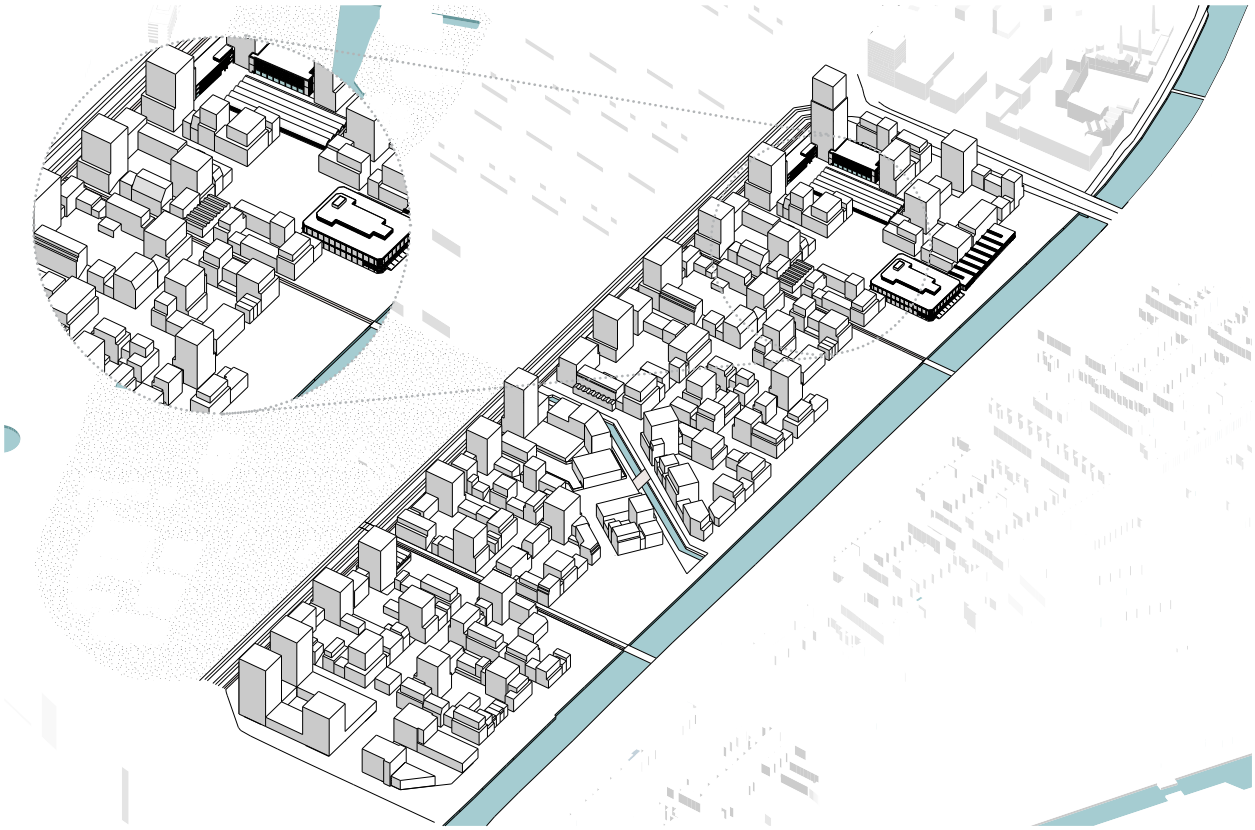
tot circa 10 meter



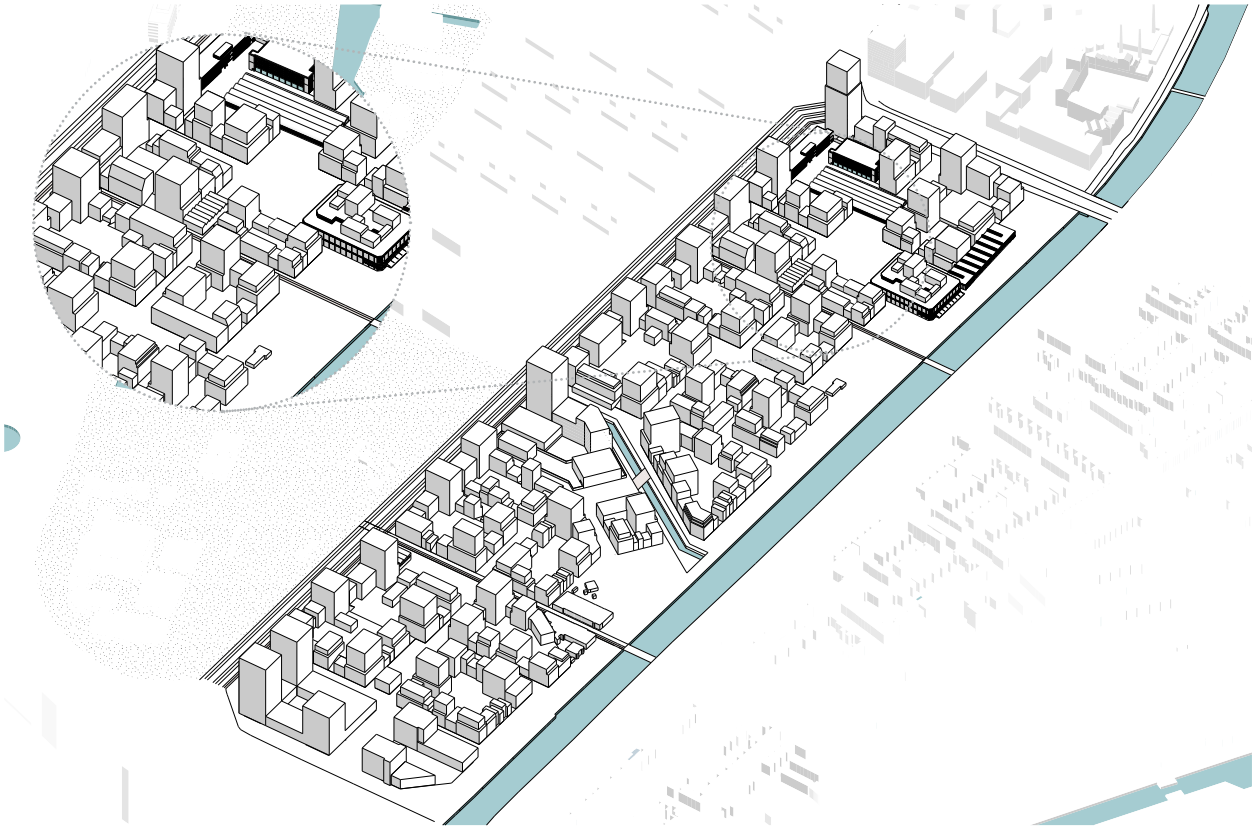
1x minimaal 12 meter bij gebruik slimme doornsede

Impressie van toegang tot verhoogde binnenterrein

P



Voorbeelduitwerking 1, op basis van de spelregels



Voorbeelduitwerking 2, op basis van de spelregels

Voorbeelduitwerkingen

Beide voorbeelduitwerkingen laten zien dat binnen de spelregels en bijbehorende richtlijnen vrijheid en flexibiliteit zit om de bouwblokken te ontwerpen. Bouwblok 15 is een bijzondere in deze, omdat wordt ingezet op behoud van drie bestaande gebouwen: A, B en K. Deze gebouwen geven het bouwblok en de nieuwe wijk identiteit en karakter. Tegelijkertijd vraagt het succesvol behouden en integreren van de bestaande OPG-gebouwen A, B en K binnen bouwblok 15 om een specifieke ontwerpoplossing. Verdere studie zal moeten uitwijzen of de gebouwen A en K in combinatie met nieuwbouw kunnen worden ontwikkeld, waarbij ook de Alchemist (gebouw A) een entree aan de openbare ruimte krijgt. Indien het niet mogelijk blijkt om een van beide gebouwen (deels) te behouden, zal met nieuwbouw worden gezocht om de gewenste kwaliteit van het OPG-hof te realiseren: verrassend en met een bijzondere stadse sfeer als een toegankelijk binnenhof, grotendeels op maaiveld, om doorheen te dwalen.

6.3 Microklimaat

Een aangename leefomgeving

Merwede is een binnenstedelijke leefomgeving met een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. De wijk biedt de bewoners en gebruikers een plek waar de druk op welzijn en gezondheid door milieufactoren zo laag mogelijk is. Het is een groene, gezonde en veilige wijk, die uitnodigt tot lichamelijk bewegen. Een leefomgeving met voldoende zonlicht en beschutting, schone lucht en niet te veel geluidshinder. Het is een aangename en aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven.

In het Stedenbouwkundig Plan is rekening gehouden met voldoende zonlicht in de openbare ruimte en daglichttoetreding in de gebouwen, en het beperken van wateroverlast, hittestress en windhinder. Het gebied voldoet uiteraard aan de wettelijke normen voor geluidshinder en luchtkwaliteit, maar wij kijken verder dan normen: hoe aangenaam kunnen we Merwede maken? Vanaf de grotere stedenbouwkundige opzet met de configuratie van gebouwen tot aan de detaillering en het materiaalgebruik voor gebouw en openbare ruimte, wordt gestreefd naar optimaal comfort en prettige ervaringen.

Een goede balans
De dichtheid en ambities vragen om het maken van keuzes en het vinden van een juiste balans. Met het stedenbouwkundig plan en de onderliggende principes proberen we zo veel mogelijk ambities te realiseren voor zowel de woningen als de openbare ruimte. Het plan gaat uit van een groot aantal woningen die we, door de combinatie van hoge, lage, diepe en minder diepe geschakelde panden, zo goed mogelijk proberen te krijgen. Ook hier is het zoeken naar een goed evenwicht, want een deel van de woningen zal een enkelzijdige oriëntatie krijgen. Dit is inherent aan de mobiliteitskeuze en sterke verdichting. De kwaliteit van deze woningen zit dan bijvoorbeeld in de nabijheid van voorzieningen, een collectieve daktuin, een groen binnenterrein of een grandioos uitzicht.

In de openbare ruimte en in de binnentuinen wordt ingezet op zichtbaar en beleefbaar groen. Voldoende groen, gevarieerd en goed geplaatst, zowel grotere bomen als lagere begroeiing, draagt bij aan een prettig leefmilieu. Het tempert zon en wind, biedt beschutting en markeert fijne plekken in de openbare ruimte. Het is leefgebied voor vogels en insecten en brengt de natuur tot diep in het hoogstedelijk gebied. Overal in het gebied zijn deze groene plekken zichtbaar en bereikbaar, om in rust van te genieten of juist om elkaar te treffen.

Geluid

Bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan volgen we de ambitie om een lagere geluidsbelasting op de gevel te realiseren dan wettelijk is toegestaan. Er is onderzocht waar in het stedenbouwkundig plan aan de ambitiewaarde (58 dB) en de aanvullende eisen die de gemeente Utrecht bij nieuwbouw van woningen stelt, kan worden voldaan.

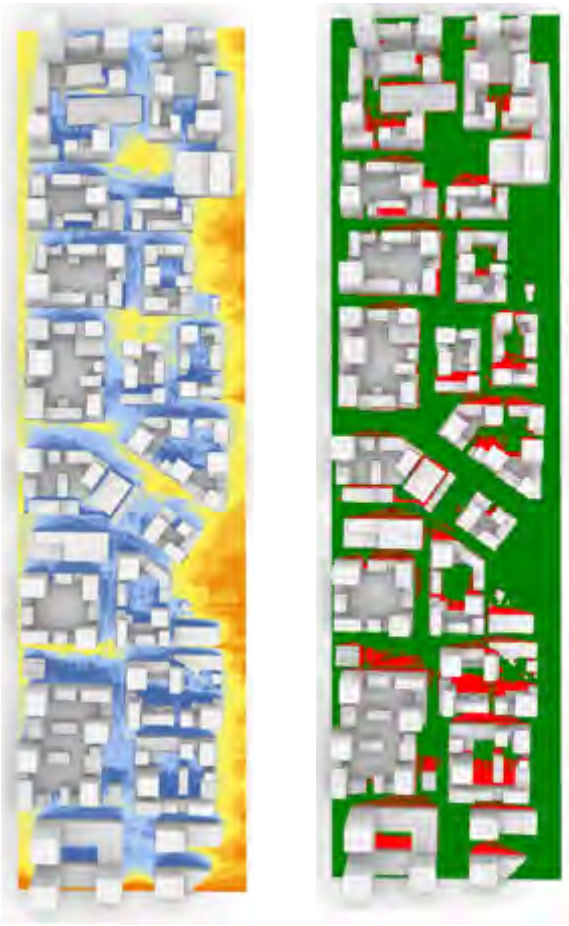
De hoge bebouwing aan de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan zorgt dat hieraan in het binnengebied ruim wordt voldaan. Het onderzoek geeft handvatten om deze ambitie grotendeels ook aan de Europalaan en Koningin Wilhelminalaan te halen. Waar nodig volgen hier per specifiek woonprogramma maatwerkoplossingen aan de gevel of de woningplattegrond, zoals bijvoorbeeld zorgen voor een geluidsluwe gevel of een naar binnen gelegen buitenruimte gecombineerd met een dichte borstwering. Op sommige plekken aan de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan kan desondanks mogelijk niet overal volledig aan de ambitie worden voldaan. Voor deze beperkte gevallen volgt bij de verdere uitwerking de keuze voor maatwerk of om de ambitie waar nodig lokaal bij te stellen.

Met behulp hiervan kan Merwede verder worden uitgewerkt. Het behalen van de ambitiewaarde is uiteraard niet enkel afhankelijk van de uitwerking van de woningen maar bovenal van het verkeer, de positie van laad- en losplekken en van de ontwikkeling van stil asfalt. Bij het bestemmingsplan volgt het definitieve onderzoek. Het huidige geluidsonderzoek geeft voor deze fase het vertrouwen dat de ambitiewaardes grotendeels worden gehaald en toont aan dat voor het gehele plangebied wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen.

Gevelbelasting Europa- en Wilhelminalaan

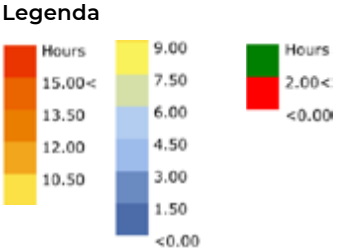
- <48 dB (53 dB feitelijk)
  Luwe gevel, voldoet aan ambitie
- >48 >53 dB juridisch toegestaan
  Voldoet aan ambitie mits een luwe zijde
- >53 >58 dB juridisch toegestaan onder voorwaarden
  Voldoet aan ambitie mits een luwe zijde
- >58 >63 dB juridisch toegestaan onder voorwaarden
  Voldoet niet aan de ambitie, wel aan de wettelijke norm

Voorlopige toets aan de ambitiewaarde en aanvullende eisen van de gemeente.



Bezonning van de openbare ruimte
(21 maart en 21 september)

Bezonning op de binnentuinen
(21 maart en 21 september)



Bezonning

In een compact plan met een relatief hoge dichtheid bestaat de kans dat onvoldoende zonlicht het straatniveau bereikt. Juist om dit te voorkomen zijn de blokken compact en de reeks van wisselende gebouwen langs de straten sterk wisselend in hoogte, met regelmatige doorzichten op een groen binnengebied. Zo bereikt de zon altijd wel op meerdere plekken het straatniveau en is een goed bezonde plek altijd nabij. Vooral op die plekken die uitnodigen tot verblijven, de verschillende wijk- en buurtpleinen, het Merwedepark, de Diagonaal en de stadsnissen aan de Europaplein, wordt hiermee rekening gehouden, door precieze plaatsing van hogere én lagere gebouwen. Maar ook 'gewone' straten behouden recht op voldoende zon.

Om de kwaliteit van de leefomgeving te borgen, zijn minimumeisen voor de bezonning van de parken, pleinen, straten en binnenterreinen vastgesteld.

Bezonning Merwedepark en Europalaan
Voor verblijfsplekken in het Merwedepark en aan de Europalaan is dat het hele jaar minimaal 2 uur zonlicht per dag.

Bezonning pleinen
Verblijfsplekken op de twee centrale pleinen worden blootgesteld aan direct zonlicht in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij in principe op 75% van het plein sprake dient te zijn van minimaal twee bezonningsuren. Als op de pleinen strikt genomen niet aan deze bezonningseis kan worden voldaan, kan hier eventueel van worden afgeweken indien daar in het plangebied op korte afstand compensatie voor aanwezig is.

Straten, buurtpleinen en binnenterreinen
Verblijfsplekken op buurtpleinen, in binnenterreinen en in straten worden goed bezond in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij in principe:
- 50% van binnenterreinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen
- 75% van de straten en buurtpleinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen.

Als de binnenterreinen niet aan deze eisen kunnen voldoen, is toegestaan de bezonning van de lager gelegen daken (mits openbaar toegankelijk) mee te nemen in de bepaling van het bezonde oppervlakte. Voor de straten geldt, analoog aan de pleinen, dat eventueel van bovenstaande eisen kan worden afgeweken indien daar in het plangebied op korte afstand compensatie voor aanwezig is.

Bezonning gevels
Van het totale geveloppervlak van een blok dient in principe tenminste 50% minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober te kunnen ontvangen. De keuzes voor de verdeling van de massa mogen niet leiden tot een overmatige beschaduwing van de aangrenzende blokken. Voor de bezonning van de omliggende gebouwen wordt vastgesteld dat in principe 60% van de omliggende gevels aan de noord-, oost- en westzijde van het blok minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober ontvangen.

Uit de voorlopige bezonningsstudie blijkt dat beide voorbeeldverkavelingen voldoen aan deze voorwaarden.

Maaiveld

In binnentuinen

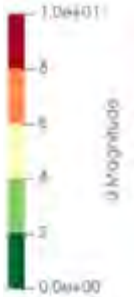
Op lage daken

Westelijke windrichting

Maaiveld

In binnentuinen

Op lage daken



Zuidwestelijke windrichting

Wind

Om de kwaliteit van de leefomgeving te borgen, zijn eisen voor windbelasting in het projectgebied vastgelegd. In de openbare ruimte mogen geen plekken voorkomen die volgens het Lawson criterium als 'hinderlijk' worden beoordeeld. Elke verblijfsplek in de buitenruimte (parken, pleinen, straten, binnentuinen) haalt minimaal de score 'naar tevredenheid' bij beoordeling volgens dit criterium.

Uit een voorlopige windstudie voor de beide voorbeeldverkavelingen blijkt dat slechts een beperkt aantal zones niet voldoet aan het windcomfortcriterium ('hinderlijk'). Belangrijkste aandachtspunten vormen de dakterrassen aan de Europalaan, waar hogere windsnelheden te verwachten zijn. Het plaatsen van hogere gebouwen aan de Europalaan zorgt aan de andere kant voor beschutting van de overige bouwblokken. De binnenterreinen, pleinen en het Merwedepark liggen hierdoor grotendeels in de luwte, waardoor hier wel wordt voldaan aan het windhindercriterium ('naar tevredenheid').

Na verdere uitwerking van de individuele bouwblokken is naar verwachting, vanwege de hoogte van sommige blokken, een nadere windstudie conform NEN 8100 nodig in het kader van de Omgevingsvergunning.

Als ontwerprichtlijn voor de verdere uitwerking van de blokken kan worden gehanteerd:
- Voorkom voor zover mogelijk onderdoorgangen en smalle straten haaks op de Europalaan en/ of overweeg het plaatsen van windschermen om hoge windsnelheden in deze gebieden te beperken.
- *Setbacks* op de hogere torens zorgen voor lagere windsnelheden op maaiveldniveau als de diepte van de *setback* tenminste 10% van de hoogte van de toren bedraagt. Ter plaatse van de *setback* zelf zal echter sprake zijn van hogere windsnelheden waardoor deze minder geschikt zijn om bijvoorbeeld als terras te gebruiken (vooral langs de Europalaan).
- Minimaliseer geveloppervlak georiënteerd op de drie hoofd windrichtingen (zuid, zuidwest en west) door het roteren van bouwvolumes of door volumes onderling op elkaar aan te sluiten.

Algemene risicofactoren zijn:
- Hoge gebouwen (> 30 meter)
- Gebouwen meer dan 1,5 keer zo hoog als omliggende gebouwen
- Gebouwingangen op hoeken van hoge gebouwen
- Onderdoorgangen en smalle straten
- Lange, smalle straten in de maatgevende windrichtingen zuid, zuidwest en west.

VECHTCLUB XL

6.4 Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan

Het Stedenbouwkundig Plan Merwede is opgesteld in afstemming met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Binnen het Stedenbouwkundig Plan is een spelregelkaart opgenomen met de belangrijkste ruimtelijke spelregels voor bebouwing (rooilijnen, hoogtes gootlijnen, maximale hoogtes, etcetera). Daarnaast zijn in het Stedenbouwkundig Plan ook spelregels opgenomen ten aanzien van het microklimaat (bezonning, wind, geluid). Aanvullend op het Stedenbouwkundig Plan (SP) Merwede is als separaat document een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld. Het Beeldkwaliteitsplan gaat nader in op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Merwede. Het Beeldkwaliteitsplan is parallel aan het Stedenbouwkundig Plan in procedure gebracht.

Kwaliteitsteam en supervisor
Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede. Welstand volgt bij een bouwaanvraag in principe het oordeel van het kwaliteitsteam.

De supervisor is kenner en drager van Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan. Hij is structureel beschikbaar om te reflecteren op planvoorstellen. De supervisor adviseert vooraf het kwaliteitsteam bij de beoordeling van Structuurontwerp, VO en DO en is betrokken bij de besluitvorming hierover. De supervisor is aanwezig bij de vergaderingen van het kwaliteitsteam.

Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook met de voorgestelde ontwerpoplossing kan worden bereikt.

Blokpaspoort
Voor elk bouwblok wordt door de supervisor een compact blokpaspoort opgesteld als start van de opgave. In principe bevat het blokpaspoort geen nieuwe informatie. Het is een beknopte samenvatting met relevante informatie voor het blok op basis van de opgestelde documenten (spelregels, programma, ontsluiting, etc.), wat is vastgelegd voor dit blok, aangevuld met een actualisatie van de ruimtelijke context of situatie. Vroege ontwikkelingen zullen mede de conditie bepalen voor latere ontwikkelingen. Het blokpaspoort kan dus ook voortschrijdend inzicht in zich opnemen, bijvoorbeeld in de openbare ruimte of door bouwontwikkelingen rondom het blok (bijvoorbeeld de positie van een al vastgelegde toren maakt een toren binnen een nieuw bouwblok op een bepaalde positie onmogelijk).

7

ADAPTIEF PLAN

7.1 Een adaptief plan

De gemeente en het eigenarencollectief delen de ambitie om Merwede te transformeren van een bedrijventerrein naar een gezond stedelijk gebied – een moderne stadswijk met een uitgebalanceerd woonprogramma, een mix aan functies en met duurzaamheid als fundament. De ontwikkelstrategie combineert afspraken en spelregels over (her)ontwikkeling, realisatie, waardecreatie en kostenverdeling tot een raamwerk waarbinnen de gebiedsontwikkeling plaats kan vinden. De omvang van de opgave en de looptijd vergen een ontwikkelstrategie die faseerbaar en (op)schaalbaar is. Waarin buurtjes passen in een groter geheel maar ook zelfstandig kunnen functioneren als de markt of andere omstandigheden ertoe leiden dat er een periode minder wordt gebouwd.

Daarbij staat het samenwerkingsmodel centraal. Innovatieve plannen kunnen alleen slagen als partijen samenwerken en hun expertise inbrengen en waarbij eenieder doet waar hij of zij goed in is. Oftewel: samen doen wat moet, zelf doen waarin eenieder goed is.

Dat betekent dat de vastgoedontwikkeling – de realisatie van koop- en huurwoningen en het niet-woonprogramma – in handen ligt van de ontwikkelende partijen in samenspraak met woningcorporaties en beleggers. Bij de aanleg van de openbare ruimte voert de gemeente de regie over de uitvoering. Zij coördineert naast de werkzaamheden in het gebied ook de aanleg van voorzieningen in en rond het gebied.

Voor de ontwikkeling en realisatie van nieuwe opgaven (bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit of energie) werken partijen nauw samen en zorgen voor een organisatie (vorm, looptijd, etc.) die hierop is afgestemd. Hierdoor wordt kennis samengebracht die nodig is voor het realiseren van deze innovaties, om schaalvoordelen te behalen en risico's te beperken. Maar ook om met overheden te overleggen over knelpunten (zoals in wet- en regelgeving) en kansen bij de realisatie van ambities en nieuwe systemen. Voor bepaalde nieuwe voorzieningen moet naast samenwerking in ontwikkeling en realisatie ook worden nagedacht over exploitatie en beheer (bijvoorbeeld bij energieopwekking), terwijl bij andere opgaven juist het samen uitbesteden aan de markt belangrijk is. De samenwerkingsvorm kan per opgave verschillen.

Collectieve en bovenwijkse voorzieningen zoals de HOV-baan, fietsbruggen en het Merwedepark moeten op het juiste moment worden gerealiseerd. De gemeente is als toekomstig eigenaar van voorzieningen en openbare ruimte verantwoordelijk voor de investeringsbeslissing, fasering, ontwerp en uitvoering. Voor het tijdig realiseren wordt nauw samengewerkt met de marktpartijen.

Vanuit de beschreven filosofie is een nieuw samenwerkingsmodel ontstaan met een balans tussen privaat en publiek, slim voorinvesteren en een *lean* gebiedsorganisatie en -exploitatie die beter aansluit op de mogelijkheden van partijen en bij de transformatieopgave van bestaand stedelijk gebied.

De samenwerking: sturen op kwaliteit en afspraken
De betrokken partijen werken samen in een organisatie met een stuurgroep waarin de gemeente en marktpartijen samen sturen. In de uitvoering zijn er twee belangrijke pijlers:

- Het kwaliteitsteam, dat de hele ontwikkeling begeleidt en zorg draagt voor coördinatie en regie op kwaliteit, voor de openbare ruimte, de stedenbouw en de architectuur.
- Het checkteam, dat zorg draagt voor coördinatie, monitoring en bewaking van alle programmatische, financiële en juridische afspraken die tussen gemeente en samenwerkende grondeigenaren zijn gemaakt. Dit team is ook verantwoordelijk voor afstemming tussen de plannen en de financiën rond nieuwe businesscases.

De ontwikkeling van de percelen valt niet alleen samen met de realisatie van voorzieningen, maar ook met de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De uitvoeringsstrategie bestaat uit een organisatie, instrumenten en kaders:

- Een Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan met de afspraken over de wijze waarop ontwikkelingen in het gebied kunnen plaatsvinden, met name gericht op ontwerp, stedenbouw, ruimtegebruik en programma.
- Een fasering en logistiek kader waarin partijen afspraken hebben gemaakt onder welke voorwaarden een bouwplan kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld wat betreft bereikbaarheid en bouwlogistiek.
- Een Samenwerkingsovereenkomst die de gemeente en de samenwerkende grondeigenaren zijn overeengekomen waarin spelregels en afspraken zijn vastgelegd rond de kostenverdeling tussen partijen, programma-afspraken, de bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen, de bijdrage aan de openbare ruimte en de financiële samenwerking bij nieuwe businesscases.
- Het kwaliteitsteam en het checkteam begeleiden de bouwplanontwikkeling. Daarbij vindt sturing plaats op vastgelegde kwaliteitskaders en gemaakte afspraken.
- De organisatie ontfermt zich over de coördinatie en besluitvorming en over financiële rapportage en voortgang. Tevens vindt hier gezamenlijke controle en monitoring van de beschreven kaders plaats.

Kenmerken van de strategie
De spelregels en kaders leiden tot een raamwerk en een uitvoeringsstrategie die flexibel en robuust zijn, een gelijk opgaande ontwikkeling mogelijk maken en stuurbaar zijn:

- Flexibel, omdat afgestemd op de marktvraag wordt ontwikkeld en zo nodig kan worden getemporiseerd.
- Robuust, omdat steeds leefbare en werkbare fasen worden gerealiseerd.
- Gelijkopgaande (stap voor stap) ontwikkeling schept kansen voor nieuw programma met investeringen in pleinen, parkeren en andere gebiedseigen en gebiedsoverstijgende infrastructuur en voorzieningen.
- Stuurbaar, omdat binnen het programma bewust is gekozen voor flexibel programma, maar ook rekening is gehouden met realisatie van ambities nu en in de toekomst. Hierin is ruimte voor groei en aanvulling. Mogelijk zijn bepaalde duurzaamheidsambities in de toekomst makkelijker realiseerbaar en blijkt wat nu heel ambitieus is over een aantal jaren business as usual. Omdat rekening wordt gehouden met een lijst van nieuwe ambities en aandachtsgebieden is het mogelijk door te groeien en op termijn ook ambities te realiseren die nu nog buiten de scope van de gebiedsexploitatie vallen.

Fasering

De gebiedsontwikkeling vindt plaats aan de hand van een spelregelkaart en Beeldkwaliteitsplan met daarnaast een aantal inhoudelijke en financiële spelregels. Tezamen garanderen ze flexibiliteit en robuustheid van het bouw- en ontwikkeltempo, de benodigde voorinvesteringen en het zorg dragen voor een levendig gebied, ook tijdens de periode van transformatie. Er is zodoende financiële ruimte voor basisinvesteringen, terwijl er voldoende ruimte blijft voor aanvullende ambities en innovaties. Op financieel vlak wordt stap voor stap gewerkt. Elk deelplan past financieel in een groter geheel maar is afzonderlijk financieel uitvoerbaar, zowel voor de betreffende marktpartijen als voor de gemeente.

Tot slot wordt in de vastgoedexploitatie op zowel woning- als gebiedsniveau rekening gehouden met ambities op het gebied van duurzaamheid. Investeringen voor elke specifieke maatregel – warmte-koudeopslag, zonnepanelen, wateropvang, enzovoorts – zijn gekoppeld aan het niveau waarop deze plaatsvinden: vanuit de woning, het bouwblok of de buurt. Dit geldt ook voor het verlagen van het autogebruik – zoals met een zelfstandige voorziening in het blok (plekken voor elektrische fietsen), maar ook met een collectieve oplossing zoals een autodeelsysteem.

Een goede start ...
De start van het project is vanuit twee lijnen voorbereid. Allereerst functioneert het gebied nu al, onder meer met bedrijfsactiviteiten. Door middel van *placemaking* komt het gebied verder tot leven – denk aan het activeren van plekken en het opstarten van activiteiten gericht op gezond stedelijk leven. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van gebouwen en plekken, worden programma's en events ontwikkeld en wordt samengewerkt met aanwezige bedrijven als opmaat naar een nieuwe economie voor de wijk.

Bij de eerste oplevering in Merwede wordt direct de nieuwe gebiedskwaliteit in voldoende kritische massa neergezet – met een doorsnee uit het woningbouwprogramma, een goede mix aan functies, duurzame mobiliteit maar ook bijvoorbeeld een basisschool, een supermarkt en een gezondheidscentrum. Daarmee wordt 'een goed stuk stad' gemaakt waarbij toekomstige gebruikers, kopers, huurders en investeerders een duidelijk beeld krijgen van Merwede.

Tussentijd

De tijd tussen de aanvang van het project Merwede en de laatste realisatie binnen het project is erg waardevol. Deze tussentijd is geen verloren periode, maar biedt de kans het projectgebied direct opnieuw te activeren, waarde toe te voegen en te bouwen aan de identiteit van het gebied. Met de komst van verschillende tijdelijke bewoners, projecten en andere initiatieven, als Kanaal30, de Stadstuin en Winterwinkelen, is het vliegwiel al opgestart. De komende jaren zal ook een aantal van de andere bedrijfspanden een tijdelijke invulling krijgen en wordt ook in de openbare ruimte de ruimte gegeven voor tijdelijke initiatieven.

Het stedenbouwkundig plan wordt stapsgewijs uitgevoerd waardoor het tijdelijke en het permanente langzaam in elkaar overvloeien. Deze interactie geeft Merwede kleur en karakter en legt de basis voor het nieuwe stadsleven dat we in Merwede stapsgewijs ontwikkelen.

Gebiedsexploitatie

De gebiedsexploitatie omvat een gemeentelijk deel met daarin de inrichting van de openbare ruimte en de bekostiging van (bovenwijkse) voorzieningen. Daarnaast is er een publiek-privaat deel waarin gezamenlijk door marktpartijen en gemeente bekostiging en financiering van nieuwe businesscases en placemaking worden geborgd. De vastgoedontwikkeling inclusief de binnenhoven valt onder de exploitatie van de marktpartijen.

In de aanloopfase draait de gebiedsexploitatie vooral om het financieren en/of bekostigen van bestaande en tijdelijke functies die kunnen bijdragen aan de branding en placemaking, het gebruik en de programmering van het gebied. Gaandeweg kan de exploitatie van het gebied worden

uitgebreid met nieuwe elementen. Als er een reële businesscase is, wordt een project onderdeel van de financiële organisatie en het afsprakenkader. Zo is er in Merwede een groeimodel waarin elk onderdeel zijn eigen businesscase heeft.

Naast budget in de exploitatie voor het bouw- en woonrijp maken is bij de vastgoedontwikkeling budget opgenomen voor een hoogwaardige inrichting van de binnenhoven. Voor de inrichting van de straten, pleinen en groenstructuren is extra budget gereserveerd. Ook de ruime aandacht voor het dak ('de vijfde gevel') vraagt om extra investeringen. De daken fungeren niet alleen als groene buitenruimte, maar spelen ook een rol in de opvang van piekbuien en de winning van energie – door bijvoorbeeld de plaatsing van zonnepanelen.

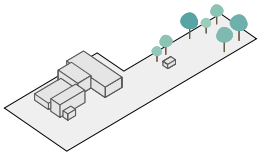
Referentiebeelden tussentijd

1. Stedin
2. Allsafe
3. VVE Merwede
4. Mobach en private eigenaar
5. Kanaalweg 22 en private eigenaren
6. Pax Lux
7. Max

7.2 Andere eigendommen in Merwede

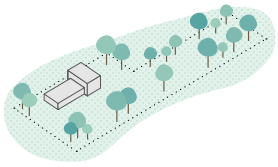
In Merwede bevinden zich enkele percelen die niet in eigendom zijn bij het Eigenarencollectief Merwede. Het betreft de eigendommen van Stedin, Allsafe, Metrohm, Mobach, Kanaalweg 22, City Campus Max, Lux et Pax en enkele bestaande woningen aan de Kanaalweg. Met deze eigenaren wordt gesproken over de wijze waarop met deze percelen moet worden omgegaan in relatie tot de plannen voor Merwede. Mogelijk dat deze gesprekken leiden tot het op onderdelen aanpassen van het Stedenbouwkundig Plan.

1. Stedin
Op het perceel van Stedin staat een verdeelstation (50kV) voor elektra en een gasstation met bijbehorende voorzieningen zoals straatwerk en hekwerk. In het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede is dit perceel onderdeel van het Merwedepark.



Perceel Stedin

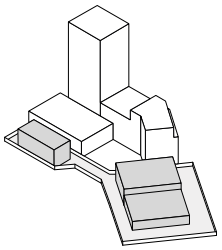
Wensbeeld
Het verdeelstation en het gasstation worden ingepast in het park. Mogelijk dat het gasstation op (lange) termijn verdwijnt. Het volledige perceel wordt onderdeel van het park en krijgt een groene inrichting.



Perceel Stedin wensbeeld

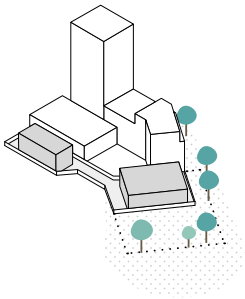
2. Allsafe
Het perceel van Allsafe bevindt zich in het hart van Merwede. Een deel van het perceel maakt onderdeel uit van het continue dwaalspoor dat van de Koningin Wilhelminalaan naar de Beneluxlaan loopt. Het andere deel van het perceel bevindt zich in bouwblok 3 van het Stedenbouwkundig Plan. Op het perceel heeft Allsafe in 2019 twee panden voor mini-opslag gerealiseerd die beide ontsloten worden vanaf de ventweg van de Europalaan.

Bij de realisatie van de bouwplannen voor Merwede kan de bedrijfsvoering van Allsafe doorgaan; mogelijk moet de ontsluiting gedurende de bouw worden verplaatst. Voor het Stedenbouwkundig Plan is het essentieel om het deel van het perceel dat over het dwaalspoor loopt toe te voegen aan het openbaar gebied. Om het wensprofiel van de Europalaan te kunnen realiseren is aan de voorzijde ook een klein gedeelte van het perceel van Allsafe nodig.



Perceel Allsafe

Wensbeeld
Het perceel van Allsafe wordt opgesplitst. Op het deel van het perceel waarop de twee nieuwe loodsen staan blijft Allsafe haar bedrijfsvoering uitvoeren. Het perceel met de twee loodsen wordt onderdeel van bouwblok 3. Het deel van het perceel dat samenvalt met het dwaalspoor en de Europalaan wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. Ook is het mogelijk dat de ontsluiting van Allsafe wordt verplaatst. Over deze inpassing zijn we in overleg met Allsafe.



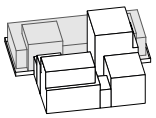
Perceel Allsafe wensbeeld

Op lange termijn is het de wens om op deze plek nieuwbouw te realiseren die aansluit bij de ambities, regels en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.

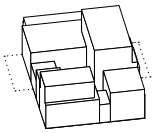
3. VVE Merwede
De VVE Merwede is eigenaar van een perceel met twee bedrijfspanden gelegen aan de Kanaalweg 29 centraal in het Stedenbouwkundig Plan van Merwede. De VVE bestaat uit de drie partijen te weten Lingotto, 3T Vastgoed en Metrohm. Lingotto en 3T Vastgoed zijn aangesloten bij het Eigenarencollectief, Metrohm niet.

Het perceel valt in het Stedenbouwkundig Plan samen met blok 17 en een deel van het park. De huidige activiteiten van Metrohm, de logistiek die dat met zich meebrengt en de locatie waar het pand zich bevindt, zijn niet verenigbaar met de ambities en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan. Het perceel ligt in het autovrije gebied waardoor de bedrijfspanden straks niet meer voor (vracht)verkeer bereikbaar zijn.

Wensbeeld
Het perceel wordt opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan en op de plek waar nu het bedrijfspand staat wordt blok 17 gebouwd en een deel van het park aangelegd.



Perceel Metrohm

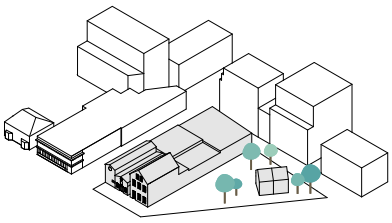


Perceel Metrohm wensbeeld

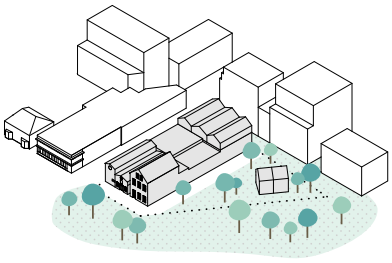
4. Mobach en private eigenaar
Aan de Kanaalweg ligt Mobach Keramiek bv. In deze aardewerkfabriek wordt op ambachtelijke wijze keramiek gemaakt, opgeslagen en tentoongesteld. Op dit perceel bevinden zich ook twee kleine geschakelde arbeiderswoningen. Eén woning is in eigendom van Mobach de andere is in bezit van een private eigenaar. Het pand van Mobach en de arbeiderswoningen hebben de status van Rijksmonument.

In het Stedenbouwkundig plan grenst de bedrijfsbebouwing van Mobach aan een breder deel van het Merwedepark. In overleg met Mobach onderzoeken we hoe de bedrijfsfunctie goed kan worden ingepast. Daarbij wordt vooral gekeken naar de bedrijfslogistiek (aan- en afvoer van goederen en producten), het klantbezoek en het voldoen aan milieutechnische regelgeving.

Wensbeeld
Redenerend vanuit het Stedenbouwkundig Plan is het wenselijk om op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat het past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. De ambachtelijke bedrijvigheid, het karakteristieke bedrijfspand en de arbeiderswoningen geven de mogelijkheid om Merwede en in het bijzonder het daar geprojecteerde park een unieke signatuur en identiteit te geven: denk bijvoorbeeld aan een invulling met expositie/ showroom van Mobach, horeca, culturele activiteiten, etc..



Perceel Mobach en private eigenaar



Perceel Mobach en private eigenaar wensbeeld

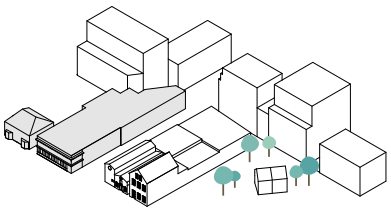
5. Kanaalweg 22 en private eigenaren
Het bedrijfsverzamelgebouw aan de Kanaalweg 22 en de direct daaraan grenzende twee-onder-een-kapwoning aan de Kanaalweg 20 en 21 liggen direct ten zuiden van één van de twee oost- west fietsverbindingen in het

Stedenbouwkundig Plan. De twee woningen zijn privaat eigendom en recent gerenoveerd. Aan de voorzijde van de panden zal het Merwedepark inclusief fietsroute worden aangelegd.

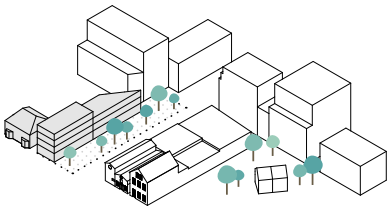
De uitvoering van het Stedenbouwkundig Plan heeft consequenties voor zowel het bedrijfsverzamelgebouw als de twee woningen:

- de panden zullen niet langer direct bereikbaar zijn met de auto;
- de aanleg van het park en de oost-west fietsroute leidt ertoe dat bij het bedrijfsverzamelgebouw het terrein aan de voor- en zijkant niet meer beschikbaar is voor parkeren. Bij de woningen aan Kanaalweg 20/21 zal mogelijk een deel van de voorzijde nodig zijn voor inrichting van het park.

Wensbeeld
De twee woningen blijven behouden en worden ingepast in bouwblok 5. Voor het bedrijfsverzamelgebouw zijn verschillende ontwikkelingsscenario's denkbaar. Een mogelijk scenario is een beperkte optopping van dit gebouw. Een andere scenario is dat het bedrijfsverzamelgebouw wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw; daarbij zal dan het profiel van 20 meter voor de fietsverbinding moeten worden gerespecteerd.

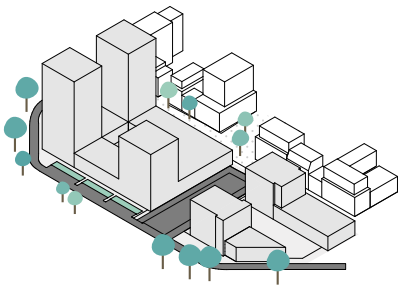


Kanaalweg 22 en private eigenaren



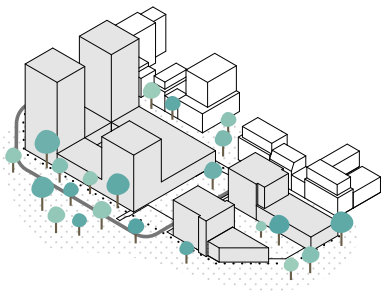
Kanaalweg 22 en private eigenaren wensbeeld

6. en 7. Pax Lux en Max
De gebouwen Max en Lux et Pax zijn beide recente nieuwbouwprojecten aan de zuidzijde van het plangebied. Beide gebouwen worden ontsloten via de ventweg Europaplein, die toegankelijk is vanaf de Europalaan. Aan deze ventweg is op maaiveld parkeerruimte en een fietsenstalling gerealiseerd voor klanten van de winkels in de plint en bezoekers van de gebouwen. Tussen het gebouw Max en de gebouwen Lux et Pax ligt een parkeerplaats, fietsenstalling en een elektriciteitsgebouw. Het gebouw Max heeft twee bovengrondse lagen parkeren en blok Lux et Pax heeft een halfondergrondse parkeergarage. Beide zijn toegankelijk vanaf de parkeerplaats tussen de gebouwen. In het Stedenbouwkundig Plan zijn de gebouwen Max en Lux et Pax opgenomen en zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte en het mobiliteitsconcept hier doorgetrokken. Dit betekent dat de parkeerplaatsen tussen en rondom de gebouwen op termijn gaan verdwijnen.



Perceel Pax lux en Max

Wensbeeld
Het wensbeeld voor deze percelen bestaat vooral uit de herinrichting van de openbare ruimte en het verwijderen van de auto's uit het straatbeeld. De parkeerplaats tussen de gebouwen Max en Lux et Pax en de parkeerplaatsen aan de ventweg verdwijnen, het openbare ruimte concept van Merwede wordt doorgetrokken tot aan de Beneluxlaan. Beide parkeergarages worden ontsloten via de inprikker aan de Europalaan. De gebruikers van de garage onder Pax Lux kunnen in- en uitrijden via Europaplein.



Perceel Pax lux en Max wensbeeld

Rondje Stadseiland en de verbindingen voor langzaam verkeer (kaart uit Omgevingsvisie)

7.3 Flankerende projecten

Om Merwede goed in te passen in haar omgeving wordt de komende jaren geïnvesteerd in diverse projecten rondom Merwede, zoals Park Transwijk, Europalaan en Wilhelminalaan, Rondje Stadseiland en de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk.

Park Transwijk
Het Stedenbouwkundig Plan is zo ontworpen dat nieuwe verbindingen ontstaan met Park Transwijk. Het park zal een belangrijke recreatieplek voor de bewoners van Merwede worden. Door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal ligt Park Transwijk straks ook op loopafstand van Rivierenwijk. Vanuit Merwede is een nieuwe wandel- en fietsroute gecombineerd met een watergang (de diagonaal), die doorloopt tot in Park Transwijk. Daarnaast is een wandel- en fietsroute voorzien ter hoogte van het zuidelijke stadsplein. De inpassing van deze routes vormt een aparte ontwerpopgave in combinatie met de herinrichting van de Europalaan.

Park Transwijk is in de vijftiger jaren ontworpen als een 26 hectare groot recreatiepark. Verschillende functies vonden een plek in het park: een tennisbaan, een rosarium, de bouwspeelplaats, speelweiden, terrassen en een verkeerstuin. Het groen is tegelijk de omlijsting van deze verschillende functies en zorgt voor samenhang tussen de onderdelen. Door de slechte oversteekbaarheid van de brede wegen, met de Europalaan en de Beneluxlaan langs beide zijden van het park, functioneert het park nu niet goed voor het omliggende woongebied. Er is relatief veel verharding in het park en er is sprake van versnippering omdat functies in het park liggen die maar een enkel doel dienen en hierdoor geen meervoudig gebruik mogelijk maken. Bij de kwaliteitsslag die we voor Park Transwijk nastreven blijft de recreatieve, ecologische en cultuurhistorische betekenis van Park Transwijk behouden. Nieuwe invullingen zoals horeca moeten passen bij de cultuurhistorische en ecologische waarde van het park. Omwonenden en gebruikers van het park zullen nadrukkelijk worden betrokken bij de planvorming.

Europalaan en Wilhelminalaan
Merwede is voor autoverkeer ontsloten via de Europalaan. De Europalaan wordt gelijktijdig met de bouw van Merwede heringericht. De karakteristieke ruime en groene opzet van deze wegen met vrijliggende voet- en fietspaden blijft behouden. Op drie plekken komen oversteken voor fietsers en voetgangers naar Park Transwijk en Transwijk. Het nieuwe principeprofiel van de Europalaan ter hoogte van Merwede is opgebouwd uit 2×1 rijbanen met middenberm, een vrij liggende ov-baan in het midden, vier rijen bomen, met aan weerszijden fietspaden en ruimte voor voetgangers. Aan de zijde van Merwede komt een stoep met op verschillende plekken ruimte om te verblijven. Bij herinrichting zijn de inrichtingsprincipes over de gehele lengte van deze laan gelijk. De rooilijn in het principeprofiel houdt rekening met de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel, uitgaande van geluidsabsorberend asfalt. Over het tankstation moet nog besluitvorming plaatsvinden. Ook de Koningin Wilhelminalaan wordt op termijn heringericht waarbij de ventweg aan de zijde van Merwede verdwijnt. Ook komt in het verlengde van het groene dwaalspoor een oversteek voor voetgangers naar deelgebied 4.

Rondje Stadseiland
Het Rondje Stadseiland omvat de hele westelijke oever van het Merwedekanaal én de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal, van de noordpunt bij Oog in Al tot aan de zuidpunt op Westraven. Het rondje is, alles bij elkaar, circa 11 km lang. Het Merwedepark langs Merwede is een kilometer lang en is daarmee een belangrijk onderdeel van het Rondje Stadseiland. Merwedepark, Merwedekanaal en het Merwedeplantsoen vormen samen straks de groenblauwe en recreatieve 'ruggengraat' van Merwede. Daarnaast vormt het rondje Stadseiland de andere ecologische slagader van de nieuwe wijk. Het rondje Stadseiland binnen Merwede realiseren we de komende jaren stap voor stap als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De gebruiks- en inrichtingsprincipes die we in het Rondje Stadseiland hanteren, passen we toe in Merwede.

Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk
Met de realisatie van Merwede ontstaan er effecten op de omliggende wijken, die verder worden verkend in de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk. Kansen en wensen vanuit de huidige situatie worden hierin meegenomen, zoals de behoefte aan meer groen in Rivierenwijk en gevoelens van onveiligheid in Transwijk. Door de bruggen over het Merwedekanaal ontstaan nieuwe routes voor het langzaam verkeer door Rivierenwijk en Transwijk. In overleg met omwonenden is een maatregelenpakket opgesteld, dat gelijk oploopt met de uitvoering van Merwede. Het gaat onder andere om een goede inpassing van de nieuwe fiets-en wandelbruggen in het Merwedeplatsoen, en verdere aanpassingen in Rivierenwijk en Transwijk om de extra fietsers en wandelaars goed in te passen, invoering van betaald parkeren en vergroeningsmaatregelen.

Merwede

7.4 Branding en placemaking

Mensen willen wonen, werken, recreëren op een plek die past bij hun identiteit. Een plek met een ziel. Dat willen we creëren in Merwede. Allereerst hebben we met alle stakeholders het merk (visie, missie, waarden, identiteit) bepaald en vervolgens hebben we de merkstrategie neergezet en uitgerold (placemaking). Onze missie is “creëren van nieuw stadsleven”. En middels placemaking starten wij met de zoektocht naar het ‘nieuwe’ stadsleven. We willen hiermee discussies starten, oplossingen aandragen, inspireren en initiëren. Allerlei grootstedelijke thema’s en vragen komen voorbij. Hoe ontmoeten we straks? Hoe bewegen we straks? Hoeveel grondstoffen zitten er in ‘afval’? Kunnen we de wijk volledig circulair maken? Wie deelt wat met wie? En hoever gaat digitalisering een rol spelen in nieuwe stadswijken?

Met inspiratie-avonden (Inspiration Tours), events als Midzomer Festival met creatieven uit het gebied, kunst in de openbare ruimte of concepten als de Pluktuin proberen wij het merk Merwede te ‘verrijken’ met associaties die bij het merk passen: ontmoeten, groen, gezond, verbinden met de stad en creatief en rauw. Uiteraard proberen we zoveel mogelijk met omwonenden, bewoners, gebruikers en passanten uit het gebied samen te creëren. Zodat de wijk, voordat deze er staat, al een hechte gemeenschap is.

De komende jaren gaan we verder met activiteiten om het merk te laden. Zo zal het gebied meer kleur krijgen met een community-art project en komt er een oost-westverbinding dwars door het gebied heen. We kijken naar (tijdelijke) plekken voor urban sports en evenementen. Kan er een pop-up bioscoop, een padelbaan of een plek voor moestuinders komen?

Bestaande initiatieven blijven ook bestaan of worden vergroot. Denk bijvoorbeeld aan Winterwinkelen met de broedplaatsen in het gebied, de website merwede.nl, de nieuwsbrief, filmpjes en de vele online uitingen. Overall stijgt de bekendheid van Merwede en krijgt het gebied positieve aandacht.

Mogelijke placemaking in de komende jaren

Samen stad maken

7.5 Samen stad maken

Vanuit de Merwedekanaalzone werken we aan het verhaal van 'nieuw stedelijk leven'. We laten zien hoe we gezond stedelijk leven bij hoge dichtheden mogelijk gaan maken. Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede presenteren we steeds parallel.

Merwedekanaalzone is een gebied voor de hele stad en in het bijzonder voor de omliggende wijken. Om de wensen en beelden goed bij elkaar te brengen, zijn we intensief het gesprek aangegaan in de omgeving van de Merwedekanaalzone. We delen kennis, inspireren, halen ideeën op en werken aan betrokkenheid, verbinding en vertrouwen. En we hebben oog voor mensen met verschillende leefstijlen, belangen en toekomstdromen.

Website en nieuwsbrief
Merwede heeft een eigen website en nieuwsbrief om de identiteit van het gebied te onderstrepen en uit te dragen. Sinds juli 2016 is de website www.utrecht.nl/merwedekanaalzone in de lucht om een brede kring aan belangstellenden te informeren. De digitale gemeentelijke nieuwsbrief Merwedekanaalzone verschijnt sinds juli 2017.

Gesprekken
We participeren met zoveel mogelijk maatwerk: van grote bijeenkomsten om breed te informeren tot individuele gesprekken met bijvoorbeeld bewoners en eigenaren in Merwede en woonbootbewoners. Hieronder een overzicht van de belangrijkste groepen:

- Woonboten: klankbordgroep en individueel
- Klankbordgroep Merwede met omwonenden
- Gebruikersoverleg Merwedekanaal
- Gesprekken met bewoners uit Rivierenwijk, Transwijk, via grote en kleine bijeenkomsten en via Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk
- Ondernemers, gebruikers, tijdelijke huurders
- Kinderen via een project op het Rietveldcollege
- Professionele relaties.

MeerMerwede

In de gebiedsontwikkeling van Merwede wordt voortgebouwd op het gedachtengoed In de gebiedsontwikkeling van Merwede wordt voortgebouwd op het gedachtengoed van MeerMerwede. Gebiedscollectief MeerMerwede heeft zich in de periode 2012-2017 ingezet voor het aanjagen en ondersteunen van de transformatie van Merwede tot nieuwe stadswijk met een gezamenlijke gebiedsaanpak: "Ontwikkelen vanuit bestaande kwaliteiten en met bestaande gebruikers van het gebied".

Merwede ontpopte zich tot kansrijk stuk Utrecht en werd uiteindelijk zelfs één van de vier prioritaire gebieden voor binnenstedelijke herontwikkelingen in Utrecht. Daarnaast zorgde ook de aantrekkende economie dat het gebied weer populair werd. Zowel in als buiten Utrecht staat Merwede inmiddels stevig op de kaart. Dit mede dankzij de vele betrokkenen: werknemers, horecabezoekers, feestgangers, congresorganisatoren, studenten en flexwerkers weten zowel de Stadstuin als De Alchemist, Kanaal30, De Klub en De Kromme Haring te vinden. Merwede is geen saai gebied, het bruist volop van de initiatieven en activiteiten.

De door MeerMerwede met haar gebiedsaanpak in gang gezette samenwerking is ook zichtbaar geworteld; de grote eigenaren in het gebied werken als collectief intensief samen aan planvorming, gebiedsmarketing en communicatie. Ook weten bedrijven en organisaties in Merwede elkaar te vinden; de bedrijfsverzamelgebouwen sturen bijvoorbeeld potentiële huurders naar elkaar door.

Wat is er gedaan met de inbreng

Mede ingegeven door de reacties uit de omliggende buurten en belanghebbenden zijn er wezenlijke stappen gemaakt, waarvan we hier de belangrijkste kort toelichten:

- Door het verplaatsen van de hoogteaccenten in blok 5 en blok 7 is de hoogte op korte afstand van het kanaal ingeperkt. We vinden met deze verplaatsing een ruimtelijk antwoord op de bezorgdheden geuit over de hoogte van de bebouwing dicht op het kanaal.
- Met de setback (een stapvormige teruglegging in een gevel) is tot een wezenlijke schaalverkleining in de bebouwing gekomen. Hoewel het plan een hoge dichtheid kent, wordt op deze manier wel gekeken naar een 'Utrechtse schaal' als je door de toekomstige straten loopt en fietst.
- Bewoners hebben meerdere keren aangegeven dat de openbare ruimte essentieel is in het ervaren van levendigheid en saamhorigheid. Er is verder ontworpen aan de verblijfskwaliteit op straat en een zo groen mogelijke inrichting daarvan. Ook bij de fietsroute langs het kanaal in het Merwedepark is gezocht naar het optimum van verkeersruimte en verblijfsruimte.
- De wens van een gemengde en diverse stadwijk krijgt vorm met een gemixt programma met verschillende woningtypen en prijsklassen voor alleenstaanden en gezinnen, voor jong en oud. Er komen veel voorzieningen die ook voor de omliggende buurten interessant zijn, zoals een cultuurhuis, middelbare school en gezondheidscentra. Er liggen kansen voor medegebruik van de mobiliteitshubs en deel(auto)systemen die daarbij horen. Daarnaast kijken en luisteren we naar de huidige gebruikers eneigenaren in het gebied en hoe ze mogelijk een plaats kunnen krijgen in het nieuwe Merwede.
- We hebben extra zorgvuldig gekeken naar aantal, plaats en inpassing van fiets- en voetgangersbruggen. Een derde brug in Merwede, die verkeerskundig interessant is, vervalt vanwege de impact op de Rivierenwijk (minder doorsnijdingen van buurt en Merwedeplantsoen), Transwijk (discussie rondom de Westdijklaan) en woonboten. Wat betreft de maatvoering van de bruggen passen we deze aan op de eisen vanuit de gebruikers van het kanaal.
- Met nieuw parkeerbeleid, waarmee betaald parkeren in de omliggende buurten mogelijk is, wordt voorkomen dat de Rivierenwijk en Transwijk een te hoge parkeerdruk krijgen, zoals veel bewoners vreesden tijdens o.a. de buurtgesprekken.
- Met de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk werken bewoners, gemeente en bureau Urbanos aan een maatregelenpakket voor de omliggende buurten. Relaties worden gelegd met projecten in de omgeving, zoals Park Transwijk, de Europalaan en de herziening van de fietsstructuur en herinrichting van het groen. Hierbij worden ook weer andere buurtbewoners betrokken. Eerdere aandachtspunten, zoals de fietsveiligheid bij scholen bij de bruggen of de manier hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd, krijgen hierin ook een plek.
- Er wordt een monitoringssysteem opgezet, onder andere met punten die door bewoners zijn aangedragen, om te bekijken of de werkelijkheid zich straks ontwikkelt zoals verwacht en welke aanpassingen nodig zijn.

Impressie van het Merwedepark

Colofon

Eigenarencollectief Merwede

Gemeente Utrecht
Stadskantoor, Utrecht
Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
14 030
www.utrecht.nl
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Jurjen van Keulen, Niel Glas
en Nico van Selm

BPD Ontwikkeling
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
+31 (0)20 3049830
info@bpd.nl
www.bpd.nl

Laurentine Jonker
Eveline Keizer

Janssen de Jong
Europalaan 20
3526 KS Utrecht
+31 (0)88 355 95 00
projectontwikkeling@jajo.com
www.jjpo.nl

Martijn Stemerdink
Geert Lamers

Greystar
New Babylon Gardens (4F)
Anna van Buerenplein 41
2595 DA Den Haag
+31 (0)70 219 2280
www.greystar.com

Bram Hagemeier
Dirk de Boer

AM
Ptolemaeuslaan 80
3502 HB Utrecht
+31 (0)20 760 9777
info@am.nl
www.am.nl

Tijmen Hamerslag
Geert Fleuren

Synchroon
Stadsplateau 14, 3521 AZ Utrecht
Postbus 431
+31 (0)88 0105700
info@synchroon.nl
www.synchroon.nl

Maaike Perenboom

Boelens de Gruyter
Toetsenbordweg 55
1033 MZ Amsterdam
+31 (0)20 630 65 30
info@boelensdegruyter.nl
www.boelensdegruyter.nl

Joelle Lokhorst
Elies Koot

G&S Vastgoed
Mahlerlaan 34,
1082 MC, Amsterdam
+31 (0) 20 673 37 79
info@gensvastgoed.nl
www.gensvastgoed.nl

Jurre Blauw
Dagmar Bokkinga

Round Hill Capital
Jan van Goyenkade 11
075 HP Amsterdam
+31 (0) 20 663 69 94
www.roundhillcapital.com

Lingotto
Willem Fenengastraat 4d
1096 BN Amsterdam
+31 (0) 20 560 89 10
info@lingotto.nl
www.lingotto.nl

Martijn Bakker
Maud Bruggelink

3T Vastgoed
Kanaalweg 29
3526 KM Utrecht
088 648 02 00
info@3tvastgoed.nl
www.3tvastgoed.nl

Ontwerpteam en adviseurs

BURA urbanism
KNSM-laan 53
1019 LB Amsterdam
+31 (0)20 7372085
info@bura.city
www.bura.city

Marco Broekman, Bart Claassen, Jordy Stamps, Yun-shih Chen, Martha Seitanidou en Timothy Simons

OKRA Landschapsarchitecten
Oudegracht 23
3511 AB Utrecht
+31 (0)30 2734249
mail@okra.nl
www.okra.nl

Martin Knuit, Roeland Meek, Kim Jespergaard Baake, Nefeli Kalantzi, Giuliana Sibilia, Lourdes Barrios Ayala en Susan Isawi

Mark Rabbie urban concepts
Posthoornstraat 510
3011WD Rotterdam
+31 (0)6 4615 5593
markrabbieUC@live.nl

Mark Rabbie

Stadkwadraat
Utrechtseweg 331
3731 GA De Bilt
+31 (0)30 6001010
info@stad2.nl
www.stadkwadraat.nl

Theo Stautener, Stijn Vos en Sjoerd Timmermans

Goudappel Coffeng
Postbus 161
7400 AD Deventer
+31 (0)20 4209217
goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Christiaan Kwantes, Niels Voogt en Lucas van der Linde

RebelGroup
Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
+31 10 275 59 95
info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com

Robert Boshouwers

Merosch
Eendrachtsweg 3
2411 VL Bodegraven
+31 (0)172 651264
info@merosch.nl
www.merosch.nl

Ronald Schilt en Margriet Vlot

Unchain the Tigers
Swindenstraat 24
3514 XS Utrecht
+31 (0)6 3192 9169
ingmar@unchainthetigers.nl
www.unchainthetigers.nl

Ingmar Creutzburg

Impuls
Postbus 1145
3800 BC Amersfoort
+31 (0)6 1683 2301
info@impulspartners.nl
http://www.impulspartners.nl

Toine Janssen

Kassing Notuleerservice

Kassing notuleerservice
Singel 69
3984 NW Odijk
+31 (0)30 6570153
info@kassingnotuleerservice.nl
www.kassingnotuleerservice.nl

Mieke Kassing

Vormgeving en eindredactie
BURA urbanism

In samenwerking met
Sandra Beenen, Taco Berg, Ellen de Boer, Leon Borlee, Jonathan van Diemen, Marcel Haak, Sebastiaan van der Hijden, Margo Meijer, Wilco Meenhorst, Marcel Janssen, John Korssen, Finn van Leeuwen, Toon van Nuland, Eric Rossen, Peter van Schaick, Marlous Schrooten, Jorn Westhof en Marcus Ysbrandy van de Gemeente Utrecht.

Daarnaast in interactie met eigenaren en haar architecten: Group A, Rijnboutt, KCAP, Marc Koehler Architecten, VenhoevenCS en Mei Architecten

Disclaimer
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. De beelden zijn gemaakt door bureau BURA urbanism, OKRA, Stadkwadraat, Goudappel Coffeng en de gemeente Utrecht.

BURA urbanism heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.

bod
JANSSEN-JONG
SYNCHROON
GREYSTAR
BOELENS de GRUYTER
lingotto
GIRA
MARK RABBIE
urban concepts
stad
Merosch

6 november 2020

Beeldkwaliteitsplan MERWEDE

Inhoudsopgave

1 **Inleiding** 4

1.1 Introductie Merwede
1.2 Doel beeldkwaliteitsplan
1.3 Leeswijzer beeldkwaliteitsplan
1.4 Kwaliteitsteam en proces
1.5 Stedenbouwkundige concept: coulissestad
1.6 Stedenbouwkundige principes
1.7 Het stadspand van Merwede

2 **Doelstellingen en richtlijnen** 20

2.1 Wijkniveau
2.2 Blokniveau
2.3 Gebouwniveau
2.4 Elementniveau
2.5 Overgangszone openbaar-privé
2.6 Publieke gebouwen

* **Colofon** 56

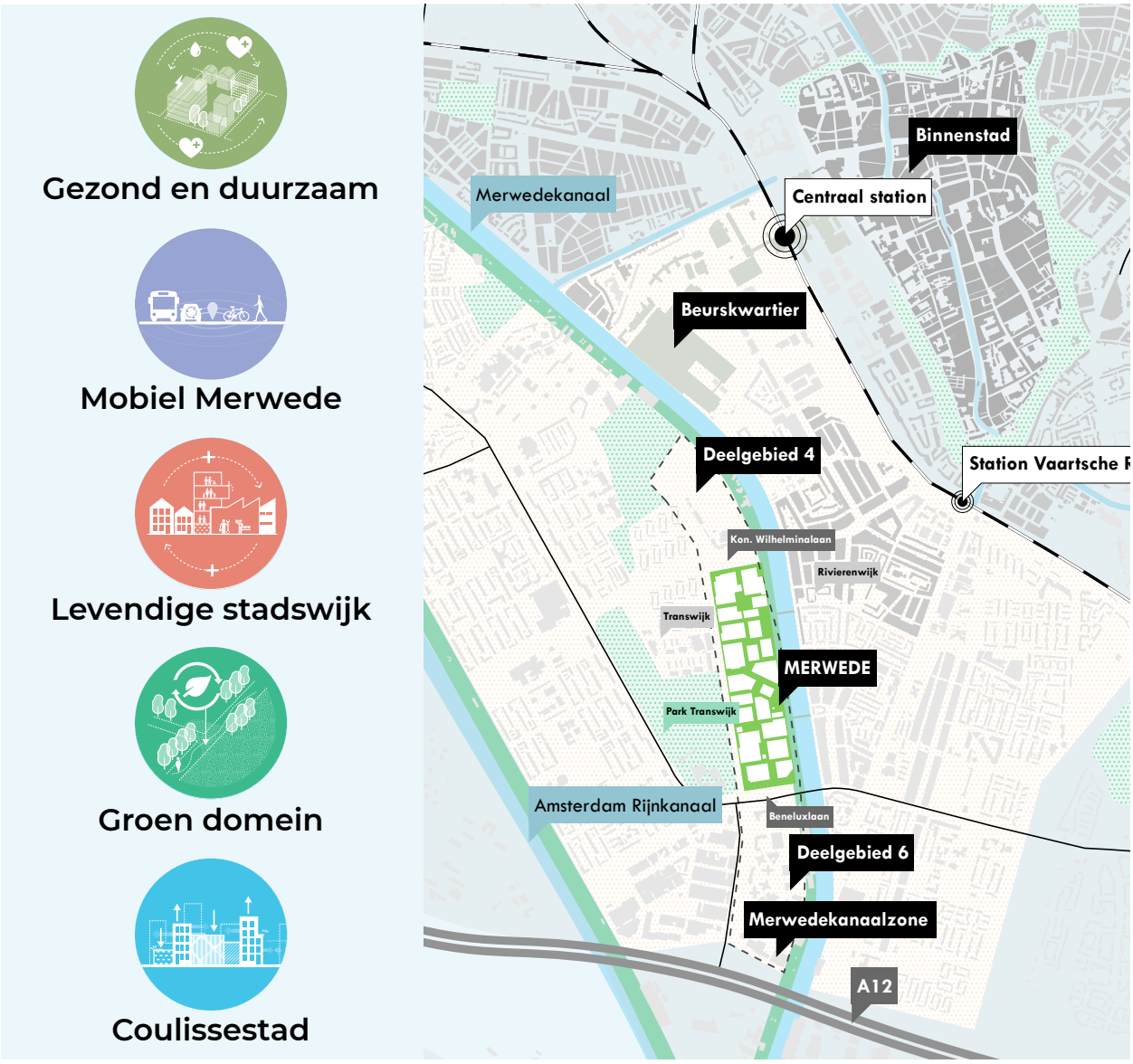
1 INLEIDING

1.1 Introductie Merwede

Merwede, nu nog een ontoegankelijk gebied in de stad, wordt een wijk waarin mensen gelukkig, duurzaam en gezond kunnen leven. Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke, ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent.

De missie van Merwede is te vatten in vijf thema's:

- *Gezond en duurzaam*: Merwede draagt bij aan een gezonde planeet met gezonde mensen.
- *Mobiel Merwede*: bewoners van Merwede bewegen zich vrijelijk en kunnen dat zonder eigen auto.
- *Levendige stadswijk*: Merwede biedt de reuring en de voorzieningen van de stad.
- *Groen tenzij*: Merwede is hoogstedelijk maar tegelijkertijd groen en rustgevend.
- *Coulissestad*: Merwede is een hoogstedelijke wijk, die toch luchtig voelt.



1.2 Doel beeldkwaliteitsplan

Aanvullend op het Stedenbouwkundig Plan (SP) Merwede is dit beeldkwaliteitsplan (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. Het geeft houvast, is richtinggevend en dient als inspiratiebron voor ondernemers, ontwikkelaars en architecten. Dit moet de gewenste integrale beeldkwaliteit borgen en de samenhang binnen Merwede behouden, ook bij gefaseerde realisatie door meerdere bouwpartners. Aan de hand van dit plan worden toekomstige bouwplannen getoetst. Binnen het stedenbouwkundig plan is een spelregelkaart opgenomen met de belangrijkste ruimtelijke spelregels voor bebouwing (rooilijnen, hoogtes, gootlijnen, maximale hoogtes, etc). Daarnaast worden in het stedenbouwkundig plan ook spelregels opgenomen ten aanzien van het microklimaat (bezonning, wind, geluid, etc). Het BKP borgt de belangrijkste aspecten van deze hoogstedelijke wijk: menselijke maat en schaal, prettig leefklimaat van openbare ruimte en het karakter van de Coulissestad.

1.3 Leeswijzer beeldkwaliteitsplan

In het BKP worden op verschillende schaalniveaus uitspraken gedaan; wijk, blok, gebouw, element, overgangszone openbaar en privé en publieke gebouwen. Deze schaalniveaus bepalen de structuur van het BKP. Er wordt een methode gehanteerd waarbij per schaalniveau doelstellingen zijn opgenomen, voorzien van richtlijnen. Per schaalniveau is getracht de doelstellingen zo helder en kernachtig mogelijk te verwoorden. Hiermee zijn de intenties van het plan geformuleerd en wordt weergeven welk (beeld)resultaat in ieder geval moet worden gehaald. Per doelstelling zijn richtlijnen opgesteld, die (deel)uitwerkingen zijn van de doelstelling. Wanneer de richtlijnen worden gehanteerd, wordt de doelstelling in principe gehaald; tegelijkertijd biedt het gebruik van richtlijnen ook ruimte voor andere mogelijke oplossingen, mits de beoogde doelstelling wordt bereikt. De richtlijnen worden verduidelijkt met schema's en één of meerdere referentiebeelden. Aangezien het nagestreefde beeld voor Merwede uiteraard nog niet bestaat, wordt gebruik gemaakt van deze middelen. Referentiebeelden dienen als inspiratie en hebben vooral betrekking op het behandelde aspect van de desbetreffende richtlijn. Mogelijk zijn getoonde referentiebeelden gedeeltelijk niet strokend met andere beschreven richtlijnen, omdat het beeld enkel dient om specifiek een deelaspect of principe te verduidelijken.

De spelregels uit het SP en de doelstellingen en richtlijnen uit het BKP geven samen sturing aan de beeldkwaliteit.

1.4 Kwaliteitsteam en supervisor

Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede. Welstand volgt bij een bouwaanvraag in principe het oordeel van het kwaliteitsteam.

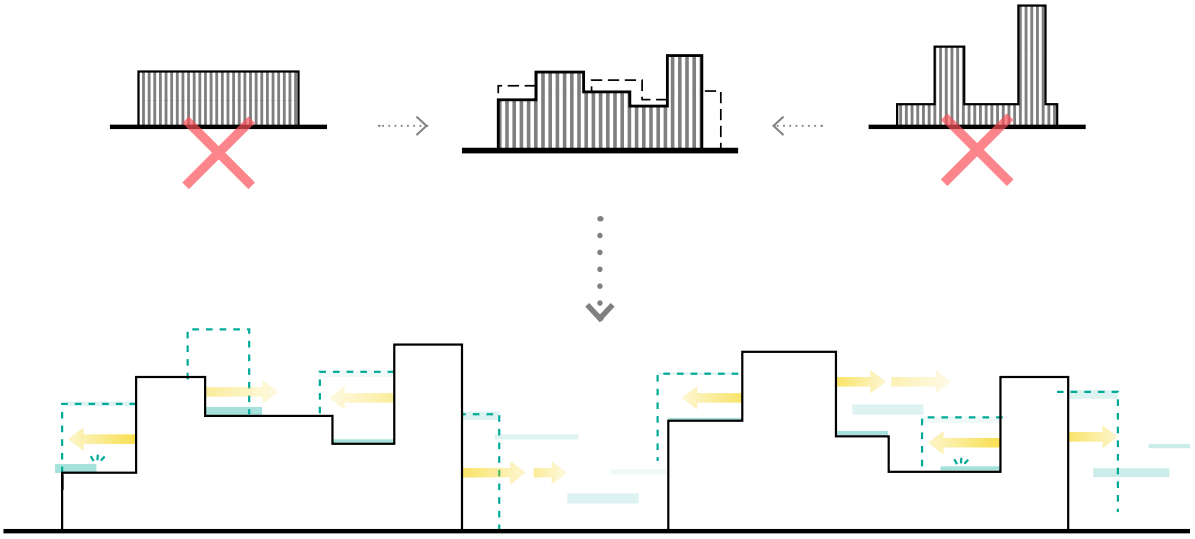
De supervisor is kenner en drager van Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan. Hij is structureel beschikbaar om te reflecteren op planvoorstellen. De supervisor adviseert vooraf het kwaliteitsteam bij de beoordeling van Structuurontwerp, VO en DO en is betrokken bij de besluitvorming hierover. De supervisor is aanwezig bij de vergaderingen van het kwaliteitsteam.

Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook op de voorgestelde manier kan worden bereikt.

Impressie van een buurtplein

KONINGIN WILHELMINALAAN
PROVINCIALEWEG
BENELUXLAAN
Legenda
Openbaar vervoer
OV-halte
Stedelijke fietsroute
Overige bebouwing
Woonboten
Bestaande gebouwen in Merwede
Gebouwen in Merwede
Wijkpleinen
Buurtpleinen
Merwede park
Groen dwaalspoor
Waterverbinding Park Transwijk
Plangrens
Nader uit te werken
De plankaart maakt duidelijk waar de bouwblokken en gebouwen komen en waar de openbare ruimte ligt. De individuele gebouwen binnen het bouwblok zijn weergegeven als voorbeeldverkaveling.
0
50
100M
N

1.5 Stedenbouwkundig concept: Coulissestad



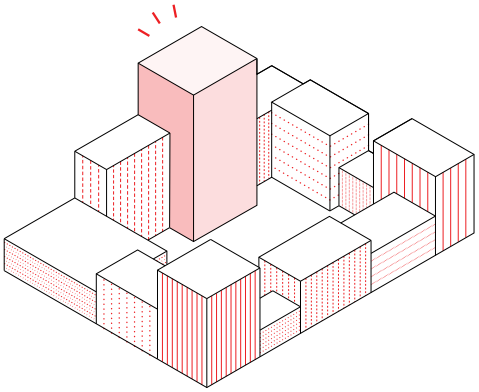
Coulissestad

De stedenbouwkundige structuur van Merwede is een robuust groen raamwerk. Als contrast met de lange lijnen van de Europalaan en het Merwedekanaal, wordt het raamwerk van Merwede opgebouwd uit een aaneenschakeling van routes, pleinen, parken en historische lijnen. Dit levert een compacte stadswijk op met een zekere intimiteit en verrassing. Binnen dit raamwerk wordt hiërarchie aangebracht door pleinen en parken en hoofdstructuren belangrijker te maken. Meest opvallend zijn de autovrije straten en pleinen die net als het Merwedepark groen en met grote bomen worden ingericht als fijne plek om te ontspannen, wandelen, sporten en met veel ruimte voor kinderen om te spelen. De openbare ruimte wordt maximaal ingericht als verblijfsruimte, noodzakelijk in een hoogstedelijke wijk. Daarnaast zijn er de twee grote pleinen, die ontworpen zijn op reuring, waar je horeca en openbare functies vindt. Het groene dwaalmilieu dat zo ontstaat, biedt samen met de programmering talrijke aanleidingen om betekenisvolle en aantrekkelijk vormgegeven plekken te maken.

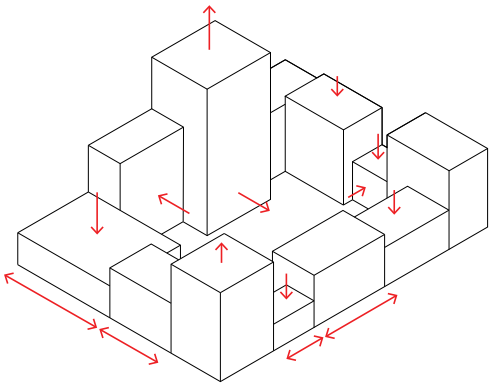
Merwede is door zijn omvang en dichtheid een uniek milieu, met een eigen identiteit, binnen Utrecht Zuidwest. Om stedelijkheid met hoge kwaliteit te bieden en menselijke maat te garanderen, combineren we in het stedenbouwkundig plan gebouwen met veel verschillende hoogtes en korrelgroottes. Het intensief mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels (*setbacks*) zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de aanzienlijke dichtheid. Merwede is opgebouwd uit stoere stadsblokken, die ieder op zich zijn samengesteld uit meerdere panden, veelal schouder aan schouder maar zeker niet volledig gesloten, vooral niet richting de groene kanaaloever, waar blokken zich openen. De hoogteopbouw van Merwede sluit aan op de omgeving, creëert veel zonnige plekken en brengt lucht in het gebied. Hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap.

Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter. Het gevarieerde beeld creëert zo samenhang op wijkniveau. De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes resulteert in een unieke woonkwaliteit, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap en een uniek stadsbeeld: ‘de Coulissestad’. De coulissestad refereert aan een stedenbouwkundige opzet die door zijn openbare ruimtes en combinatie van hogere en lagere bebouwing het karakter van een toneel met coulissen heeft (vergelijkbaar met het coulisselandschap). Met dit Beeldkwaliteitsplan worden de belangrijkste principes van de Coulissestad geborgd.

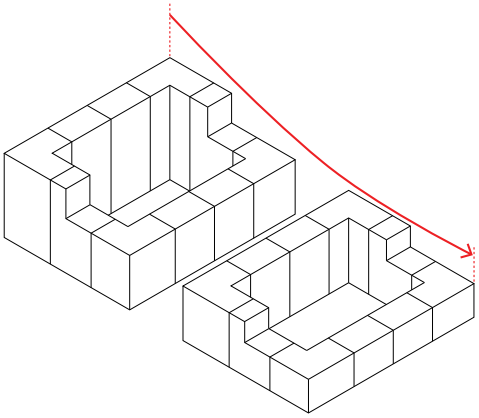
Impressie van de coulissestad vanaf het Merwedepark



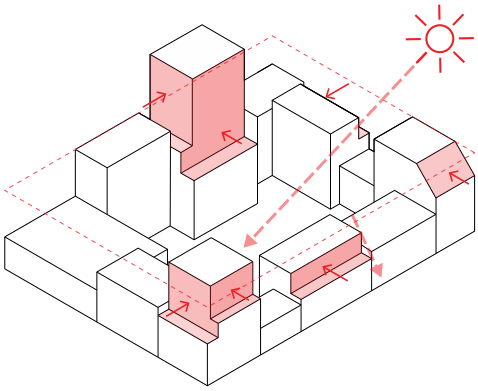
Eenheid in verscheidenheid



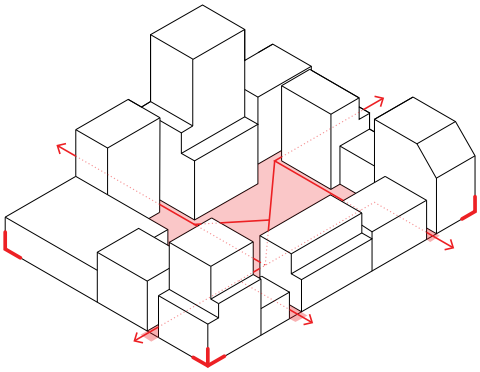
Samengesteld en pandsgewijs



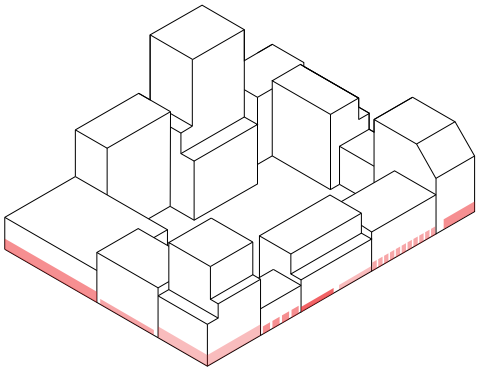
Aflopende dichtheid en hoogte



Licht en lucht



Gekaderd en toegankelijk

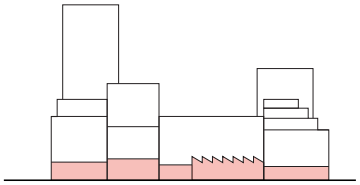


Stad op ooghoogte

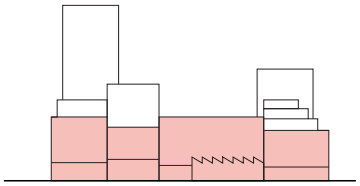
1.6 Stedenbouwkundige principes

In het Stedenbouwkundig Plan Merwede worden de volgende principes gehanteerd:

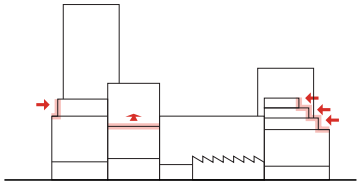
- Eenheid in verscheidenheid
- Samengesteld en pandsgewijs
- Aflopende dichtheid en hoogte
- Licht en lucht
- Gekaderd en toegankelijk
- Stad op ooghoogte



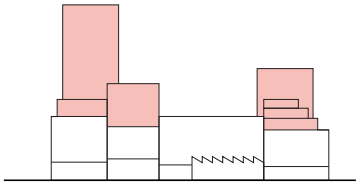
Plint



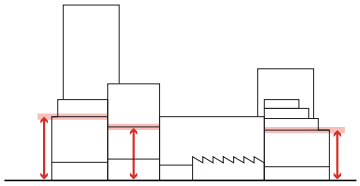
Onderbouw



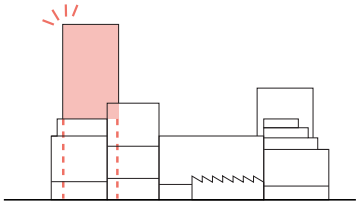
Setback



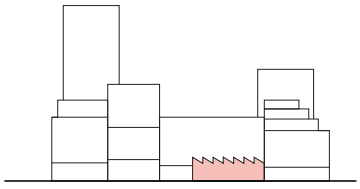
Bovenbouw



Goothoogte

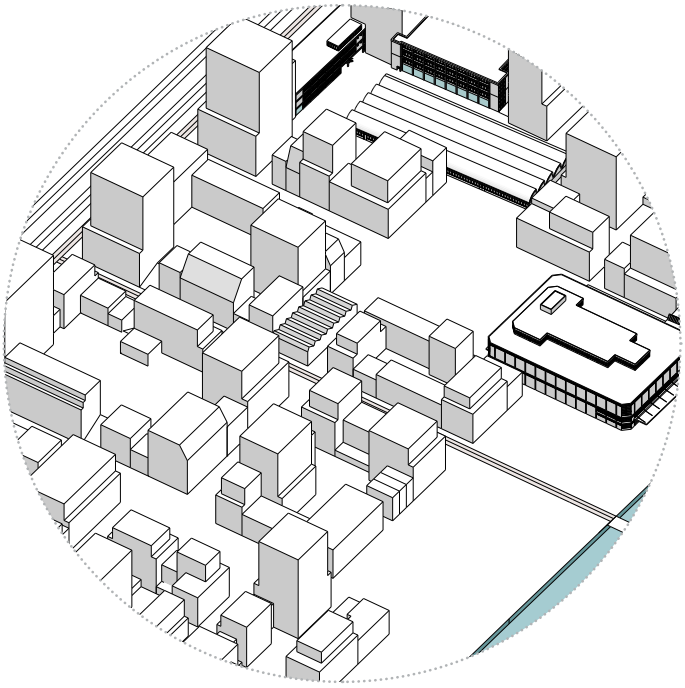


Stedelijk accent

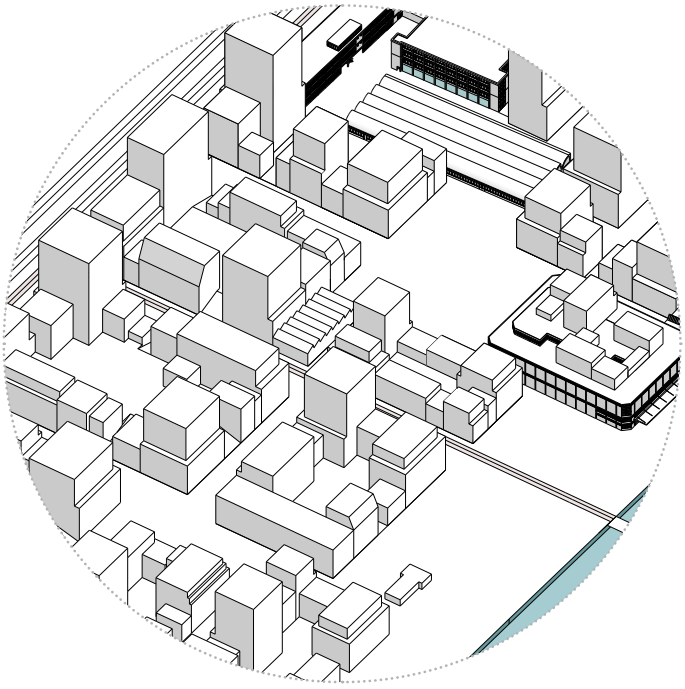


Special

Uitleg termen



Voorbeelduitwerking 1



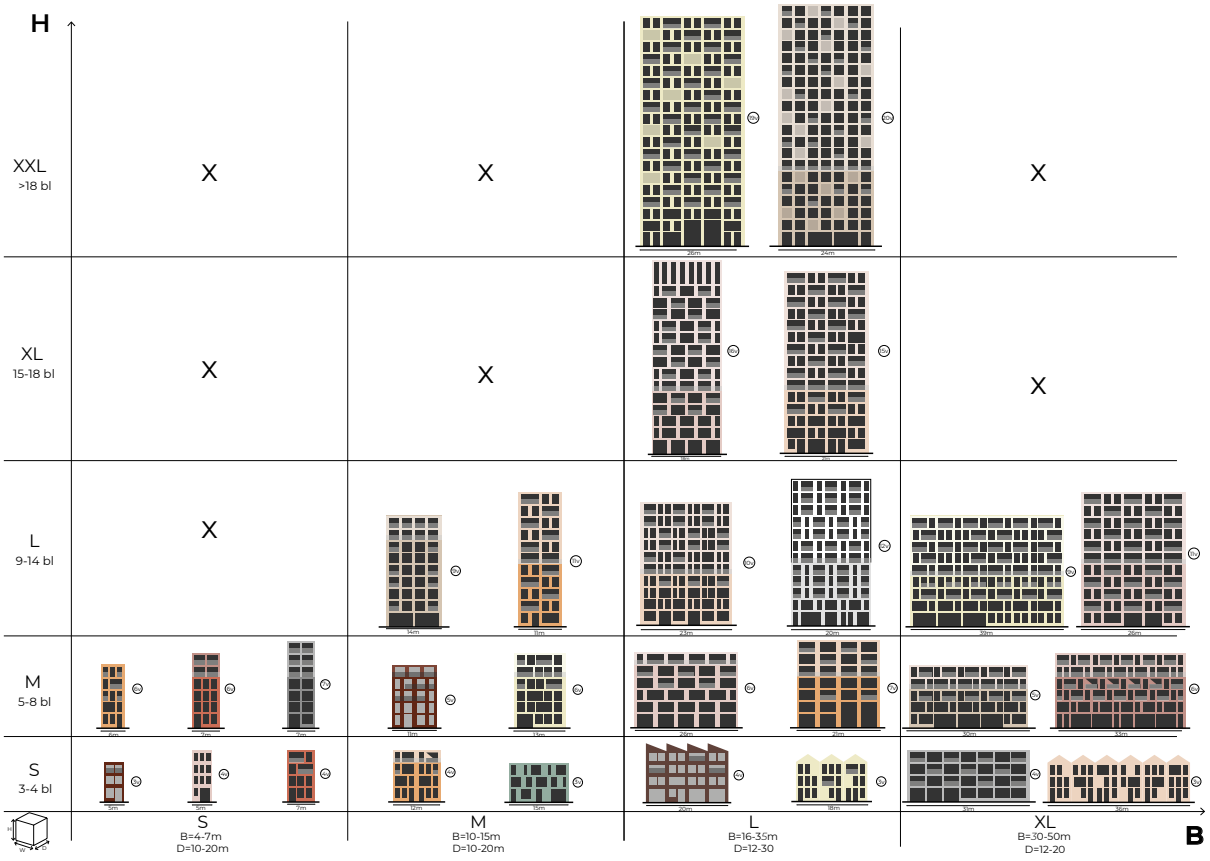
Voorbeelduitwerking 2

Voorbeelduitwerkingen op basis van spelregels uit het stedenbouwkundig plan, waarin de korrel van stadspanden duidelijk zichtbaar is

1.7 Het stadspand van Merwede

In Merwede komen stadspanden te staan. Kenmerkend voor het plan is de pandsgewijze bebouwing, waarbij de korrel tot uitdrukking komt in voldoende herkenbare verschillen tussen de afzonderlijk leesbare panden (hoogte, breedte, materiaal, kleur, architectonische behandeling).

Ter verduidelijking wordt binnen het BKP een onderscheid in definitie gehanteerd tussen ‘functionele gebouwen’ en ‘architectonische panden’. Een ‘functioneel gebouw’ kan uit meerdere ‘architectonische panden’ bestaan ten gunste van het bereiken van de gewenste voor het plan zo cruciale bouwkorrel. Er wordt ingezet op een rijke diversiteit in de korrel, met bijzondere aandacht voor panden die relatief smal en hoog zijn. Dit zijn voornamelijk het type panden dat in de categorie van de ‘M-breedte’ valt (MM & ML), zoals in het schema hieronder opgenomen.



Voorbeeld van verschillende stadspanden in Merwede

Voorbeelduitwerking Merwede

2

DOELSTELLINGEN EN RICHTLIJNEN

Wijkniveau

Doelstelling 1: De wijk Merwede is een eenheid door de veelheid en verscheidenheid aan stadspanden.

De wijk wordt gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing. De afzonderlijke bouwblokken verschillen van vorm en grootte, maar vertonen op gelijke wijze een diversiteit in de samenstelling van gebouwen. Met meer dan tweehonderd gebouwen vormt Merwede een uniek, homogeen, stedelijk veld van gebouwen met wisselende korrelgroottes, een 'zee van gebouwen' indachtig. Merwede wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan architectuuruitingen. De architectuur verschilt van gebouw tot gebouw, zonder dat het contrast wordt opgevoerd. Een selectief palet aan materialen en kleuren draagt bij aan eenheid op wijkniveau, waarbij clustering van stijlen binnen een blok wordt vermeden.

Richtlijn

1.1 Een veelheid aan stadspanden met eenheid in verscheidenheid.

Doelstelling 2: Merwede kent een 'zee van plekken'.

De veelheid aan stadspanden voegt zich rond een zee van plekken. Deze openbare en collectieve ruimten hebben een overwegend groen karakter. De set van grotere en kleinere karakteristieke en betekenisvolle plekken (pleinen, parkruimtes en binnentuinen) wordt onderling verbonden door een groen dwaalmilieu. Ook de daktuinen dragen bij aan het groene karakter van de wijk. De stadswijk heeft hoge dichtheden, maar in de openbare ruimte zijn er drukkere en rustigere plekken.

Richtlijn

2.1 Het ontwerpuitgangspunt voor de openbare en collectieve ruimte is 'groen, tenzij...'.

2.2 Plekken worden zodanig ingericht dat sociale ontmoetingen en activiteiten maximaal worden gefaciliteerd en zijn waar mogelijk multifunctioneel.

2.3 De wijk heeft een veelkleurig, multifunctioneel en zorgvuldig vormgegeven daklandschap, waarbij speciale aandacht uitgaat naar de daken die in het zicht zijn en waarbij zo veel mogelijk wordt ingezet op principes als 'een vijfde gevel' of 'een (bruikbare) buitenruimte'.

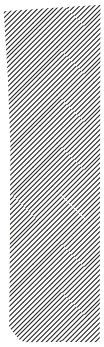
Doelstelling 3: Menselijke maat en schaal bewerkstelligen binnen een hoogstedelijke wijk.

Om een prettige leefomgeving te creëren in een wijk die een hoge bebouwingsdichtheid kent, is het essentieel om aandacht te hebben voor de menselijke schaal en maat. De beleving op ooghoogte - hoe we de ruimte ervaren als we er doorheen lopen – speelt een sleutelrol in de waardering van de leefomgeving. Het gaat hierbij om de inrichting en de dimensionering van straten, de hieraan gelegen gebouwen en het programma. Vanuit het menselijk perspectief is het met name van belang om zorgvuldig om te gaan met de beleving van de openbare ruimte in relatie tot de onderste bouwlagen.

Richtlijn

3.1 Een zorgvuldige blok- en gebouwgeleding, waarbij architectonische uitdrukking wordt gegeven aan panden en plinten en waarbij goothoogtes en setbacks worden geïntroduceerd. Centraal staat de omgevingskwaliteit voor een stedelijk leven bekeken vanuit menselijk oogpunt, met een focus op de ervaring van de sfeer behorend tot het straatniveau. De realisatie van een schaalverkleining tot menselijke maat en schaal wordt bereikt in de onderbouwlaag van Merwede, gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing met wisselende korrelgrootte en maximale goothoogte.

3.2 Levendige plinten worden overal gefaciliteerd, waarbij interactie tussen binnen en buiten wordt gestimuleerd.



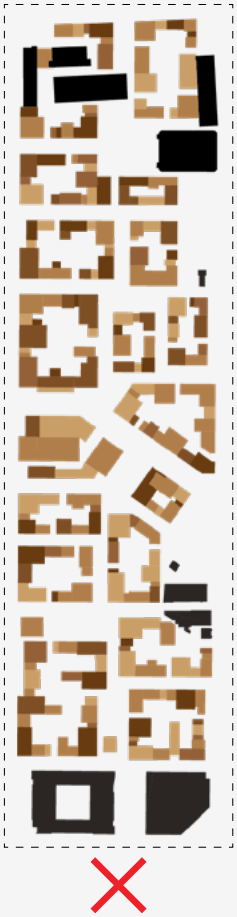
Eén wijk

Eén raamwerk

19 bouwblokken

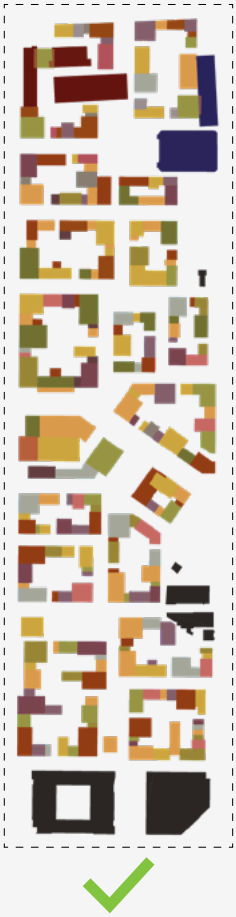
meer dan 200 panden

1.1 Een veelheid van stadspanden met eenheid in verscheidenheid.



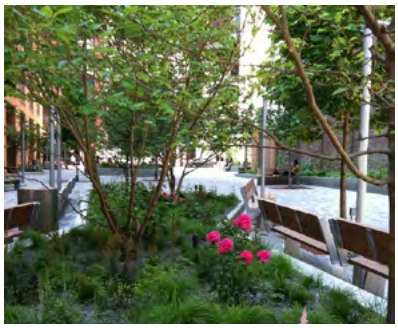
De gebouwen moeten onderling voldoende van elkaar verschillen; ze hebben dus niet alle een gelijksoortige kleur, materiaal en/of architectonische uitstraling.

De bouwblokken moeten op gelijke wijze een diversiteit in de samenstelling van gebouwen vertonen. De bouwblokken kennen onderling dus geen onderscheidende karakters.



Er bestaat een balans tussen eenheid en verscheidend op het niveau van de wijk Merwede. De homogene verdeling van gebouwen over de wijk kent wisselende korrelgroottes, maar vertoont zich als geheel middels een selectief palet aan gevelmaterialen en kleuren.

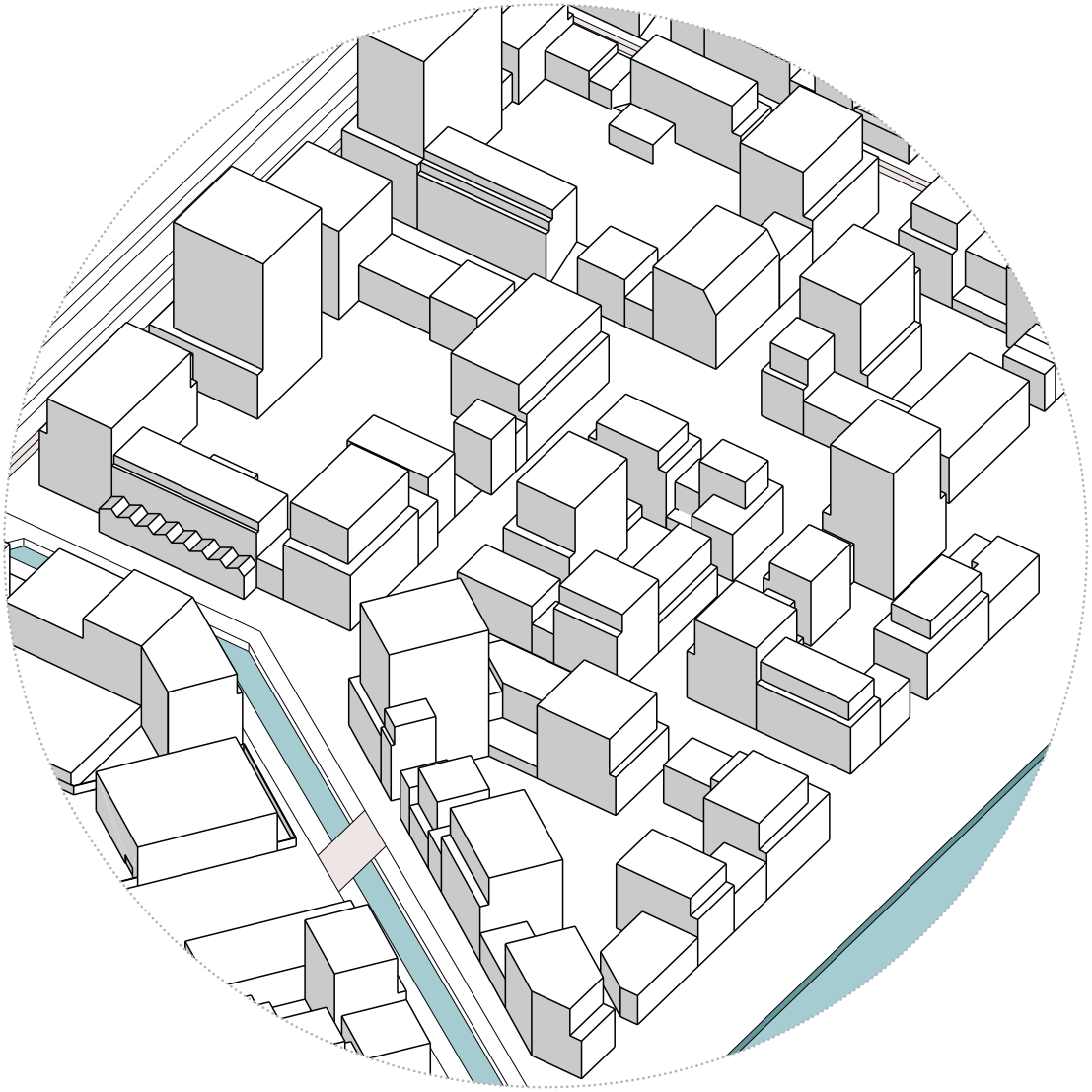
2.1 Het ontwerpuitgangspunt voor de openbare en collectieve ruimte is ‘groen, tenzij...’.



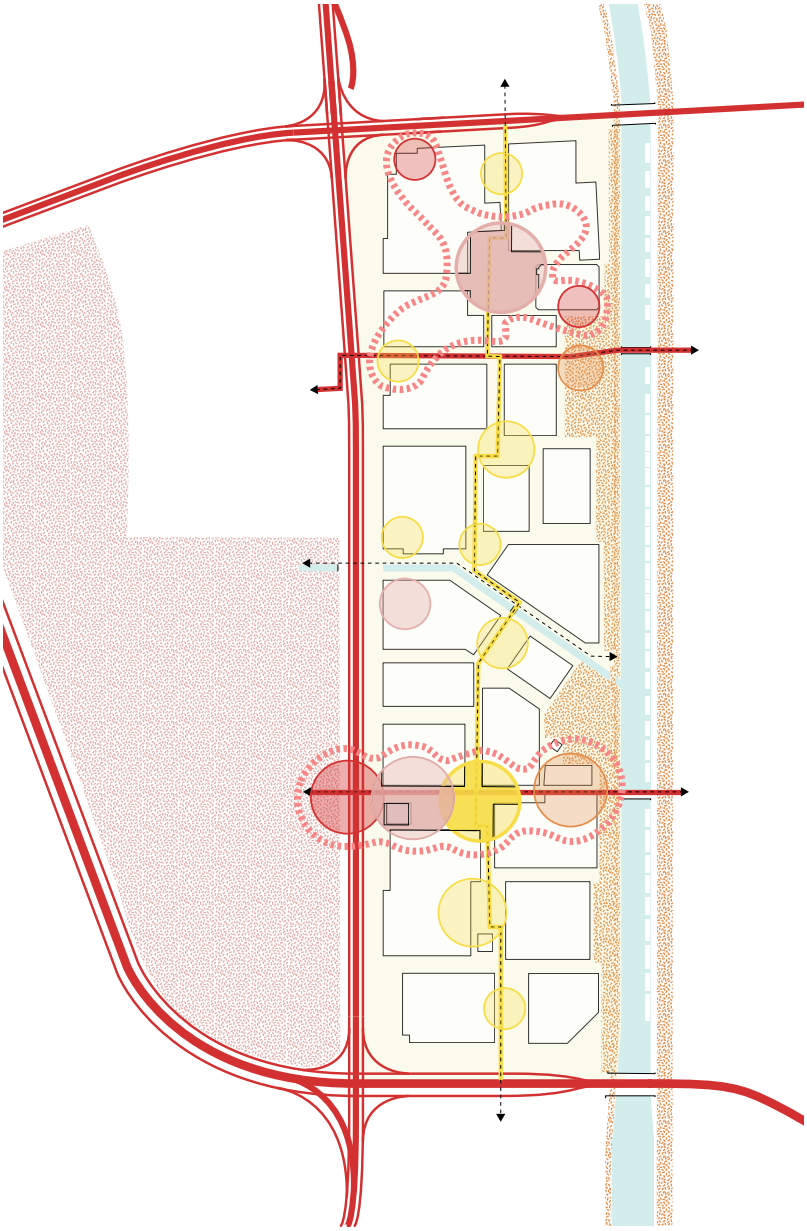
2.2 Plekken worden zodanig ingericht dat sociale ontmoetingen en activiteiten maximaal worden gefaciliteerd en zijn waar mogelijk multifunctioneel.

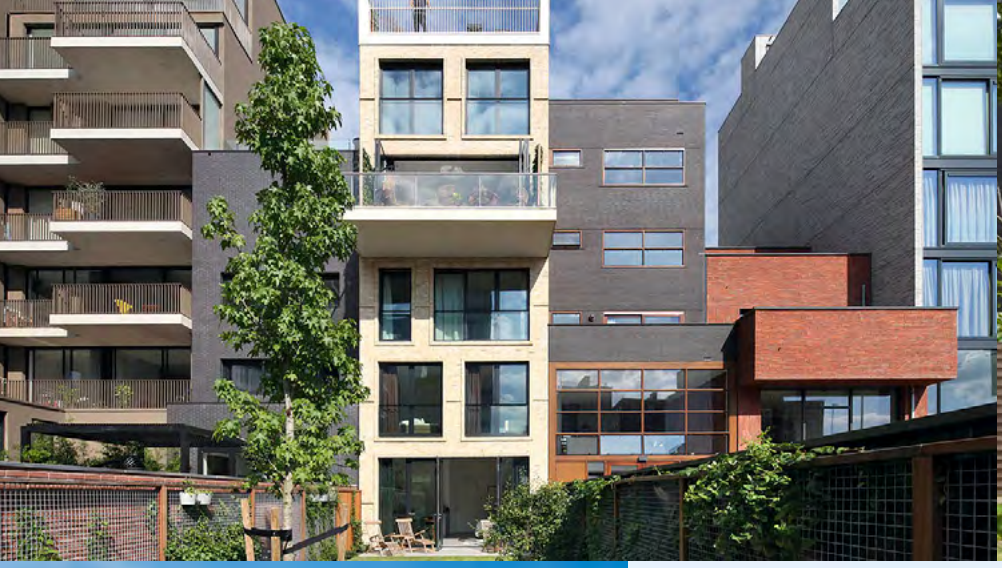
2.3 De wijk heeft een veelkleurig, multifunctioneel en zorgvuldig vormgegeven daklandschap, waarbij speciale aandacht uitgaat naar de daken die in het zicht zijn en zo veel mogelijk wordt ingezet op principes als ‘een vijfde gevel’ of ‘een (bruikbare) buitenruimte’.

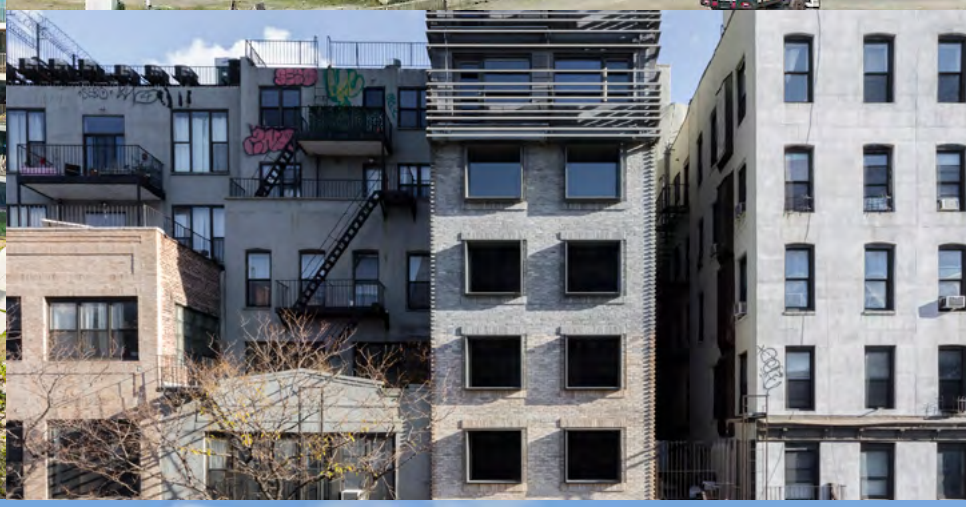
3.1 Zorgvuldige blok- en gebouwgeleding, waarbij architectonische uitdrukking wordt gegeven aan panden, plinten, goothoogtes en setbacks worden geïntroduceerd. Centraal staat de omgevingskwaliteit voor een stedelijk leven bekeken vanuit menselijk oogpunt, met een focus op de ervaring van de sfeer behorend tot het straatniveau. De realisatie van een schaalverkleining tot menselijke maat en schaal wordt bereikt in de onderbouwlaag van Merwede, gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing met wisselende korrelgrootte en maximale goothoogte.



3.2 Faciliteren van levendige plinten, waarbij interactie tussen binnen en buiten wordt gestimuleerd.







Blokniveau

Doelstelling 4: Het bouwblok is samengesteld uit diverse architectonische panden, die zowel aan de buiten- als binnenkant als zodanig herkenbaar zijn.

De bouwblokken in Merwede zijn samengestelde bouwblokken. Zij zijn alle opgebouwd uit diverse stadspanden die onderling verschillen. Naast elkaar staande panden hebben niet dezelfde afmetingen (hoogte, breedte en diepte) en architectonische uitstraling. Dit draagt niet alleen bij aan een menselijke maat, maar geeft de wijk ook een unieke identiteit. Het karakter van 'afleesbare' architectonische panden is overal ervaarbaar: op straat, vanuit een woning, in de binnentuinen, op de daktuinen.

Richtlijn

4.1 Naast elkaar staande panden hebben verschillende architectonische plinthoogtes.

4.2 Naast elkaar staande panden verschillen zichtbaar in breedte; de maximale gevelbreedte van een gebouw is 50 meter.

4.3 Naast elkaar staande panden hebben wisselende goothoogtes en dakhoogtes, met forse maar niet zo fors mogelijke hoogteverschillen.

4.4 Naast elkaar staande panden verschillen in typologie en architectonische uitstraling. Voldoende verschil op aspecten als typologie, kleur, materiaal, gevelopbouw en buitenruimtes kan meestal het beste worden bereikt door meerdere architectenbureaus aan de opgave te laten werken.

Doelstelling 5: Bouwblokken zijn helder gedefinieerd en afleesbaar.

Bouwblokken worden gekenmerkt door bebouwing die veelal tegen elkaar aan en in de rooilijn staat. Openingen tussen gebouwen zijn mogelijk, maar van belang is dat het bouwblok als zodanig leesbaar is. Losstaande gebouwen komen weinig voor.

Richtlijn

5.1 Gebouwen staan veelal schouder aan schouder.

5.2 Onderbrekingen in de wand van het blok doen geen afbreuk aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van het bouwblok.

5.3 Op de hoeken van het blok staat een gebouw.

5.4 De meeste gebouwen staan in de rooilijn.

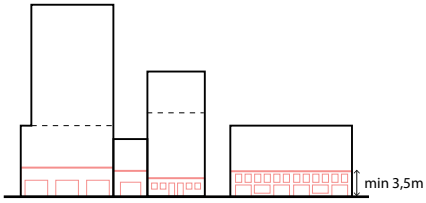
Doelstelling 6: Geen enkel gebouw mag een blok domineren.

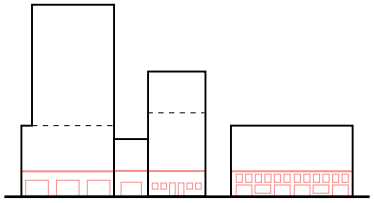
Er wordt gestreefd naar een 'beheerst' straatbeeld. Het bouwblok is samengesteld uit verschillende gebouwen en een enkel gebouw kan daarin niet dominant zijn. Dit geldt zowel wat betreft schaal en maat, als wat betreft architectonische uitstraling. Afhankelijk van de korrelgrootte kan een gebouw in meer of mindere mate architectonisch uitbundig worden vormgegeven.

Richtlijn

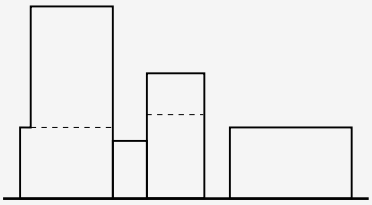
6.1 Naarmate de korrelgrootte kleiner wordt, kan het pand expressiever worden ontworpen.

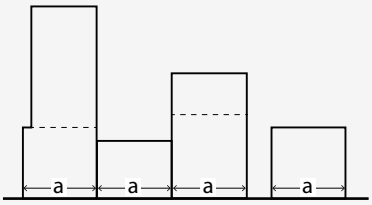
4.1 Naast elkaar staande panden hebben verschillende architectonische plinthoogtes.



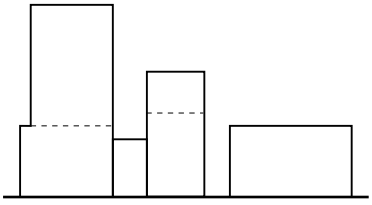


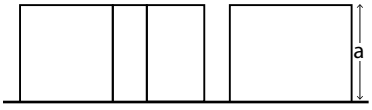
4.2 Naast elkaar staande panden verschillen in breedte; de maximale gevelbreedte van een gebouw is 50 meter.



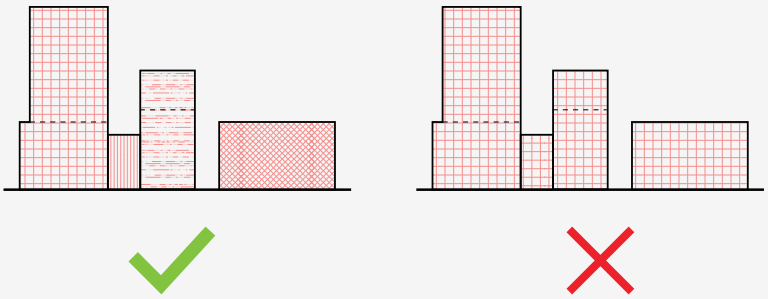


4.3 Naast elkaar staande panden hebben wisselende goothoogtes en dakhoogtes, met forse maar niet zo fors mogelijke hoogteverschillen.

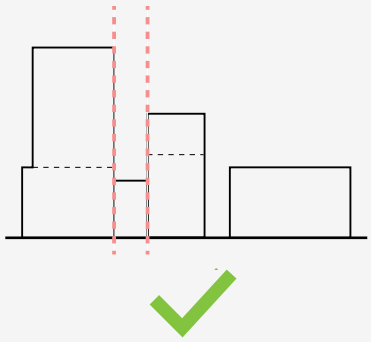


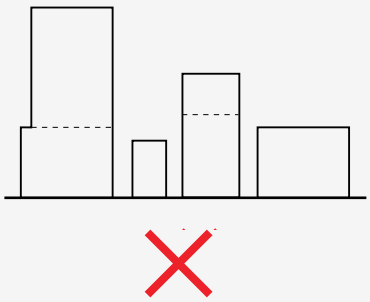


4.4 Naast elkaar staande panden verschillen in typologie en architectonische uitstraling. Voldoende verschil op aspecten als typologie, kleur, materiaal, gevelopbouw en buitenruimtes kan meestal het beste worden bereikt door meerdere architectenbureaus aan de opgave te laten werken.

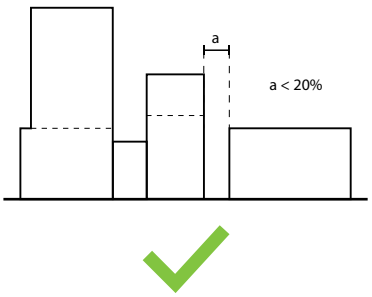


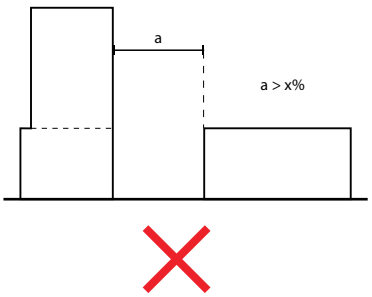
5.1 Panden staan veelal schouder aan schouder.



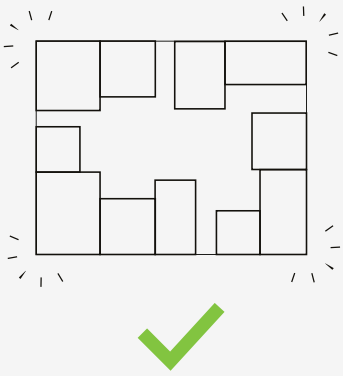


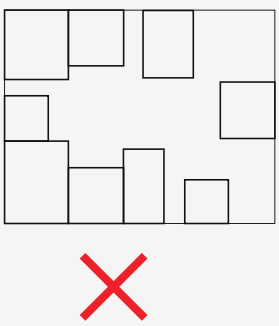
5.2 Onderbrekingen in de wand van het blok doen geen afbreuk aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van het bouwblok.



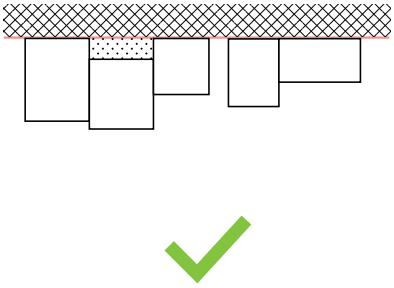


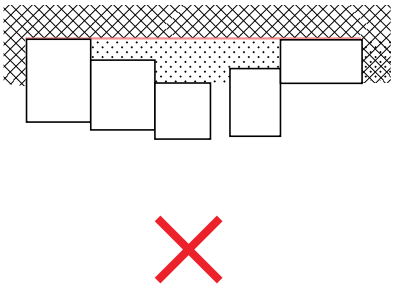
5.3 Op de hoeken van het blok staat een gebouw.



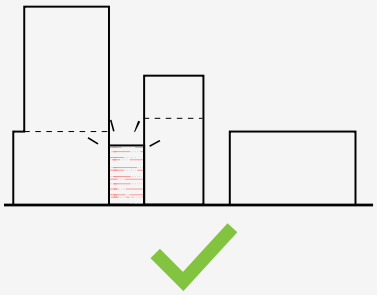


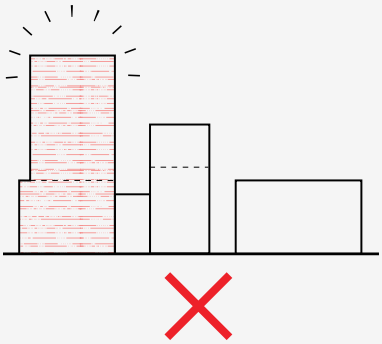
5.4 De meeste panden staan in de rooilijn.





6.1 Naarmate de korrelgrootte kleiner wordt, kan het pand expressiever worden ontworpen.





THE ART HOUSE

Gebouwniveau

Doelstelling 7: De bebouwing presenteert zich als zelfstandige architectonische panden.

De pandsgewijze opbouw van Merwede komt tot uitdrukking op het gebouwniveau. We maken een onderscheid tussen de definitie van de term 'functioneel gebouw' en 'architectonisch pand'. We streven naar sterk verschillende en zelfstandig herkenbare panden die bij voorkeur zijn gestoeld op aparte gebouwen met een eigen programma. Hybride oplossingen zijn mogelijk, waarbij één 'functioneel gebouw' zich in zijn architectonische verschijningsvorm toont als verschillende panden. Ieder architectonisch pand is uniek en heeft in principe een samenhangende en eenduidige beeldtaal, waarbij architectonische en typologische vernieuwing, innovatie en inventiviteit worden aangemoedigd.

Richtlijn

7.1 Ieder gebouw is (bij voorkeur) organisatorisch een zelfstandige eenheid, met zo veel mogelijk een eigen ontsluitingsstructuur. Een herkenbare hoofdentree in de plint versterkt het karakter als zelfstandig pand.
7.2 Panden hebben een heldere en eenduidige basisvorm.
7.3 Alle zichtbare gevels, dus inclusief prominente zijgevels en alle achtergevels, worden als volwaardige gevels ontworpen.

Doelstelling 8: Gebouwen kenmerken zich door robuustheid, stevigheid en zelfstandigheid.

Gebouwen in Merwede hebben het voorkomen van een zelfstandig pand. Ze stralen een zekere mate van robuustheid en stevigheid uit. Passende associaties bij het type bebouwing dat hier wordt nagestreefd zijn: een gebouw dat 'met zijn voeten op de grond staat', 'niet omvalt als er geen buren zijn' en 'van onder zwaarder is dan van boven'.

Richtlijn

8.1 Een pand staat met de voeten op de grond.
8.2 De plint draagt het pand en nodigt uit.
8.3 De scheiding tussen panden is een rechte lijn van dak tot maaiveld.
8.4 Gevels hebben een substantiële massa en dieptewerking, waarbij de architectonische uitdrukking min of meer strookt met de logica van de krachtsafdracht.

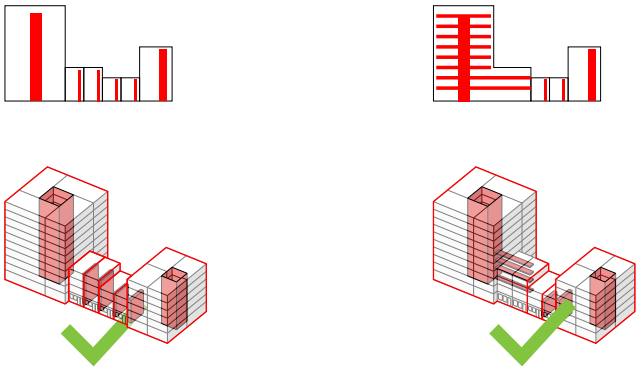
Doelstelling 9: Voor een goede aansluiting tussen gebouw en maaiveld hanteren we de principes van de stad op ooghoogte.

De aansluiting van een (hoog) gebouw met het maaiveld vraagt om een zorgvuldig ontwerp. In relatie tot beeldkwaliteit is aandacht nodig voor de ervaring van de leefomgeving. Voor de menselijke beleving op ooghoogte is met name de aanhechting van de onderste bouwlagen met op het maaiveld van belang. De verticale geleding van het bouwvolume staat centraal.

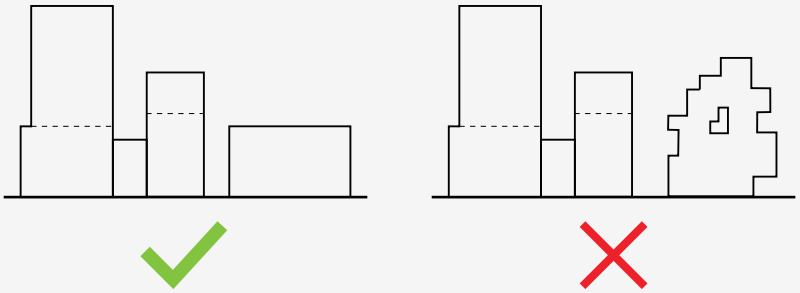
Richtlijn

9.1 Bouwdelen boven de maximale goothoogte worden in zijn geheel of getrapt teruggelegd.
9.2 Hoge gebouwen hebben een goede aanhechting aan het maaiveld, waarbij hoogbouw bijdraagt aan een aansprekend leven op straat. Hoge gebouwen 'communiceren' met de stedelingen en de straat.

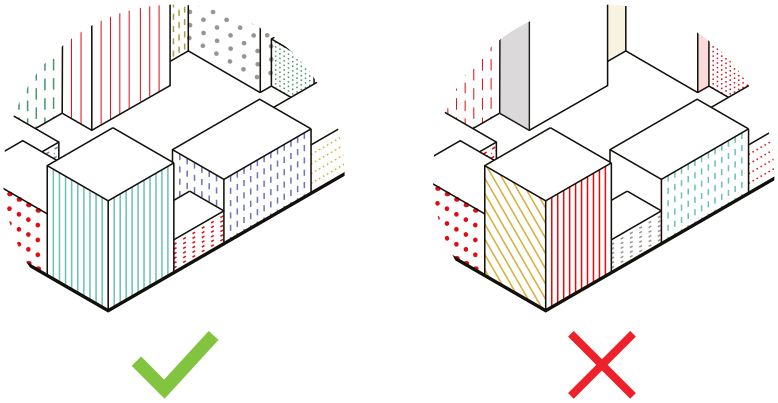
7.1 Ieder gebouw is (bij voorkeur) organisatorisch een zelfstandige eenheid, met zo veel mogelijk een eigen ontsluitingsstructuur. Een herkenbare hoofdentree in de plint versterkt het karakter als zelfstandig pand.



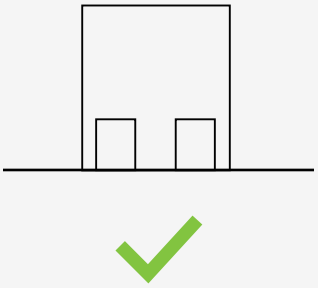
7.2 Panden hebben een heldere en eenduidige basisvorm.

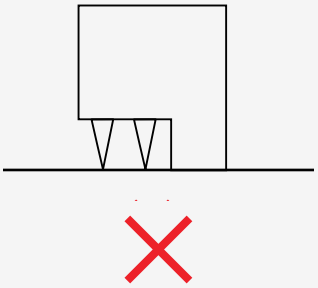


7.3 Alle zichtbare gevels, dus inclusief prominente zijgevels en alle achtergevels, worden als volwaardige gevels ontworpen.

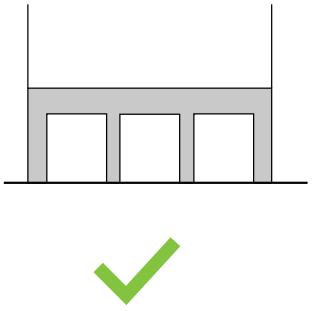


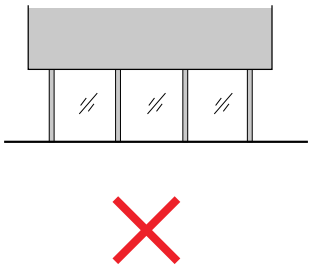
8.1 Een pand staat met zijn voeten op de grond.



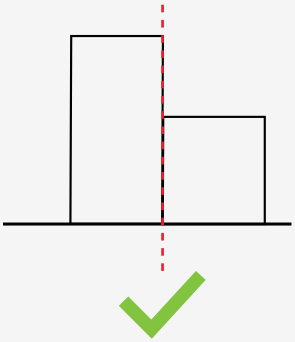


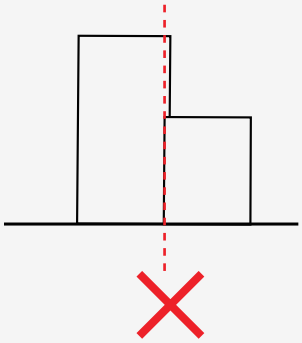
8.2 De plint draagt het pand en nodigt uit.



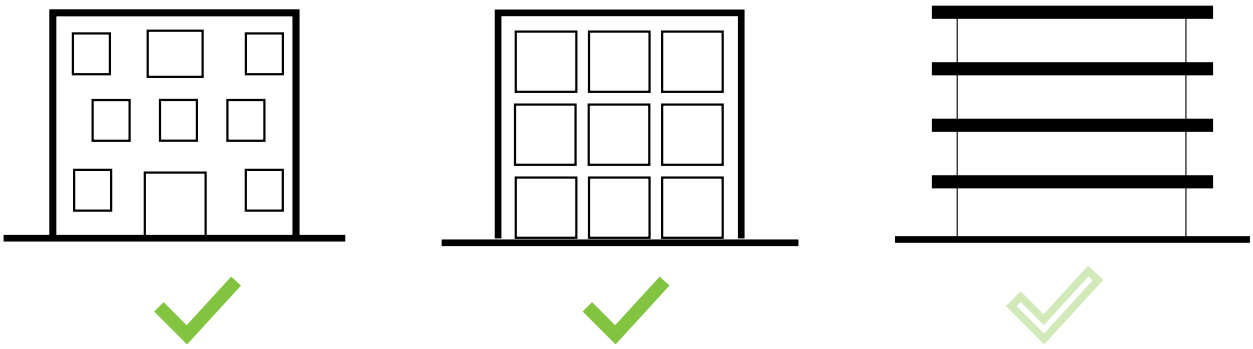


8.3 De scheiding tussen panden is een rechte lijn van dak tot maaiveld.

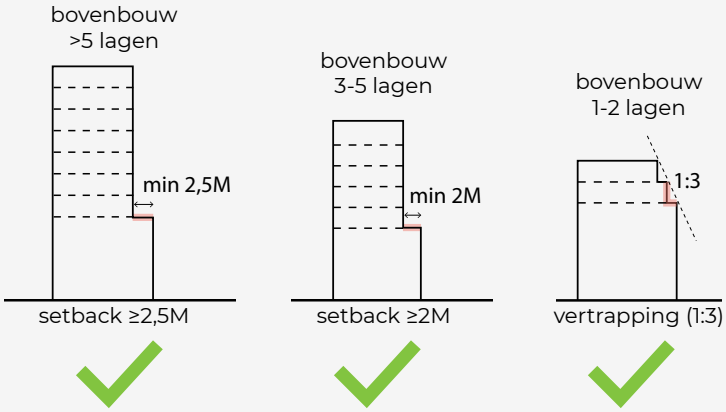




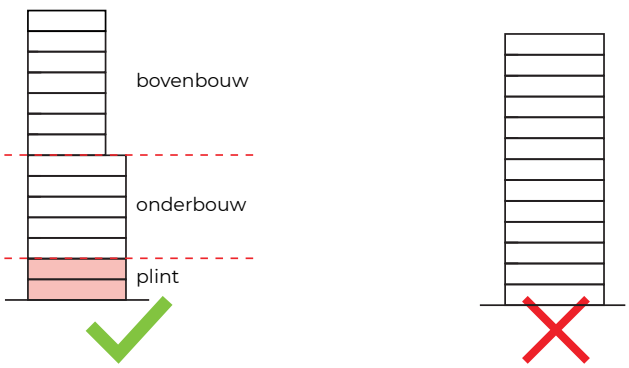
8.4 Gevels hebben een substantiële massa en dieptewerking, waarbij de architectonische uitdrukking min of meer strookt met de logica van de krachtsafdracht.



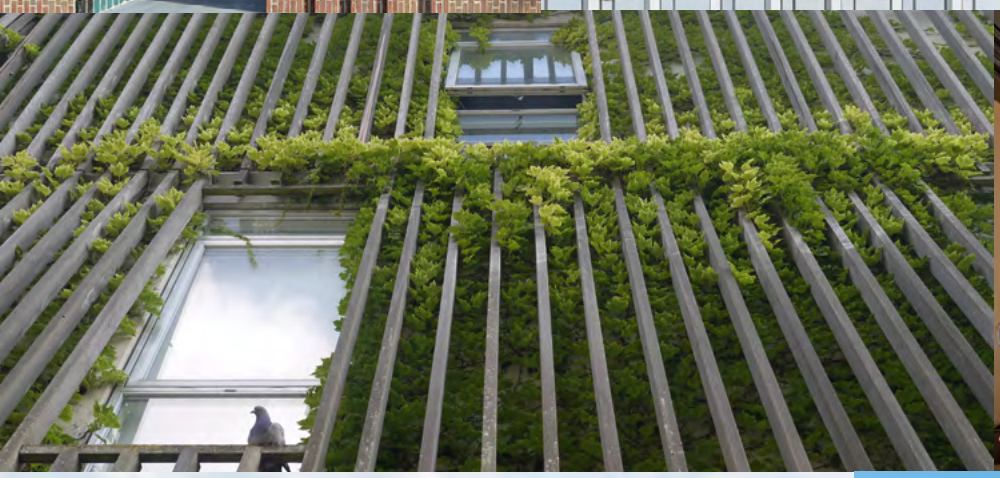
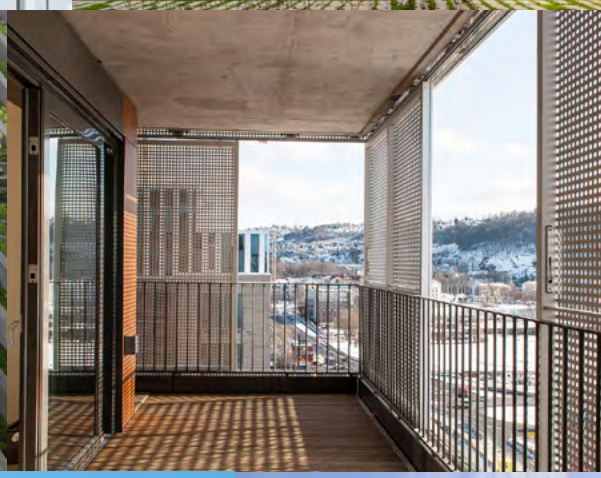
9.1 Bouwdelen boven de goothoogte worden in zijn geheel of getrapt teruggelegd.



9.2 Hoge gebouwen hebben een goede aanhechting aan het maaiveld, waarbij hoogbouw bijdraagt aan een aansprekend leven op straat. Hoge gebouwen ‘communiceren’ met de stedelingen en de straat.



HOTEL JAKARTA

Elementniveau

Doelstelling 10: Gebouwen hebben een herkenbare plastiek met reliëf, tactiliteit en zorgvuldige detaillering.

Er wordt gestreefd naar gebouwen ‘die met liefde zijn gemaakt’ en die met een rijkelijk geschakeerd uiterlijk een levendig stedelijk beeld bewerkstelligen. In Merwede zijn gebouwen niet uitbundig sculpturaal of spectaculair volumetrisch van opzet, maar wordt een relatief eenvoudige hoofdvorm als bouwvolume juist bijzonder door de aandacht voor materialiteit en detaillering. Een spel van reliëf, diepte, licht en schaduwwerking, glans en tactilileit prikkelt de zintuigelijke ervaring en sensatie bij het zien (en voelen) van een gebouw.

Richtlijn

10.1 Balkons zijn vormgegeven als een onderdeel van het architectonisch concept voor het bouwvolume.
10.2 Gevelopeningen vormen een verrijking van de ruimtelijke geleding van de bouwmassa. Glas is onderschikt aan het gevelmateriaal en de leesbaarheid van de gevel staat voorop.
10.3 Gevels voorzien van negges met verschillende dieptes dragen bij aan een leesbare en levendige gevelopbouw.
10.4 Groene gevels en zonnepanelen aan de gevel worden als integraal onderdeel van het gevelbeeld ontworpen en zijn volwaardig onderdeel van de beeldtaal en gevelcompositie.
10.5 Ondergeschikte bouwdelen (zoals dakinstallaties) en liftschachten worden in aantal en omvang zo veel mogelijk beperkt, uit het zicht geplaatst, dan wel architectonisch of groen ingepast. Hoe lager het dakvlak, hoe meer aandacht hiervoor.
10.6 Gebouwdelen hebben een architectonische beëindiging. Dakranden tot borstweringshoogte worden niet meegerekend in de bouwhoogte.

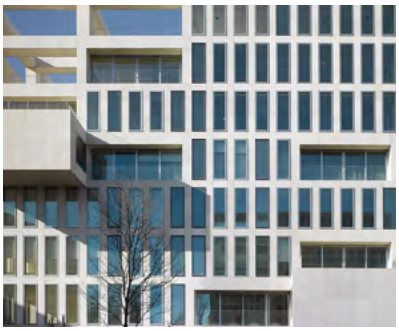
Doelstelling 11: De bebouwing kent een eenheid binnen de verscheidenheid van verschijningsvormen, volgend uit een selectief palet aan gevelmaterialen en kleuren.

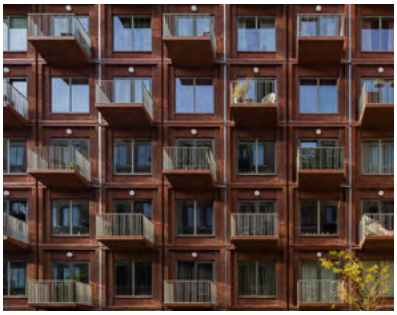
Een palet aan gevelmaterialen en kleuren draagt bij aan het bewerkstellingen van eenheid op het niveau van heel Merwede. Tegelijkertijd biedt het vrijheid voor architectonische expressie per gebouw, door unieke combinaties van kleur, materiaal en wijze van afwerking.

Richtlijn

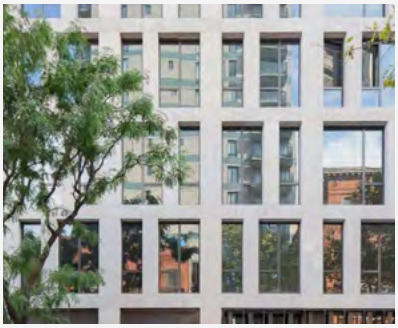
11.1 Gebruik materialen die verouderen, niet vervuilen.
11.2 Materialen worden zoveel mogelijk in hun natuurlijke uitstraling getoond.
11.3 Per pand wordt gebruik gemaakt van een hoofdmateriaal of kleur. Hoofdmaterialen en basis-elementen passen binnen het kleurenpalet van aardetinten en natuurlijke kleuren.

10.1 Balkons zijn vormgegeven als een onderdeel van het architectonisch concept voor het bouwvolume.

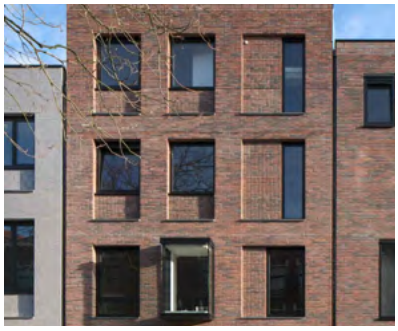


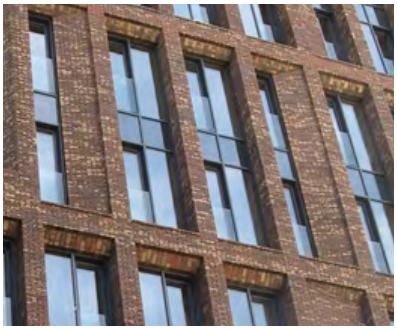


10.2 Gevelopeningen vormen een verrijking van de ruimtelijke geleding van de bouwmassa. Glas is onderschikt aan het gevelmateriaal en de leesbaarheid van de gevel staat voorop.



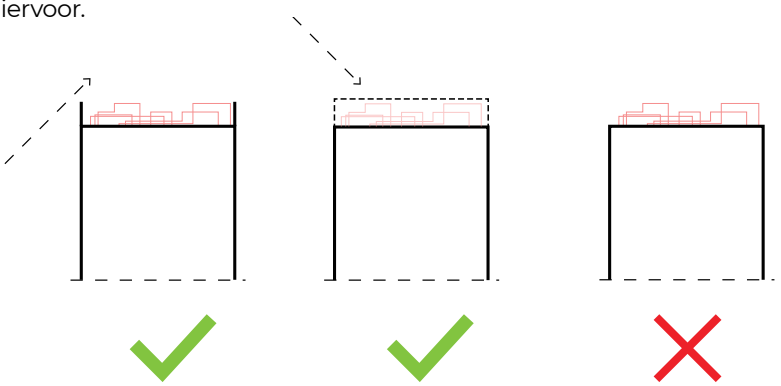
10.3 Gevels voorzien van negges met verschillende dieptes dragen bij aan een leesbare en levendige gevelopbouw.



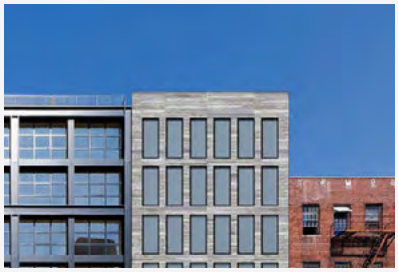


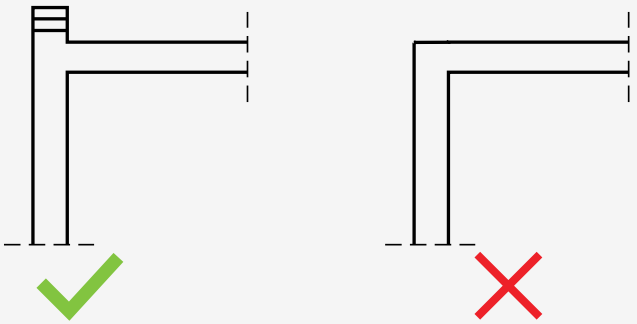
10.4 Groene gevels en zonnepanelen aan de gevel worden als integraal onderdeel van het gevelbeeld ontworpen en zijn volwaardig onderdeel van de beeldtaal en gevelcompositie.

10.5 Ondergeschikte bouwdelen (zoals dakinstallaties) en liftschachten worden in aantal en omvang zo veel mogelijk beperkt, uit het zicht geplaatst, dan wel architectonisch of groen ingepast. Hoe lager het dakvlak, hoe meer aandacht hiervoor.

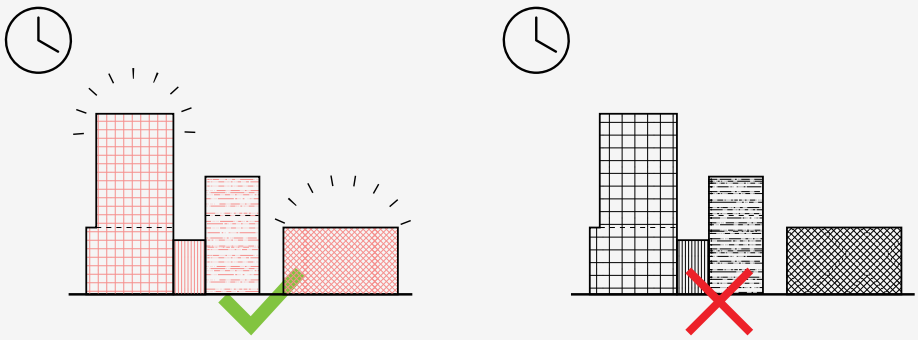


10.6 Gebouwdelen hebben een architectonische beëindiging. Dakranden tot borstweringshoogte worden niet meegerekend in de bouwhoogte.

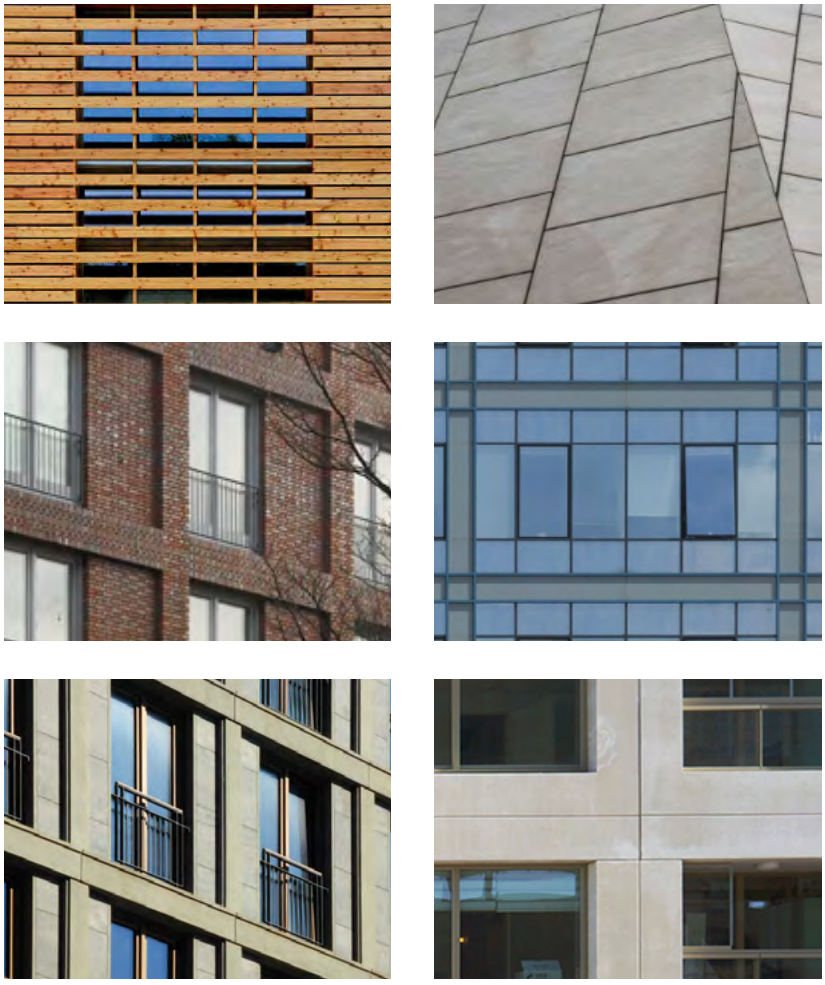




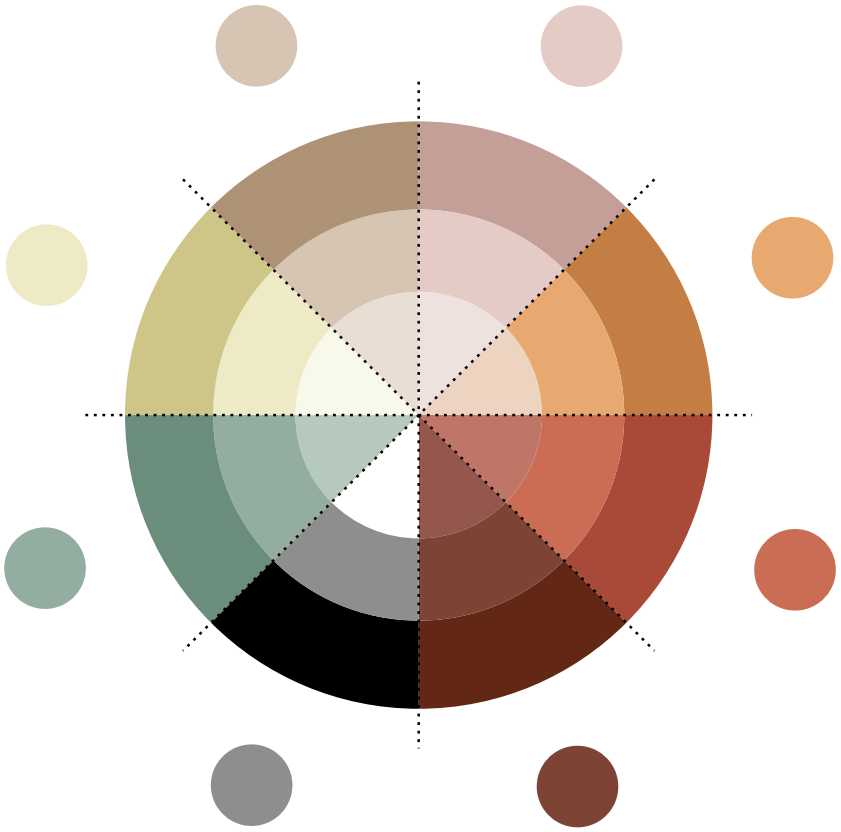
11.1 Gebruik materialen die verouderen, niet vervuilen.



11.2 Materialen worden zoveel mogelijk in hun natuurlijke uitstraling getoond.



11.3 Per pand wordt gebruik gemaakt van een hoofdmaterialen of kleur. Hoofdmaterialen en basiselementen passen binnen het kleurenpalet van aardetinten en natuurlijke kleuren.



canopy

Overgangszone openbaar en privé

Doelstelling 12: De openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en is zo groen mogelijk.

In de intensief bebouwde omgeving vervult de openbare ruimte een essentiële rol in het realiseren van een prettige leefomgeving. Vanwege het autovrije karakter is het mogelijk de openbare ruimte zeer groen in te richten, afgestemd op de wensen van mens, dier en plant. Het is zowel de plek van ontmoeting en verblijf als een ruimte waar doorheen wordt bewogen en die plekken verbindt.

Richtlijn

12.1 Het centrale ontwerpuitgangspunt voor de openbare en collectieve ruimte is 'groen, tenzij...'.

Doelstelling 13: Aan de openbare ruimte grenzende gevels en buitenruimtes zijn levendig en nodigen uit tot ontmoeten, maar bieden ook voldoende privacy.

Het succes van de toekomstige levendigheid op straat is sterk afhankelijk van de detaillering en zorg waarmee de stad op ooghoogte wordt ontworpen. Dit heeft betrekking op de plinten, de overgangszones tussen binnen en buiten, tussen openbaar, collectief en privaat. Alle woningen beschikken over een bepaalde kwaliteit ten aanzien van de omgeving, zoals een weids uitzicht of juist een nauwe relatie met de openbare ruimte. Aan de straatzijde is aandacht voor een kwalitatief hoogwaardige invulling van de plinten die zoveel mogelijk zijn geactiveerd met publieke en commerciële functies, met gebouwentrees en woon(-werk)ruimten en dus niet alleen met slaapkamers. Functies en voordeuren op straatniveau vergroten niet alleen de levendigheid, maar ook de sociale controle. Erfafscheidingen bieden voldoende privacy, maar belemmeren geen interactie.

Richtlijn

13.1 De plintgevel is aantrekkelijk voor voetgangers en heeft variatie, veel deuren, maakt visueel contact mogelijk en herbergt verschillinde functies.

13.2 Om een (toekomstige) functiemix te accommoderen zijn plinten door het gehele gebied minimaal 3,5 meter hoog (vrije hoogte), met uitzondering van plekken waar mag worden verwacht dat deze voornamelijk de functie wonen hebben.

13.3 De gevels zijn altijd (inter)actief en zorgen voor levendigheid en extra ogen op straat. Aan de straatzijde krijgen gebouwen zo min mogelijk dode plinten, slaapruimten en afgeplakte gevels. Er is een levendige programmering van de plint met commerciële functies, gebouwentrees en woon(-werk)ruimten aan de stadslanen en op de wijk- en buurtpleinen.

13.4 Grotere functies in de plint, zoals een supermarkt, zijn zodanig vormgegeven dat ze een ingang hebben ter grootte van een plintunit, terwijl de rest van de gevel is teruggelegen in het blok, zodat er daarnaast andere kleinere units in de gevel te zien zijn. Voorkomen wordt dat grote oppervlaktes ontstaan die in de praktijk worden afgeplakt of afgeschermd.

13.5 Bij de stadslanen, wijk- en buurtpleinen ligt de begane grond direct (niet opgetild) aan het maaiveld.

13.6 De overgangszone voor de gevel nodigt uit tot verblijf.

13.7 Private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein zijn ondergeschikt en zijn beperkt in diepte (tot circa 3 meter).

13.8 Erfscheidingen zijn groen of, indien gebouwd, niet hoger dan 1 meter.

13.9 Op maaiveld wordt de ruimte tot aan de rooilijn behorend tot het bouwblok altijd ingevuld en gematerialiseerd volgens het principe: één rechte lijn tussen bouwblok en inrichting openbare ruimte. Dit geldt dus zowel bij bebouwing op de rooilijn (inclusief negges), als bij terugliggende bebouwing ten opzichte van de rooilijn en bij een 'missend pand' in het blok, zoals bij een steeg, poort of entree tot de binnentuin.

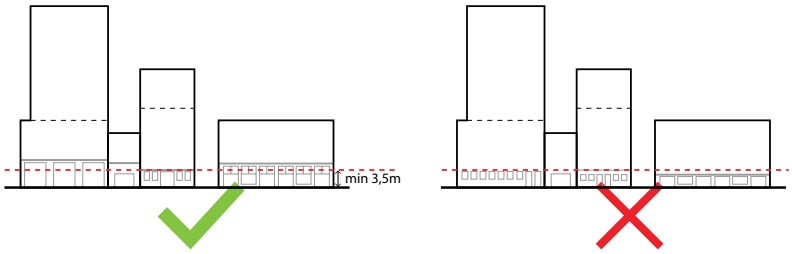
13.10 Lagere daken zijn vanwege klimaatbestendigheid (biodiversiteit en voorkomen van hittestress) zo groen mogelijk, omdat ze een belangrijk uitzicht zijn voor bewoners en kansrijk als goede leefruimte.

13.11 Nutsvoorzieningen en toegangen tot (fiets)parkeergarages zijn zorgvuldig verwerkt en passen in het architectonisch beeld van de gehele gevel. Ingangen van fietsenstallingen zijn goed zichtbaar aan de buitenkant van het blok, maar domineren de gevel niet.

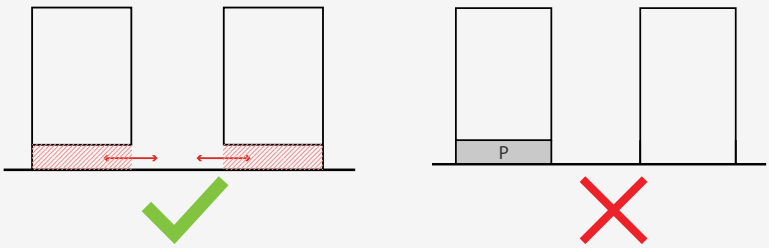
Puiregelement

Ook op termijn moet de gebiedskwaliteit en een hoogwaardige uitstraling van voorzieningen worden gegarandeerd. In een op te stellen Puireglement worden daarom voor iedere (ver)huurder randvoorwaarden geformuleerd over onder meer reclame-uitingen aan puien en gevels, zonweringen, rolluiken, nachtverlichting, uitstallingen en (afscherming en overkapping van) terrassen, aansluitend op de gemeentelijke reclame- en horecaverordeningen en de Welstandsnota.

13.2 Plinten zijn door het gehele gebied minimaal 3,5 meter hoog (vrije hoogte), met uitzondering van plekken waar mag worden verwacht dat deze voornamelijk de functie wonen hebben.



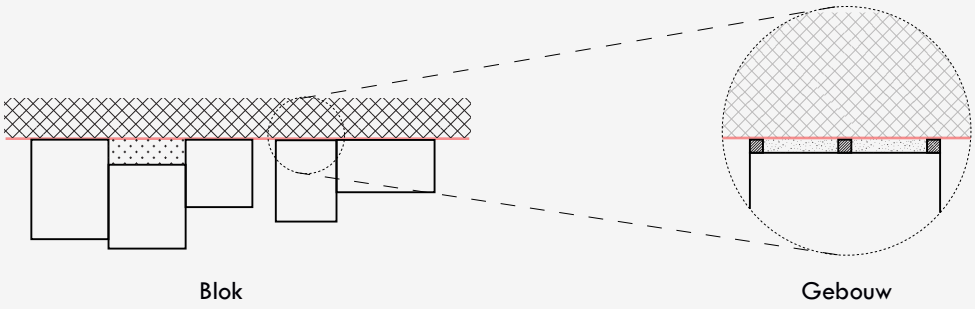
13.3 De gevels zijn altijd (inter)actief en zorgen voor levendigheid en extra ogen op straat. Aan de straatzijde krijgen gebouwen zo min mogelijk dode plinten, slaapruimten en afgeplakte gevels. Er is een levendige programmering van de plint met commerciële functies, gebouwentrees en woon(-werk)ruimten voor de stadslanen, wijk- en buurtpleinen.



13.6 Overgangszone voor de gevel nodigt uit tot verblijf.

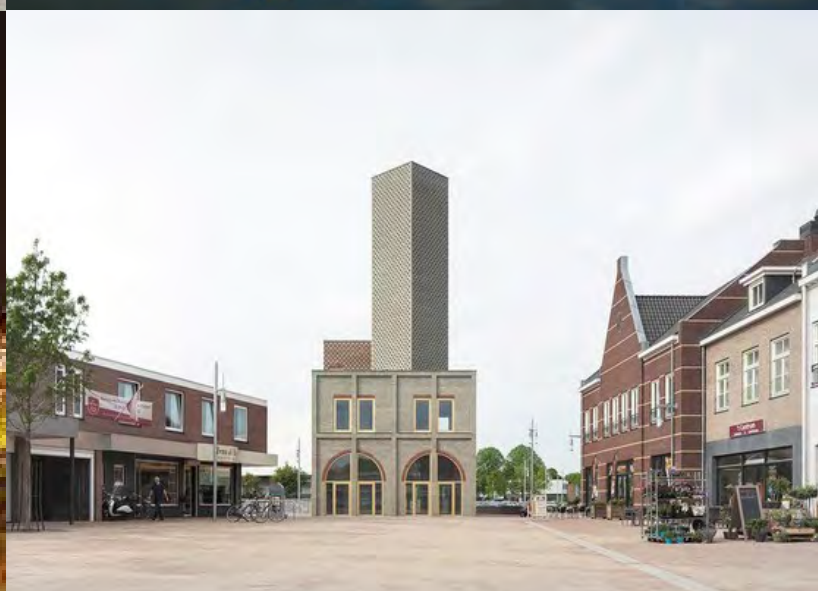
13.8 Erfscheidingen zijn groen of, indien gebouwd, niet hoger dan 1 meter.

13.9 Op maaiveld wordt de ruimte tot aan de rooilijn behorend tot het bouwblok altijd ingevuld en gematerialiseerd volgens het principe: één rechte lijn tussen bouwblok en inrichting openbare ruimte. Dit geldt dus zowel bij bebouwing op de rooilijn (inclusief negges), als bij terugliggende bebouwing ten opzichte van de rooilijn en bij een 'missend pand' in het blok, zoals bij een steeg, poort of entree tot de binnentuin.



13.10 Lagere daken zijn vanwege klimaatbestendigheid (biodiversiteit en voorkomen van hittestress) zo groen mogelijk, zijn een daken belangrijk uitzicht voor bewoners en bieden ze kans op goede leefruimte.

13.11 Nutsvoorzieningen en toegangen tot (fiets)parkeergarages zijn zorgvuldig verwerkt en passen in het architectonisch beeld van de gehele gevel. Ingangen van fietsenstallingen zijn goed zichtbaar aan de buitenkant van het blok, maar domineren de gevel niet.



Publiek gebouw

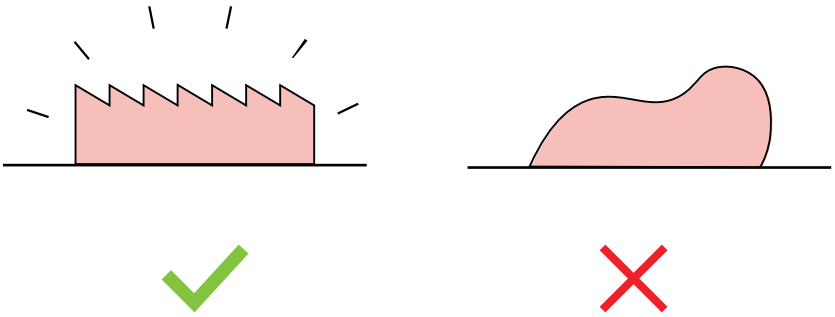
Doelstelling 14: Een aantal gebouwen is wat betreft maat en schaal afwijkend, biedt ruimte aan bijzondere programma's en dient als oriëntatiepunten in het plan.

Een aantal gebouwen onttrekt zich aan de regels van het samengestelde bouwblok: nieuwe 'specials', bestaande gebouwen en de middelbare school. De specials staan op prominente plekken binnen Merwede en worden nieuwe, identiteitdragende gebouwen van de nieuwe wijk. Zij moeten tevens een prominente functie kunnen huisvesten.

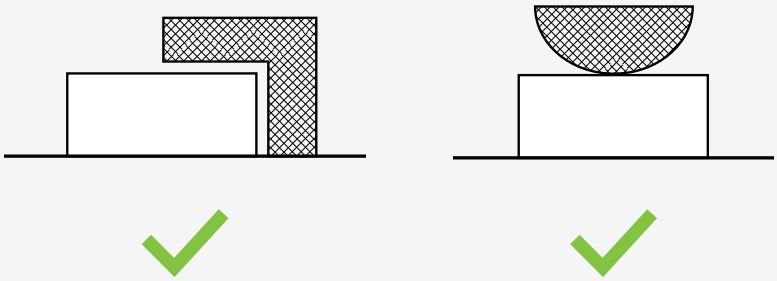
Richtlijn

14.1 Nieuwe specials refereren op een eigentijdse wijze aan een industriële typologie.
14.2 Bij bestaande specials toont een aanbouw of optopping zich als een nieuwe tijdslaag.
14.3 Gevels grenzend aan de openbare ruimte hebben een openbaar karakter.
14.4 Het gebouw draagt bij aan een heldere ruimtedefinitie, middels positionering, bouwvolume en oriëntatie.

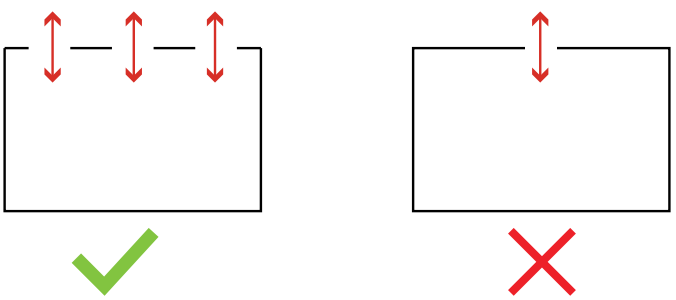
14.1 Nieuwe specials refereren op een eigentijdse wijze aan een industriële typologie.



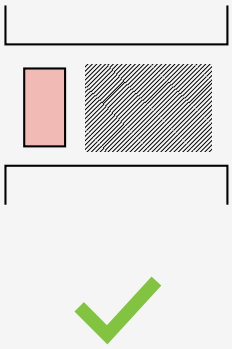
14.2 Bij bestaande specials toont een aanbouw of optopping zich als een nieuwe tijdslaag.

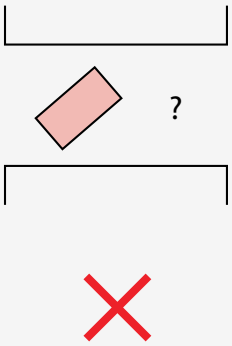


14.3 Gevels aan de openbare ruimte grenzend hebben een openbaar karakter.



14.4 Het gebouw draagt bij aan een heldere ruimtedefinitie, middels positionering, bouwvolume en oriëntatie.





Colofon

Eigenarencollectief Merwede

Gemeente Utrecht
Stadskantoor, Utrecht
Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
14 030
www.utrecht.nl
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Jurjen van Keulen, Niel Glas
en Nico van Selm

BPD Ontwikkeling
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
+31 (0)20 3049830
info@bpd.nl
www.bpd.nl

Laurentine Jonker
Eveline Keizer

Janssen de Jong
Europalaan 20
3526 KS Utrecht
+31 (0)88 355 95 00
projectontwikkeling@jajo.com
www.jjpo.nl

Martijn Stemerdink
Geert Lamers

Greystar
New Babylon Gardens (4F)
Anna van Buerenplein 41
2595 DA Den Haag
+31 (0)70 219 2280
www.greystar.com

Bram Hagemeier

AM
Ptolemaeuslaan 80
3502 HB Utrecht
+31 (0)20 760 9777
info@am.nl
www.am.nl

Tijmen Hamerslag en
Geert Fleuren

Synchroon BV
Stadsplateau 14, 3521 AZ Utrecht
Postbus 431
+31 (0)88 0105700
info@synchroon.nl
www.synchroon.nl

Maaike Perenboom

Boelens de Gruyter
Toetsenbordweg 55
1033 MZ Amsterdam
+31 (0)20 630 65 30
info@boelensdegruyter.nl
www.boelensdegruyter.nl

Joelle Lokhorst
Elies Koot

G&S Vastgoed
Mahlerlaan 34,
1082 MC, Amsterdam
+31 (0) 20 673 37 79
info@gensvastgoed.nl
www.gensvastgoed.nl

Jurre Blauw
Dagmar Bokkinga

Round Hill Capital
Jan van Goyenkade 11
075 HP Amsterdam
+31 (0) 20 663 69 94
www.roundhillcapital.com

Lingotto
Willem Fenengastraat 4d
1096 BN Amsterdam
+31 (0) 20 560 89 10
info@lingotto.nl
www.lingotto.nl

Martijn Bakker
Maud Bruggelink

3T Vastgoed
Kanaalweg 29
3526 KM Utrecht
088 648 02 00
info@3tvastgoed.nl
www.3tvastgoed.nl

Ontwerpteam en adviseurs

BURA urbanism
KNSM-laan 53
1019 LB Amsterdam
+31 (0)20 7372085
info@bura.city
www.bura.city

Marco Broekman, Bart Claassen,
Jordy Stamps, Yun-shih Chen en
Martha Seitanidou

OKRA Landschapsarchitecten
Oudegracht 23
3511 AB Utrecht
+31 (0)30 2734249
mail@okra.nl
www.okra.nl

Martin Knuit, Roeland Meek,
Kim Jespergaard Baake,
Nefeli Kalantzi, Giuliana Sibilia,
Lourdes Barrios Ayala en Susan Isawi

Mark Rabbie urban concepts
Posthoornstraat 510
3011WD Rotterdam
+31 (0)6 4615 5593
markrabbieUC@live.nl

Mark Rabbie

Vormgeving en eindredactie
BURA urbanism

Totstandkoming
Het Beeldkwaliteitsplan is tot stand gekomen in dialoog met gemeente Utrecht, eigenarencollectief en architectenbureaus: Mei architects and planners, Rijnboutt, Group A, Marc Koehler Architects, VenhoevenCS en KCAP. Daarnaast heeft Stipo op basis van het stedenbouwkundig plan (VOSP) en het BKP een advies geschreven over Merwede op ooghoogte.

Disclaimer
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. De beelden zijn gemaakt door bureau BURA urbanism en OKRA.

BURA urbanism heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.

Gemeente Utrecht
bpd
JANSSEN DE JONG
SYNCHROON
AM
G&S Vastgoed
GREYSTAR
BOELENS de GRUYTER
lingotto
3T VASTGOED
BURA
OKRA
MARK RABBIE
urban concepts
stad
kwadraat
Goudappel Coffeng
Merosch
IMPULS

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ

20 januari 2021

Onderwerp

Besloten vennootschap voor Warmte Koude Opslag in Merwede (Merwedekanaalzone Deelgebied 5).

Beleidsterrein | Openbaar belang

Merwedekanaalzone, Energie

Ontwikkeling (en) in taakgebied of ten aanzien van verbonden partijen

De vennootschap, door middel van een aanbesteding, opdracht geven voor tenminste het exploiteren van het bodemenergiesysteem (WKO en TEO) door een warmtebedrijf(exploitant) en n.a.v. de marktverkenning afwegen om de opdracht te combineren met de opdracht voor het uitwerken van het ontwerp, het financieren en realiseren van het bodemenergie systeem en deze opdracht al dan niet te combineren met het deel van de WKO in de gebouwen.

Naam en vestigingsplaats

Naam	Plaats
WKO Merwede BV	Utrecht

Categorie

Onderwerp	Ja	Nee
Verplicht (is deelname aan verbonden partij wettelijk verplicht)		x
Beleidsneutraal (gaat het om zuivere uitvoerings- bedrijfsvoeringswerkzaamheden / worden er geen beleidskeuzen gemaakt)	x	
Belangenbehartiging (gaat het om behartiging belangen richting Den Haag en/of Brussel)		x
Uitvoering taken met (beleids)kaderstellende elementen (niet beleidsneutraal, raakt burger, politieke gevoeligheden)	x	

Activiteiten | Gemeentelijke taken

Omschrijving van de activiteiten	Wettelijke grondslag	Wet Markt en Overheid van toepassing	Wet Vennootschapsbelasting van toepassing
Ontwerpen warmtesysteem	Nee	Nee	*1
Realiseren warmtesysteem	Nee	Nee	*1
Exploiteren warmtesysteem	Nee	Nee	*1
Marktbenadering	Collectieve WKO is niet in de huidige warmtewet geregeld, wel in toekomstige wet collectieve warmte waar op wordt geanticipeerd	Nee	*1
Contractmanagement	Idem	Nee	*1

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ

20 januari 2021

*1 De besloten vennootschap is op grond van artikel 2, lid 1, onderdeel a Wet op de vennootschapsbelasting 1969 belastingplichtig voor de heffing van vennootschapsbelasting. Als door de BV een financieel overschot c.q. winst wordt gerealiseerd dan wordt van die winst vennootschapsbelasting geheven.

Betrokken organisatieonderdelen | portefeuillehouder(s)

Organisatieonderdeel (door welk onderdeel worden de gemeentelijke taken nu uitgevoerd)	**Portefeuillehouder(s)**
Ruimte	**Kees Diepenveen**
	Lot van Hooijdonk

Deelnemers

Andere deelnemende partijen in het samenwerkingsverband
GS Netherlands Merwede C.V, Merwede Real Estate Holding B.V., OC Merwede-C C.V. DD Invest S.à.r.l., BPD Ontwikkeling B.V. Merwede Vijf B.V. Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V. Lingotto Utrecht B.V. The Three Trees B.V. (Dit zijn de grondeigenaren in Merwede waar de gemeente Utrecht een samenwerkingsovereenkomst mee zal gaan sluiten, in de overleggen vertegenwoordigd door AM, Synchroon, BPD, Greystar, Roundhill, Boelens&deGruyter, G&S Vastgoed, Janssen de Jong en Lingotto).

Nut en Noodzaak

Nut en noodzaak (waarom voert de gemeente de taak niet zelf uit, wat zijn de voordelen (efficiency, kennis en kunde, gemeentegrensoverstijgend, versterken belangen e.d.))
Een collectief net is de meest geschikte invulling van de warmte- en koudevoorziening, zonder welke de geplande woningen en voorzieningen in Merwede geen warmte en koude hebben. Gebruik van gas is niet toegestaan en met gebruik van stadsverwarming worden de beleidsdoelstellingen van de gemeente niet gehaald. In de nieuwe warmtewet wordt de gemeente verantwoordelijk voor het aanwijzen (door B&W) van (collectieve) warmtekavels. In het landelijk klimaatakkoord wordt dit als een opgave beschouwd uit te voeren door decentrale overheden en marktpartijen. Als er geen SOK en WKO BV is zal de gemeente de aansluitplicht op het collectieve net moeten vastleggen middels een Warmteplan Bouwbesluit 2012. Met de SOK en de collectieve WKO BV kan dit eenvoudiger geborgd worden. In de SOK wordt de aansluitplicht geborgd en de deelname aan de WKO BV. De WKO BV is nodig voor 1. Vestiging van opstalrechten t.b.v. Warmtekoudenet; 2. Entiteit is nodig om uitvraag (aanbesteding) tijdig in de markt te zetten (wat al wordt voorbereid door de eigenaren vooruitlopende op de oprichting van de WKO BV); 3. Entiteit is nodig om de Concessieovereenkomst met in aanbesteding te selecteren partij aan te gaan. Afspraken over garantsteling en financiering zijn in de SOK juridisch geborgd met een heldere besluitvormingsstructuur welke in de WKO BV verder wordt uitgewerkt. In de bijgevoegde toelichting staat de onderbouwing voor de keuze voor bodemenergie en thermische energie uit oppervlaktewater en hoe hiermee de beleidsdoelstellingen worden gehaald.

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ

20 januari 2021

Juridische vorm

Voorgenomen vorm (rechtspersoon/orgaan)
Besloten vennootschap (BV)

Vraag?	**Ja**	**Nee**
Is de wijze van verbinding wettelijk voorgeschreven?		**X**
Publiekrechtelijke rechtspersoon mogelijk voor de voorgenomen organisatie?		**X**
Betreft het deelname aan bestaande organisatie?		**X**

Onderbouwing keuze juridische vorm (als geen sprake is van verplichte rechtsvorm, dan onderbouwing keuze vanwege zeggenschap, risico's etc)
De keuze voor de BV sluit aan bij de gewenste zekerheid ten aanzien van het vastleggen van verplichtingen, en bij de gewenste transparantie in de besluitvormingsstructuur. Daarnaast is de oprichting van een BV op zichzelf laagdrempelig. Tot slot maakt de BV middels het aanbieden en overdragen van aandelen bij het uittreden uit de BV van de private eigenaren, nadat een Bouwblok is opgeleverd, relatief eenvoudig. Dit komt zowel tegemoet aan de wens van de private eigenaren welke na realisatie van hun opgave de aandelen willen kunnen overdragen, als aan de wens van de gemeente om deze aandelen over te nemen voor maximale sturing op het contractmanagement gedurende de exploitatieperiode en de selectie van een nieuw warmtebedrijf na afloop van de exploitatieprocedure. In de SOK is afgesproken dat de partijen hun aandelen bij uitreden enkel kunnen overdragen aan de resterende partijen waaronder in ieder geval de Gemeente.

Zeggenschap (Stichting) (omschrijf de stemverhoudingen, sturingsinstrumenten,)
De zeggenschap wordt uitgewerkt in de statuten. Voor de hand liggend is dat de aandeel- en stemverhoudingen en de besluitvorming in de WKO BV gelijk is aan de grondeigendom en stemverhoudingen voor de besluitvorming in de SOK; op basis van het percentuele grondeigendom van de betreffende partij(en) tot het gehele grondeigendom. Dit houdt in dat de gemeente bij aanvang voor 37,12% aandeelhouder is van de WKO BV, en tevens voor ditzelfde percentage zeggenschap heeft. De gemeente heeft geen meerderheid van aandelen of zeggenschap, maar wel een zogenaamde "blocking vote" voor alle besluiten die met een gekwalificeerde meerderheid (70%) of bij unanimiteit moeten worden genomen, wat inhoudt dat dergelijke besluiten enkel kunnen worden genomen met instemming van de gemeente. Besluiten die met een gewone meerderheid van stemmen (51%) kunnen worden genomen worden, voor zover wettelijk toelaatbaar, zoveel als mogelijk uitgesloten.

Wie vertegenwoordigt de gemeente (omschrijf functie – burgemeester, wethouders, IRM-er andere ambtenaar)	**Vervanger**	**Gremium** (in welk orgaan vindt vertegenwoordiging plaats AB, DB, RvC, Directie, Bestuurder)
Nader te bepalen	Nader te bepalen	Nader te bepalen

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ

20 januari 2021

Financiën

Bijdrage van gemeente	Gemeente levert conform grondeigendom (37,12%) een bijdrage voor advies, de aanbesteding en het contractmanagement. De bijgevoegde notitie van IF Technology onderbouwt de verwachte positieve business case (BC) van de financiering, realisatie en exploitatie van de WKO en TEO. Dit betekent dat de kosten voor de afronding van het ontwerp, de realisatie en de exploitatie van de WKO en TEO inclusief de beheersing van alle bijbehorende risico's naar verwachting gedekt kunnen worden door de bijdrage van de vastgoedontwikkelaars in de vorm van een bijdrage aansluitkosten (BAK) op de WKO-TEO en de exploitatie omzet (vastrecht en tarieven) gedurende de concessielooptijd.
Ontvangsten aan gemeente	Nader te bepalen: Wanneer partijen uittreden dan zijn ze verplicht om hun aandelen in de WKO bv over te dragen aan de resterende partijen waaronder in ieder geval de gemeente. De voorwaarden voor de overdacht worden in overleg met de gemeente en de andere aandeelhouders uitgewerkt en hebben een relatie met de gezamenlijk te dekken kosten, risico's en eventuele opbrengsten die op dat moment resteren voor de WKO bv en de jaarlijkse kosten voor het contractmanagement van de lopende concessieovereenkomst.
Eigen vermogen verbonden partij	1,-
Vreemd vermogen verbonden partij	Gezamenlijk gedragen plankosten (geraamd op ca. EUR750.000) en garantstelling door partijen (geraamd op ca. 10.000.000,-)
Solvabiliteit	--
Omschrijving risico's | aandachtspunten	De marktverkenning, verdere uitwerking van de BC en risicoanalyse (RA) zijn nog niet gereed.
Beheersmaatregelen (mogelijke) risico's	Het uitgangspunt is dat de WKO BV geen exploitatierisico gaat lopen doordat de WKO BV niet participeert in de exploitatie. De businesscase en Risicolanalyse worden het eerste kwartaal van 2021 afgerond en geleverd voor de periode waarin de raad haar eventuele bedenkingen kan leveren. Aangezien de BC en RA op dit moment nog niet definitief zijn, is in de SOK geregeld dat alle eigenaren gezamenlijk (naar rato van default %, aandeel gemeente is

	37,12 %) garant staan voor het ontwerp- en realisatierisico (in de SOK Merwede is vastgelegd dat de WKO BV geen exploitatierisico gaat lopen) voor een bedrag van circa EUR 10 mln, wat gelijk is aan de geraamde kosten voor het ontwerp en de realisatie van het ondergrondse gedeelte van de WKO en TEO. De risico's en kosten voor het bovengrondse gedeelte van de WKO (in de gebouwen) zijn gedekt in de vastgoedexploitaties van de betreffende private eigenaren. Dit betreft een beheersmaatregel voor een eventueel benodigde overbrugging van het investeringsmoment en moment van contracteren van de exploitant (overbruggingskrediet). Deze beheersmaatregel is zeer ruim gezien het uitgangspunt dat de WKO en TEO modulair zijn opgezet en de realisatie zo veel mogelijk aansluit op de voortgang van de bouw van Merwede om vooraanleg te voorkomen. De ruime dekking van het risico is gezien de bijgevoegde businesscase niet nodig maar is opgenomen vanwege het belang dat de WKO tijdig gereed dient te zijn. Dat wil zeggen dat bij de oplevering van een gebouw, het voor dat deel benodigde gedeelte van het WKO-systeem gereed dient te zijn. Indien de totale opdracht niet tijdig door de markt kan worden uitgevoerd, zal WKO BV de opdracht voor uitwerking en realisatie aanbesteden vooruitlopende op een opdracht voor de exploitatie waarbij de inzet is dat de voorfinanciering wordt terugbetaald of verrekend met de aansluitkosten.
Afspraken (data) over aanleveren van financiële gegevens (geborgd in regeling, statuten)	Statuten worden in januari 2021 gereed gemaakt voorafgaand aan besluitvorming Gemeenteraad.

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ

20 januari 2021

Rapportage elk begrotingsjaar

Rapportage-eis	Bedrag	Datum
De verwachte omvang van het eigen vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar.	**N.t.b.**	**N.t.b.**
De verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar	**N.t.b.**	**N.t.b.**

***Uit de BBV**

Verbonden partij: een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarin de (…) gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft;

Financieel belang: een aan de verbonden partij ter beschikking gesteld bedrag dat niet verhaalbaar is indien de verbonden partij failliet gaat onderscheidenlijk het bedrag waarvoor aansprakelijkheid bestaat indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt;

Bestuurlijk belang: zeggenschap, hetzij uit hoofde van vertegenwoordiging in het bestuur hetzij uit hoofde van stemrecht.

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ *

Onderwerp

Oprichting en deelnemen in het Mobiliteitsbedrijf Merwede.

Beleidsterrein | Openbaar belang

Verkeer, bereikbaarheid en mobiliteit
Parkeren
Stedelijke ontwikkeling
Wonen

Ontwikkeling (en) in taakgebied of ten aanzien van verbonden partijen

Merwede krijgt een uniek mobiliteitsconcept, waarin de eigen auto niet langer centraal staat maar lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en collectieve mobiliteitsdiensten centraal staan. Om hier sturing en invulling aan te geven, wordt vanuit de betrokken grondeigenaren een Mobiliteitsbedrijf opgericht. Dit krijgt als taak om te zorgen voor het realiseren van het concept, en om de (door)ontwikkeling te monitoren en waar nodig bij te sturen. Een nadere toelichting op de werkzaamheden, rollen en achterliggende overwegingen is opgenomen in een toelichtende notitie die als bijlage bij dit afwegingskader is opgenomen.

Separaat vindt besluitvorming plaats over het Stedenbouwkundig Plan Merwede, het Bestemmingsplan Merwede en de Samenwerkingsovereenkomst Merwede. Daarnaast vindt separaat besluitvorming plaats over het voornemen tot het verwerven van vijf parkeergarages in Merwede fase 1 en het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken. Al deze besluiten zijn integraal met elkaar verbonden.

Naam en vestigingsplaats

Naam	Plaats
Mobiliteitsbedrijf Merwede B.V.	Utrecht

Categorie

Onderwerp	Ja	Nee
Verplicht (is deelname aan verbonden partij wettelijk verplicht)		x
Beleidsneutraal (gaat het om zuivere uitvoerings- bedrijfsvoeringswerkzaamheden of worden er beleidskeuzen gemaakt)		x
Belangenbehartiging (gaat het om behartiging belangen richting Den Haag en/of Brussel)		x
Uitvoering taken met (beleids)kaderstellende elementen (niet beleidsneutraal, raakt burger, politieke gevoeligheden)		x

Activiteiten | Gemeentelijke taken

Omschrijving van de activiteiten	Wettelijke grondslag	Wet Markt en Overheid van toepassing	Wet Vennootschapsbelasting van toepassing
Parkeerexploitatie van autoparkeergarages Merwede.	Nee	Ja	Ja
Monitoring en (bij)sturing	Nee	Nee	Nee

mobiliteitsconcept Merwede (via Mobiliteitsregisseur).			
Inkoop/aanbesteding mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, MaaS-dienst, exploitatie mobiliteitswinkels, realisatie en exploitatie pakketwanden).	Nee	Ja	Ja
Beschikbaar stellen van Parkeren op Afstand aan bewoners en bezoekers Merwede.	Nee	Ja	Ja
Beheer en onderhoud openbare fietsparkeergarages Merwede.	Nee	Nee	Nee

Betrokken organisatieonderdelen | portefeuillehouder(s)

Organisatieonderdeel (door welk onderdeel worden de gemeentelijke taken nu uitgevoerd)	**Portefeuillehouder(s)**
Ruimte	Wethouder Merwedekanaalzone
Mobiliteit	Wethouder Mobiliteit
UVO	Wethouder Vastgoed

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ *

Deelnemers

Andere deelnemende partijen in het samenwerkingsverband
GS Netherlands Merwede C.V. Merwede Real Estate Holding B.V. OC Merwede-C C.V. DD Invest S.à.r.l. BPD Ontwikkeling B.V. Merwede Vijf B.V. Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V. Lingotto Utrecht B.V. The Three Trees B.V.

Nut en Noodzaak

Nut en noodzaak
(waarom voert de gemeente de taak niet zelf uit, wat zijn de voordelen (efficiency, kennis en kunde, gemeentegrensoverstijgend, versterken belangen e.d.))

Er is een afweging gemaakt tussen het zelf uitvoeren van de taken van het Mobiliteitsbedrijf, het door derden laten uitvoeren van de taken, of het in samenwerking uitvoeren daarvan. Onderstaand de afwegingen voor de verschillende scenario's:

- De gemeente zou ervoor kunnen kiezen het *zelf* te doen, aangezien het slagen van het mobiliteitsconcept voorwaardelijk is voor het slagen van de wijk. De wijze waarop en condities waaronder de mobiliteitsruimte wordt gebruikt en beschikbaar gesteld aan bewoners, dienstverleners en deelmobiliteitsaanbieders is in andere delen van de stad een onderwerp waar de gemeente actief op stuurt en niet aan anderen over laat. Dat zou er voor pleiten hetzelfde ook in Merwede te doen.
- Het *uitbesteden* van de uitvoering van het hele concept (over laten aan de markt) zou in theorie kunnen wanneer we ervan overtuigd zouden zijn dat we daarmee voldoende grip zouden hebben op het realiseren van de beoogde maatschappelijke doelen. We hebben echter geen handhavend instrumentarium van publiek- en privaatrechtelijke afspraken in dit verband, en het zou goed kunnen dat het verleggen van de risico's naar de markt juist weer tot grotere tekorten aan de voorkant zou leiden (de markt prijst het risico immers in), waardoor we de facto veel duurder uit zijn.
- *Samenwerking* biedt echter belangrijke voordelen, met name aangezien de exploitatie en bedrijfsvoering van het mobiliteitsconcept zeer sterk worden bepaald door de wijze waarop het vastgoed wordt ingericht en ter beschikking wordt gesteld. Het slagen van het mobiliteitsconcept is bovendien echt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende partijen, hetgeen ook legitimeert dat de risico's gezamenlijk gedeeld worden. Dat kan wanneer ook echt wordt samengewerkt.

Het slagen van het mobiliteitsconcept is dusdanig randvoorwaardelijk voor een prettige wijk. Dat vraagt om een flexibele en slagvaardige sturing op de doelstellingen van het concept. Het concept is bovendien dusdanig nieuw (en daarmee onzeker), dat we het niet op voorhand volledig bij de markt neer kunnen leggen. Daar staat tegenover dat we de verantwoordelijkheid ook niet direct volledig naar ons toe willen trekken als Gemeente, aangezien we de marktpartijen die mede profiteren van de hoge dichtheid ook willen committeren aan het mobiliteitsconcept dat dit mogelijk moet maken. Om die reden wordt een publiek-private organisatievorm voorgesteld.

Juridische vorm

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ *

Voorgenomen vorm (rechtspersoon/orgaan)
B.V.

Vraag?	Ja	Nee
Is de wijze van verbinding wettelijk voorgeschreven?		x
Publiekrechtelijke rechtspersoon mogelijk?		x
Betreft het deelname aan bestaande organisatie?		x

Onderbouwing keuze juridische vorm (als geen sprake is van verplichte rechtsvorm, dan onderbouwing keuze vanwege zeggenschap, risico's etc)
Door middel van de keuze voor een B.V. wordt voldoende ruimte gelaten om slagvaardig en flexibel te kunnen opereren, en worden de risico's en eventuele kosten gedeeld tussen de verschillende aandeelhouders. De aandelen zijn niet vrij verhandelbaar, daardoor is een N.V. niet noodzakelijk.

Zeggenschap (Stichting) (omschrijf de stemverhoudingen, sturingsinstrumenten,)
De zeggenschap van de Gemeente in het Mobiliteitsbedrijf wordt later definitief vastgelegd. Na ondertekening van de SOK starten de werkzaamheden ten behoeve van het voorbereiden van de feitelijke oprichting van het Mobiliteitsbedrijf. Daarbij wordt ook de interne besluitvorming verder uitgewerkt. In algemene zin is wel een aantal uitganspunten vastgelegd. Besluitvorming vindt – gelijk aan die binnen het eigenarencollectief – plaats op basis van gekwalificeerde meerderheid, waarbij minimaal 70% van de aandeelhouders in moet stemmen. De verdeling van aandelen is gelijk aan de grondpositie (het default percentage). Via de vereiste voor besluitvorming middels gekwalificeerde meerderheid behouden we als gemeente een blokkerende stem indien nodig, aangezien we zelf over ruim 36% van de aandelen beschikken. Partijen kunnen op voorhand besluiten om niet deel te nemen aan het Mobiliteitsbedrijf. Dit ontslaat hen niet van hun aandeel in de opstartkosten, de eenmalige bijdrage aan de parkeerexploitatie, noch van de jaarlijkse kosten gedurende de eerste tien jaar. Het enige waarvoor ze niet langer verantwoordelijk zijn, is de parkeerexploitatie zelf. Dit risico kopen ze. Zie voor een uitgebreidere toelichting de bijbehorende Toelichting op het Afwegingskader.

Wie vertegenwoordigt de gemeente (omschrijf functie – burgemeester, wethouders, IRM-er andere ambtenaar)	Vervanger	Gremium (in welk orgaan vindt vertegenwoordiging plaats AB, DB, RvC, Directie, Bestuurder)
n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.

Financiën

Bijdrage van gemeente	De gemeente betaald naar rato van default percentage (36,4%) haar aandeel in de volgende posten: ▪ Een eenmalige bijdrage op voorhand van circa € 7 miljoen. ▪ Een jaarlijkse exploitatiebijdrage van

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ *

	€ 500.000, met het voornemen om dit zo snel mogelijk via een gebiedsorganisatie te organiseren vanuit het gebied. ▪ Een eenmalige financiële bijdrage van € 2,5 miljoen ten behoeve van het opvangen van de aanloopverliezen van de parkeerexploitatie.
Ontvangsten aan gemeente	Niet op voorhand beoogd, afhankelijk van te behalen resultaat.
Eigen vermogen verbonden partij	€ 2,5 miljoen bij aanvang, na financiële bijdrage van de deelnemers.
Vreemd vermogen verbonden partij	N.v.t.
Solvabiliteit	N.v.t.
Omschrijving risico's | aandachtspunten	Deze worden beschreven en toegelicht in hoofdstuk 7 van de 'Toelichting op het Afwegingskader Mobiliteit Merwede'.
Beheersmaatregelen (mogelijke) risico's	Idem.
Afspraken (data) over aanleveren van financiële gegevens (geborgd in regeling, statuten)	N.t.b.

Rapportage elk begrotingsjaar

Rapportage-eis	Bedrag	Datum
De verwachte omvang van het eigen vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar.	Het eigen vermogen bedraagt € 2,5 miljoen bij start exploitatie, teruglopend naar € 0 in jaar 3, daarna oplopend o.b.v. resultaat	Start exploitatie, 01/01/2025.
De verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar	Het becijferde financiële resultaat bedraagt (na de opstartfase) gemiddeld ruim € 300.000 per jaar (prijspeil 2020).	Stabiele exploitatie van de parkeerplaatsen in fase 1 vanaf jaar 4.

***Uit de BBV**

Verbonden partij: een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarin de (…) gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft;

Financieel belang: een aan de verbonden partij ter beschikking gesteld bedrag dat niet verhaalbaar is indien de verbonden partij failliet gaat onderscheidenlijk het bedrag waarvoor aansprakelijkheid bestaat indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt;

AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ *

Bestuurlijk belang: zeggenschap, hetzij uit hoofde van vertegenwoordiging in het bestuur hetzij uit hoofde van stemrecht.

FO-IP MERWEDE

21 OKTOBER 2020

MERWEDE

Gezonde, duurzame en levendige stadswijk in Utrecht

Gemeente Utrecht · bpd · Janssen de Jong projectontwikkeling · Synchroon Met lef en liefde ontwikkelen · AM · G&S Vastgoed · Greystar · Boelens de Gruyter · RH · lingotto · 3T Vastgoed · BURA urbanism · OKRA · Mark Rabbie urban concepts · stad² · adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng · Merosch vormgeven aan duurzaamheid · Unchain the Tigers · Impuls

AMBITIES

GROENE AUTOVRIJE WIJK

LEESWIJZER

FUNCTIONEEL ONTWERP INRICHTINGSPLAN

Het Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan Openbare Ruimte Merwede (FO IP) is een onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP). Het doel van het FO IP is om aan te tonen hoe het programma van Merwede samengaat met een goede openbare ruimte. Het FO IP laat zien welk ruimtegebruik nodig is en hoe dit inpasbaar is in de openbare ruimte. Het is geen ontwerp van de uiteindelijke situatie maar geeft aan met welke principes het ruimtegebruik kan worden ingepast.

Bij de start van de bouwplanontwikkeling in Merwede ontstaat de interactie tussen het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte en wordt het FO IP uitgewerkt tot een VO en later DO IP, parallel aan de planuitwerking van de bouwblokken zodat beide optimaal op elkaar aansluiten.

Om het FO IP ook afzonderlijk van het SP te kunnen lezen, zijn in de FO IP delen van het SP overgenomen in kaders. Zo worden de kenmerken van Merwede weergegeven, zoals het mobiliteitsplan en de toegankelijke binnenterreinen in Merwede die een grote aanvullende waarde hebben voor spelen, ecologie en verblijven voor de bewoners van Merwede. De informatie uit het SP over de binnenterreinen is hierom ook in het FO IP opgenomen hoewel de terreinen geen openbare ruimte zijn.

AMBITIES

BELEEFBAAR GROEN IN AUTOVRIJE WIJK

De groene wijk als exponent van de gezonde stad

Merwede wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. De ambitie is de groene wijk als exponent van 'de gezonde stad' te ontwikkelen. De openbare ruimte zelf ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen met groene, openbare en publiek toegankelijke binnenterreinen die zorgen dat het voor de bewoner en gebruiker ook aanvoelt als een groene maar tegelijkertijd ook levendige wijk.

AMBITIES

BELEEFBAAR GROEN IN AUTOVRIJE WIJK

Robuust Raamwerk

De structuur van Merwede bestaat uit een robuust groen raamwerk. Als contrast met de lange lijnen van de Europalaan en het Merwedekanaal wordt het raamwerk van Merwede opgebouwd uit een aaneenschakeling van routes, pleinen, parken en historische lijnen. Dit levert een compacte stadswijk op met een zekere intimiteit en verrassing. Binnen dit raamwerk wordt hiërarchie aangebracht door pleinen en parken belangrijk te maken.

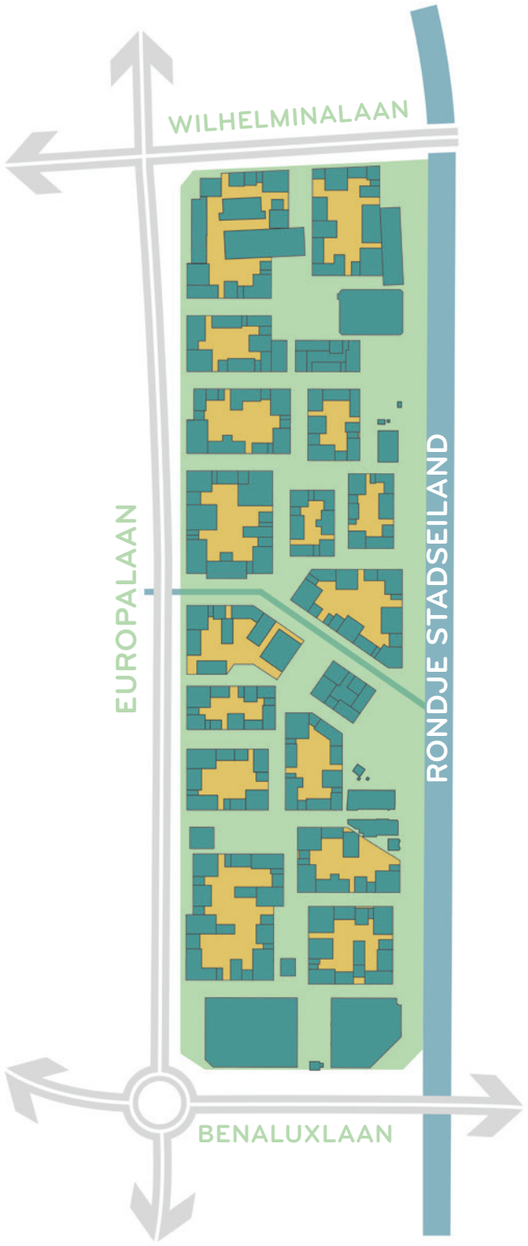
De openbare ruimte van Merwede wordt gekoppeld aan het groen op grotere schaal. Ze is een schakel tussen Merwedepark en Park Transwijk. Diverse routes in het gebied vinden hun verlengstuk in de omgeving en functioneren zo als verbinding tussen wijken en buurten. Dit maakt Merwede een aantrekkelijke plek om te bewegen, spelen, sporten en te verblijven.

Park Transwijk opent zich naar Merwede en krijgt hier een voorkant waarmee het ook een parkruimte voor Merwede wordt waar mensen elkaar ontmoeten. Aan het kanaal komt het Merwedepark, ook een park zowel voor Merwede als voor Zuidwest Utrecht en onderdeel van het Rondje Stadseiland. Binnen Merwede worden speciale plekken als de pleinen en de parkruimtes bij de industriële bebouwing aantrekkelijke bestemmingen.

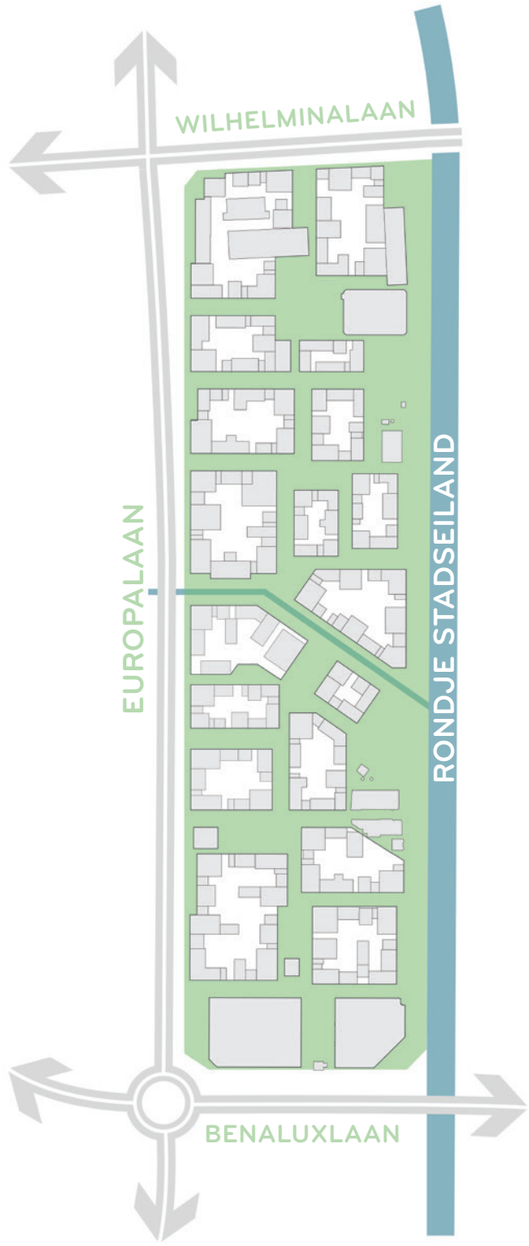
Een nieuw diagonaal kanaal geeft ruimte aan het water en biedt kwaliteit voor bijzondere pleinen aan weerszijden. Het water en de ecologische zone op de oevers wordt op een slimme manier met het grotere geheel verbonden en vormt een schakel tussen Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Ze biedt ook de kans om een aantrekkelijke voetgangersroute van Merwede naar Park Transwijk te maken.

VERTREKPUNT FO-IP

OPENBARE RUIMTE, PUBLIEK TOEGANKELIJK RUIMTE EN PRIVATE RUIMTE



Ruimteverdeling Merwede



Openbare ruimte

Publiek toegankelijke ruimte

Private ruimte

VERTREKPUNT FO-IP

PROGRAMMA EN VOORZIENINGEN, DRUKKE EN RUSTIGE PLEKKEN

Merwede kent drukkere en rustigere plekken. Veel werkgerelateerde voorzieningen komen langs de Europalaan. Bij de wijkpleinen zijn de voorzieningen meer gericht op een breder publiek en op de buurtpleinen zijn de voorzieningen vooral voor de omwonenden. De druktekaart laat zien waar het meeste publiek en de meeste voordeuren worden verwacht. De niet ingekleurde delen zijn het meest rustige woonmilieu.

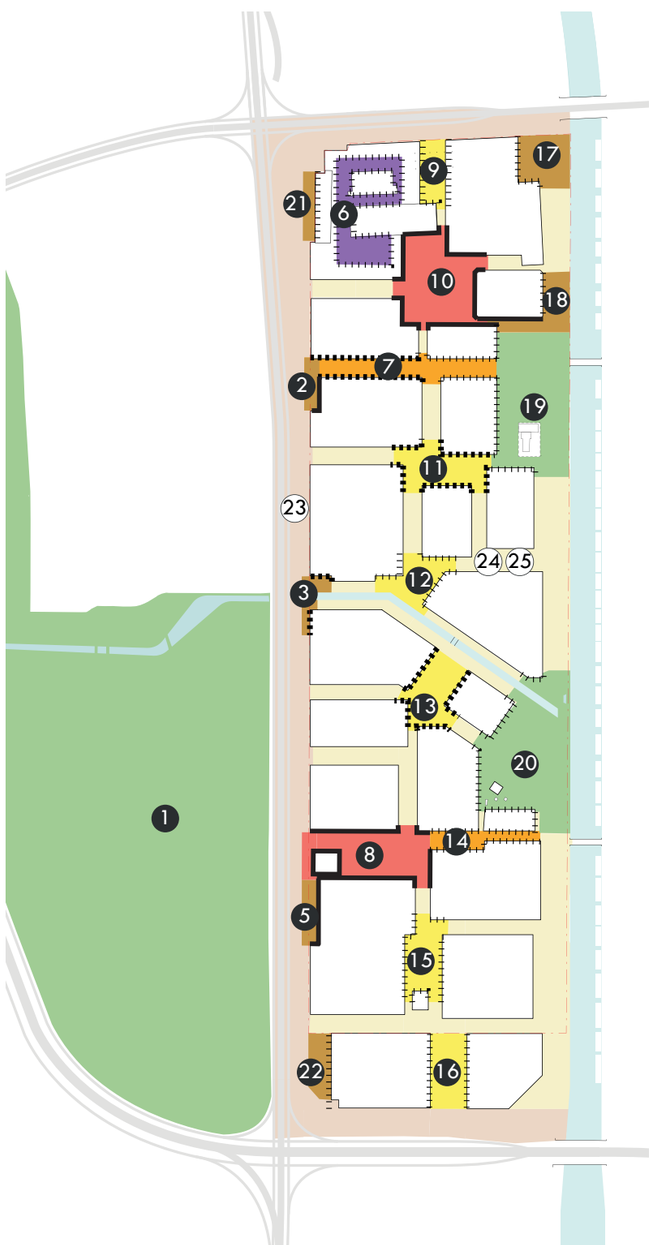
In de openbare ruimte worden drukke en rustige plekken in sferen herkenbaar gemaakt en krijgen een inrichting passend bij het gebruik.

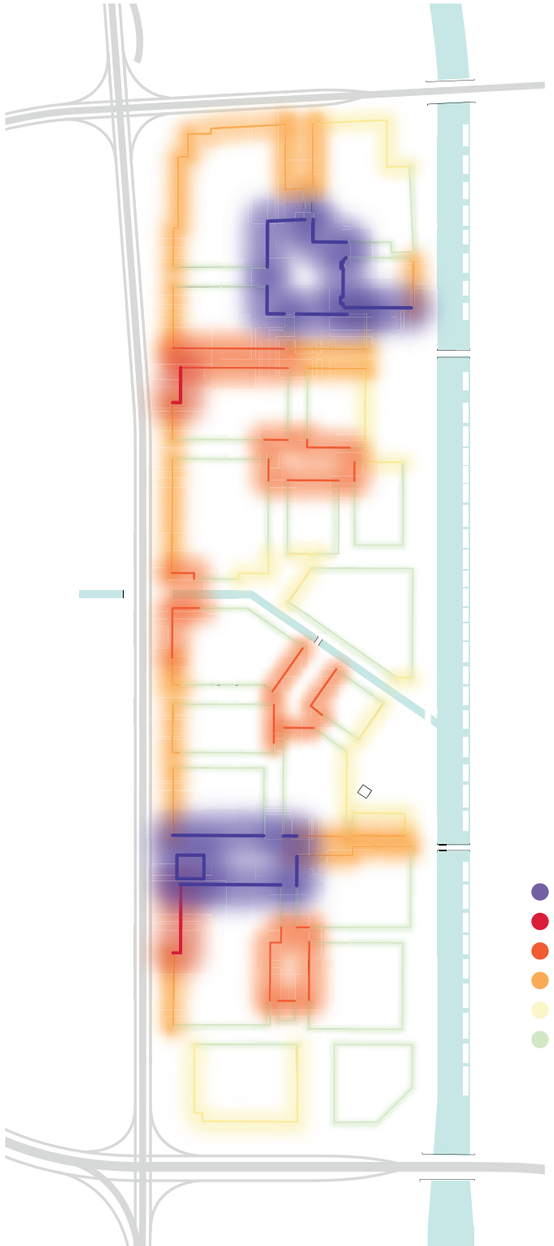
Ruimtelijke tyopologie

- Parken
- Wijkpleinen
- Buurtpleinen
- Fietsstraten
- Hof
- Stadsnissen
- Stadslanen
- Dwaalspoor

Programma

- Geanimeerde plint, veel entrees en veel bezoekers
- Levendige plint, regelmatig entrees en bezoekers
- Actieve plint, voldoende entrees en bezoekers
- Open plint, hier en daar een entree, nu en dan bezoekers





MOBILITEIT

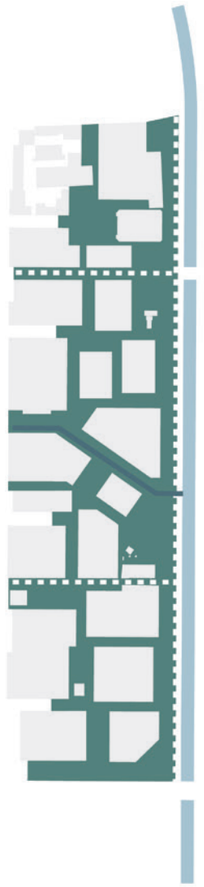
REGULERING MOBILITEIT

Een belangrijke conditie die maakt dat de openbare ruimte zo groen kan worden ingericht, is dat de wijk autovrij is. Parkeergelegenheid is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Logistiek op maat maakt dat Merwede geen onnodig gemotoriseerd verkeer de wijk in krijgt.
De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als verblijfsgebied. Toegang van gemotoriseerd verkeer is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en onder restricties voor noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk.

Logistiek wordt zo veel mogelijk afgewikkeld in de inprikkers, waaraan parkeergarages, mobiliteitshubs en inpandige afvalcontainers zijn gegroepeerd, en aan de laad- en losplekken aan de Europalaan voor grote vrachtwagens die daar onder voorwaarden gebruik van kunnen maken. Daarnaast wordt de openbare ruimte gevrijwaard van zaken, die ook in de bouwblokken of elders kunnen worden gesitueerd. Fietsparkeren in de openbare ruimte blijft beperkt, alleen gemarkeerd door vakken om langdurig vastzetten van fietsen te voorkomen; containers en trafo's worden inpandig opgenomen.

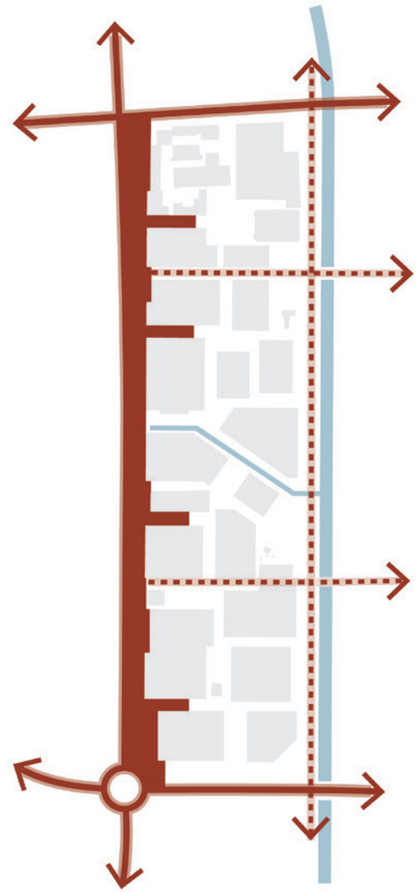
In het autovrije gebied worden onder restricties Light Electric Vehicles toegelaten voor leveringen die niet aan de rand kunnen worden afgewikkeld.
Het fietsverkeer wordt afgewikkeld op de doorgaande fietsroutes rondom Merwede (Europalaan, Koningin Wilhelminalaan, Merwedepark en Beneluxlaan) en via twee dwarsassen in het plangebied, die onderdeel zijn van het wijkoverstijgende fietsnetwerk.

In het dwaalmilieu van woonstraten staat de voetganger centraal, waarbij in de drukkere delen ook een strook is aangewezen voor de fietsers en het LEV-verkeer. De openbare ruimte in Merwede is volledig toegankelijk wat betekent dat zowel voetgangers als mensen in een rolstoel of met een kinderwagen bij de entree van elke woning en voorziening kunnen komen.



DWAALSPOOR - VERBLIJVEN
Auto-vrij zone

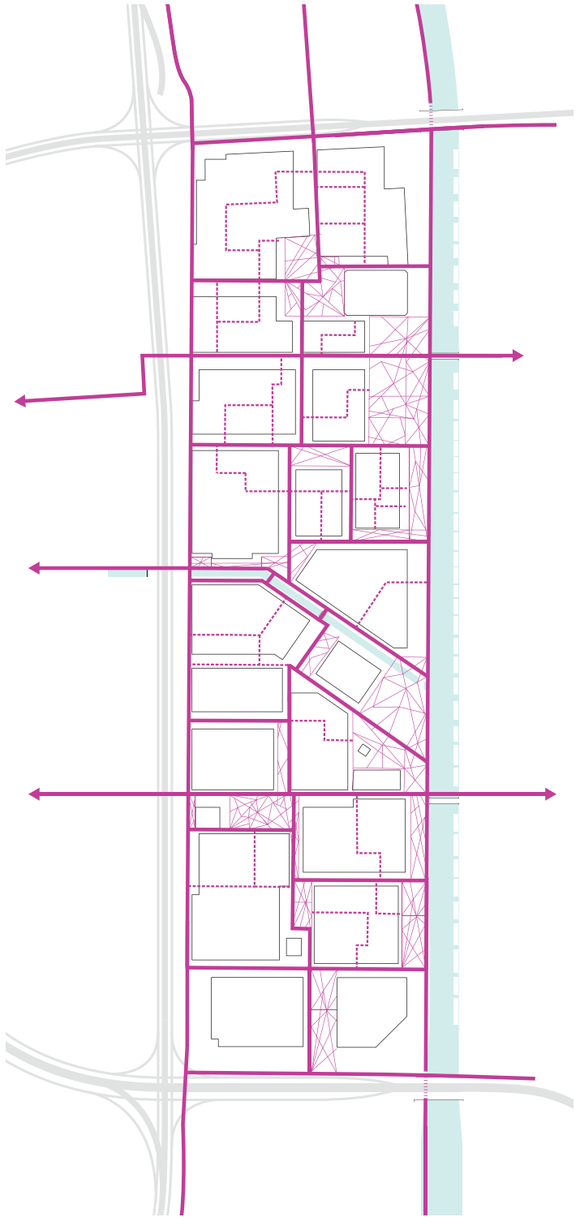
DWAALSPOOR - BEWEGEN
Auto-vrij zone



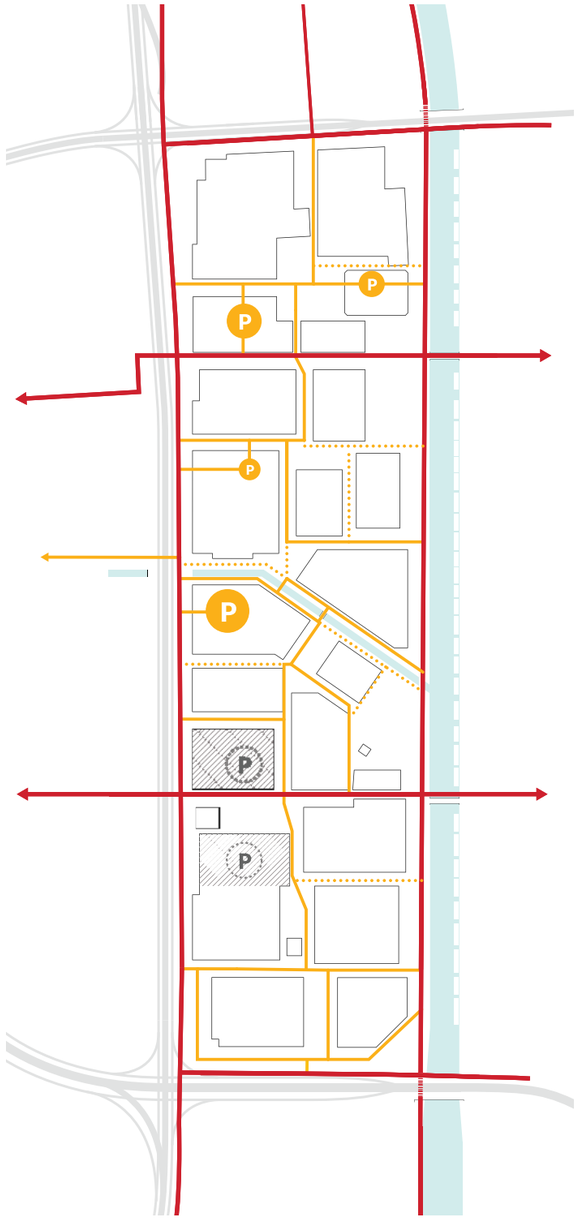
STADSLANEN
Auto zone

MOBILITEIT

REGULERING MOBILITEIT



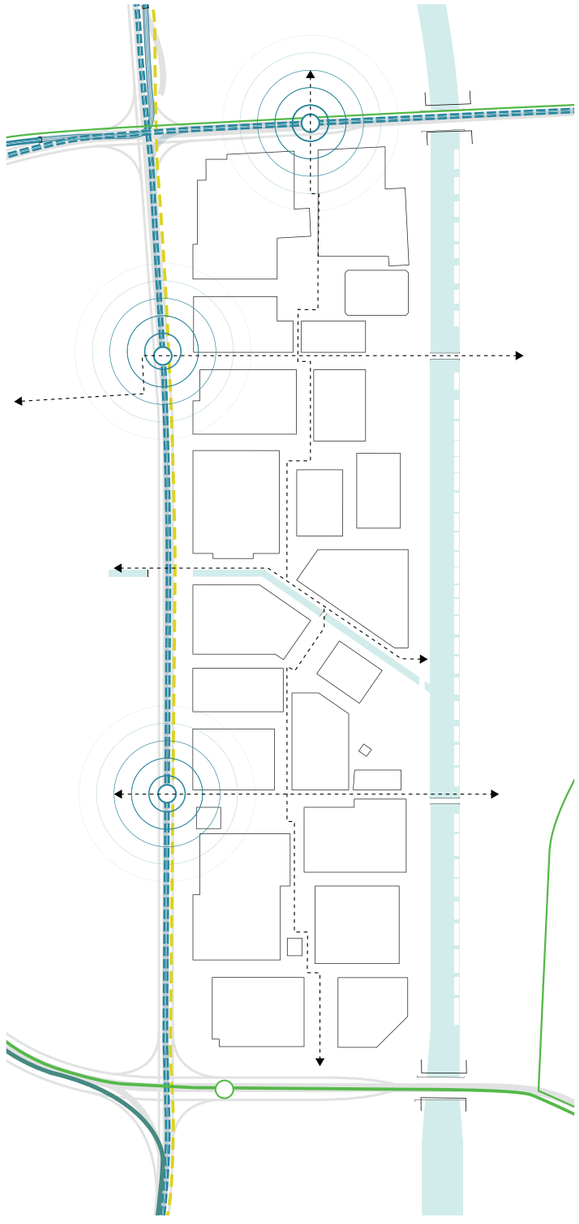
Voetganger



Publieke stalling

Zoekgebied publieke stalling

Fietser

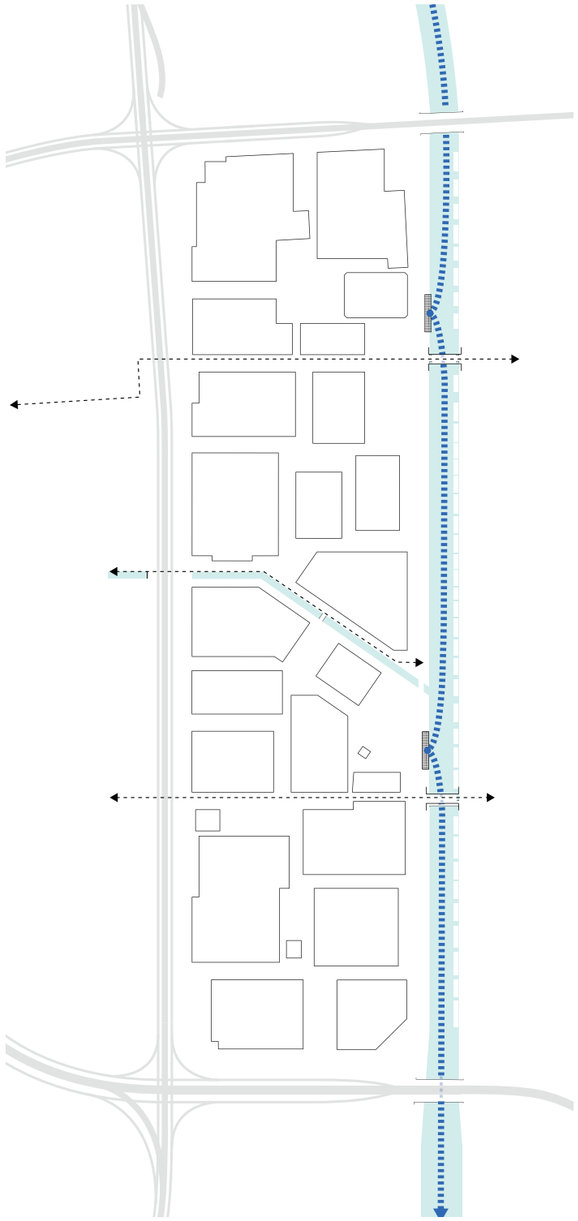


(HOV)-Halte

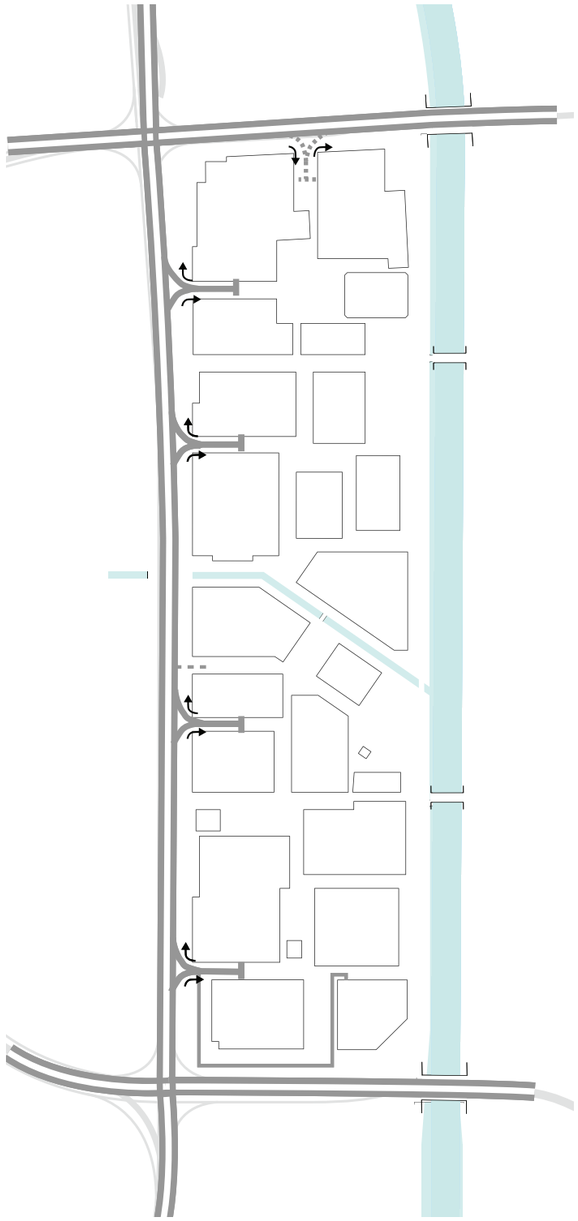
Openbaar vervoer

MOBILITEIT

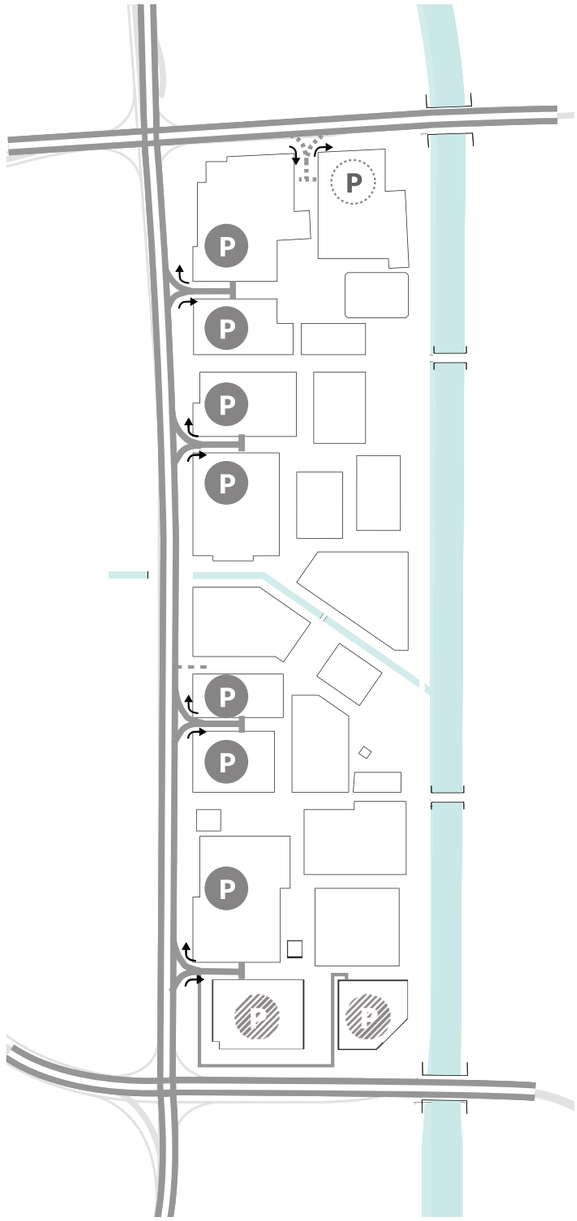
REGULERING MOBILITEIT



Water



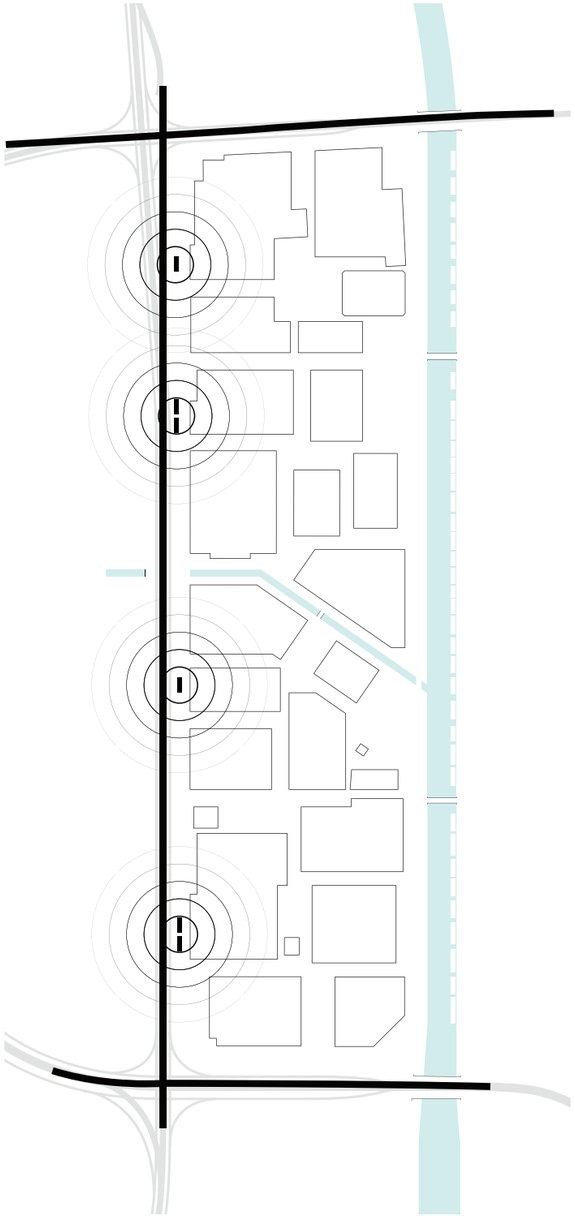
Auto



Parkeren

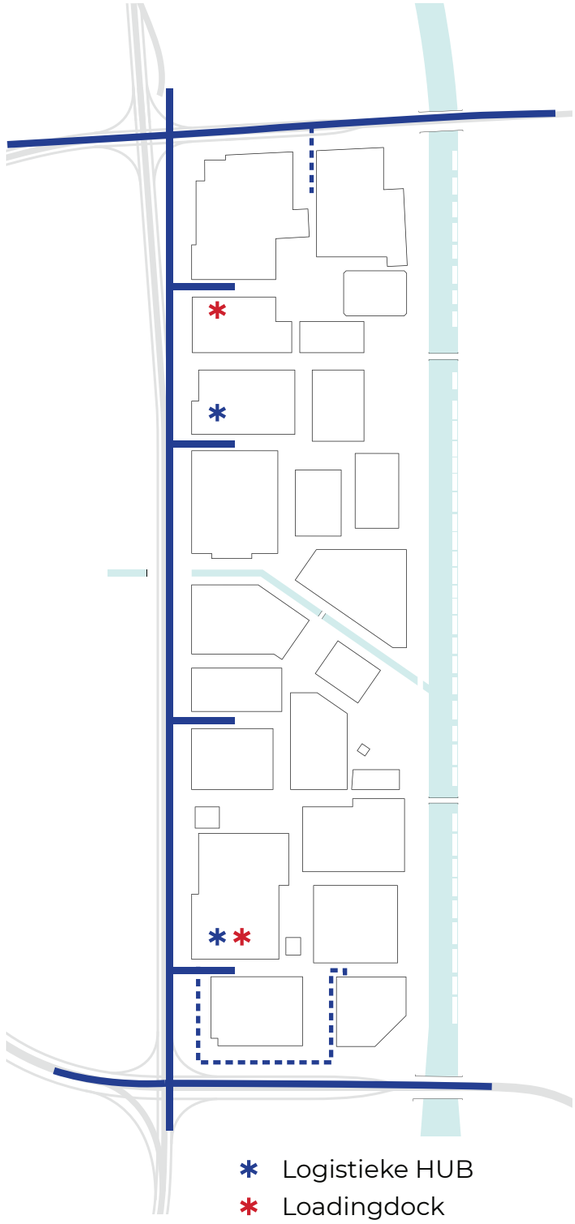
MOBILITEIT

REGULERING MOBILITEIT



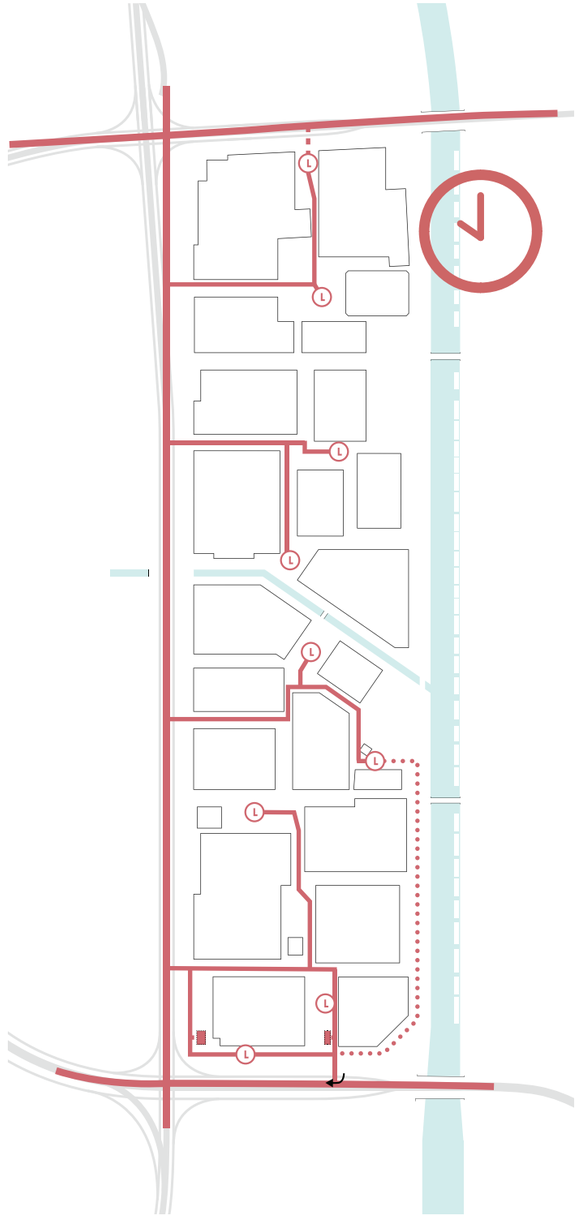
Europalaan

- Laad- en losplekken (groot vervoer)



Toegang tot de inprikkers

- Supermarkt (loadingdock)
- Service (garage, hub)
- Afval (blokken west)
- Parkeren



Georganiseerde toegang

- Verhuizingen
- Speciaal vervoer

MOBILITEIT

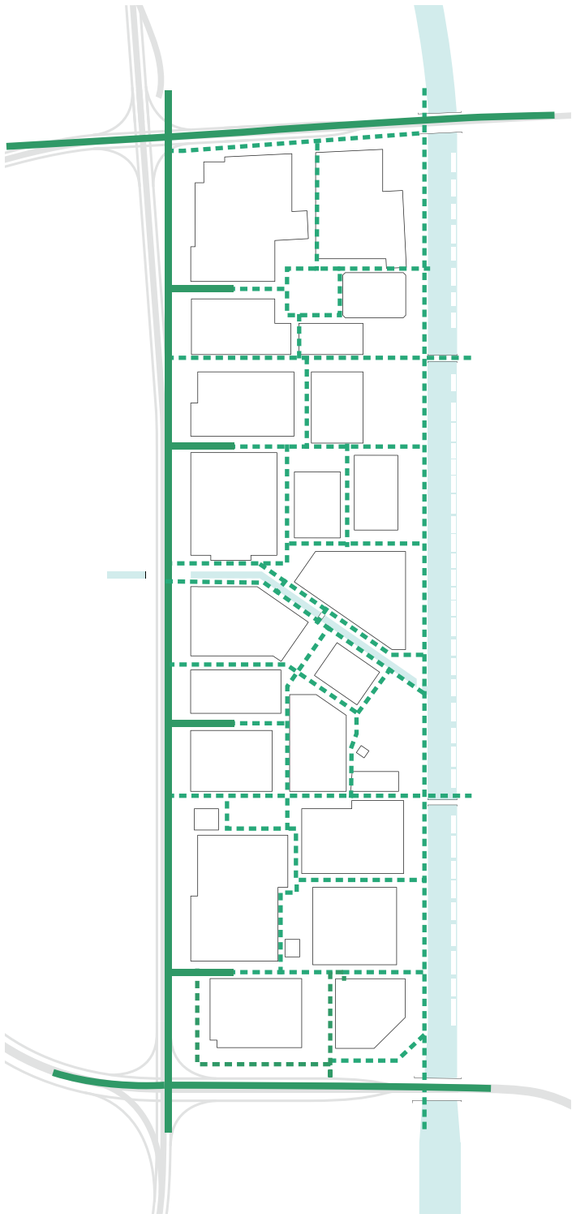
REGULERING MOBILITEIT

Georganiseerde toegang

- Afval

Beperkte toegang

- Klein elektrisch vervoer



Vrije toegang

- Nooddiensten

GROENCONCEPT

GROEN IN VERHARDING | VERHARDING IN GROEN

Groen tenzij

Het uitgangspunt voor Merwede is Groen Tenzij. Dit betekent verharding alleen waar nodig. Waar de gebouwen op de begane grond veel druk bezochte voorzieningen en veel voordeuren hebben, daar is verharding opgenomen langs de gevels voor terrassen, uitstallen en ontmoeting. Op deze plekken, voornamelijk de pleinen in Merwede en langs de stadlanen rondom, staan verblijven en ontmoeten centraal en wordt het groen opgenomen in grote groenvakken. Omdat de relatief smalle buitenranden van de pleinen zijn verhard, noemen we dit "Groen in verharding".

Het overgrote deel van de wijk is rustiger. Daar wordt op de begane grond voornamelijk gewoond. Op deze plekken staat het groen centraal en sluit het groen aan op de gevels, met een pad centraal in de ruimte. Dit gebied noemen we "Verharding in groen". De maat van de verharding is afgestemd op het gebruik. De voetganger staat hier centraal maar uiteraard is er ruimte voor mensen die met fiets van huis vertrekken, kleine voortuigen voor bezorging en de nooddiensten. De breedte is zo gekozen dan men elkaar kan passeren en even stil kan staan voor een praatje.

Overal is zo de groene uitstraling dominant, zeker vergeleken met traditionele pleinen en straten waarin auto's voor rijden en parkeren een onevenredig groot deel van de beschikbare ruimte innemen.

Het beeld van het groen, de 'Merwedebiotoop', bestaat uit verspreid staande bomen, heesters en onderbeplanting en kent plekken die meer verdicht zijn. In elke straat komen bomen en deze staan niet in een rechte rij; geen pad in het midden maar a-symetrisch in een dwaalspoor met knikken. Hierdoor zijn altijd bomen te zien en lijken het geen doorgaande routes.

De Merwedebiotoop zorgt voor groen op diverse lagen, voor een verrassend en divers beeld door de seizoenen heen en een bijdrage aan de biodiversiteit. De Merwedebiotoop varieert afhankelijk van de typologie van de ruimte en de intensiteit van gebruik van de ruimte.

PLEINEN
INPRIKKERS
FIETSSTRATEN

DWAALSPOREN
MERWEDEPARK

GROENCONCEPT

MERWEDEBIOTOOP

Merwedebiotoop

Het groen in Merwede vormt een stedelijke biotoop met boombeplanting, heesters, een kruidlaag en bodembedekkers. Het sortiment wordt zodanig gekozen dat bewoners en bezoekers de seizoenseffecten kunnen ervaren. Groen krijgt meerwaarde voor gebruikers door aandacht voor soorten die 'eetbare' producten hebben, zowel voor dieren als voor mensen: noten en zaden, bessen en vruchten. Aanvullend op inheemse soorten worden in dit hoogstedelijke gebied ook andere soorten, die al lang in de stad aanwezig zijn en waardevol zijn voor stadsnatuur, onderdeel van het beplantingsbeeld.

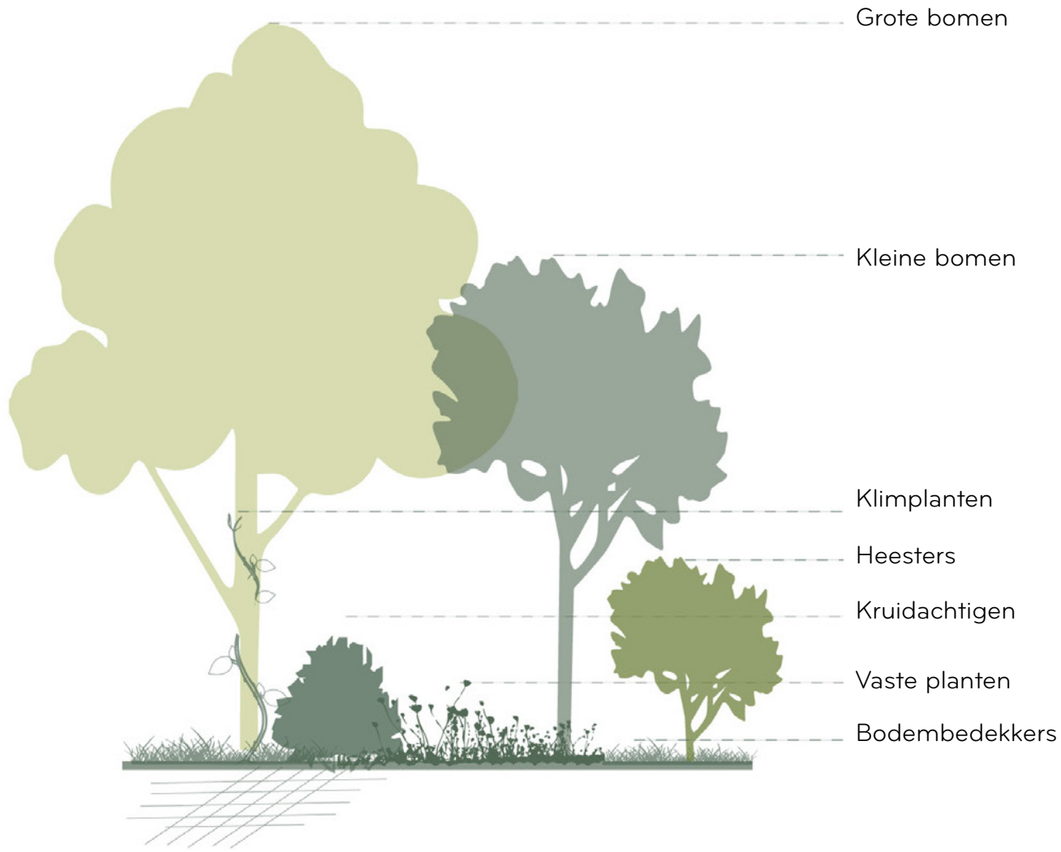
Ten opzichte van traditioneel groen maken we een omslag van monocultuur naar gevarieerde beplanting met verschillende soorten, beplantingslagen en seizoenseffecten. Er wordt gezorgd voor een goede balans voor water en voedingsstoffen in de groene buitenruimte. Merwede krijgt een gevarieerd bomenbestand, zowel in soorten en groottes als in leeftijd. Bestaande, volgroeide bomen zijn een kwaliteit; ondanks dat in grote dichtheid zal worden gebouwd, worden bestaande bomen zoveel mogelijk gespaard of verplant binnen het gebied.

De biotoop strekt zich uit over de openbare ruimte, de binnenterreinen en de daken. Beplanting in straten en hoven, langs galerijen en gevels, op setbacks en daken versterkt niet enkel de biotoop enhet groene beeld maar is ook goed voor het microklimaat: voorkomen van hittestress, verbeteren van de waterberging en demping van geluid. Het groen op de daken en daktuinen vormt een habitat voor vogels, vleermuizen en bestuivers. Het wordt gekozen op voedselaanbod (nectar en zaden) en schuilen en nestelen.

Bij groene gevels kan het gaan om verticale constructies, klimplanten tegen de gevel maar ook in het ontwerp meegenomen plantenbakken. We zetten in op robuust groen als klimmende beplanting vanaf maaiveld tegen de gevels, niet op groene gevels die het zonder technische oplossingen niet houden. In de verschillende hoogtes is sprake van een gradiënt: het groen op binnenterreinen en lagere daken is meer gebruiksgroen, op hogere daken ligt het accent op biodiversiteit en energiewinning (volgens het principe geen dak onbenut).

Het beeld van de buitenruimte zal in de loop van de jaren veranderen. In die ontwikkeling is een bijdrage van bewoners welkom; het is een wijk waar mensen in direct contact staan met het groen. Ook dit zal effect hebben op het beplantingsbeeld.

Veranderlijkheid, Diversiteit en gelaagdheid



MATERIAALGEBRUIK MERWEDE

VERHARDINGEN

Materiaalgebruik

Het FO inrichtingsplan maakt nog geen keuze voor inrichtingselementen en bestratingsmaterialen. Dit volgt in de volgende planfase. Het materiaalgebruik van Merwede versterkt de identiteit van de openbare ruimte. Esthetisch gaat de voorkeur uit naar gemêleerde natuurlijke materialen die op een elegante manier verouderen en terughoudend zijn in uitstraling. Uit oogpunt van circulariteit en duurzaamheid worden innovaties in materiaalgebruik gestimuleerd. Robuuste materialen hebben hierbij de voorkeur met het oog op duurzaamheid op langere termijn. Uiteraard voldoen de materialen aan standaarden op het gebied van goede arbeidsomstandigheden.

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de openbare ruimte. De gemeente Utrecht hanteert het Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen. De ambitie is een veilige, leefbare, klimaatbestendige, robuuste en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, waarbij de CO2-footprint wordt geminimaliseerd door het toepassen van CO2-arme materialen en zoveel mogelijk lokale grondstoffen. In het Merwede lab wordt onderzocht hoe dit kan worden uitgewerkt waarbij uitstraling en klimaatbestendigheid worden geborgd en met tools zoals de milieukostenindicator (MKI) kan worden gestuurd op een beperkte uitstoot van gebruikte materialen, de levenscyclusanalyses van materialen en hergebruik van materiaalstromen. Bij de kleur van de bestrating wordt rekening gehouden met het tegengaan van hittestress

CIRCULATIE

MOBILITEIT | GEBRUIKERS

Bij de inprikkers wordt de logistiek afgewikkeld. Daar zijn garagetoegangen, expeditie, inpandig afval, trafo's en overige techniek geconcentreerd. Op de kop is ruimte voor groen en aan de andere zijde begint het groene dwaalmilieu van Merwede al in deze straat.

Het dwaalspoor kent een tweetal maatvoeringen. In de centraal gelegen straten is het dwaalspoor breed. Daar is toegankelijkheid met LEV's mogelijk. Er is een onderscheid tussen de verharding waar alleen de voetganger gebruik van maakt en het deel waar ook een LEV en een fiets kan rijden.
Dit dwaalspoor heeft een breedte van 4.20 meter, zodat er altijd ruimte is voor voetganger en LEV om elkaar te passeren. Op sommige plekken kunnen voertuigen elkaar passeren; bij gebouwentrees kunnen de LEV's kort halteren en is het pad 5,00 meter breed.
Het dwaalspoor in de verblijfsruimte is 2,50 breed en kan bij gebouwentrees worden verbreed naar 3,50 meter. Het is voor nooddiensten altijd tot 3,25 m verstevigd of gefundeerd.

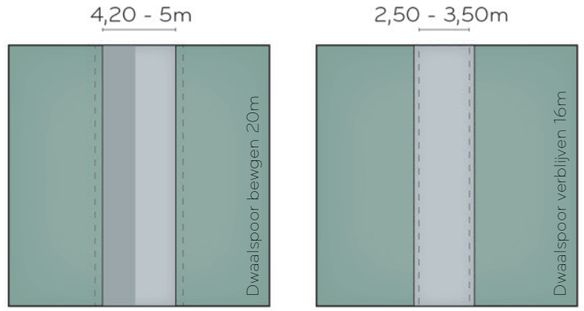
Op de pleinen is er keermogelijkheid voor LEV's en ruimte die geschikt is als opstelplek. Ook bij de bredere delen van de paden komt opstelruimte voor LEV die worden afgestemd op de entrees van de gebouwen.

Auto

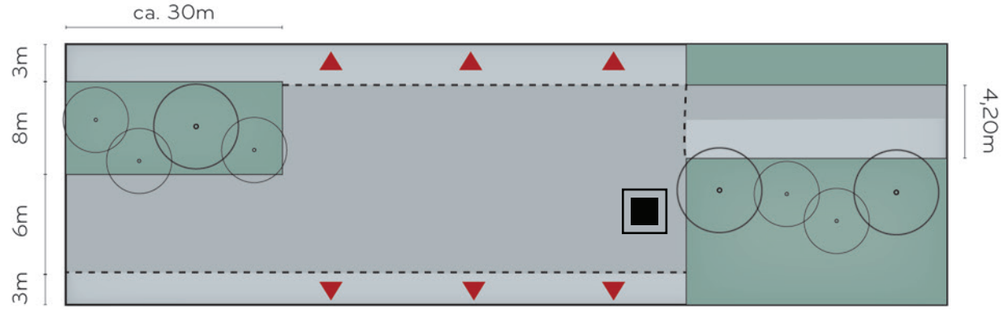
LEV

Mobach

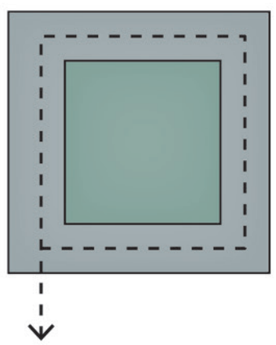
DWAALSPOREN
Breedte variabel



INPRIKKERS
Concentratie garages, inpandig afval en trafos (donker grijs LEV)



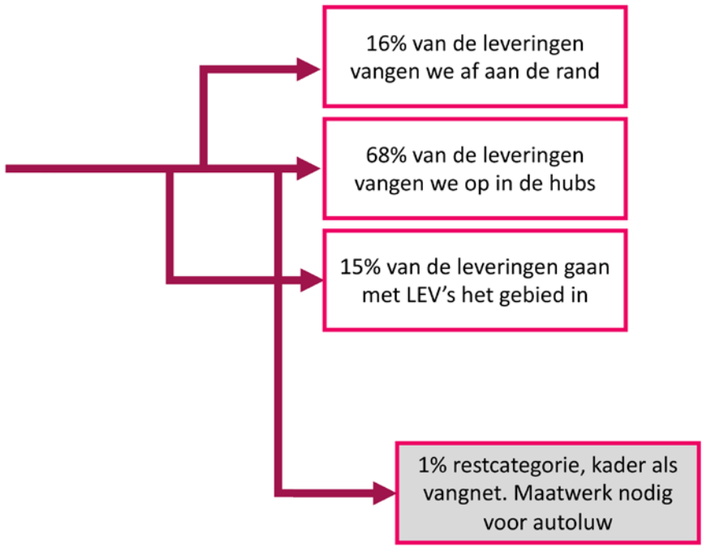
PLEINEN
Kleine logistiek op pleinen



CIRCULATIE

AFSTANDEN T.O.V. LEV ROUTES

Nog eens benadrukken*

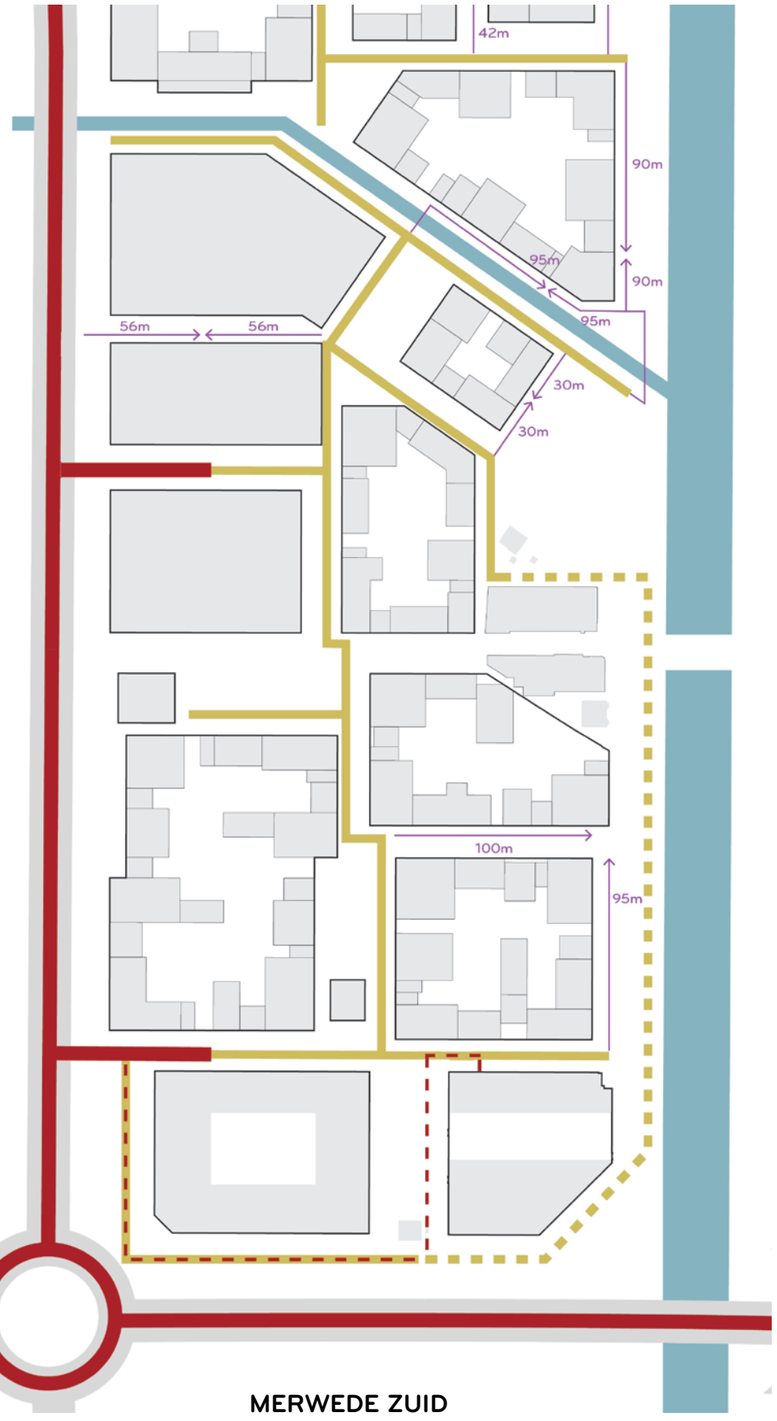


*uitgaande van cijfers logistieke notitie, zonder effect van vigerende maatregelen zoals autoluw, zero-emissiezones en ontwikkeling stadslogistiek bij ondernemingen.

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Auto
LEV
Mobach
↔ afstanden tot LEV

MERWEDE NOORD



MERWEDE ZUID

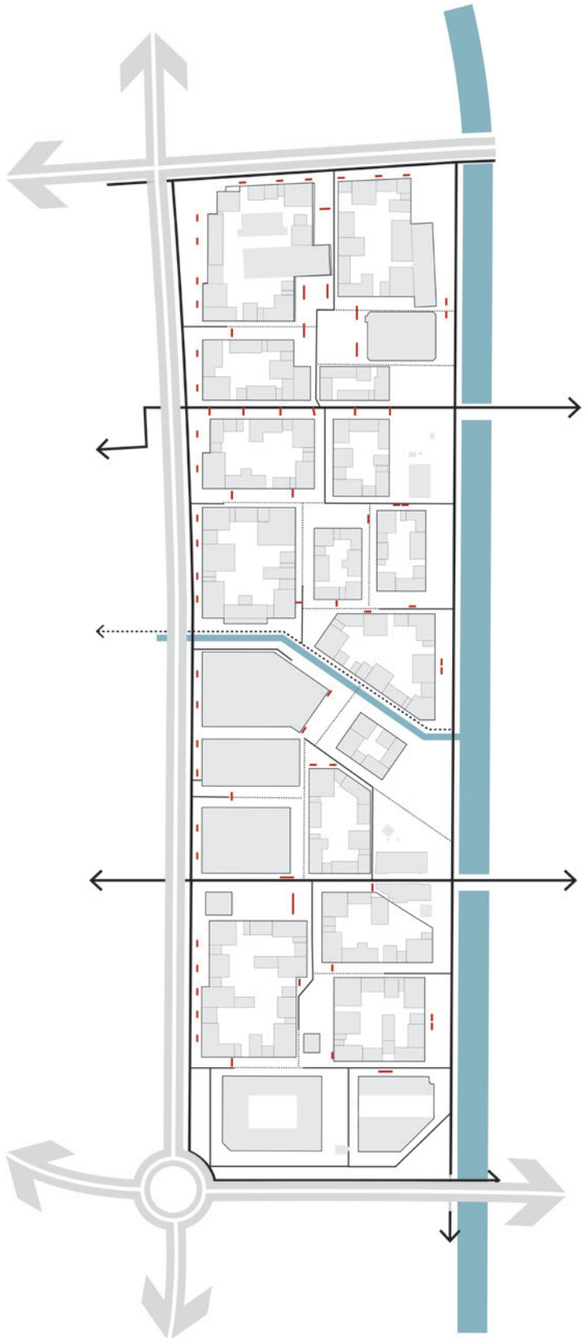
FIETSPARKEREN

1500 PLEKKEN

Bereikbaarheid van Merwede.

Het netwerk voor nood- en hulpdlensten is voorzien. Het fietsparkeren is gekoppeld aan de belangrijkste bestemmingen. Van het totaalaantal benodigde stallingsplaatsen voor fietsen worden ongeveer 1500 plekken verspreid in de openbare ruimte ingepast, voornamelijk in de vorm van stallingsvakken om de impact op de openbareruimte te beperken en langdurig vastzetten van fietsen te voorkomen.

Voor de bewoners en bezoekers van Merwede komen er goed toegankelijke inpandige stallingen waar men zijn fiets veilig kan achterlaten. In elk bouwblok komen stallingen nabij de entrees van de gebouwen en bij de concentraties van de voorzieningen komen enkele grote publieke stallingen. Voor de kortstondige bezoekers worden maximaal 1500 stallingsplekken in de openbare ruimte voorzien, wat overeenkomt met rond 5% van het totaal aantal fietsplekken. Deze komen bij voorzieningen waar mensen kort blijven en nabij de entrees van woongebouwen. We kiezen voor beperkt fietsparkeren in vakken, om langdurig vastzetten te voorkomen, zodat de openbare ruimte beschikbaar blijft voor bewegen, ontmoeten, spelen en ecologie. De taakverdeling tussen de gebiedsorganisatie en de gemeente voor handhaving en beheer wordt nog onderzocht.



SPELEN SPORTEN EN BEWEGEN

De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd op de openbare pleinen en in de parken en straten. De pleinen worden zodanig ingericht dat de diverse vormen van gebruik door de tijd heen elkaar niet belemmeren. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en zijn overdag publiek toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele' speelplekken waarbij geldt dat deze zo groen mogelijk worden ingericht en ruimte bieden voor initiatieven van bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen beschikbaar te houden voor de jongsten en voor ontmoeting en groen, worden de plekken voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd, waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen. Voor de (georganiseerde) sporters wordt een sporthal gerealiseerd die overdag ruimte biedt aan het bewegingsonderwijs en 's avonds aan de sportverenigingen. In de sporthal kunnen alle reguliere sporten worden beoefend, zowel op training- als op wedstrijdniveau. De sporthal is in de vrije uren ook te huur voor particulieren.

Uiteraard is ook voorzien in 'formele' speelplekken waarbij eveneens geldt dat deze zo groen mogelijk worden ingericht. Het spelen rondom de blokken biedt kinderen de kans om op een veilige manier de omgeving te verkennen. De woonomgeving is zo gedacht dat de kleinste kinderen in de binnenhoven spelen, oudere kinderen een actieradius hebben binnen het stelsel van blokken en buurtpleinen en de oudste groep vooral verblijft op de wijkpleinen en in het Merwedepark, voor sportactiviteiten en ontmoeting. Binnen het dwaalmilieu, op de pleinen en in de parken is sprake van geïntegreerd, meervoudig ruimtegebruik, waar spelen wordt gecombineerd met andere functies, zoals gebruik als schoolplein, ruimte voor evenement en ecologische waarde van groen. Op deze wijze wordt ondanks de compactheid van de wijk, meer dan de Jantje Beton norm van 3% gerealiseerd. Geen enkel gebruik wordt boven een ander gesteld. Een speelplek is zo nooit volledig verhard maar altijd Groen Tenzij, net zoals een ecologische plek nooit volledig is ingericht met ontoegankelijke planten met doorns en stekels. Vooral voldoende ruimte is belangrijk, zodat op diverse momenten verschillend gebruik mogelijk is. Kinderen kunnen tenslotte ook zelf hun spel bedenken.

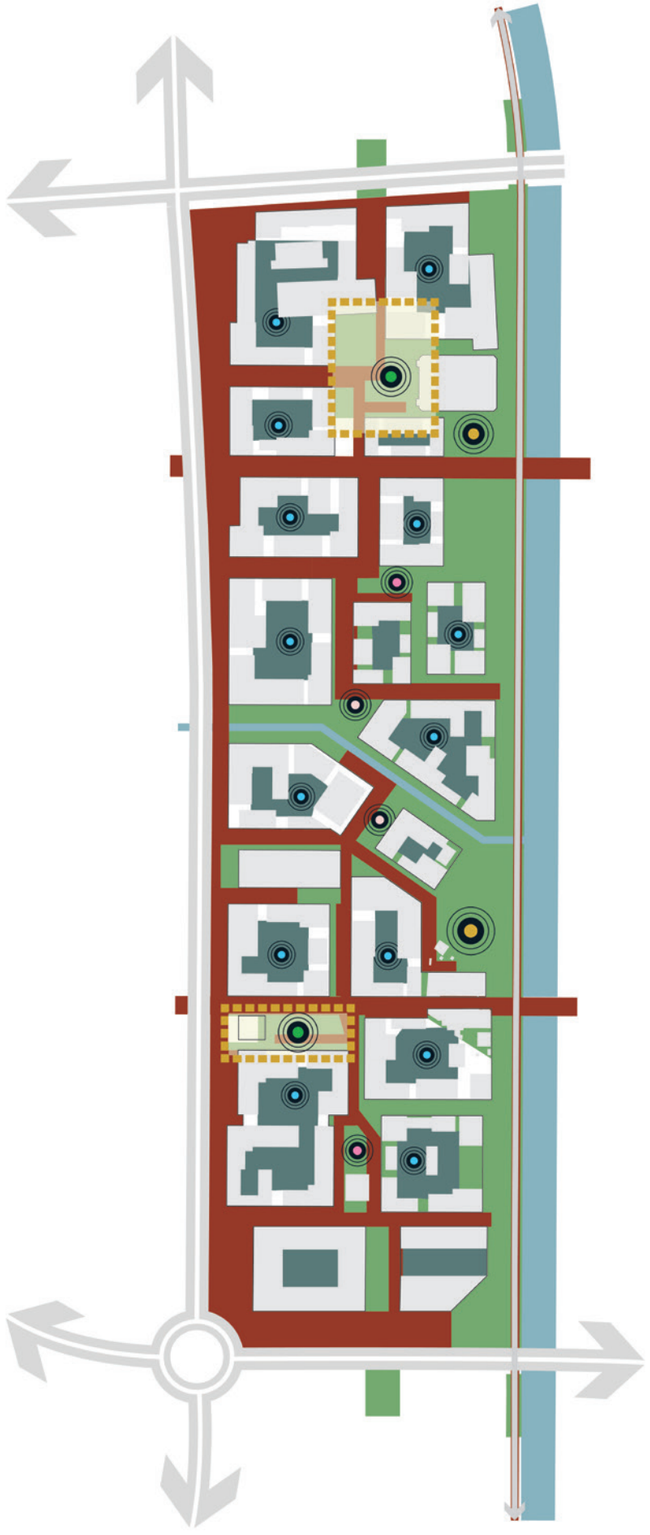
In een compacte wijk als Merwede is het belangrijk om per speelbuurt een goede buurtplek te maken. Een plek die groot genoeg is om alle leeftijdsgroepen wat te bieden, inclusief de groepen tot 18 jaar. Dit zijn de twee grote speelplekken in het Merwedepark. Daarnaast is een stelsel van kleinere speel- en sportplekken opgenomen.

FORMEEL SPELEN IN BEPAALDE GEBIEDEN

- Geen speelgebied (doorvoer van auto's, fietsen, LEV)
- Informeel speelgebied
- Multifunctionele ruimte (3000m2)

Formeel speelgebied

- Formeel spelen (900 m²)
- Formeel spelen - Pleinen (900 m²) 0-18 jaar
- Schoolplein (850 m²) 0-18 jaar
- Collectief spelen (binnentuin) 0-6 jaar
- Formeel spelen (500 m²) 0-12 jaar



ECOLOGIE

MERWEDEBIOTOOP

Het groen in Merwede vormt een stedelijke biotoop die zich uitstrekt over de openbare ruimte, de binnenterreinen en de daken en is onderdeel van het ecologische raamwerk van de stad. Merwede wordt groen, tenzij de ruimte voor een ander doel noodzakelijk is. Het gevolg is dat meer dan de helft van de openbare ruimte groen zal zijn. De publiek toegankelijke binnenterreinen zijn minimaal voor de helft groen en de helft van het dakoppervlak is groen. Het groene dakoppervlak bestaat voor de helft uit volwaardig natuurdak op de lage daken. De andere helft komt op de hogere daken rondom de zonnepanelen en bestaat uit mos, sedum, kruiden en grassen. Deze enorme groene ruimte in Merwede wordt optimaal benut voor ecologie, evenals beperken hittestress, wateropvang, geluiddemping en zorgt voor een groene beleving van Merwede en prettig gebruik van de ruimte.

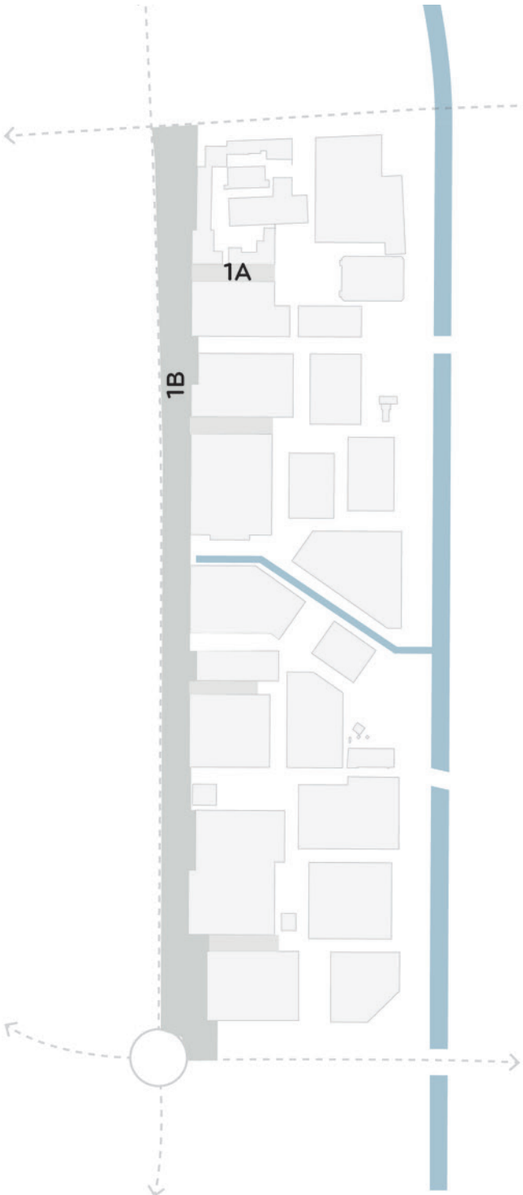
In Merwede komt een robuuste, gevarieerde en gelaagde beplanting met verschillende soorten en groottes, waarbij natuurbeleving voor bewoners en bezoekers voorop staat. Bij de keuze wordt gelet op klimaatbestendigheid, geluiddemping en schuil- en nestelmogelijkheden voor de dieren die deel uitmaken van de Merwedebiotoop. De beplanting krijgt een meerwaarde door aandacht voor soorten die 'eetbare' producten hebben voor mens en dier, zoals noten, zaden, bessen en vruchten.

De groenbeleving en Merwedebiotoop worden versterkt door op slimme plekken te kiezen voor groen tegen de gevels, zoals bij een entree van een binnenterrein of bij de overgang tussen twee groene daken. Dit kan door verticale constructies zoals klimplanten tegen de gevel, maar ook door in het ontwerp meegenomen plantenbakken. We zetten in op robuust groen als vanaf maaiveld klimmende beplanting tegen de gevels, niet op groene gevels die het zonder technische oplossingen niet houden.

Het groen in Merwede kan worden versterkt door enthousiaste bewoners en gebruikers. Zij kunnen de groenbeleving nog verder aanzetten door extra groen op te nemen op private delen als gevels, balkons, galerijen, setbacks en tuintjes. Een bijdrage van bewoners en gebruikers is ook welkom in de openbare ruimte en de publiek toegankelijke binnenterreinen. Dit wordt gestimuleerd in het Merwedelab, waar bewoners en gebruikers een rol kunnen krijgen bij het beplantingsplan en de inrichting. Merwede biedt hiermee ruimte om gedurende de planvorming te experimenteren met beplanting en te onderzoeken hoe de Merwedebiotoop vorm kan krijgen door vroegtijdig te starten met verbeteren van het leefgebied van de bijzondere soorten die al in het gebied leven.

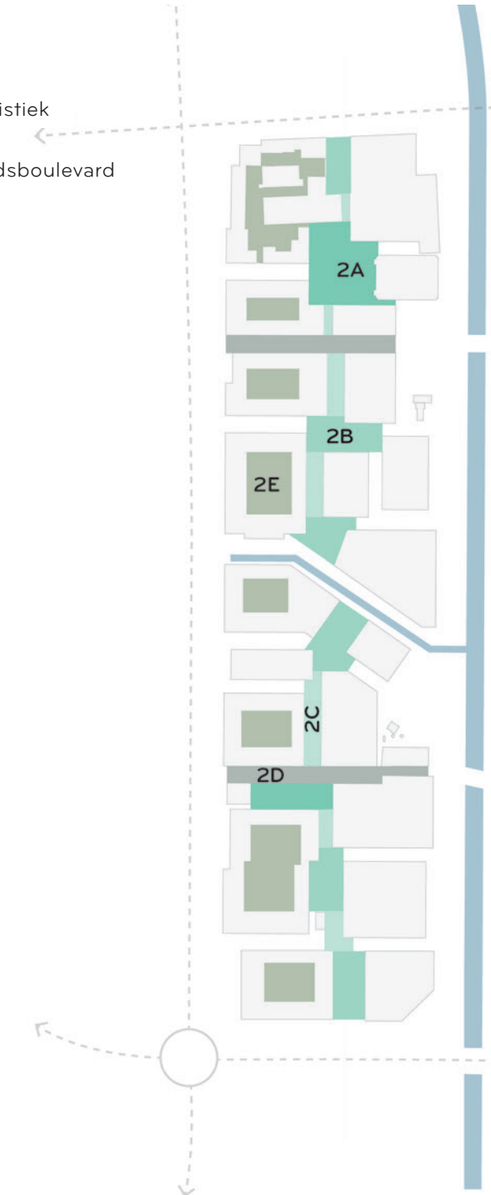
ECOLOGIE

KARAKTER EN HOOFDCATEGORIEN VAN GROEN



1A Logistiek

1B Stadsboulevard



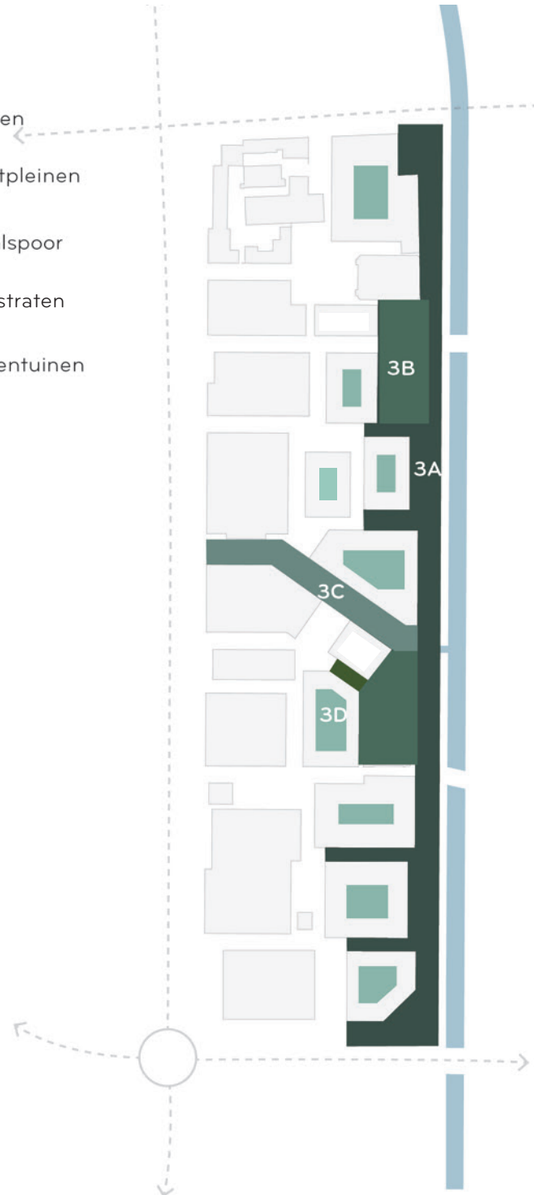
2A Pleinen

2B Buurtpleinen

2C Dwaalspoor

2D Fietsstraten

2E Binnentuinen



3A Merwedekanaalpark

3B Parken

3C Ecologische zone

3D Binnentuinen

Transitie in groen (intensiteit en biodiversiteit)

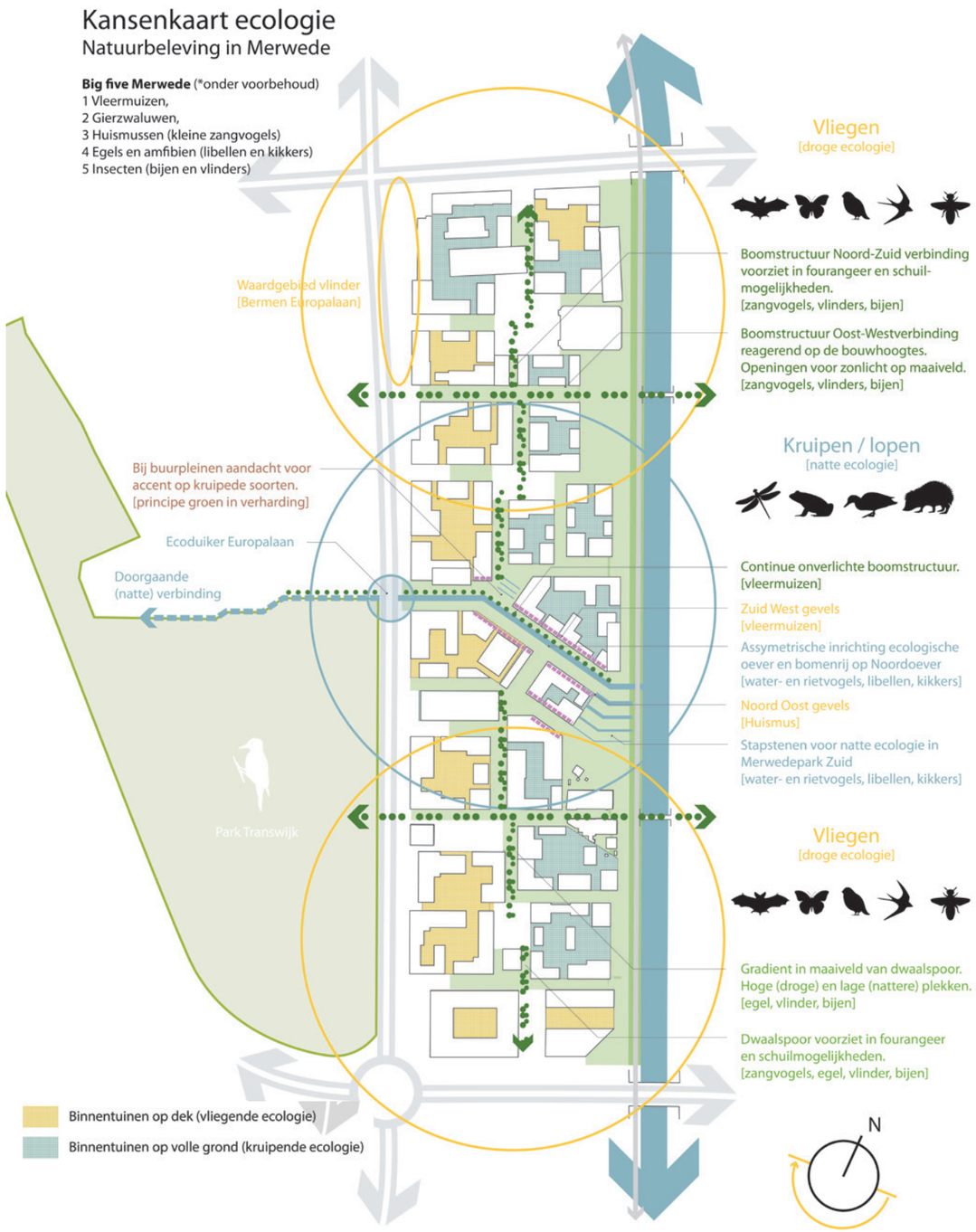
ECOLOGIE

THEMAKAART

Het groen in Merwede draagt aantoonbaar bij aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes in Merwede staan in contact met groene plekken in de omgeving; zo wordt het ecologisch netwerk van de stad verrijkt en versterkt. De hoofdverbindingen worden gevormd door een ecologisch diagonaal midden door het gebied, een faunapassage onder de Europalaan en het Merwedepark, waardoor er uitwisseling plaats kan vinden tussen flora en fauna in en om Merwede. Binnen Merwede vormt een raamwerk van oost-westverbindingen en noord-zuidverbindingen gekoppeld aan kleine leefgebieden op pleinen, groene daken en binnenterreinen een ecologisch netwerk. Het groen in Merwede krijgt ekwaliteit en natuurbeleving en wordt per jaar rijker en interessanter door natuurlijke groei en ontwikkeling. De beplanting wordt gekozen voor de "Big Five" van Merwede: vleermuizen, gierzwaluwen, kleine zangvogels (zoals huismussen), egels en vlinders. Niet elk deel van de buurt kan in gelijke mate geschikt worden gemaakt voor alle genoemde dieren, maar het netwerk van groene verbindingen, rustige ecologische plekken en verblijfsplekken maakt Merwede als totaliteit een geschikte plek voor deze dieren.

De hoogbouw biedt uitstekende kansen voor gierzwaluwen. Door hier neststenen te plaatsen, kunnen de bewoners vanaf hun balkons deze zomervogels tussen de gebouwen door zien vliegen. De openbare ruimte en de binnentuinen bieden met een gevarieerde beplanting van bloeiende planten, struiken enbomen jaarrond geschikt leefgebied voor egels, vlinders, bijen, vleermuizen en zangvogels, zoals de huismus. De groene daken vergroten het voedselaanbod en bieden naast nectarplanten ook struiken voor luwte voor insecten en dekking voor huismussen. Binnen alle groene onderdelen zijn er ook plekken nodig om te schuilen en voortplanten voor de dieren. We werken hiervoor met een natuurbelevingstabel zodat in de ontwerpfase wordt gekozen voor de juiste beplanting om geschikt leefgebied te creëren en we de juiste plekken kunnen kiezen voor de neststenen en andere nestplekken, waarvan er net zoveel komen als woningen voor mensen.

In Merwede wordt onderscheid gemaakt tussen de noordzuidstraten, de oostweststraten, de pleinen en de binnenhoven. Soortenvariatie komt op al deze plekken voor, maar per typologie in een iets andere menging. De boomstructuur en de onderbeplanting in noord-zuidverbinding voorziet in foerageer- en schuilmogelijkheden voor dieren, zoals ook het dwaalspoor hierin voorziet. In oost-westverbindingen reageert de boomstructuur op de bouwhoogtes met openingen voor zonlicht op maaiveld, wat gunstig is voor zangvogels, vlinders en bijen. Boomkronen zorgen voor een verbinding voor vogels en insecten op plaatsen waar geen andere begroeiing mogelijk is. De onderbeplanting zal worden afgestemd op de zonnige en schaduwrijke plekken en bieden voldoende dekking voor de 'big five' om te fungeren als verbinding in het gebied en schuilmogelijkheid nabij neststenen in de gevels.



ECOLOGIE

UITWERKINGSKAART

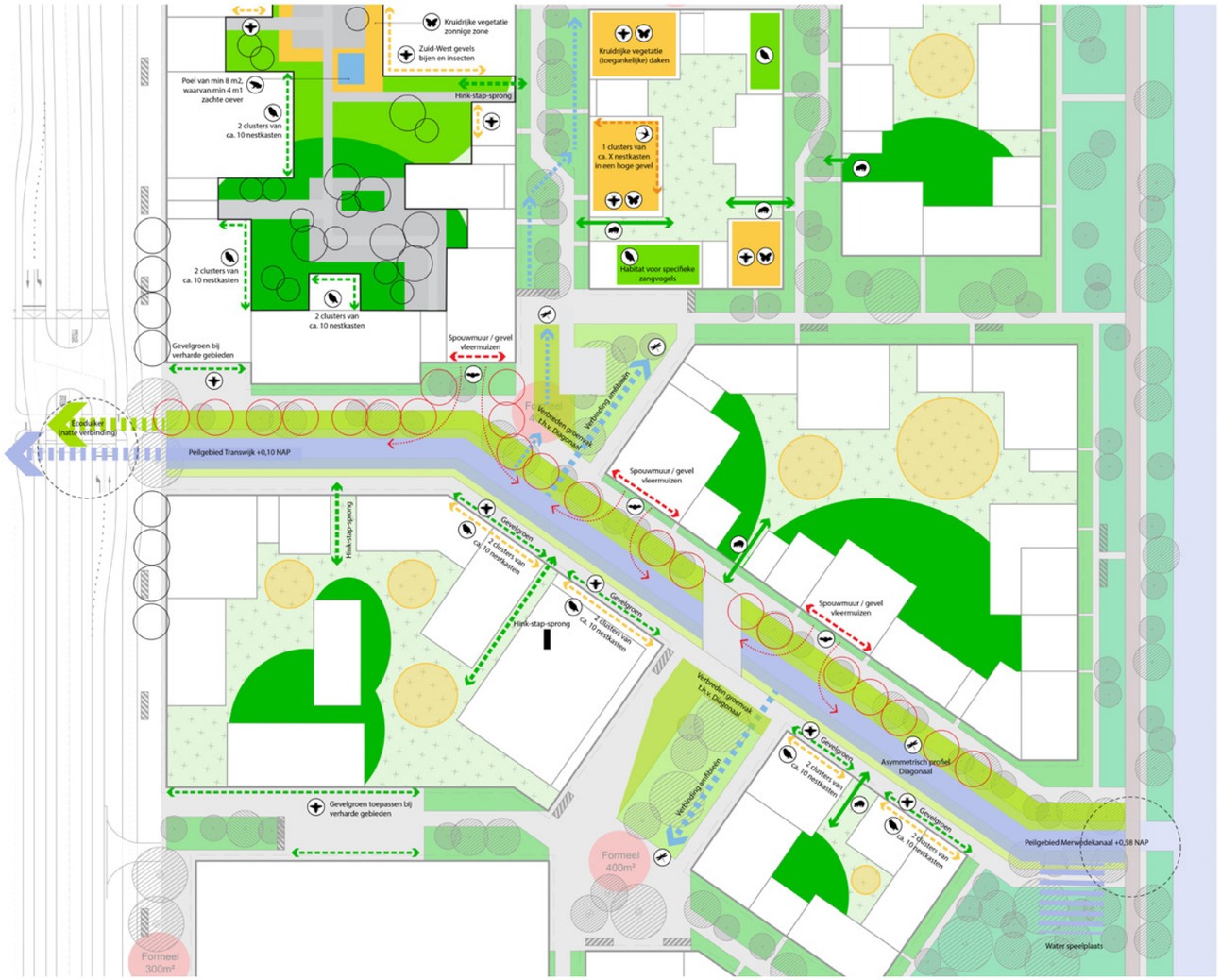
De ecologische oevers langs de diagonaal vormen de hoofdas voor dier- en plantensoorten. De zuidoever wordt steiler en bevat weinig bomen, om de bredere noordoever meer licht en breedte te kunnen geven. Hierdoor kan de overgang tussen nat en droog optimaal worden benut. Het robuuste groen in het diagonaal bestaat uit beplanting met zoveel mogelijk gelaagdheid waarbij het groen op de buurtpleinen en het Merwedepark zoveel mogelijk aansluiting vindt bij het groen in het diagonaal. De diagonaal zelf wordt verbonden met het Merwedepark en via een faunapassage onder de Europalaan met Park Transwijk.

In de binnenhoven is het belangrijk dat er zowel zonnige als schaduwrijke plekken zijn en.de bomen niet te grote schaduwen geven, waardoor gras en onderbeplanting kan groeien en de ruimten aantrekkelijker voor verblijf en activiteiten als de zon in het voor- en najaar de ruimte krijgt. Het Merwedepark sluit zowel aan op het diagonaal als op de Merwede en is daarmee een belangrijke groene plek voor zowel natuurlijk spelen als stadsnatuur.

Meerdere lagen
Het groen in Merwede bestaat uit grote bomen, kleinere bomen, heesters, struiken, bodembedekkers en een kruidlaag. Ook worden takkenrillen aangelegd om in de eerste jaren dieren te voorzien van de benodigde dekking. Bij de inrichting maken we gebruik van principes uit de permacultuur, waarbij soorten die elkaar versterken of ondersteunen, naast elkaar staan. Het slimme regenwatersysteem en de grpte hoeveelheid groen zal de stadswijk minder gevoelig maken voor droogte en neerslagpieken.

Bomen en solitaire struiken in de openbare ruimte
De bomen in Merwede krijgen zowel ondergronds als bovengronds veel ruimte. Door de principes van de Boommonitor te gebruiken, kunnen de bomen minimaal 60 jaar doorgroeien. Het gevarieerde bomenbestand, zowel in soorten, groottes als leeftijd, heeft de bestaande bomen als basis en zal worden aangevuld met aandacht voor de Merwedebiotoop en klimaatbestendigheid. Op basis van een beoordeling naar gezondheid is een bomenkaart gemaakt voor de omgang met individuele bestaande bomen. Waar mogelijk worden de bomen ingepast in het plan op de huidige plek of op een betere plek in Merwede. De basis is menging van grote bomen van eerste en tweede grootte. Kleinere bomen (van derde grootte)en groot uitgroeiende solitaire struiken vullen het palet aan. Bij de eerste en tweede grootte wordt gekozen voor bomen met een niet te dicht bladerdek. Ze bieden schaduw als het nodig is, maar laten ook toe dat in het voorjaar gefilterd zonlicht door het bladerdek op straat en de gevels valt. Het sortiment is afgestemd op de dieren van de'big five' en zodanig gekozen het hele jaar verschillen te vinden zijn. Bewoners en bezoekers ervaren zo de seizoenen.
Het planten van veel bomen vraagt om het optimaal afstemmen van ondergrondse en bovengrondse infrastructuur. De ondergrondse infrastructuur ligt daarom vooral buitenom met inprikkers de wijk in, waardoor bomen ongehinderd kunnen groeien.

Uitwerking
Ecologie en Natuurbeleving



Noordoost zijde (zonnig)
Open inrichting (bloem-/ kruidrijk)
(zonnige verblijfsplek voor bewoners)

Tussenzone (halfschaduw)
Half open inrichting (heesters vaste planten)
(soortkeuze afgestemd op natuurbeleving)

Zuidwest zijde (schaduwrijk)
Bomen/heesters in verharding
(koele plek voor verblijf bewoners)

N

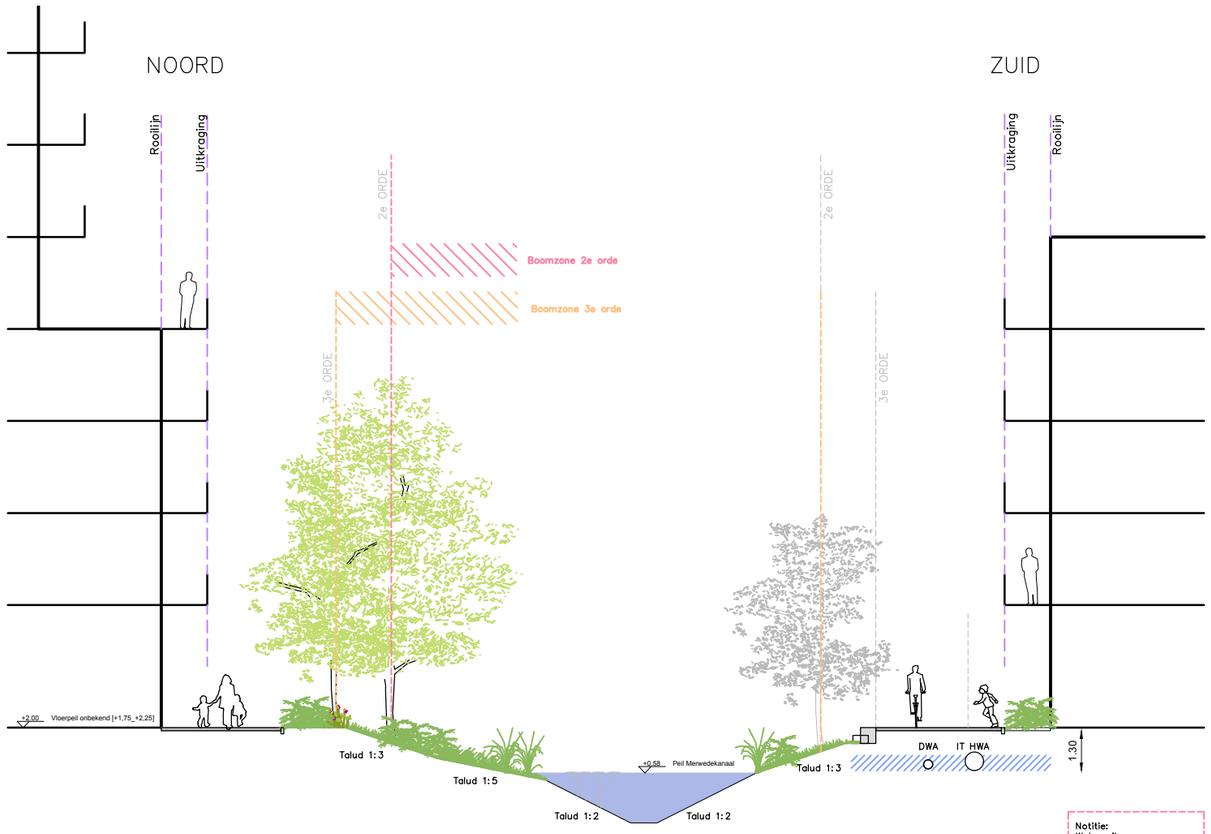
Zonverloop

De uitwerkingskaart ecologie is gebaseerd op de stedenbouwkundige opzet (het matenplan) dd 16-06-2020

De uitwerkingskaart ecologie laat de samenwerking tussen publieke, private en publiek toegankelijke ruimtes zien (zie pag 6). Deze ecologische uitwerking van tevens de publiek toegankelijke binnentereinen en private dakoppervlakken dient gezien te worden als voorbeeldduitwerking.

ECOLOGIE

STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL DIAGONAAL



| | | |

BINNENTERREINEN

SPELREGELS DOSP

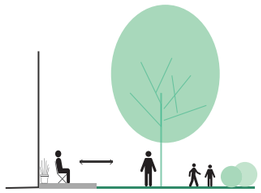
Binnenterreinen:

Niet alles is op te lossen in de openbare ruimte. Daarom is de buitenruimte op de binnenterreinen nodig voor ecologie en spelen. In het SP zijn spelregels ogenomen voor de binnenterreinen. De binnenterreinen zijn toegankelijk maar niet openbaar, dus niet onder beheer vanuit de gemeente.

Spelregels

Spelregel 13: De binnenterreinen zijn groen, collectief bieden voldoende ruimte voor ontmoeting, (informeel) spelen voor kleine kinderen, zijn tenminste overdag publiek verbonden met het netwerk van straten, pleinen en parken en een verlengde van de Merwedebiotoop.

Richtlijn 13A
Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein ondergeschikt, zodat de collectieve waarde is geborgd.
Op deze manier voorzien de buitenruimtes in voldoende privacy, maar belemmeren ze geen interactie.



Richtlijn 13B
De randen van de private buitenruimtes zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein.

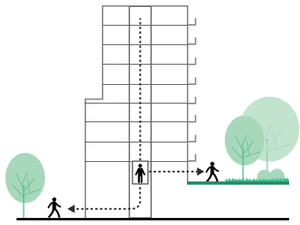
Richtlijn 13C
Binnenterreinen en voor bewoners toegankelijke daken bestaan uit meer groene invulling dan verharding, met als streven 60% groen.
Het groen is kwalitatief goed, robuust en bestaat bij binnenterreinen uit voldoende bomen in verhouding tot de maat en schaal van het bouwblok (waarbij als richting minimaal één boom eerste orde of drie bomen derde orde geldt), met struiken en kruiden als onderbegroeiing.

Richtlijn 13D
Alle binnenterreinen zijn (onder wisselend regime) toegankelijk voor het publiek.
Bij de binnenterreinen van de relatief kleinere bouwblokken zijn uitzonderingen mogelijk wat betreft de toegankelijkheid.

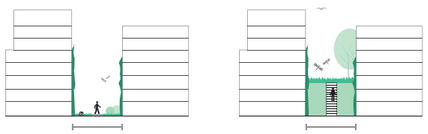
Richtlijn 13E
De binnenterreinen van bouwblokken aan het Merwedepark en het OPG-terrein (blokken 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12 en 15) liggen voornamelijk op maaiveld en zoveel mogelijk in de volle grond. Service ruimtes (fiets, afval etc) worden binnen de footprint van de gebouwen gesitueerd. De bouwblokken aan de Europalaan (blokken 1A, 2A, 3, 8, 11, 13) en blok 16 hebben een verhoogd binnenterrein tot maximaal 7 meter.
Elke verhoogd binnenterrein krijgt voldoende gronddekking, voor voldoende groen volgens het principe van de Merwedebiotoop.

Richtlijn 13F
Alle binnenterreinen, met uitzondering van de bouwblokken 3, 14 en 17, hebben een collectieve speelvoorziening.

Richtlijn 13G
Zoveel mogelijk woningen in een gebouw hebben een directe toegang tot het binnenterrein, die tenminste overdag is opengesteld voor het publiek.
Daarbij zijn alle (verhoogde) binnenterreinen op minimaal één plek toegankelijk voor mindervaliden.



Richtlijn 13H
Voor de continuïteit van de Merwedebiotoop worden de openingen en entrees naar een binnenterrein zo groen mogelijk ingericht.
De binnenterreinen op maaiveld zijn voor kruipende en lopende dieren obstakelvrij vanuit de openbare ruimte te bereiken.
Voor de verhoogde binnenterreinen wordt bijvoorbeeld gewerkt met ‘groene stapstenen’ en gevelgroen.



KLIMAATADAPTATIE | WATERKAART

WATER EN GROEN MET ELKAAR VERBONDEN

De vormgeving van de openbare ruimte bevat integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit en circulariteit. Het wordt een 'watersensitieve' stadswijk, waarbij op een slimme manier zo veel mogelijk hemelwater wordt opgevangen, tijdelijk geborgen, gefilterd en hergebruikt.

Een nieuw diagonaal kanaal vormt de drager voor het water. Het watersysteem, als onderdeel van de ecologische zone, vormt een schakel tussen Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Hierlangs komt ook een aantrekkelijke voetgangersroute van Merwede naar Park Transwijk.

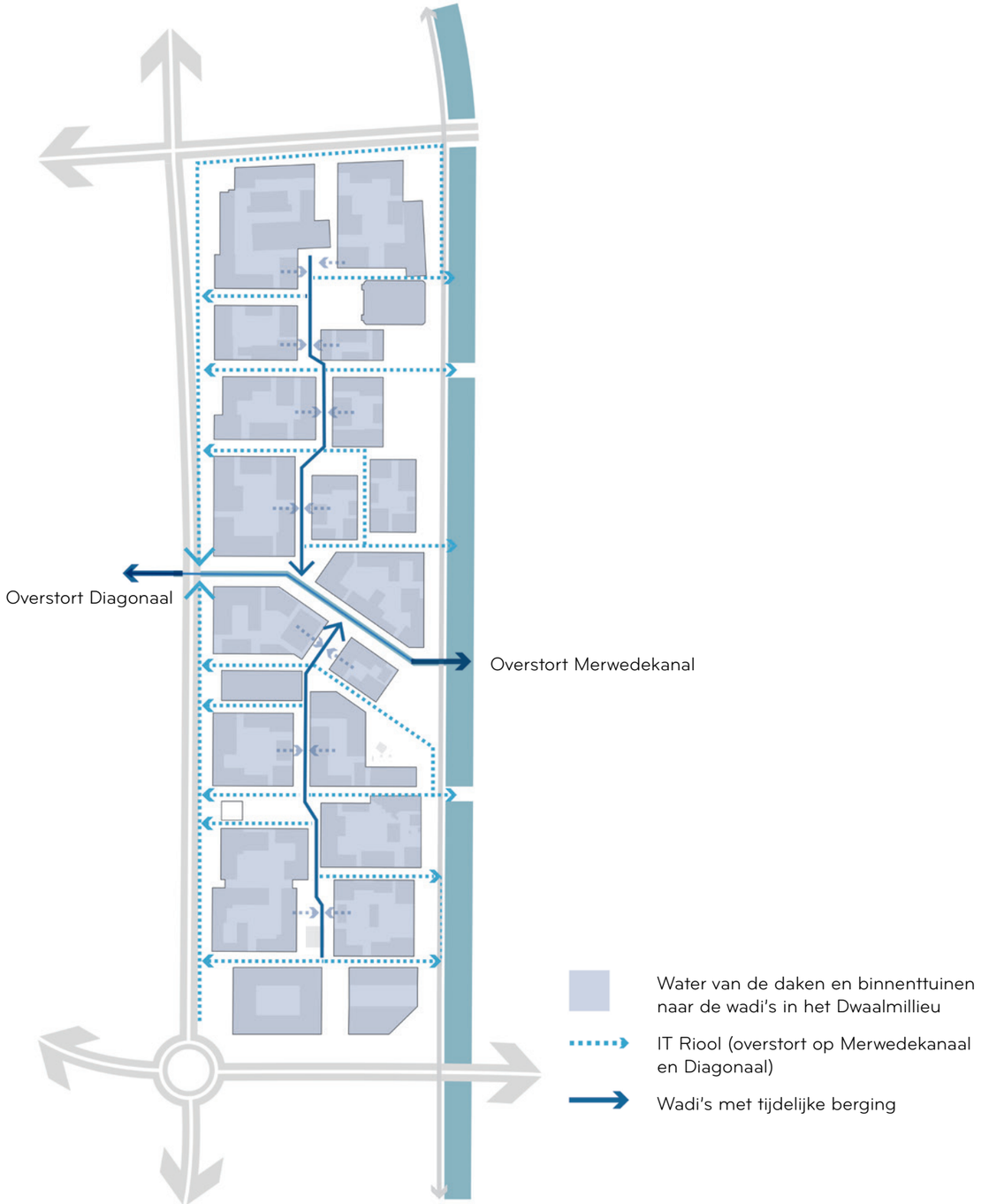
Groene daken en daken die zonne-energie opwekken, worden gecombineerd met tijdelijke regenwaterberging. Groene binnenterreinen en royaal groen in de straat dragen bij aan het voorkomen van overstromingen en het tijdelijk vasthouden van regenwater. Het watersysteem van de wijk is erop gericht om een stevige bui op te vangen, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte. Maar het is ook de ambitie dat het droogteschade helpt voorkomen en dat groen en water een bijdrage leveren aan hittestressreductie, met voldoende water en groen voor verkoeling en schaduw waar nodig. Bovendien wordt gekozen voor lichte kleuren in de bestrating.

Een dubbel rioolstelsel in de wijk zorgt voor gescheiden afvoer van regenwater en vuil rioolwater. De bouwblokken worden zo ingericht dat regenbuien tot 45 millimeter op het bouwblok worden vasthouden en vertraagd worden afgevoerd. Daarnaast moet een 80 millimeterbui zonder schade aan woningen naar het oppervlaktewater kunnen stromen. Een optimale balans tussen de opvang van piekneerslag en droogtebestrijding vraagt om voldoende waterberging in de straten, op de binnenterreinen en op daken – zodat de beplanting goed kan groeien en niet tijdens droogteperiodes verdroogt.

De groene wijk, met een ruime variatie in beplanting, draagt bij aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes staan in contact met andere groene plekken en parken waarmee het ecologisch netwerk van de stad wordt versterkt.

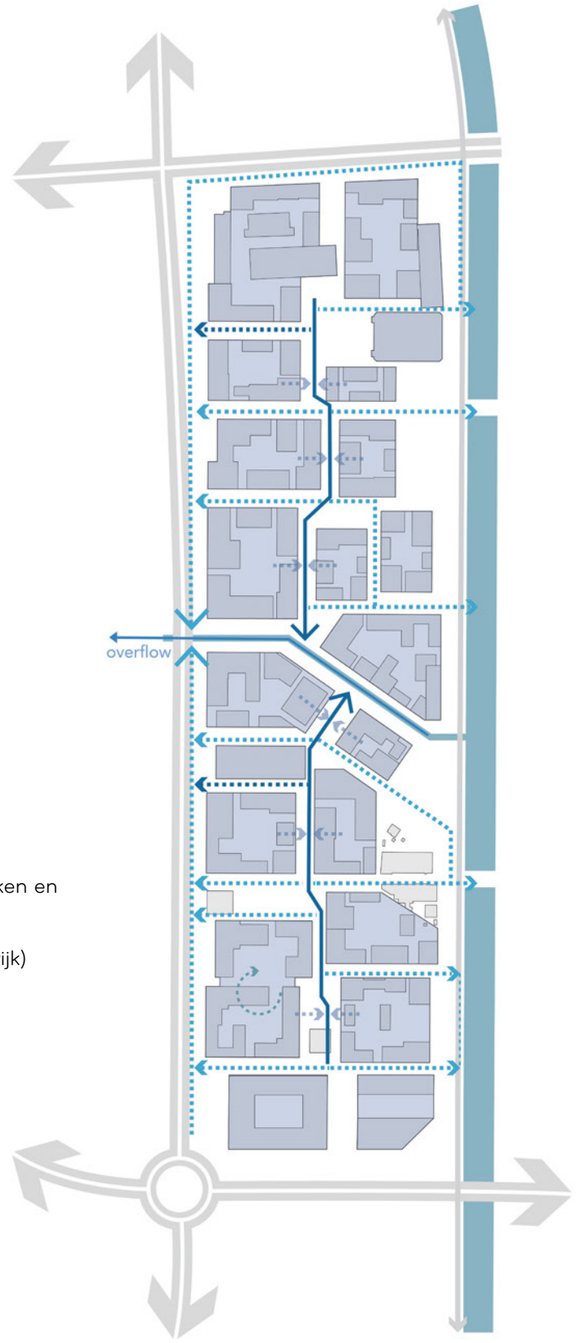
De beplantingszones en het watersysteem van de wijk zijn erop gericht om een stevige bui op te vangen, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte. Maar het is ook de ambitie dat het droogteschade kan helpen voorkomen en dat het groen en blauw een bijdrage leveren aan hittestressreductie. Het verminderen van hittestress maakt integraal deel uit van de planvorming en er is in de wijk genoeg water en groen om te zorgen voor verkoeling en bij te dragen aan het voorkomen van het urban heat island effect.

De bouwblokken worden zo ingericht dat ze regenbuien tot 45 millimeter op het bouwblok vasthouden en vertraagd afvoeren. Daarnaast moet een 80-millimeterbui zonder schade aan woningen naar het oppervlaktewater kunnen stromen.



WATERSYSTEEMKAART

THEMAKAART WATER



Water hergebruiken op de daken en binnenttuinen

IT Riool (overstort naar Transwijk)

Wadi's met tijdelijke berging

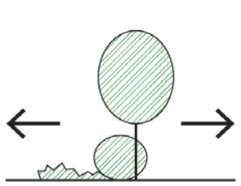
Water hergebruiken

Vuilwaterriool

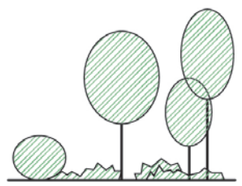
Vuilwater van bouwblokken

UITWERKING 6 PLEKKEN (VO)

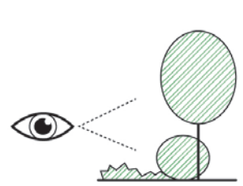
ONTWERP PRINCIPES



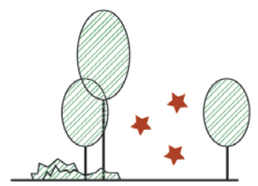
GROEN TENZIJ
maximaal groen



KARAKTER GROEN
divers en informeel



CONTINUÏTEIT
altijd zicht op groen



VERRASSINGSEFFECT
dynamische route

LOGISTIEK
heldere routing gebruikers

DWAALSPOOR BEWEGEN EN VERBLIJVEN

INTRODUCTIE

In Merwede is groen alom aanwezig. De openbare ruimte presenteert zich als een 'groen dwaalspoor' langs straten en pleinen. Halverwege tussen de Europalaan en het Merwedepark meandert een doorgaande noord-zuidroute die de stads- en buurtpleinen met elkaar verbindt. Het is een interne route, het dwaalspoor bewegen, die zorgt voor een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, waaronder Licht Elektrisch Vervoer. De wisselende profielbreedtes en programmering van deze route zorgen voor een rijke ervaring voor voetgangers; verspringende straten van circa 20 meter breed worden afgewisseld met buurtpleintjes en een smal profiel, waarna de stedelijke pleinen zich openen. De overige straten, het dwaalspoor verblijven, hebben voornamelijk een woonfunctie met groen tot aan de gevel en minimale verhardingen. Deze luwe delen worden afgewisseld met stadspleinen met verschillende voorzieningen en buurtpleintjes waarbij het groen meer in het midden ligt, met bestrating aan de gevels zodat de functies hier toegankelijk zijn.

In de toekomst kan dit groene dwaalspoor doorlopen over de Koningin Wilhelminalaan naar deelgebied 4 en over de Beneluxlaan naar deelgebied 6. Daarnaast maken de oost-westverbindingen onderdeel uit van het netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest.

Twee smaken:

Dwaalspoor bewegen (LEV, ontsluiting fietsenstallingen, afval en tijdelijke ontheffing)

Dwaalspoor verblijven (luw, beperkte ontsluiting fietsenstallingen)

DWAALSPOOR BEWEGEN

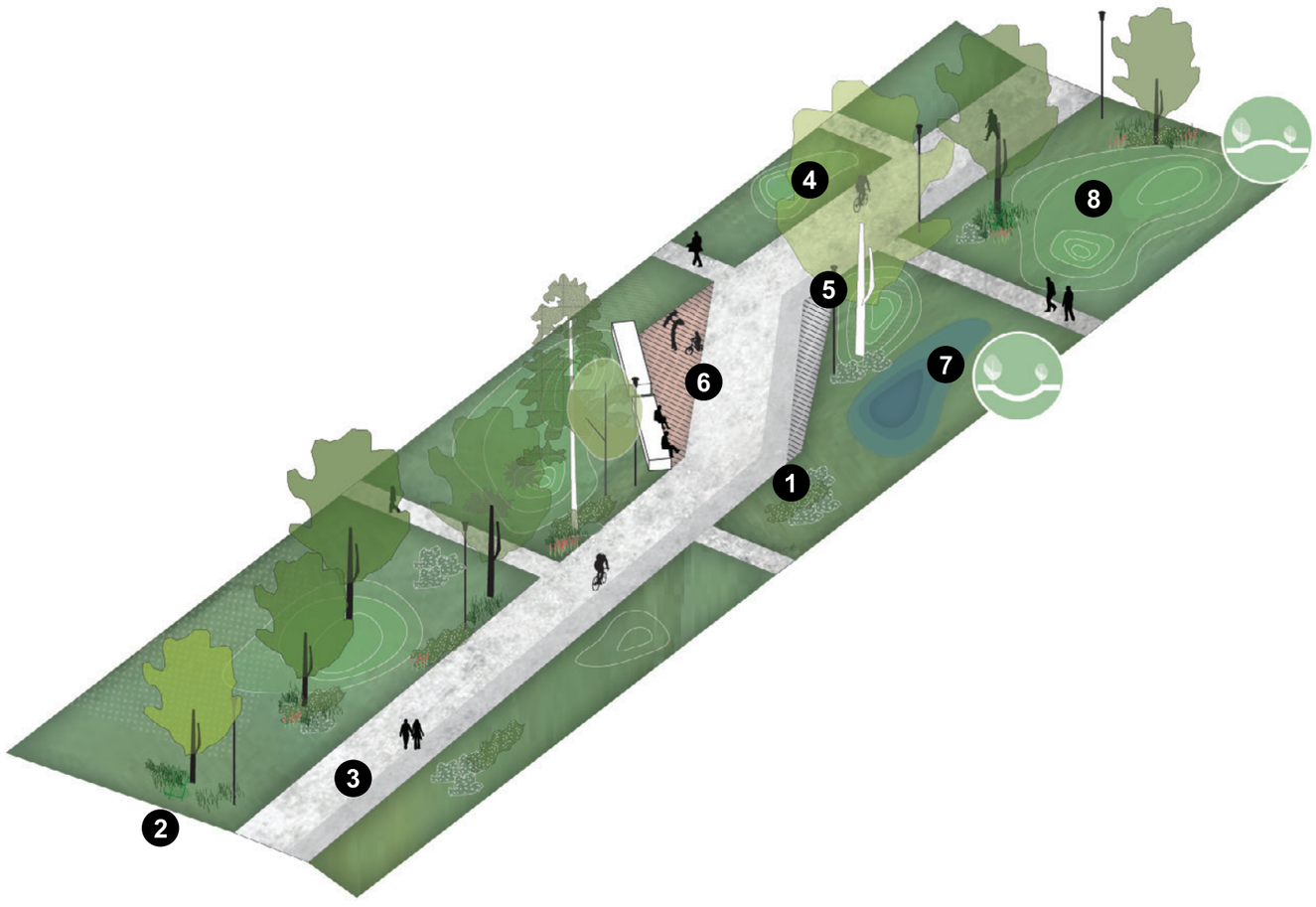
SFEERBEELD

Het groene karakter van Merwede wordt nadrukkelijk zichtbaar. Altijd is er zicht op groen. Het straatbeeld wordt op ooghoogteperspectief ontworpen. Bij de entrees van de straten is royale, opgaande beplanting aanwezig. Het dwaalspoor ligt in het midden en is zo gepositioneerd dat aan weerszijden grote bomen kunnen worden geplant, zonder dat de kroon over zestig jaar de gevel raakt. Het pad krijgt een knik die maakt dat vanuit elke richting de blik gericht is op groen. Tussen pad en gevel ligt een brede minimumzone, zodat het echt wonen in het groen is en het groen zich overal volwaardig kan ontwikkelen. In de topografie bevinden zich hogere en lagere plekken die extra bijdragen aan variatie. Regenwater kan gemakkelijk infiltreren en op de lagere plekken kan het water ook tijdelijk worden opgevangen.

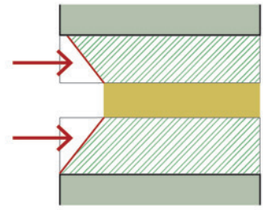
Het dwaalspoor voor bewegen biedt ruimte voor voetganger, maar ook de fietser en LEV kunnen er te gast zijn. Om die reden krijgt de verharding een subtiel onderscheid, zodat de zone waar de voetganger het primaat heeft, geduid is. De overblijvende breedte is minimaal geschikt om twee LEV's elkaar te laten passeren. Het heeft een variabele breedte, zodat op de breedste plekken een overmaat ontstaat voor eventueel halteren van een LEV. Fietsparkeren is grotendeels inpandig opgelost. Kleine clusters van fietsparkeren voor bezoekers worden gepositioneerd bij entrees van woningen en de belangrijkste bestemmingen. Op een aantal punten langs de route wordt 'plek' gemaakt, met een spelaanleiding en zitrand om elkaar te ontmoeten. Juist de knik in de route leent zich voor het maken van informele verblijfsplekken.

DWAALSPOOR BEWEGEN

AXO | ONTWERP PRINCIPES

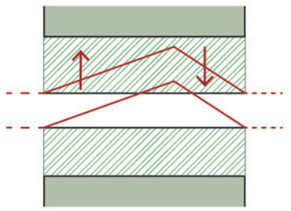


1. BREEDTE
Variabele breedte in dwaalspoor. 4,20 - 5,50m

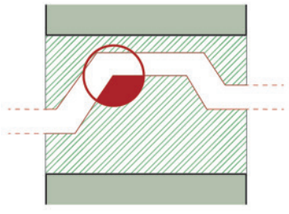


2. ENTREE
Uitnodigen om er in te gaan.

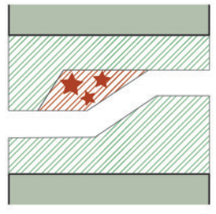
3. LOPER
Accent in verharding tbv routing LEV.



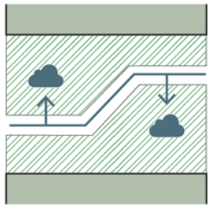
3. PAD EN GROEN
Het dwaalspoor knikt voor een betere beleving en zicht op het groen.



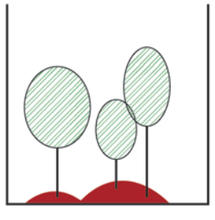
5. NOODDIENSTEN
Geen scherpe hoeken om doorgang nooddiensten te bevorderen.



6. PROGRAMMA
Parkeren LEV, ontmoeten in de route geïntegreerd.



7. HW INFILTRATIE
Hemelwater tijdelijk bergen in groen.

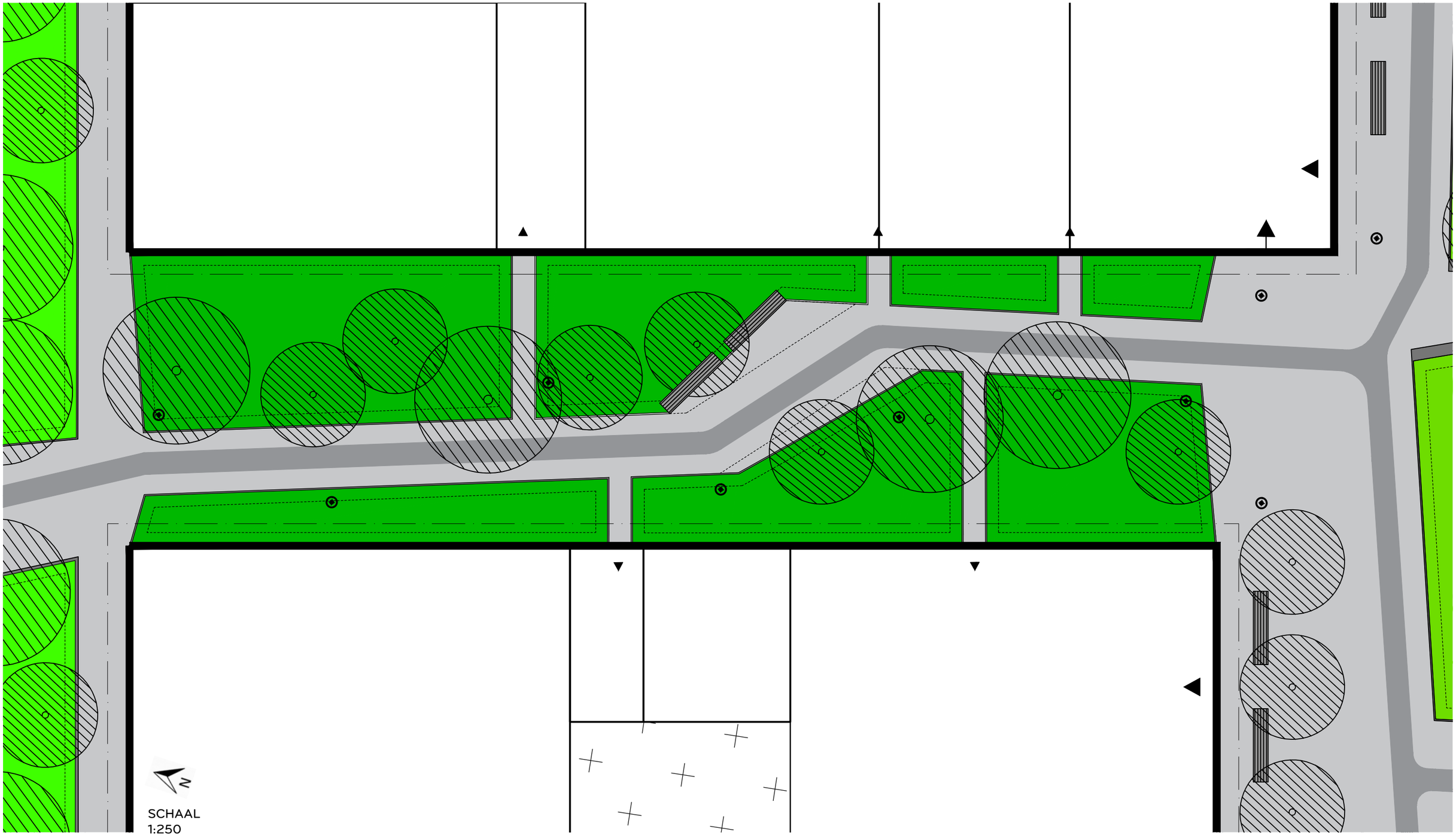


8. TOPOGRAFIE
Verhoogd groen voor diversiteit in profiel en beeld.

DWAALSPOOR BEWEGEN

MET LEV | 20 METER

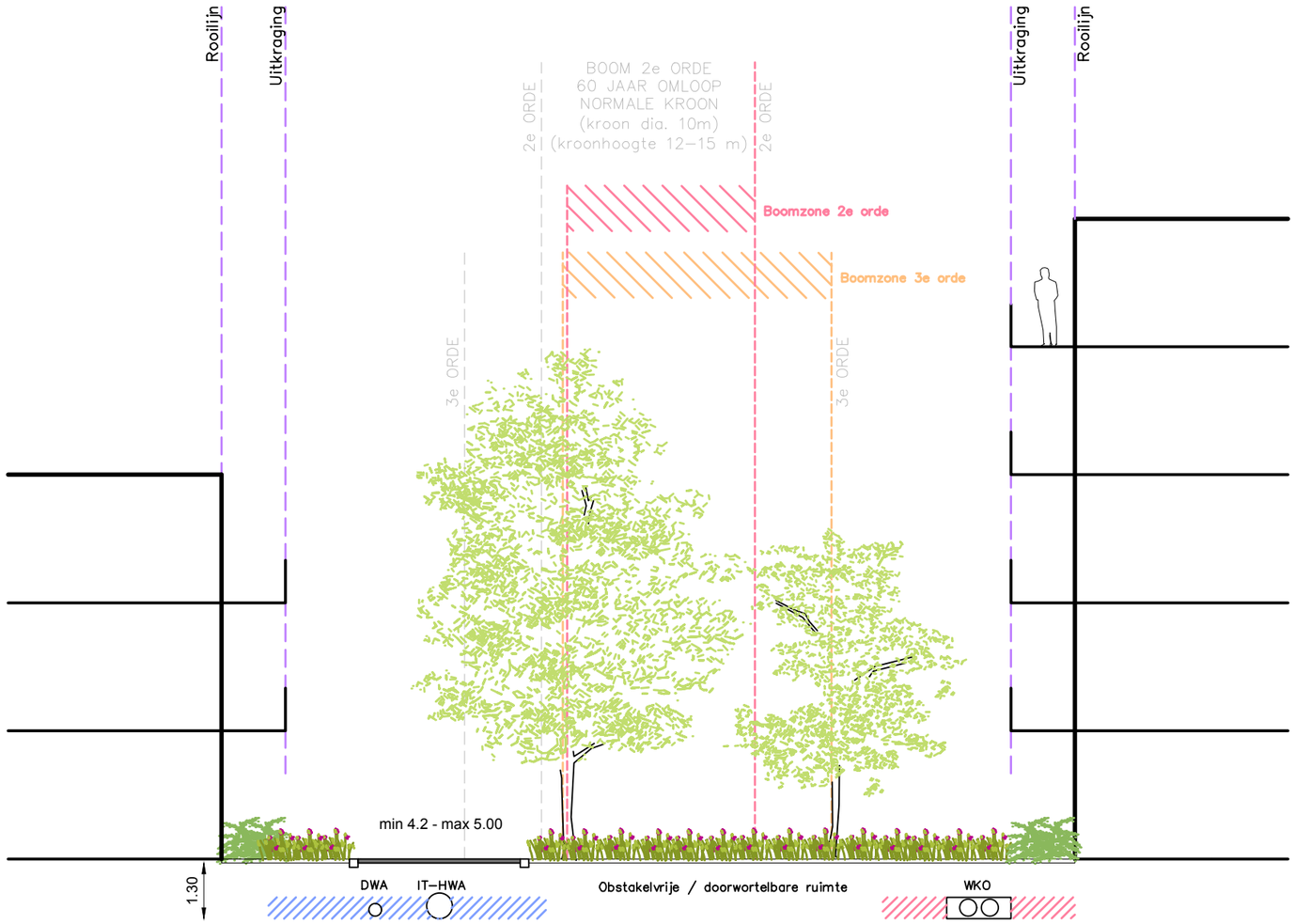
Notities:
Dwaalmilieu bestaat uit voetgangersstraten waar fiets en LEV te gast is. Zone waar ruimte gedeeld wordt ligt aan een van de twee zijden en wordt geduid met iets andere verhardingskleur



SCHAAL
1:250

DWAALSPOOR BEWEGEN

STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL DWAALSPOOR



Maatvoering stedenbouw	max 1.50	17.00								max 1.50
Maatvoering bomenmonitor	rest. 7.20		min 0.90	rest. 6.20				min 4.20		rest.
Maatvoering maaiveld	min 3.00	4.20				12.80				
Maatvoering ondergrond	1.10	2.50	1.50	2.50	7.90			1.50	1.50	1.50

Notitie:
Assymetrische inrichting
Dit profiel kan ook gespiegeld worden toegepast.

IT HWA centraal onder verharding (15 m regel)

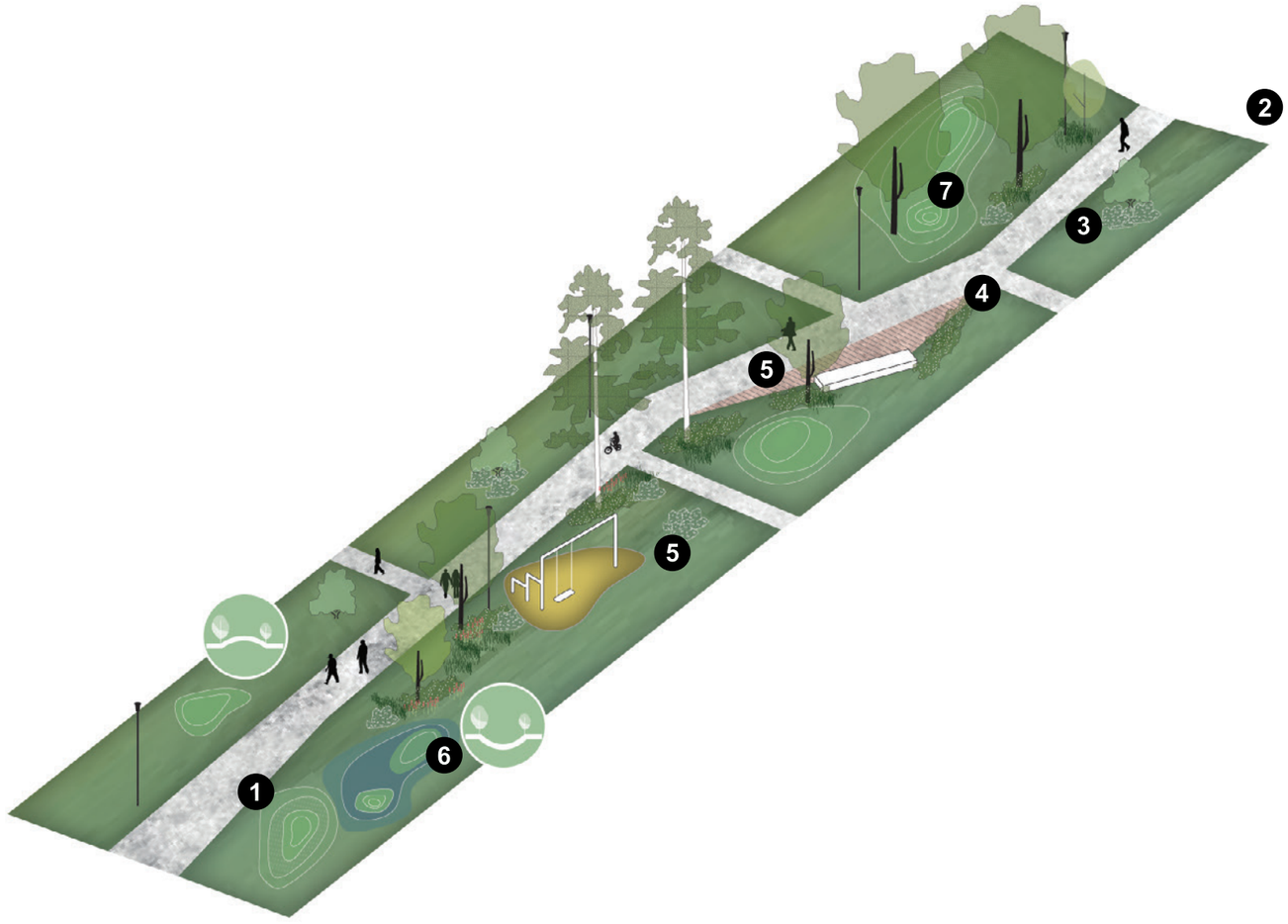
DWAALSPOOR VERBLIJVEN

SFEERBEELD

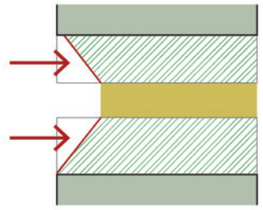
Het dwaalspoor in de smallere straten is nog meer dan in de bredere straten gericht op verblijven en elkaar informeel ontmoeten in de groene ruimte. Met dezelfde principes wordt het dwaalspoor hier ingericht, maar zonder de extra ruimte voor LEV's en fietsen. Ook in de smallere straten kunnen bomen die op termijn volwaardig kunnen uitgroeien aan weerszijden van het pad worden geplant.

DWAALSPOOR VERBLIJVEN

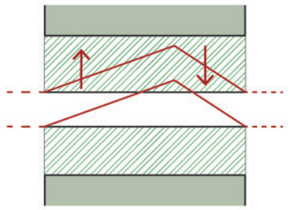
AXO | ONTWERP PRINCIPES



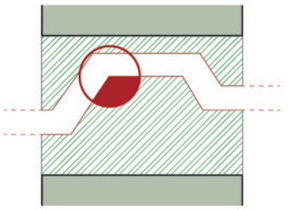
1. BREEDTE
Variabele breedte in dwaalspoor. 2,50 - 3,50m



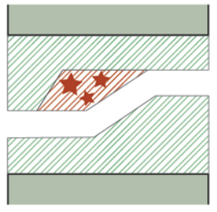
2. ENTREE
Uitnodigen om er in te gaan.



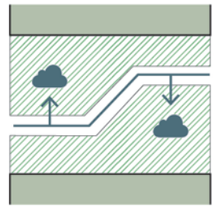
3. PAD EN GROEN
Het dwaalspoor knikt voor een betere beleving en zicht op het groen.



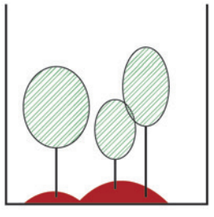
4. NOODDIENSTEN
Geen scherpe hoeken om doorgang nooddiensten te bevorderen.



5. PROGRAMMA
Programma (spelen en ontmoeten) in de route geïntegreerd.



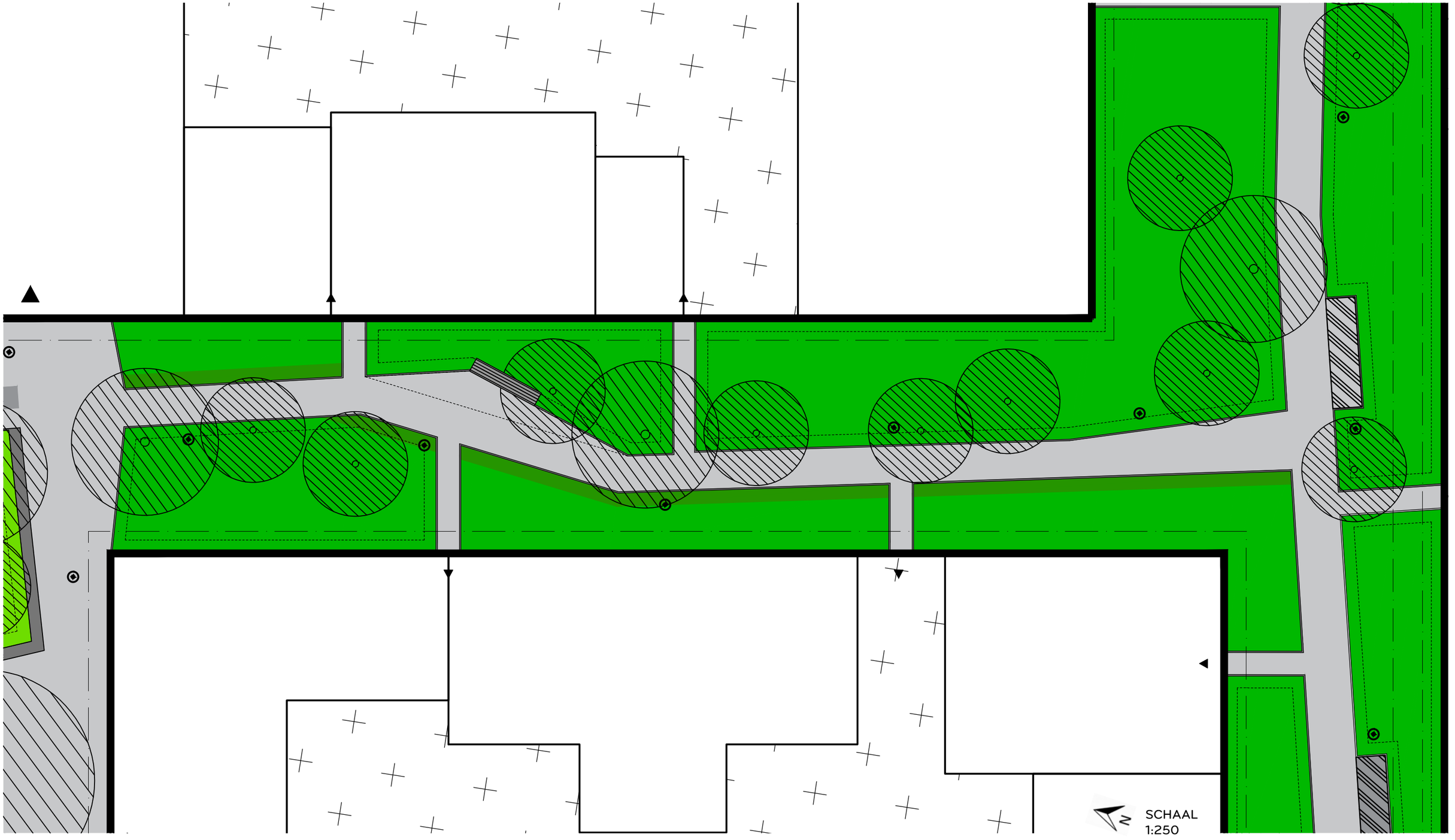
6. HW INFILTRATIE
Hemelwater tijdelijk bergen in groen.



7. TOPOGRAFIE
Verhoogd groen voor diversiteit in profiel en beeld.

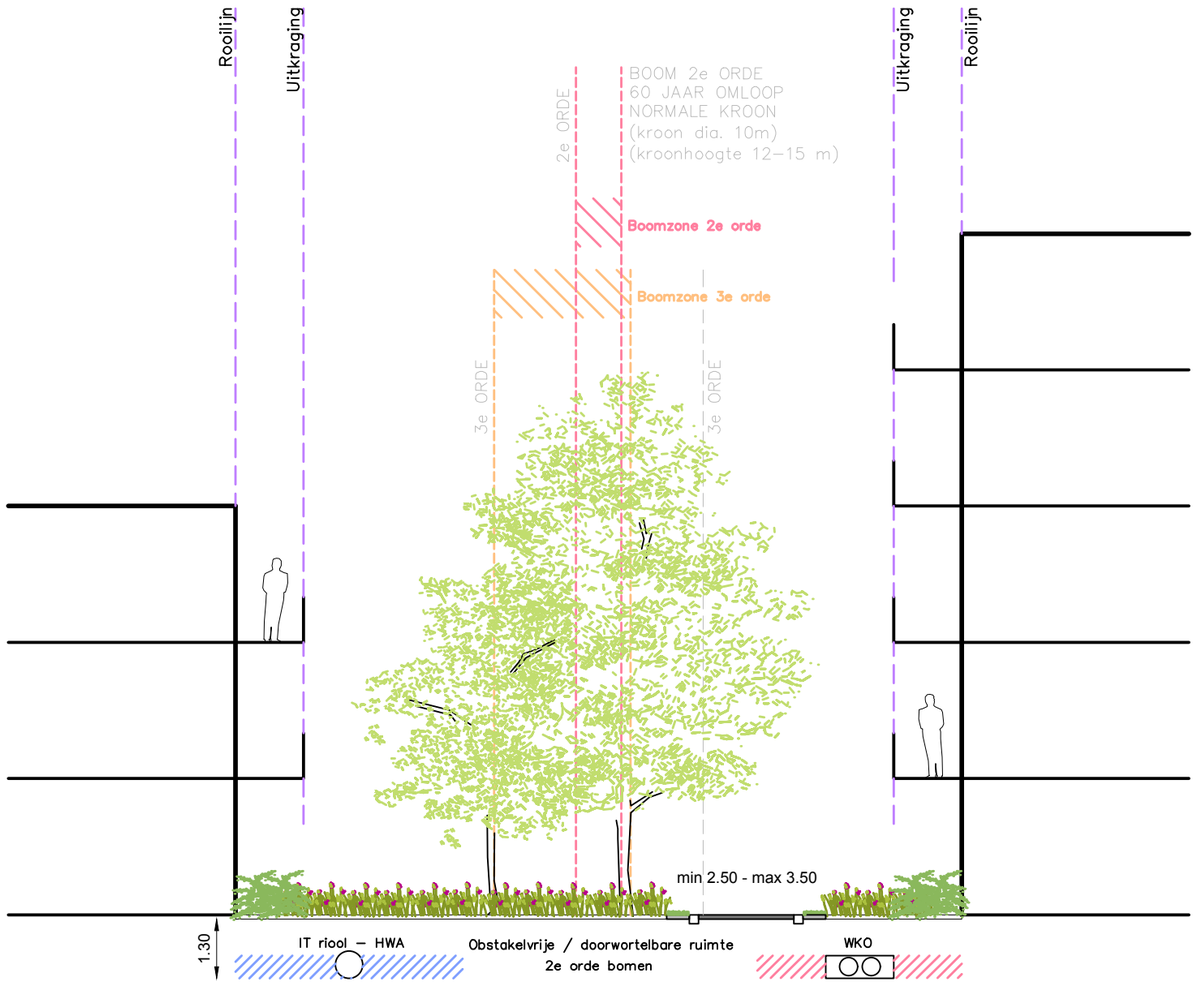
DWAALSPOOR VERBLIJVEN

ZONDER LEV | 16 METER



DWAALSPOOR VERBLIJVEN

ZONDER LEV | 16 METER



Maatvoering stedenbouw	max 1.50	13.00							max 1.50
Maatvoering bomenmonitor	rest.	min 4.20	rest. 2.80		min 6.00				rest.
Maatvoering maaiveld	9.50				0.50	2.50	0.50	min 3.00	
Maatvoering ondergrond	2.50	2.50	rest.				1.50	1.50	1.50

Notitie:
Waar de verharde zone kleiner dan 3.50m is maken we gebruik van gestabiliseerde storken in de beplanting om een noodroute te voorzien.

BUURTPLEIN

SFEERBEELD

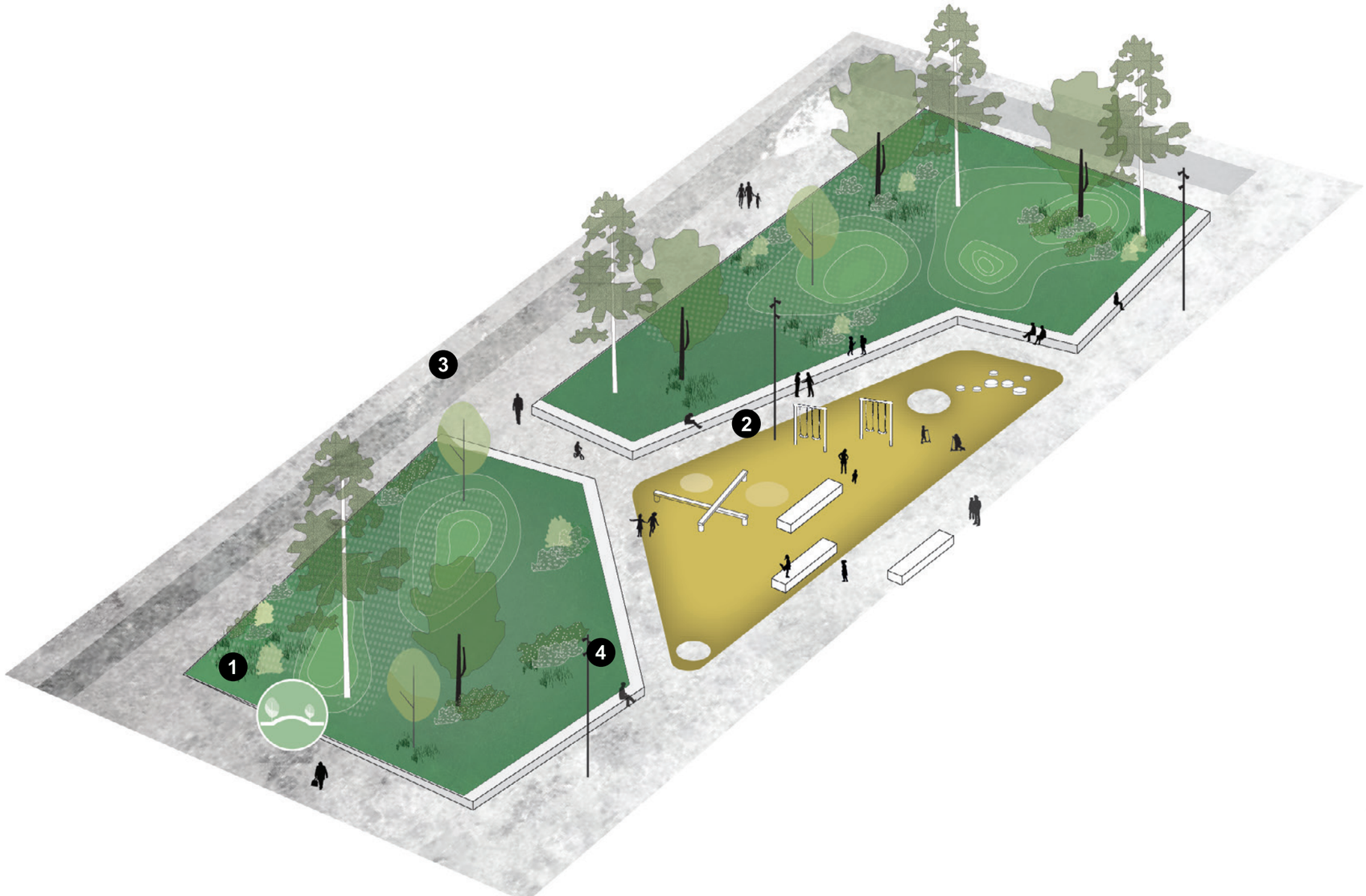
Aan het groene dwaalspoor ligt een zestal buurtpleinen als ontmoetingsplekken voor de bewoners van Merwede. Aan deze pleinen kunnen buurtfuncties komen, zoals een buurthuis en een basisschool. De pleinen zijn aan de randen verhard en hebben een groene invulling in het midden. De schoolpleinen zijn op sommige buurtpleinen onderdeel van het groene dwaalspoor.

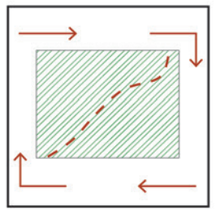
Rondom het buurtplein zijn alle entrees van woongebouwen, maatschappelijke voorzieningen, horeca en ateliers direct toegankelijk. De zone langs de gevel biedt mogelijkheid voor een kleine uitstalling, gevelterras, geveltuin of zitje. Op diverse plaatsen is voldoende ruimte waar op een informele wijze een LEV kort kan parkeren voor het leveren of laden van goederen.

Het buurtplein is onderdeel van het groene dwaalmilieu. In de groene ruimte is de inrichting gericht op meervoudig gebruik van de openbare ruimte. Op verschillende tijdstippen kan de ruimte anders worden gebruikt. De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat ze ruimte biedt voor ongedwongen gebruik. Er kan worden gespeeld, het kan als schoolplein dienen en kleine evenementen vinden hier plaats. Mensen kunnen in de zon zitten of een schaduwplek opzoeken. Het is de ontmoetingsplek voor de buurt.

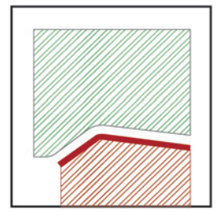
BUURTPLEIN

AXO | ONTWERP PRINCIPES



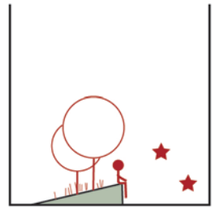


1. GROEN IN VERHARDING



2. FRAME
Ruimtes met randen afgeschermd.

3. LOPER
Accent in verharding tbv routing LEV.

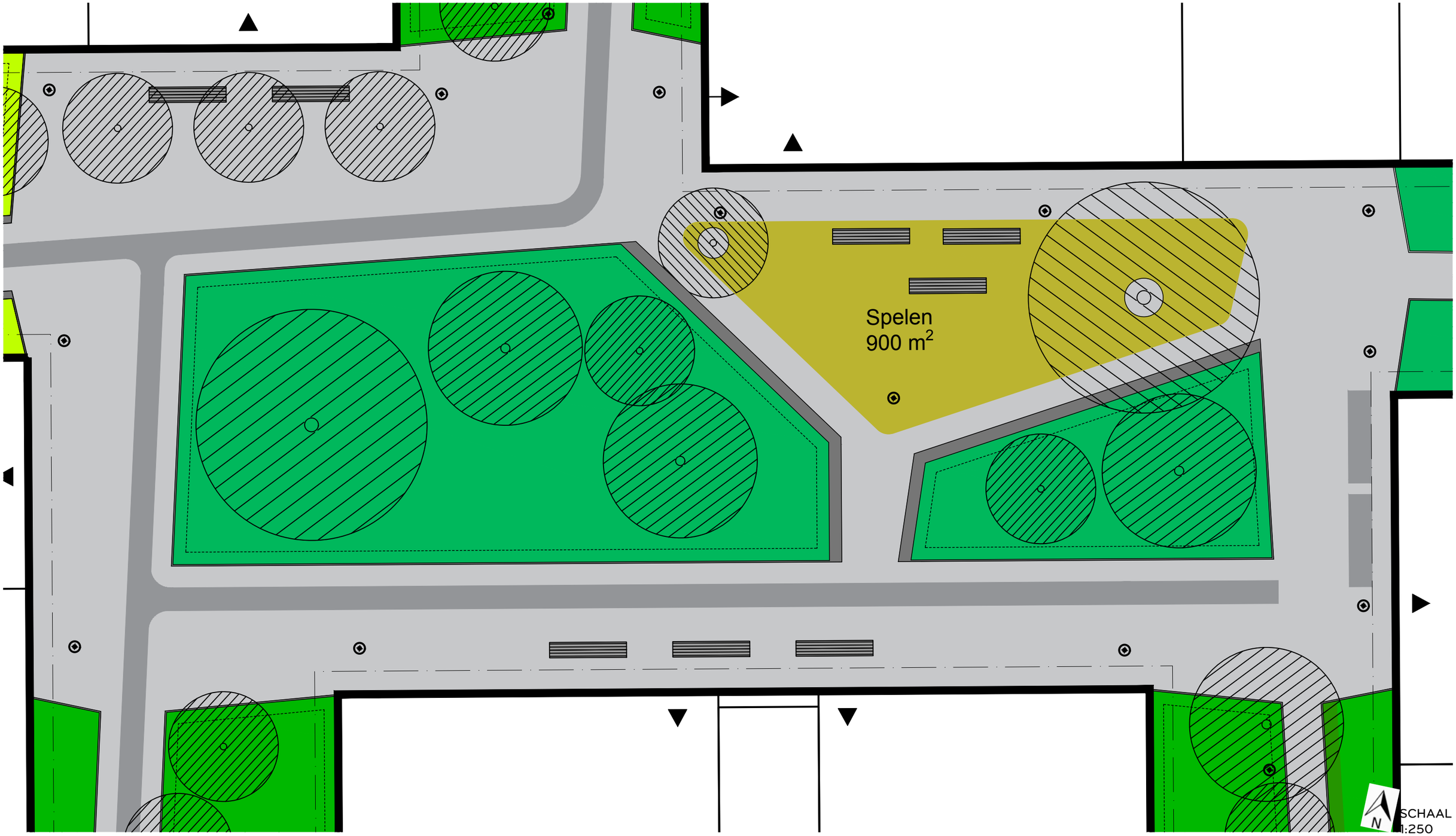


4. ZITRAND
Gelegenheid voor informeel zitten

BUURTPLEIN

ONTMOETEN | SPELEN | VERBLIJVEN

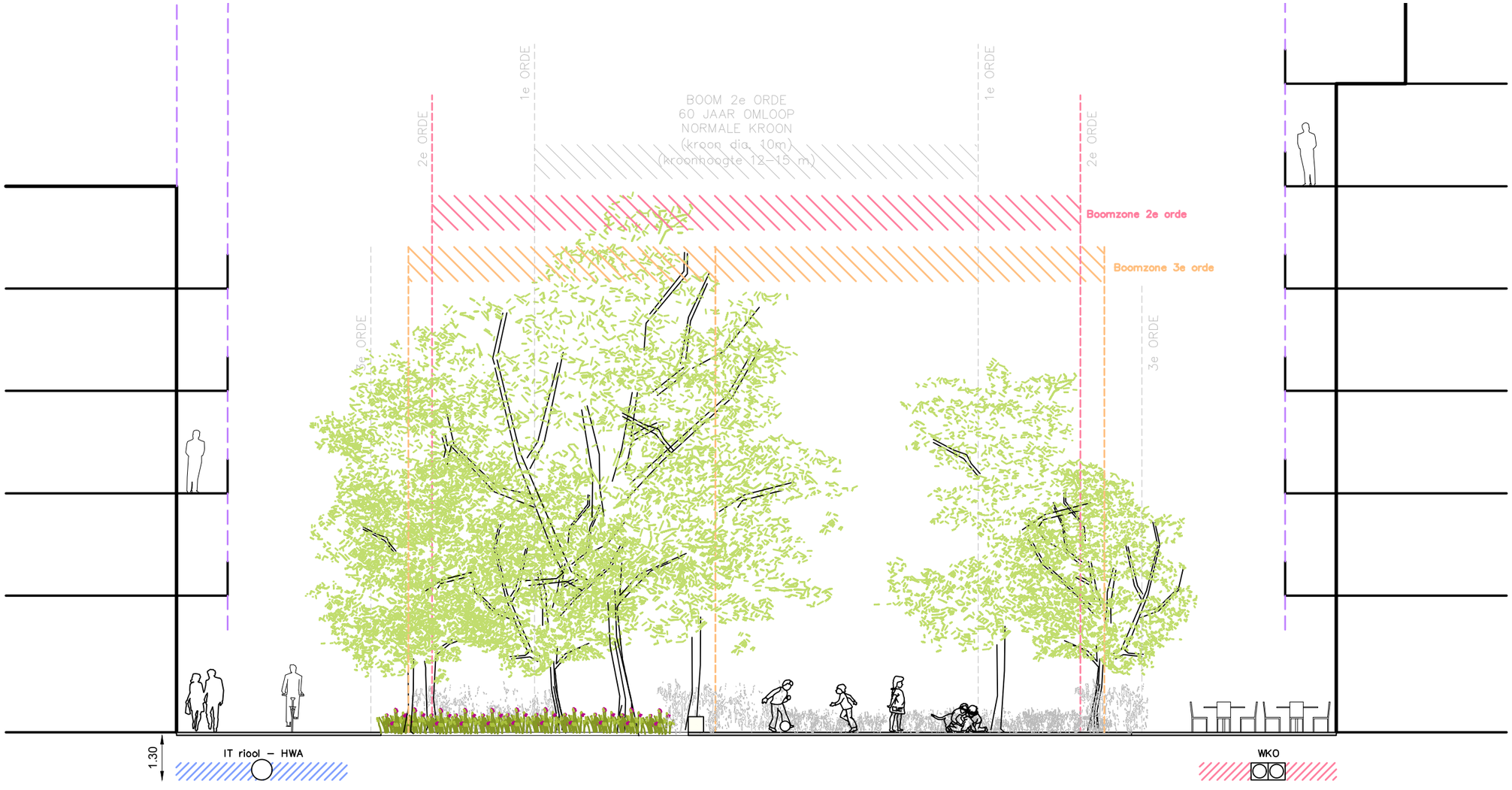
Notities:
Dwaalmilieu bestaat uit voetgangersstraten waar fiets en LEV te gast is. Zone waar ruimte gedeeld wordt ligt aan een van de twee zijden en wordt geduid met iets andere verhardingskleur



SCHAAL
1:250

BUURTPLEINEN

STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL BUURTPLEIN



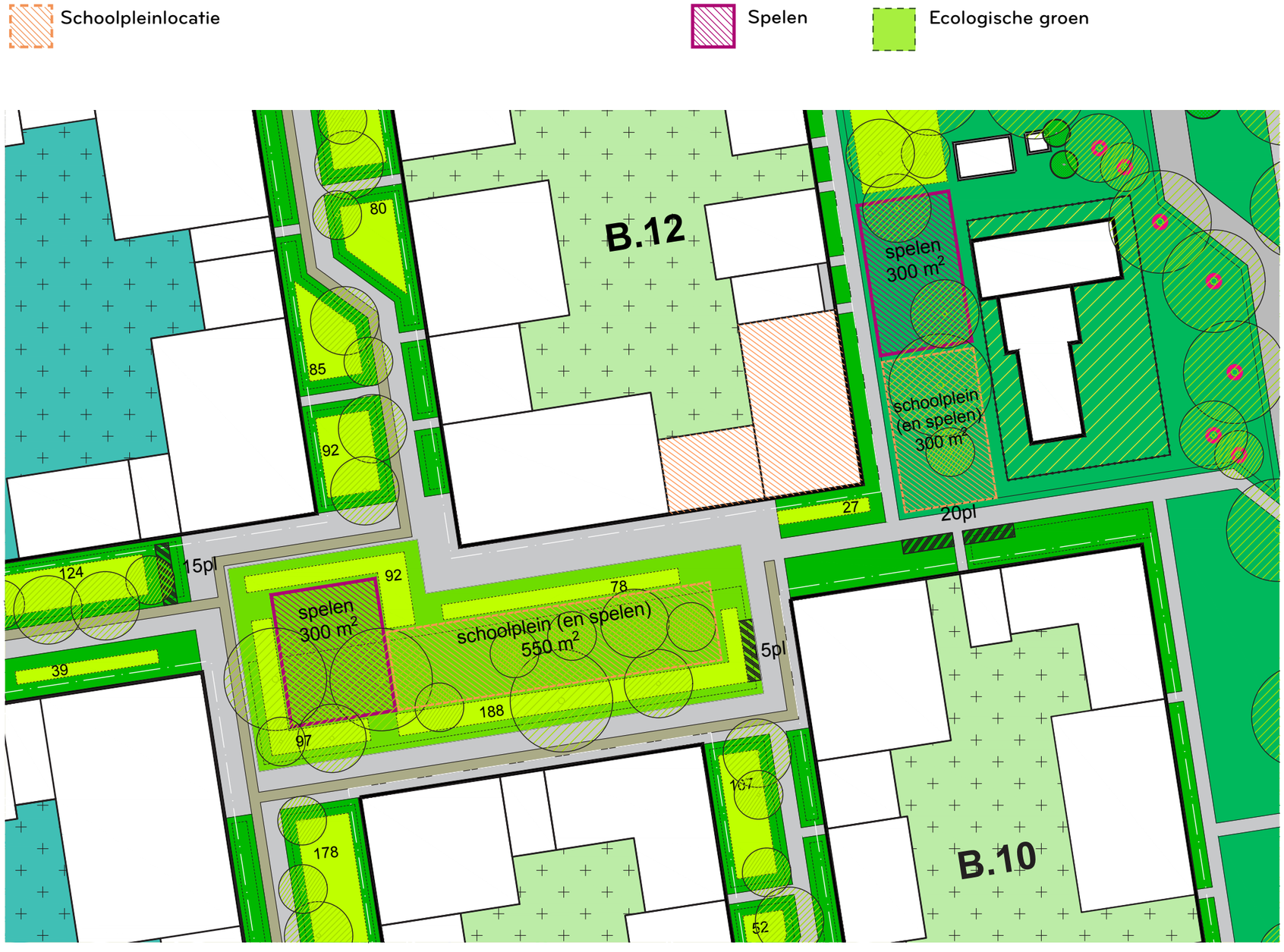
| | | |

NOORDELIJK BUURTPLEIN

ONTMOETEN | SPELEN | VERBLIJVEN

Stemgeluid van kinderen op een schoolplein hoort bij de stad, maar kan ook zorgen voor geluidhinder. Stemgeluid is wettelijk niet genormeerd en er kan bij overlast niet op worden gehandhaafd. De locaties van schoolpleinen worden hierom zorgvuldig ingepast. Een goede afgeschermde oriëntatie van een schoolgebouw en speelplein ten opzichte van de omringende woningen kan de geluidshinder beperken zoals bij de school in blok 17. Bij blok 12 is gestreefd naar een zo optimaal mogelijke ligging van de speelpleinen. Zo komt de concentratie van kinderen op de locaties waar dit tot de minste hinder leidt. De school (primair onderwijs) krijgt 17 klassen en wordt georiënteerd op zowel het plein als aan de oostzijde. Het schoolplein komt ook aan deze twee zijden waarvan circa 300m2 in het park aan de oostzijde en circa 550m2 op het buurtplein.

De schoolpleinen zijn onderdeel van de openbare ruimte. Net als voor heel Merwede is ook voor de schoolpleinen het uitgangspunt Groen Tenzij. De twee schoolpleinen zijn bovendien de locaties waar grote bomen en huisvesting van de Merwedebiotoop mogelijk en gewenst zijn. Het is de bedoeling om de bomen zo in de speelruimte te integreren dat een gezonde groei en condities voor de aanplant gegarandeerd zijn. Tegelijkertijd kunnen bomen en ecologie informeel bijdragen aan de speelomgeving en mogelijkheden bieden voor interactie en educatie. Het schoolplein wordt zodanig ingericht dat de diverse vormen van gebruik door de tijd heen elkaar niet belemmeren. Het schoolplein wordt niet afgesloten zodat het schoolplein ook buiten schooltijden gebruikt kan worden door spelende kinderen.

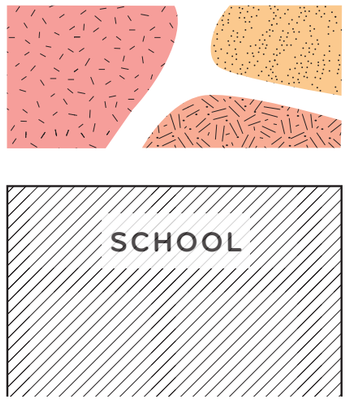


NOORDELIJK BUURTPLEIN

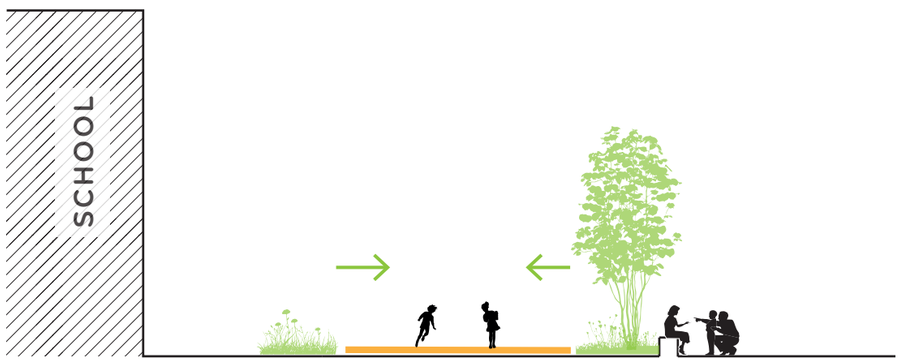
ONTMOETEN | SPELEN | VERBLIJVEN

SCHOOLPLEIN: AANVULLENDE SUGGESTIES OM HINDER TE VERMINDEREN

1 / TOEPASSEN DEMPENDE MATERIALEN



2 / GROENE BUFFER



REFERENTIES : INTEGRATIE VAN GROEN, ECOLOGIE, SPELEN EN SCHOOLPLEIN

Nanjing - Atelier Scale

Guangzhou - Lab D+H

Toronto - Janet Rosenberg & Studio

OOST-WESTVERBINDING NOORD

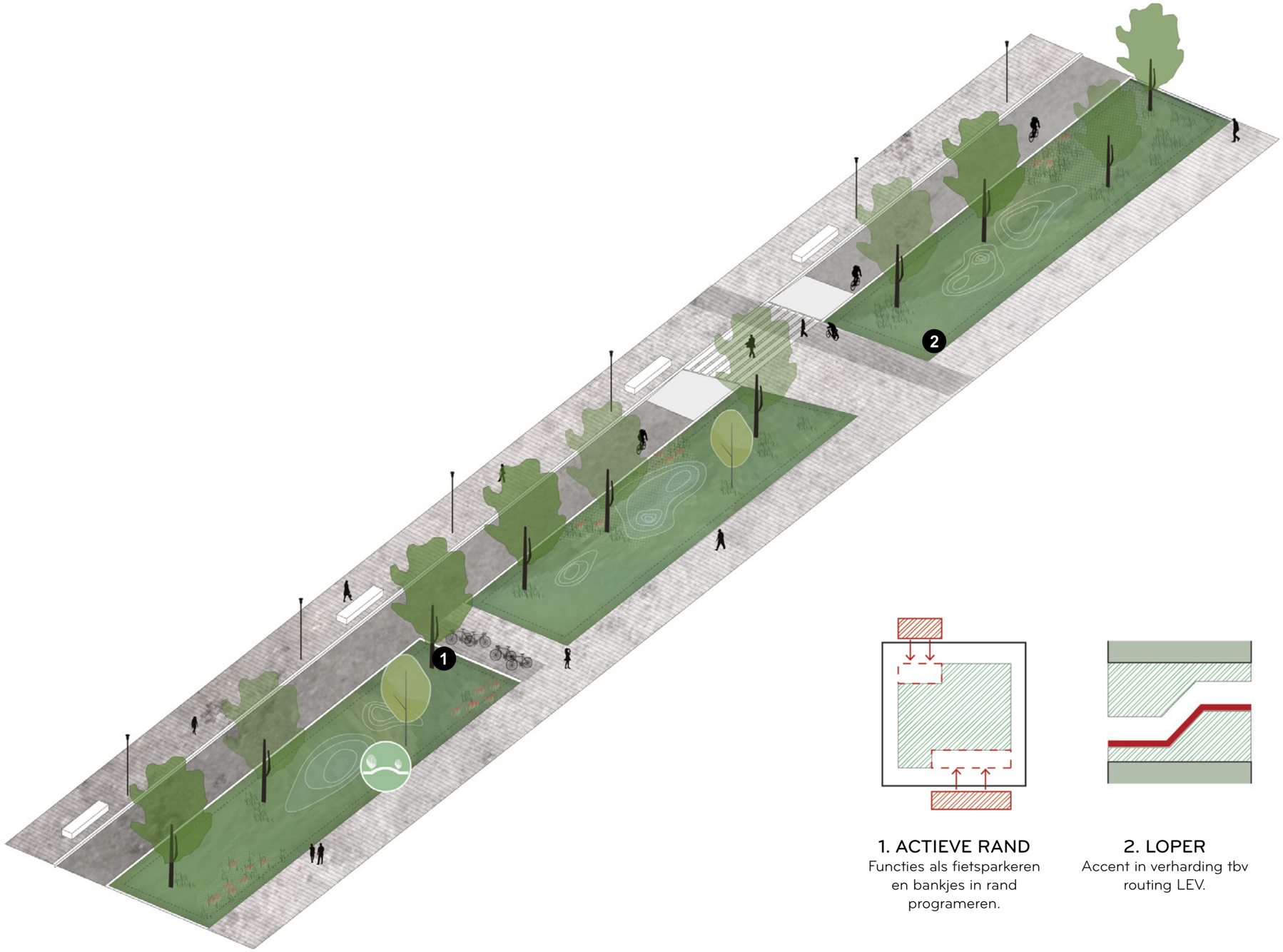
SFEERBEELD

Drie oost-westverbindingen vormen herkenbare routes door de wijk. De noordelijke en zuidelijke verbinding zijn fietsverbindingen, de middelste is een ecologische verbindingszone langs het nieuwe diagonale kanaal. De twee fietsverbindingen 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.

De twee fietsstraten in Merwede maken een verbinding met Kanaleneiland, Park Transwijk en Rivierenwijk. Het zijn levendige straten met deels programma en deels wonen in de plint. Aan één zijde van de fietsstraat ligt een groene zone. Het fietsparkeren is haaks op de fietsroute in segmenten van de groene zone georganiseerd.

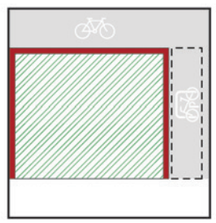
OOST-WESTVERBINDING NOORD

AXO | ONTWERP PRINCIPES



1. ACTIEVE RAND
Functies als fietsparkeren en bankjes in rand programeren.

2. LOPER
Accent in verharding tbv routing LEV.

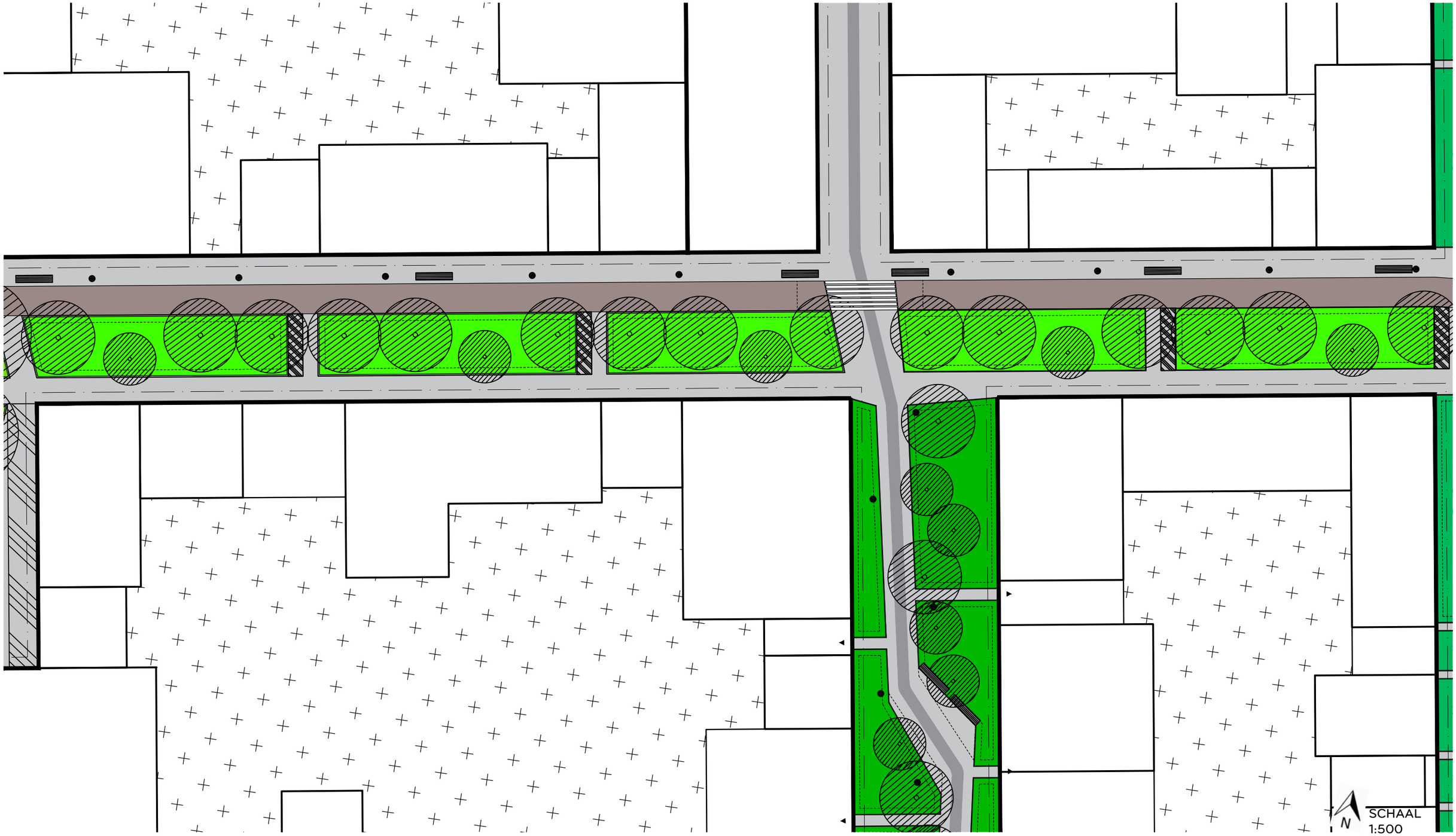


3. INTEGRATIE VAN FIETSENSTALLINGEN
Verhoogde stoeprand langs de groene zone om de beplanting te beschermen

OOST-WESTVERBINDING NOORD

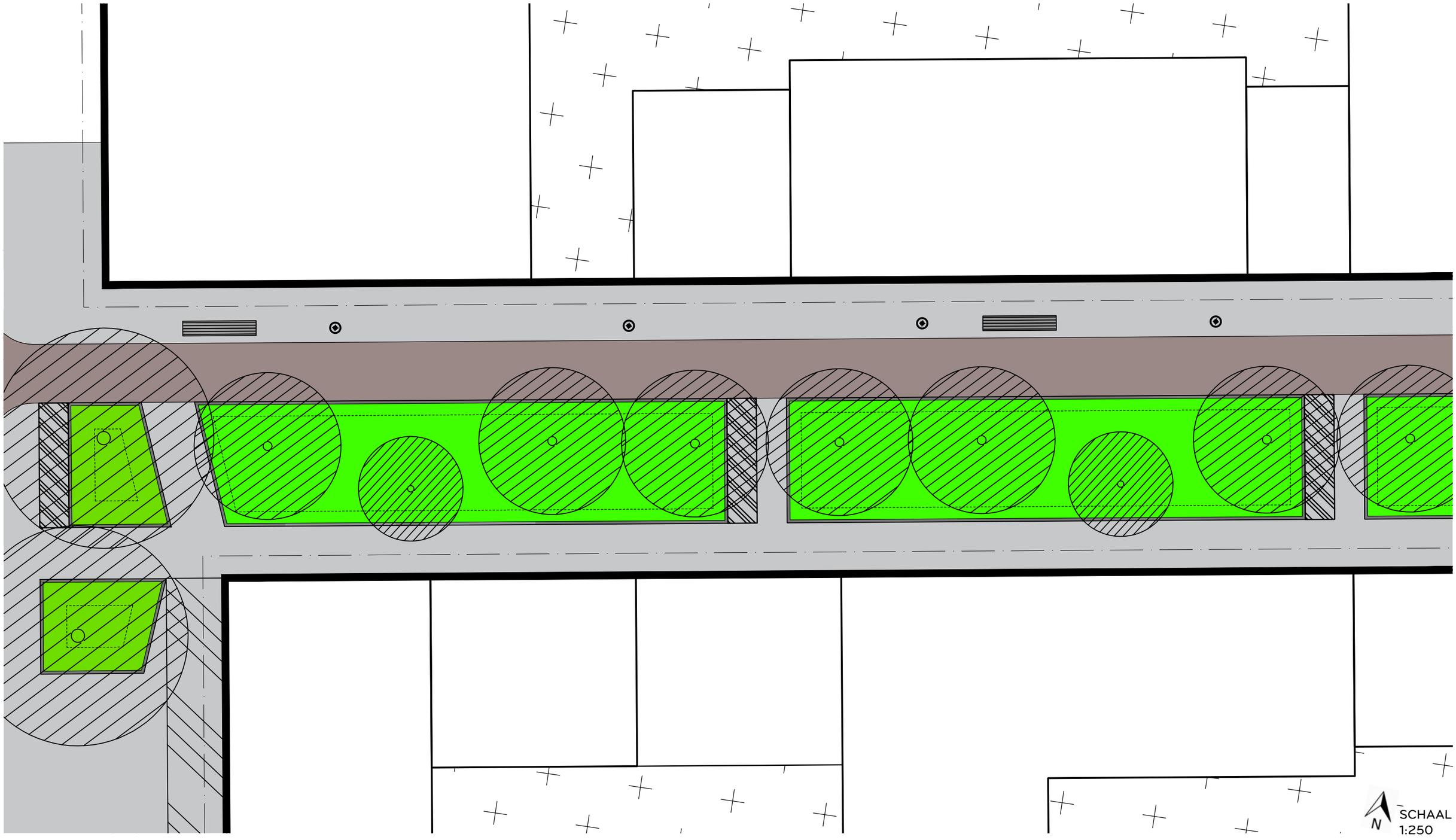
FIETSSTRAAT | OVERZICHT

Notities:
Dwaalmilieu bestaat uit voetgangersstraten waar fiets en LEV te gast is. Zone waar ruimte gedeeld wordt ligt aan een van de twee zijden en wordt geduid met iets andere verhardingskleur



OOST-WESTVERBINDING NOORD

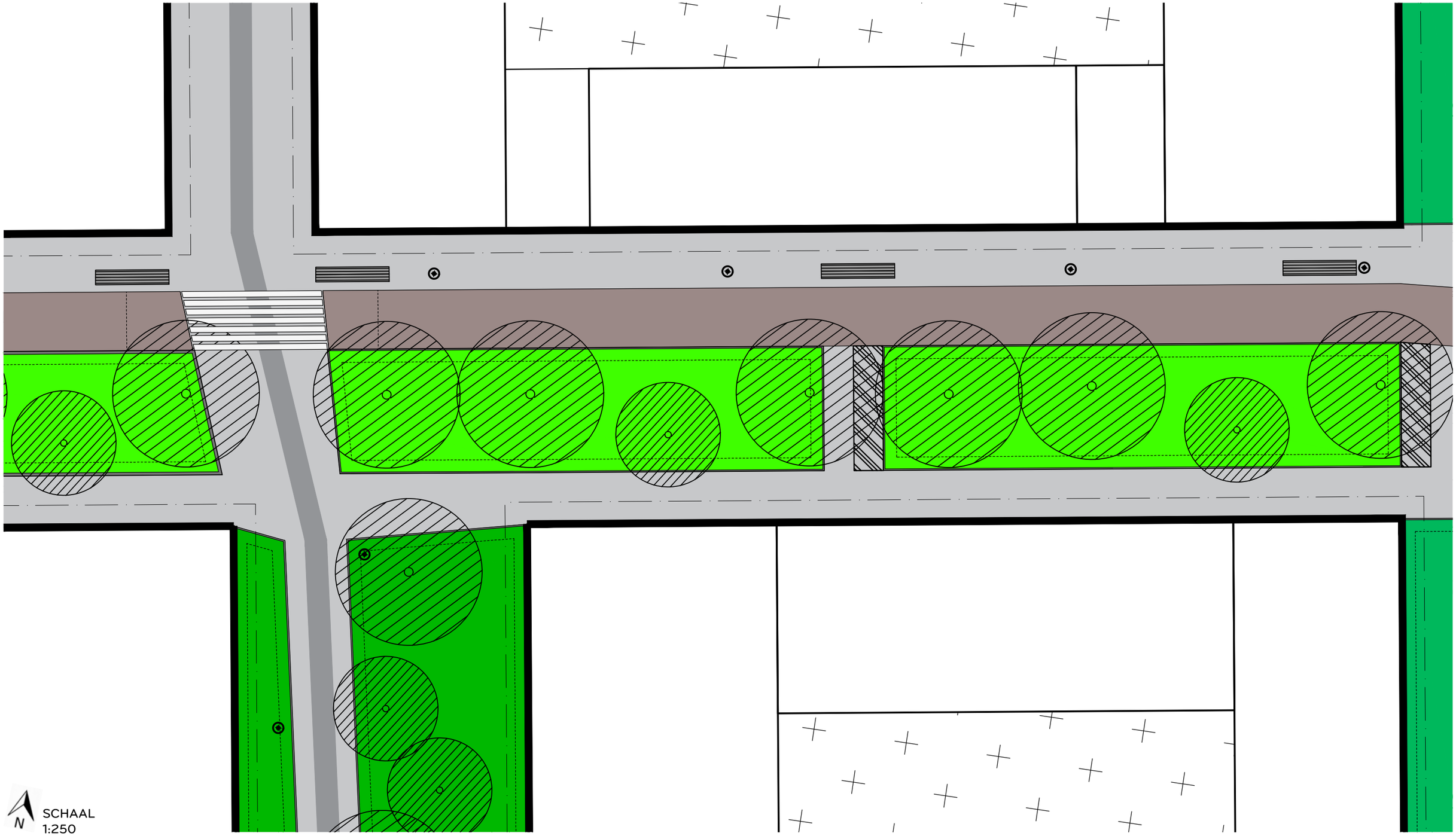
FIETSSTRAAT | DEEL WEST



OOST-WESTVERBINDING NOORD

FIETSSTRAAT | DEEL OOST

Notities:
Dwaalmilieu bestaat uit voetgangersstraten waar fiets en LEV te gast is. Zone waar ruimte gedeeld wordt ligt aan een van de twee zijden en wordt geduid met iets andere verhardingskleur

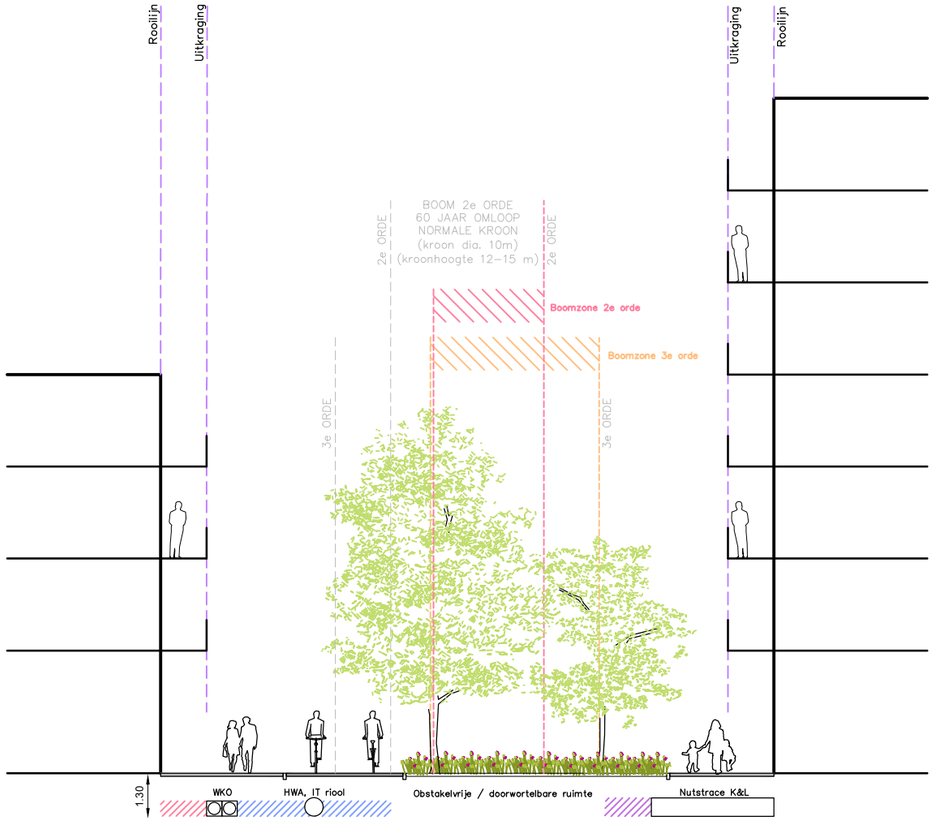


N

SCHAAL
1:250

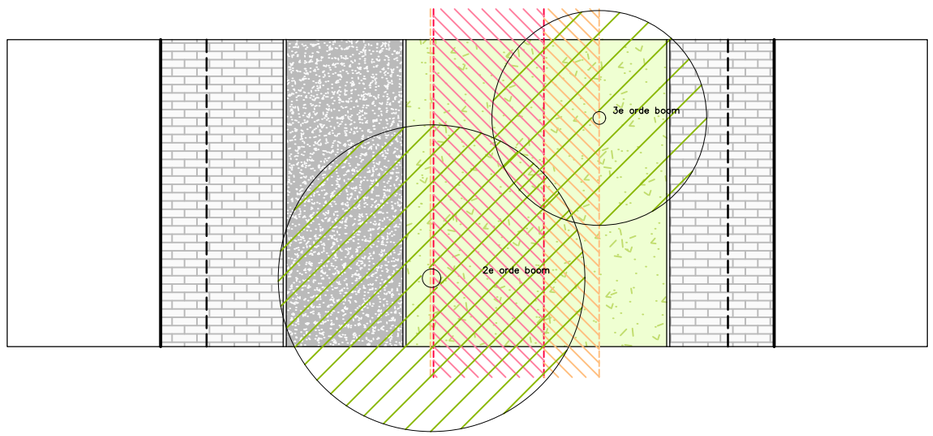
OOST-WESTVERBINDING NOORD

DOORSNEDE



Maatvoering stedenbouw	max 1.50			17.00				max 1.50	
Maatvoering bomenmonitor	rest.	min 6.00		min 0.90	rest.	min 6.00		rest.	
Maatvoering maaiveld	max 4.00		4.00		8.50			max 3.50	
Maatvoering ondergrond	min 1.50	1.00	min 2.50	min 2.50		7.00		min 1.50	4.00

Notitie:
Fietspad 4 meter breed



AUTOINPRIKKER

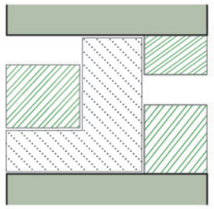
SFEERBEELD

Het autoverkeer beperkt zich tot vier inprikkers. Vanaf de Europalaan bieden vier straten het gemotoriseerd verkeer toegang tot de parkeervoorzieningen en de logistieke hubs. Daarnaast liggen aan deze straten opstelplaatsen voor nooddiensten en voor laden en lossen, een keerlus/keerpunt voor kleine voertuigen, toegang tot inpandige afvalcontainers en toegangen tot nuts- en traforuimtes. Deze logistieke straten krijgen een groene entree met bomen en enkele groene plantvakken. De lengte van de inprikker is beperkt tot aan de plekken die voor het gemotoriseerd verkeer minimaal bereikbaar moet zijn. Direct aansluitend zijn de straten autovrij en onderdeel van het groene dwaalspoor.

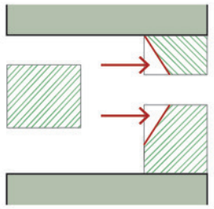
Deze logistieke straten krijgen een groene entree en voor zover mogelijk een groene setting met bomen en enkele groene plantvakken. Aan de oostzijde van deze inprikkers, na de keerplek, zijn de straten autovrij en zo groen mogelijk ingericht, aansluitend op het groene dwaalspoor.

AUTOINPRIKKER

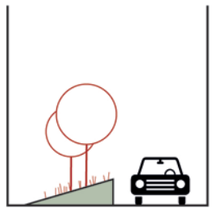
AXO | ONTWERP PRINCIPES



1. PRINCIPE
Layout autoinprikker (uitzonderingen)

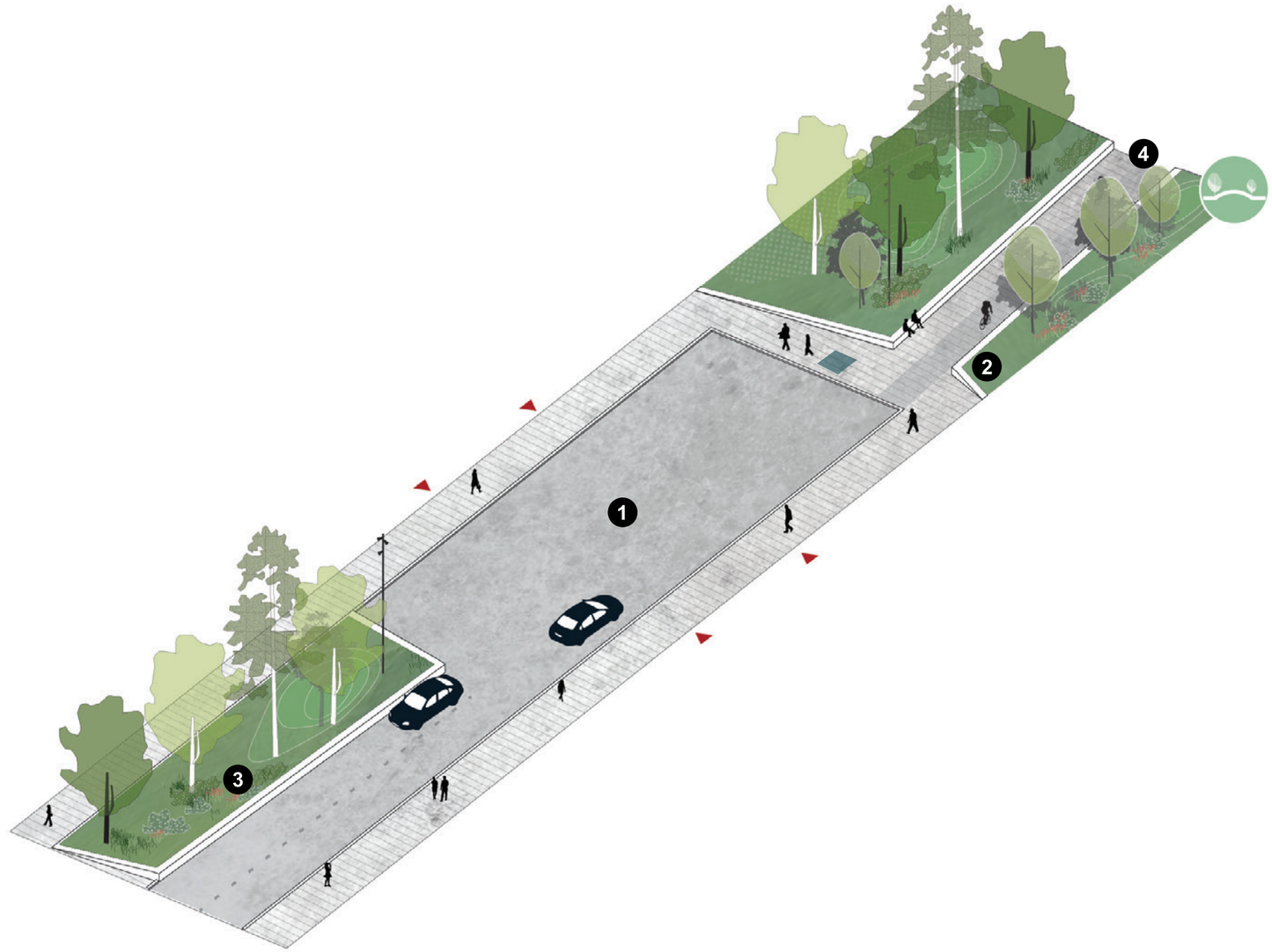


2. ENTREE
Uitnodigen om er in te gaan.



3. RANDEN
Verhoogd ter bescherming van het groen.

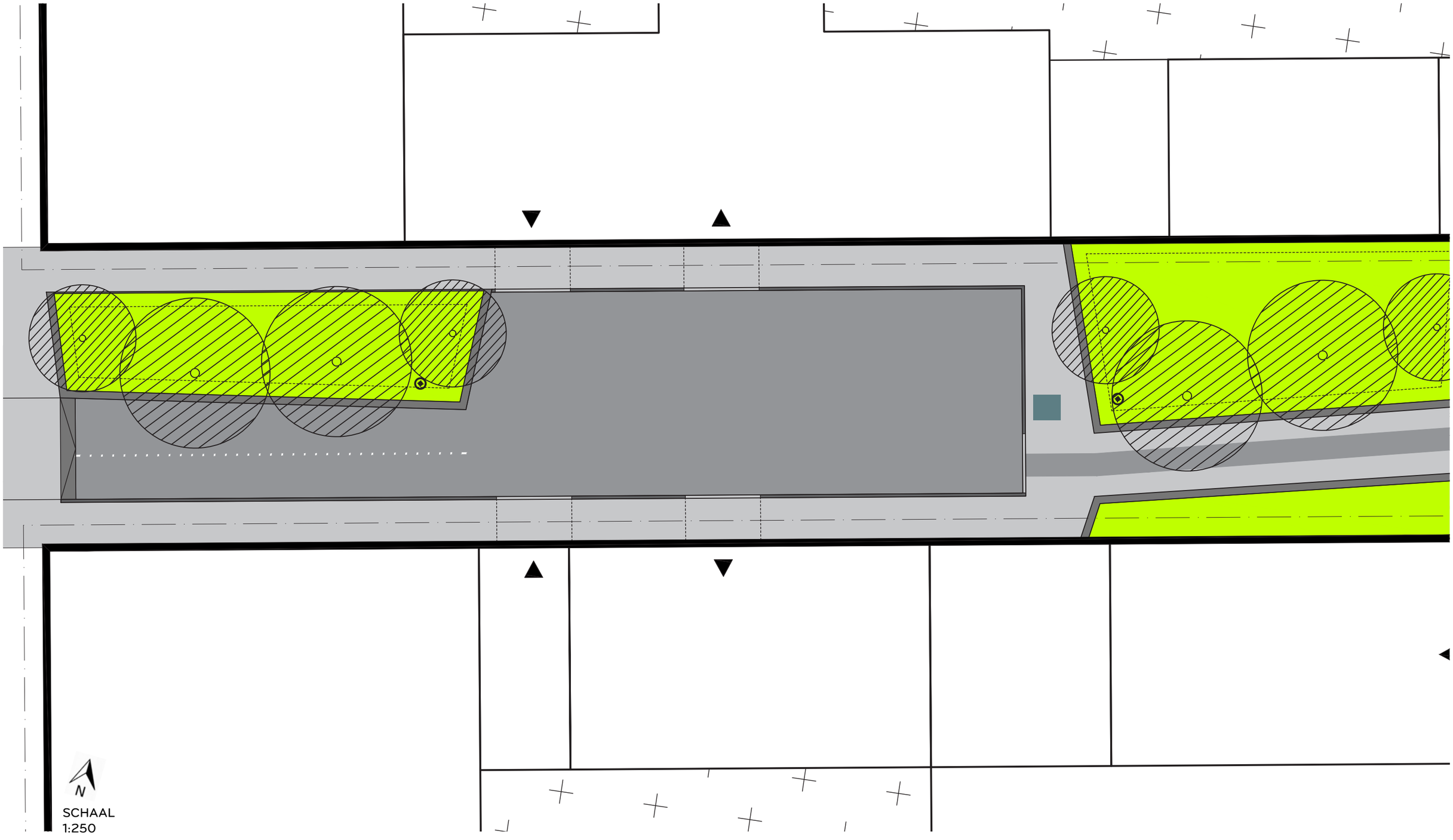
4. LOPER
Accent in verharding tbv routing LEV.



AUTOINPRIKKER

PARKEREN | ENTREE MKZ

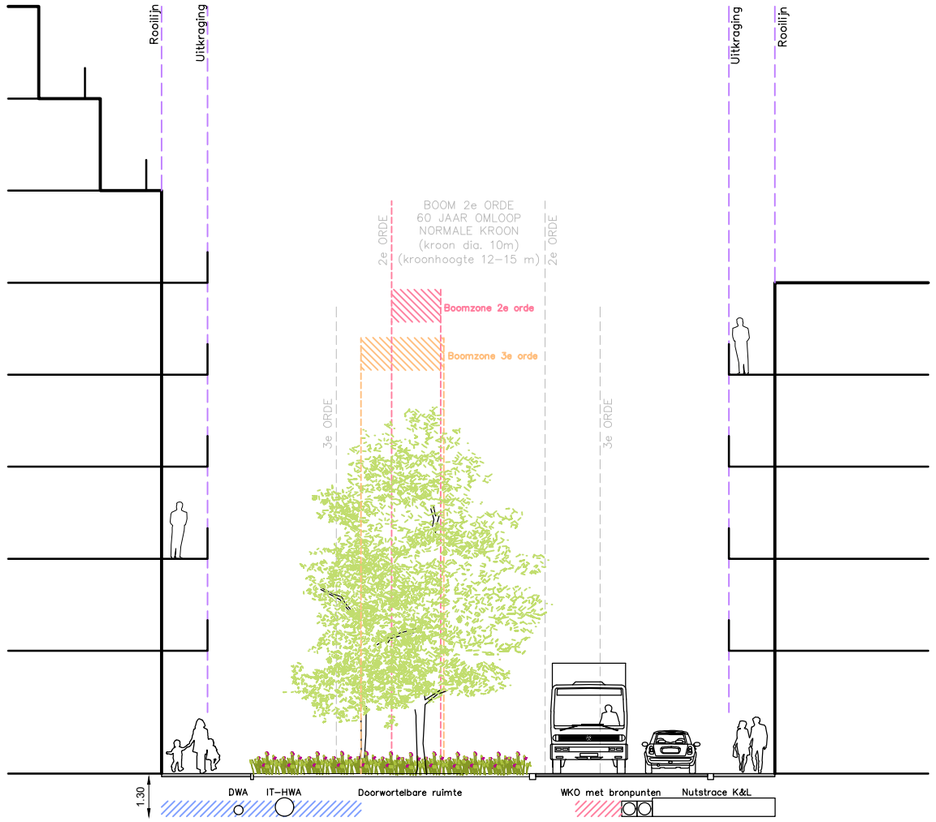
Notities:
Dwaalmilieu bestaat uit voetgangersstraten waar fiets en LEV te gast is. Zone waar ruimte gedeeld wordt ligt aan een van de twee zijden en wordt geduid met iets andere verhardingskleur



SCHAAL
1:250

AUTOINPRIKKERS

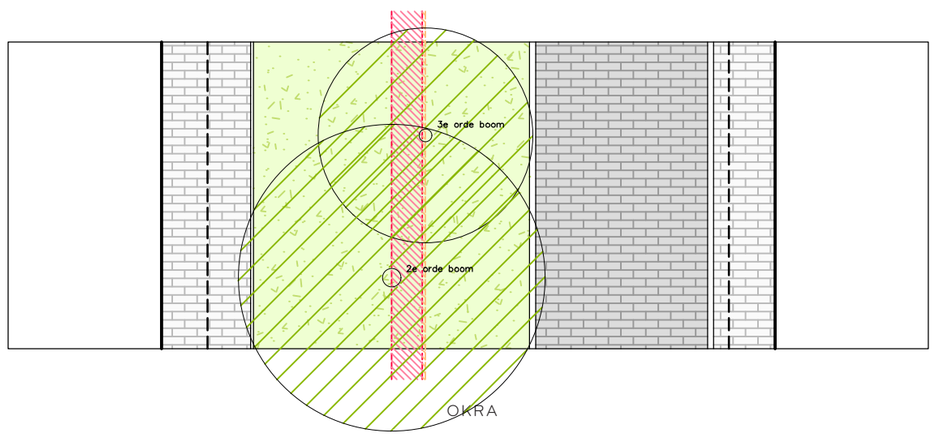
STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL INPRIKKER



Maatvoering stendenbouw	max 1.50			17.00					max 1.50
Maatvoering bomenmonitor	rest.		min 6.00		1.60	min 0.90	rest. 8.50		rest.
Maatvoering maaiveld	max 3.00			9.00			max 6.00		max 2.00
Maatvoering ondergrond	2.50	1.50	2.50	rest. 7.00			1.50	1.00	4.00

Notitie:

Dit profiel kan ook gespiegeld worden toegepast.



MERWEDEPARK

RONDJE STADSEILAND | CONTEXT

Notities:
Verdere afstemming met de visie Rondje Stadseiland is vereist

Merwedepark

De zone langs het Merwedekanaal, het Merwedepark, maakt deel uit van de hoofd groenstructuur. Het park functioneert zowel op stedelijke schaal als op de schaal van het Rondje Stadseiland en van het ommetje op buurtniveau.

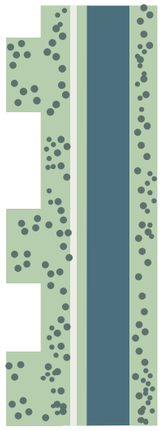
De doorgaande route in het Merwedepark wordt een route voor fietsers en voetgangers, maar ook skeeleraars en hardlopers zullen hier gebruik van maken. De route wordt vormgegeven als een aantrekkelijk lint met daarlangs verblijfsplekken aan het water en in de ruimere parkdelen. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd en nieuwe boombeplanting sluit aan op bestaande structuren en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van plekken.

Ter hoogte van de bestaande industriële gebouwen, het Fietsdepot en Mobach, komen twee bredere parkdelen van ongeveer ieder een hectare groot. Hier liggen de oost-westverbindingen, de fietsstraten, met de oversteekplekken over het Merwedekanaal. De programmatische druk op de parkruimten is hoog, mede door al aanwezige bebouwing van onder meer Stedin. Goed inpassen en doordacht omgaan met dit programma is noodzakelijk. De twee parken krijgen ieder een verschillend accent.

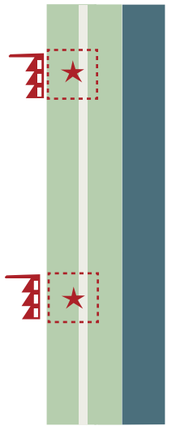
Het Merwedepark is zowel onderdeel van Merwede als van het Rondje Stadseiland, waarvan de inrichtingsprincipes worden gebruikt. Het Merwedepark is niet een enkele strook van 29 meter breed maar op meerdere plekken fors breder. Op enkele plekken, zoals bij de diagonaal en bij bestaande bebouwing, wordt het park iets smaller, zo'n 26 meter breed.

Grotere context:
Ketting van parken.

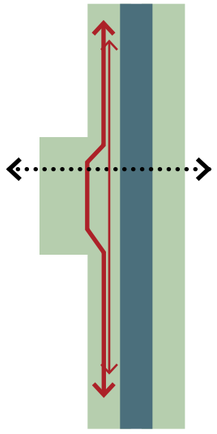
SYSTEEM EN SPELREGELS



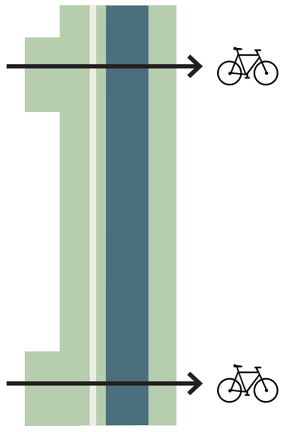
Het groen bestaat uit een rijke, informele **boomstructuur** met daar tussen open ruimtes.



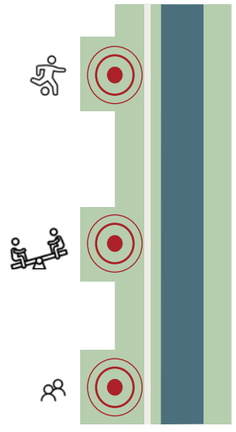
Combinatie met bestaand **erfgoed**.



De **recreatieve route** bestaat uit een vrij liggend fiets- en wandelpad. Het fietspad ligt terug bij ruimere parkdelen.



Gecombineerd met **bruggen**.



Integratie van **sport, spelen en ontmoeten**

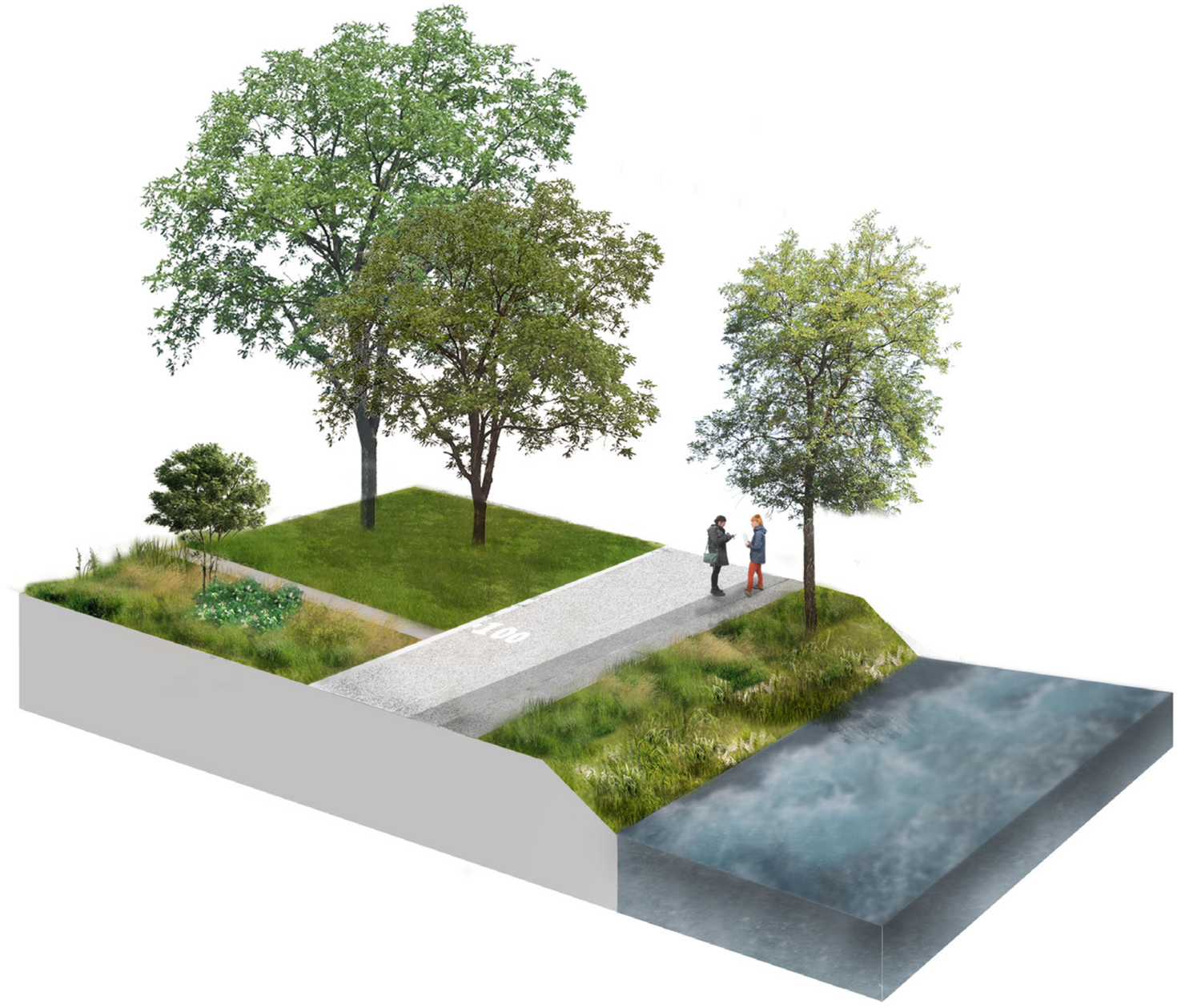
Ruimte voor accenten binnen het gezamelijke karakter van het Merwedepark; **industrieel, landelijk, innovatief...**

MERWEDEPARK

SFEERBEELD

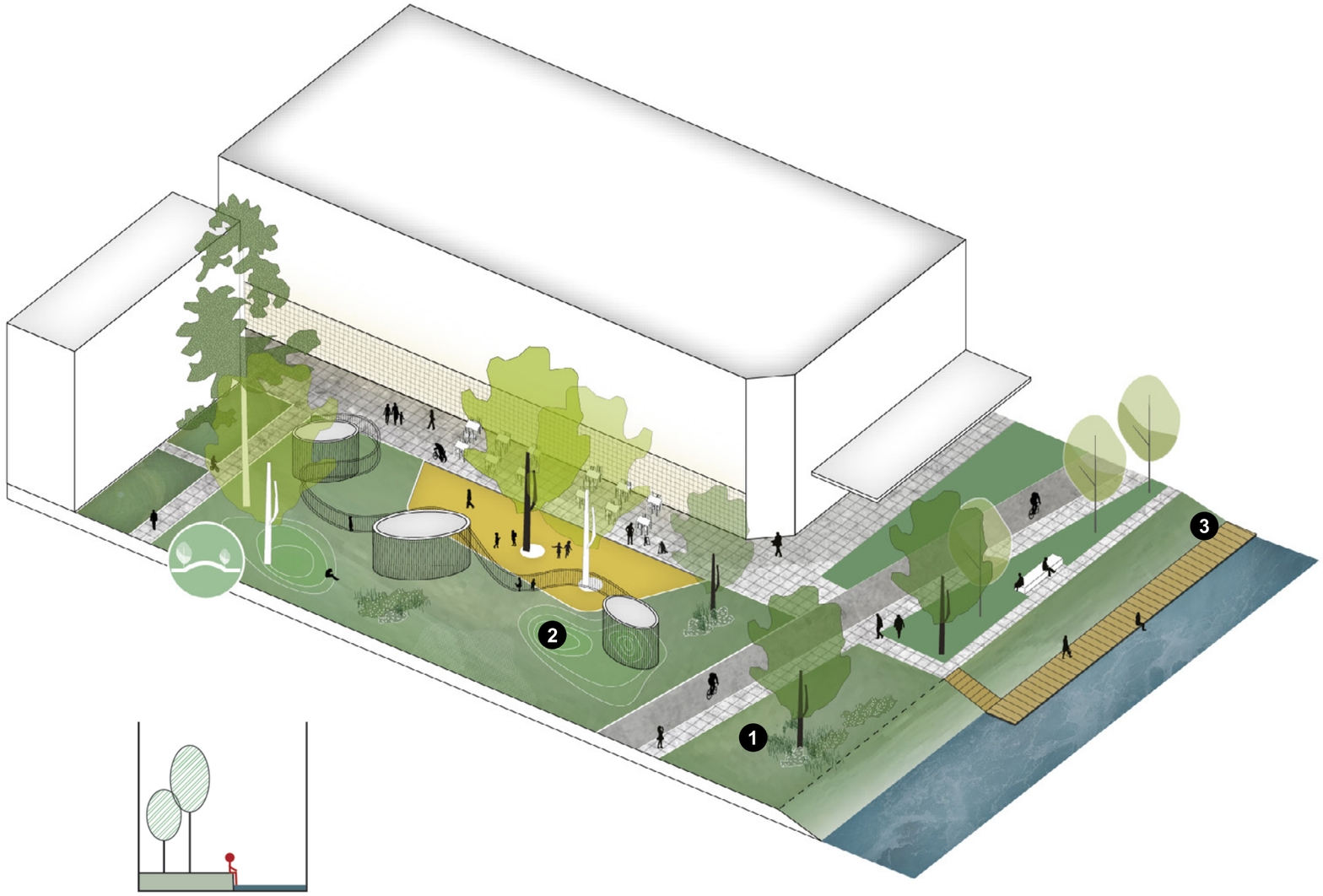
Op stedelijke schaal is het een aantrekkelijke plek om te bewegen, spelen, sporten of om te verblijven. De ruimte wordt vormgegeven als een aantrekkelijk lint met daarlangs verblijfsplekken aan het water en kleinere parkdelen. De autovrij gemaakte Kanaalweg wordt een onderdeel van het Rondje Stadseiland. De doorgaande route in het Merwedekanaalpark is voor fietsers en voetgangers, maar ook sporters als skeeleraars en hardlopers zullen hier gebruik van maken.

Ter hoogte van de bestaande industriële gebouwen, het voormalige fietsdepot en Mobach, komen twee bredere parkdelen. Deze parkruimtes zijn de groene en zonnige verblijfsplekken in Merwede met ruimte voor ongedwongen gebruik. Het diverse gebruik door dag, week en jaar vraagt om voldoende ruimte voor verandering; soms intensief gebruikt tijdens een festiviteit, soms een plek die mensen lokt naar het groen, soms leeg en sereen. Aan de west- en zuidzijde wordt hier voornamelijk aan gewoond. Langs de ecologische oever liggen vlonders die contact met het water mogelijk maken.

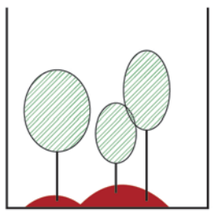


MERWEDEPARK

AXO | ONTWERP PRINCIPES



1. GROEN IS DOMINANT



2. TOPOGRAFIE
Verhoogd groen voor diversiteit in profiel en beeld.

3. WATERKANT
Verbinding met de waterkant.

MERWEDEPARK

INGREDIENTEN

PARK

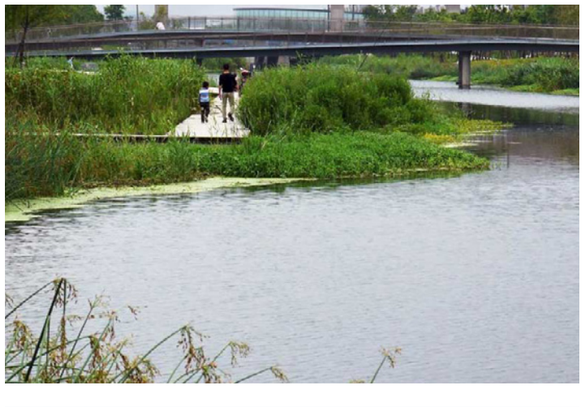
Open park met plekken om te liggen, hangen en ontmoeten in de zon of in de schaduw. Plekken met gras of diverse beplanting.

SPELEN

Plek om te spelen, plek waar ouders toezicht hebben op hun kinderen, afgeschermd maar toch niet afgekaderd van zijn omgeving. Dubbelgebruik is groot belang.

PROGRAMMA

Transformatie van erfgoed, plek om te verblijven met horeca en andere programmering.



WATERKANT

Sterk relatie met de waterkant / Merwedekanaal. Doormiddel van vlonders oid.

Notities:
Verdere afstemming met de visie
Rondje Stadseiland is vereist

MERWEDEPARK

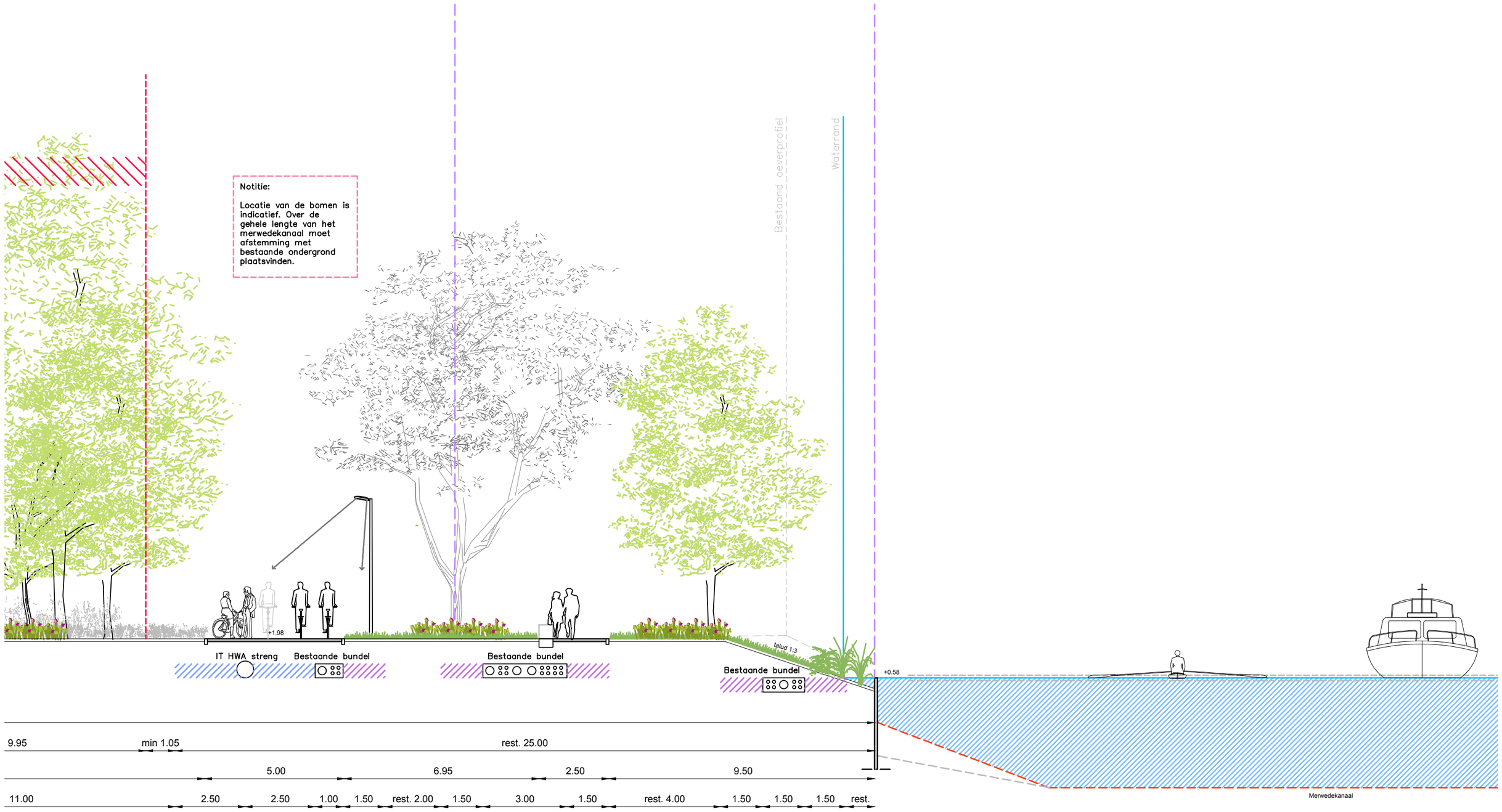
STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL MERWEDEPARK (BREED)

| | | |

MERWEDEPARK

STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL MERWEDEPARK (BREED)

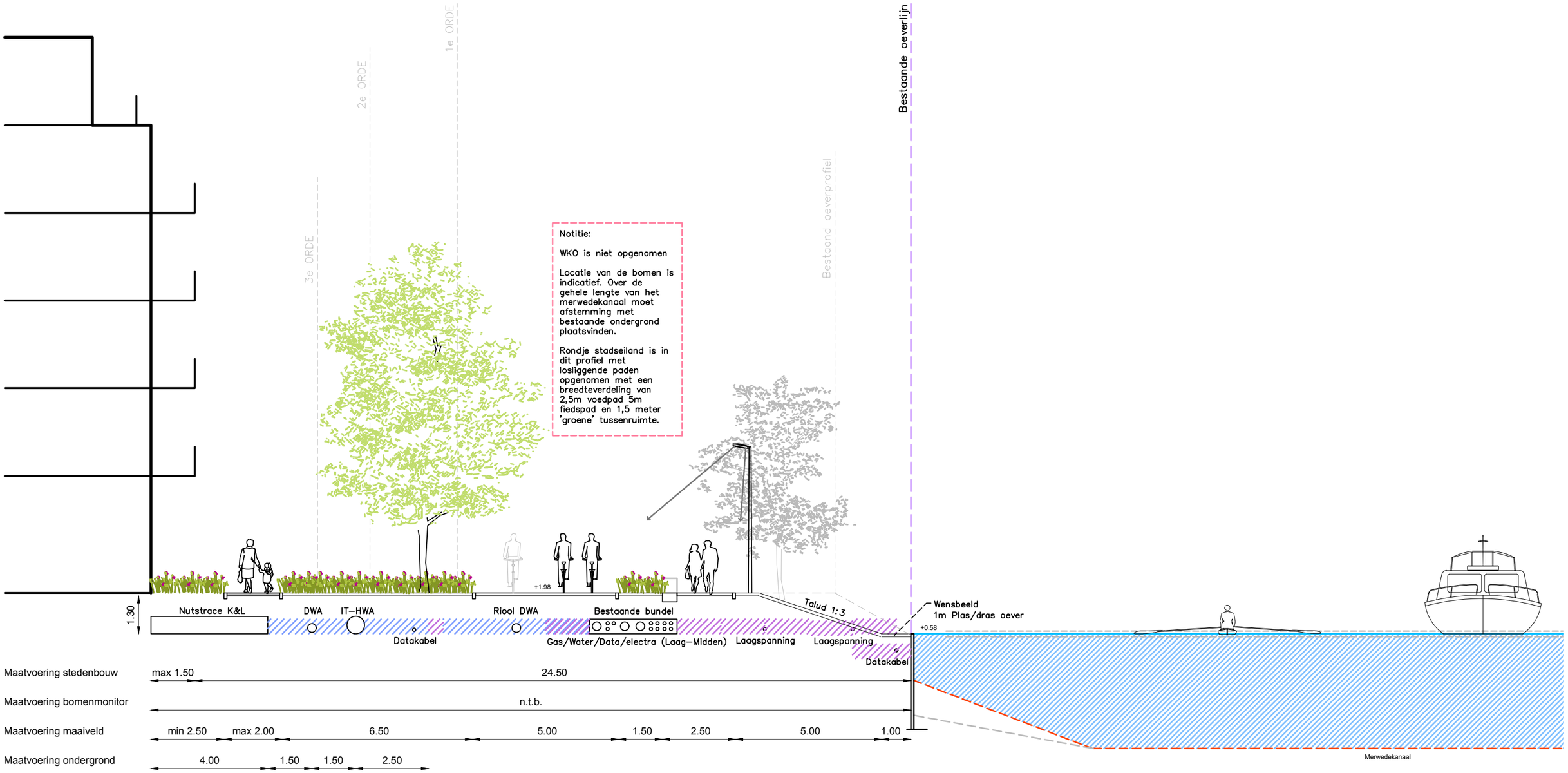
Notities:
Verdere afstemming met de visie Rondje Stadseiland is vereist



Notities:
Verdere afstemming met de visie Rondje Stadseiland is vereist

MERWEDEPARK

STANDAARD INRICHTINGSPROFIEL MERWEDEPARK (SMAL)



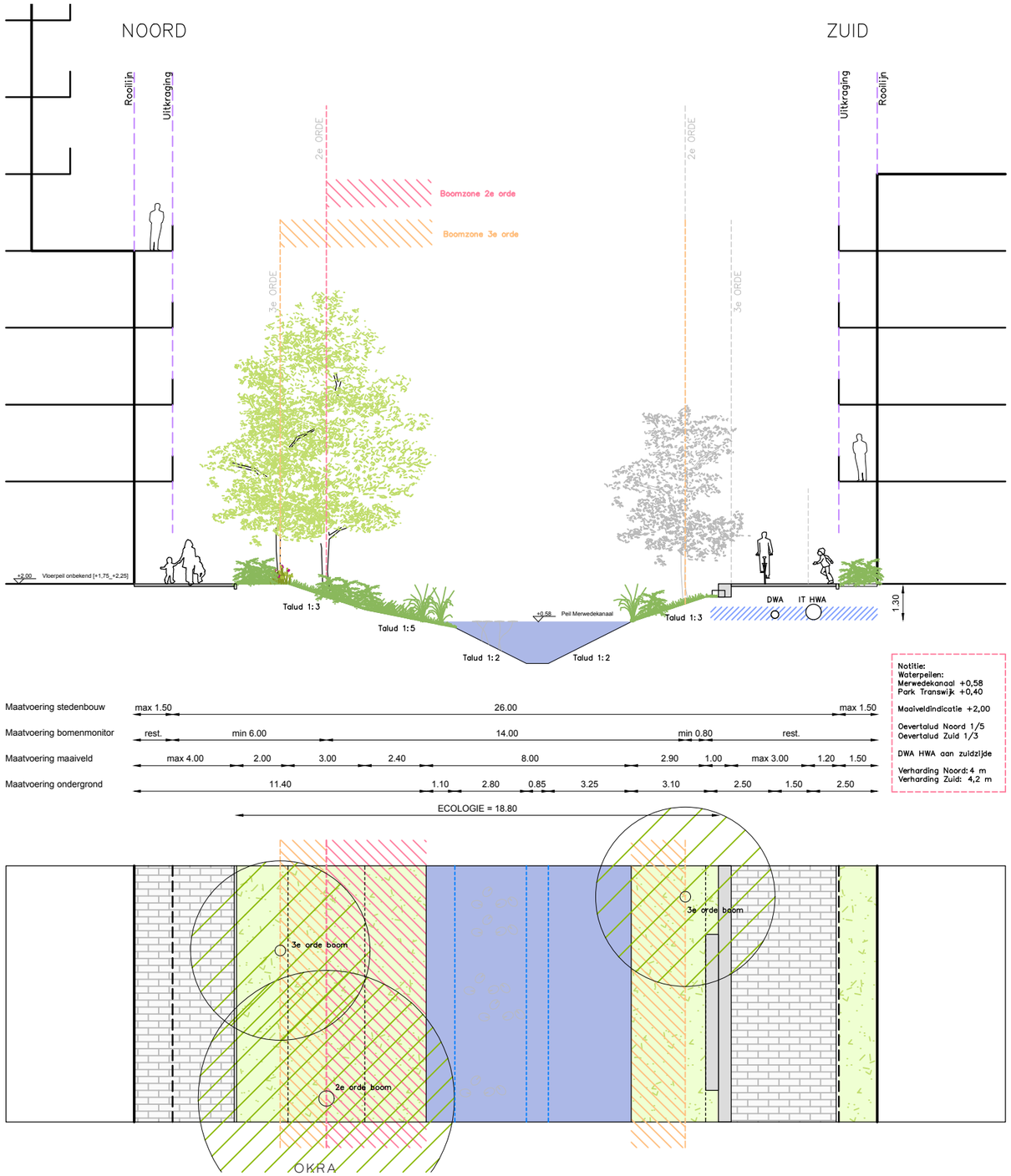
Maatvoering stedenbouw	max 1.50	24.50							
Maatvoering bomenmonitor	n.t.b.								
Maatvoering maaiveld	min 2.50	max 2.00	6.50	5.00	1.50	2.50	5.00	1.00	
Maatvoering ondergrond	4.00	1.50	1.50	2.50					

DIAGONAAL

INRICHTINGSPROFIELEN DIAGONAAL [BASIS]

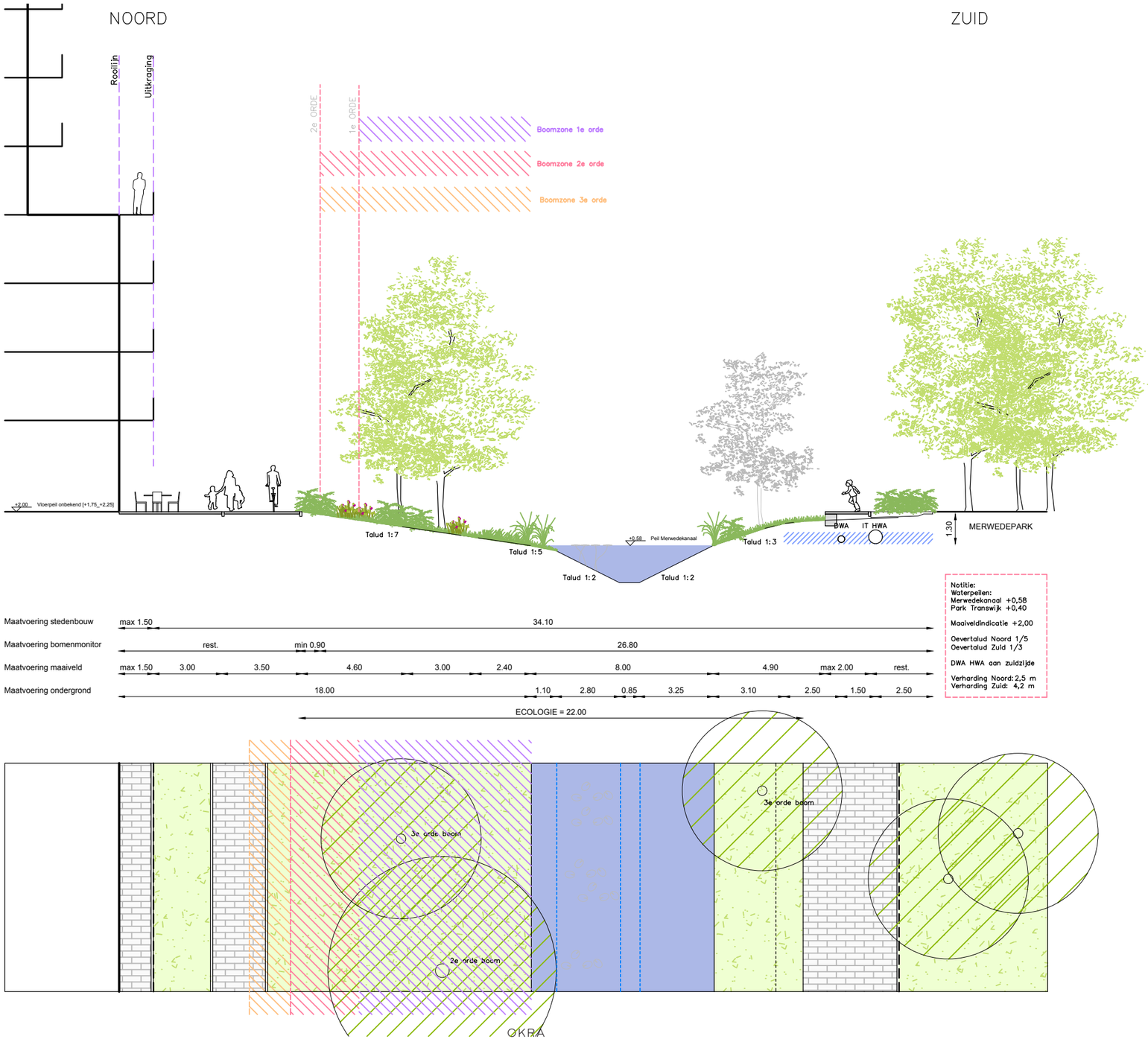
De diagonaal krijgt twee verschillende zijden, waarbij aan de noordzijde de nadruk op ecologie ligt en de zuidzijde een doorgaande route langs de groene oever vormt. Er wordt ingezet op het creëren van ecologische kwaliteit, met aan de noordzijde een brede en aan de zuidzijde een smalle ecologische oever. Aan de noordzijde ligt een relatief smal woonpad van 2.5 m breed zoals in alle dwaalsporen in Merwede. Aan de zuidzijde is het pad verbreed naar 4,2 meter. Het is hiermee geen doorgaande hoofdfietsroute maar biedt wel ruimte om vanaf de hoofdfietsroutes tot aan de bestemmingen zoals school, basisschool en Park Transwijk te kunnen komen. Het basisprofiel wordt verbreed nabij de faunapassage onder de Europalaan, ter plaatse van de twee buurtpleinen en in het Merwedepark. Om continuïteit te borgen liggen onder de twee bruggen over de Diagonaal faunapassages langs het water.

Voor de ecologie ligt de focus op de 'natte oever'; een flauwe oever bij water en steiler op het hoger deel. Waar mogelijk wordt de ecologische zone op een subtiele wijze afgeschermd, zodat deze niet wordt overlopen: aan de noordzijde een zitrand, zodat mensen niet gemakkelijk in de ecologische zone lopen. De verlichting in deze zone wordt aangepast voor minimale uitstraling op de oever.



DIAGONAAL

INRICHTINGSPROFIELEN DIAGONAAL [MERWEDEPARK]

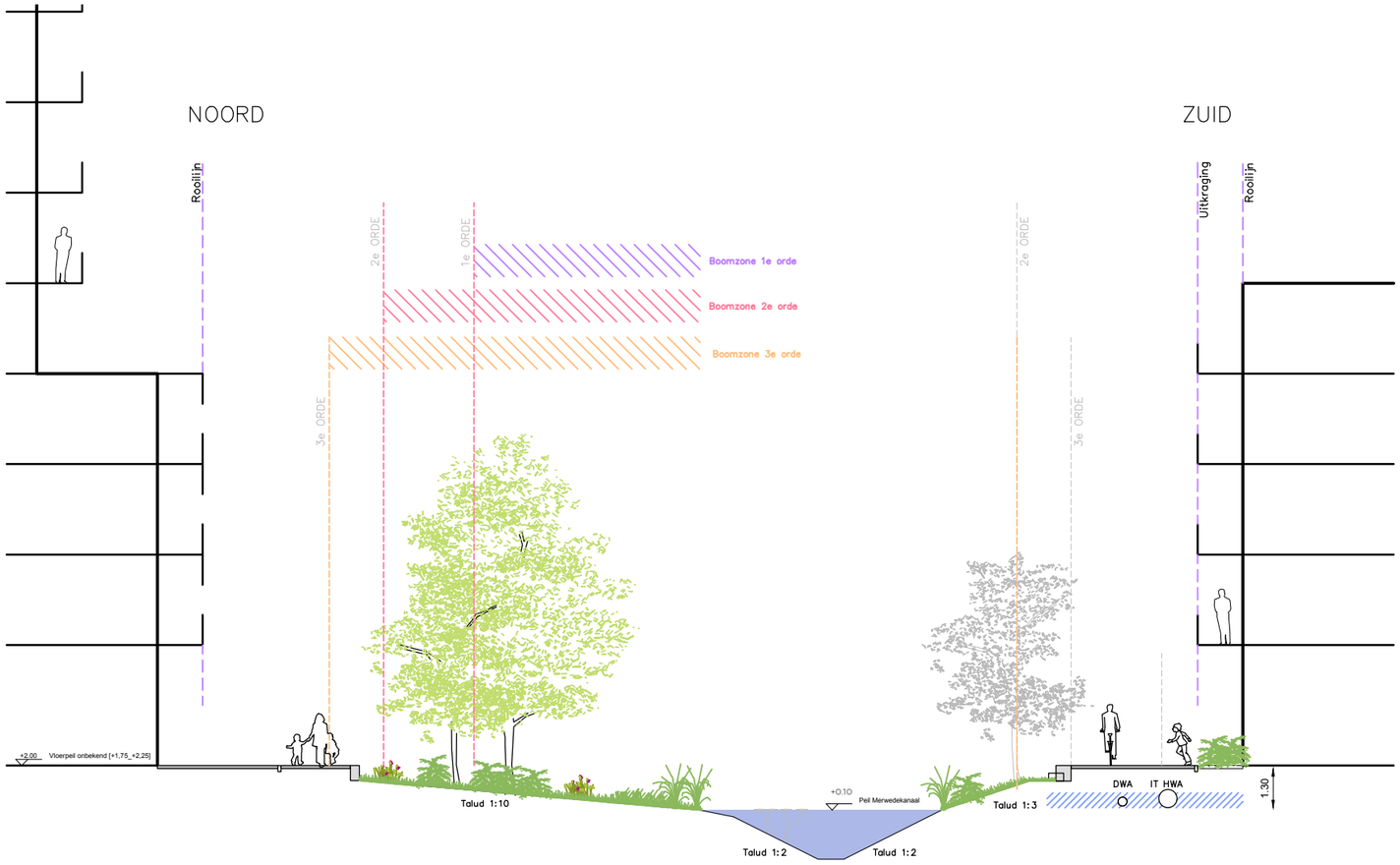


DIAGONAAL

INRICHTINGSPROFIELEN DIAGONAAL [BUURTPLEIN]

DIAGONAAL

INRICHTINGSPROFIELEN DIAGONAAL [EUROPALAAN]



| | | |

EUROPALAAN

EEN AANTREKKELIJKE STADSSTRAAT

Met de nieuwe stadswijk transformeert de Europalaan van een anonieme ontsluitingsweg in een aantrekkelijke en goed oversteekbare stadsstraat met een hoogstedelijk karakter. De straat wordt begeleid door dubbele rijen bomen en krijgt een straatwand met wisselende hoogtes. Aan de oostzijde, aan de zijde van Merwede, verdwijnt de ventweg uit het profiel en verschijnt een royale stoep met verblijfskwaliteit en extra ruimte voor voetganger en fietser. De bebouwing sluit aan bij de menselijke maat door de stedenbouwkundige regels voor goothoogte, wisselende afmetingen en verplichte setbacks. Aan deze zijde liggen ook enkele laad- en losplekken voor grote vrachtwagens die de wijk niet in kunnen.

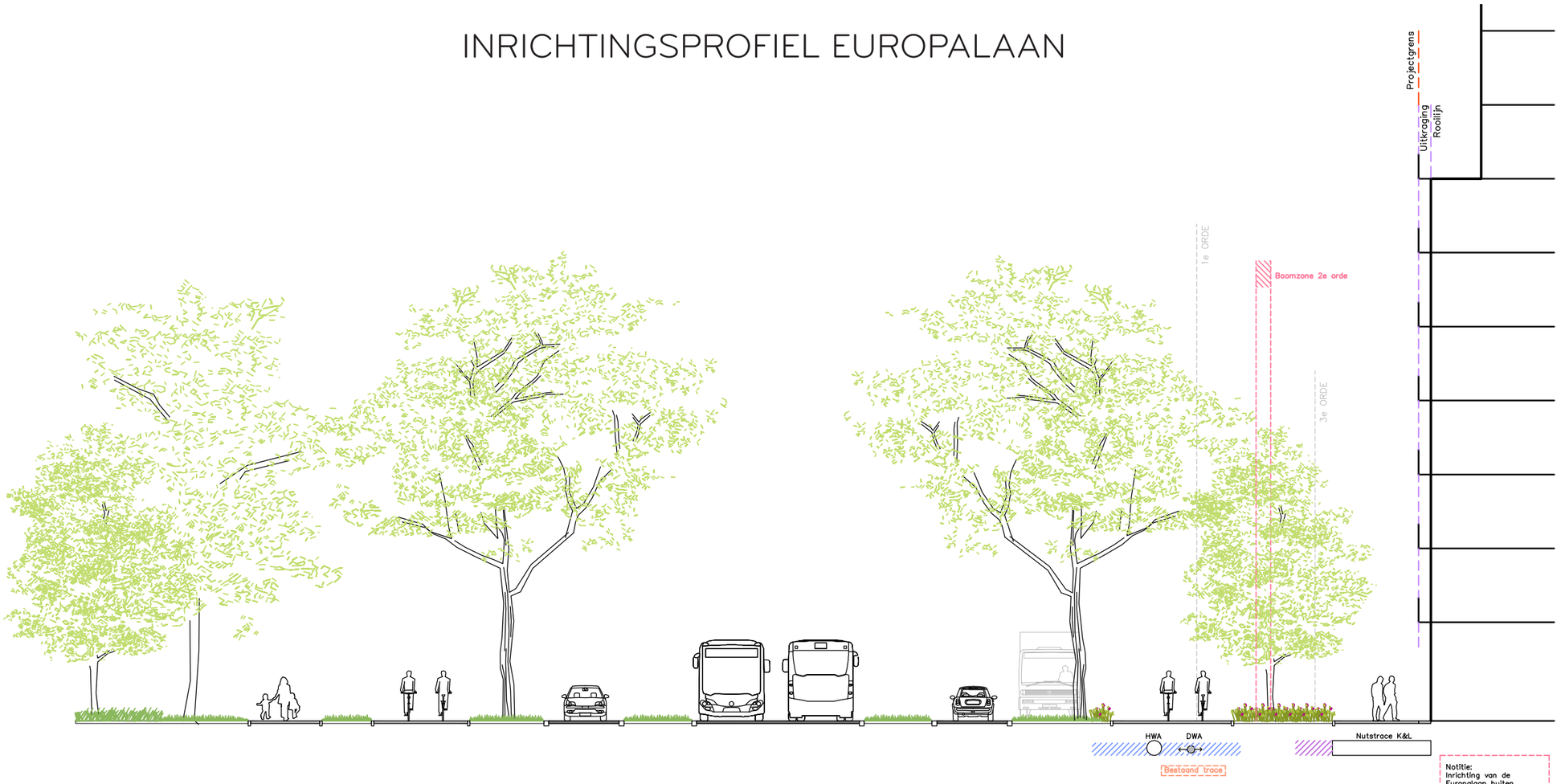
Op een drietal plaatsen, in het verlengde van de oost-westverbindingen, kunnen voetgangers en fietsers de Europalaan oversteken. Deze oversteken zijn gekoppeld aan de stadsnissen langs de lanen die extra ruimte krijgen doordat de bebouwing hier iets terug ligt van de rooilijn. Op deze plekken, 'met rugdekking' meestal in de middagzon, zijn activiteiten en terrassen geconcentreerd. Goede en aantrekkelijke oversteekplaatsen naar Park Transwijk ter hoogte van de langzaam verkeerroutes in Merwede zijn essentieel voor de gebruikskwaliteit en de beleving van het park. Om deze reden wordt de oversteek bij het paviljoen op het zuidelijke plein zo vormgegeven dat hij ruimtelijk onderdeel wordt van Park Transwijk.

Op een aantal plekken is er een stadsnis gesitueerd aan de Europalaan. De stadsnissen breken de lange lijnen die de randen van Merwede zo kenmerken. Deze plekken krijgen een extra brede ruimte doordat de bebouwing verder terug ligt van de rooilijn. Het is een plek die karakter krijgt door een enkele grote boom en activiteiten en terrassen gewenst.

Het FOIP Merwede en het FOIP Europalaan zijn op elkaar afgestemd.

EUROPALAAN

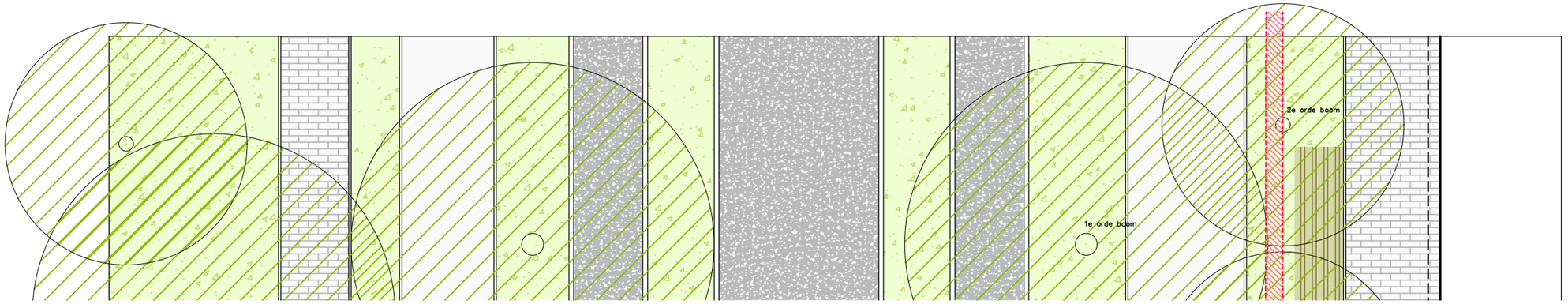
INRICHTINGSPROFIEL EUROPALAAN



Maatvoering stendenbouw	rest.	47.50																		max 0.50
Maatvoering bomenmonitor	rest.																	min 0.90	min 6.00	rest.
Maatvoering maaiveld	rest.	3.00	2.00	4.00	3.00	3.25	2.75	7.00	2.75	3.25	4.00	5.00						4.00	4.00	
Maatvoering ondergrond	rest.												2.50	1.00	1.00	1.50	rest.	1.50	4.00	

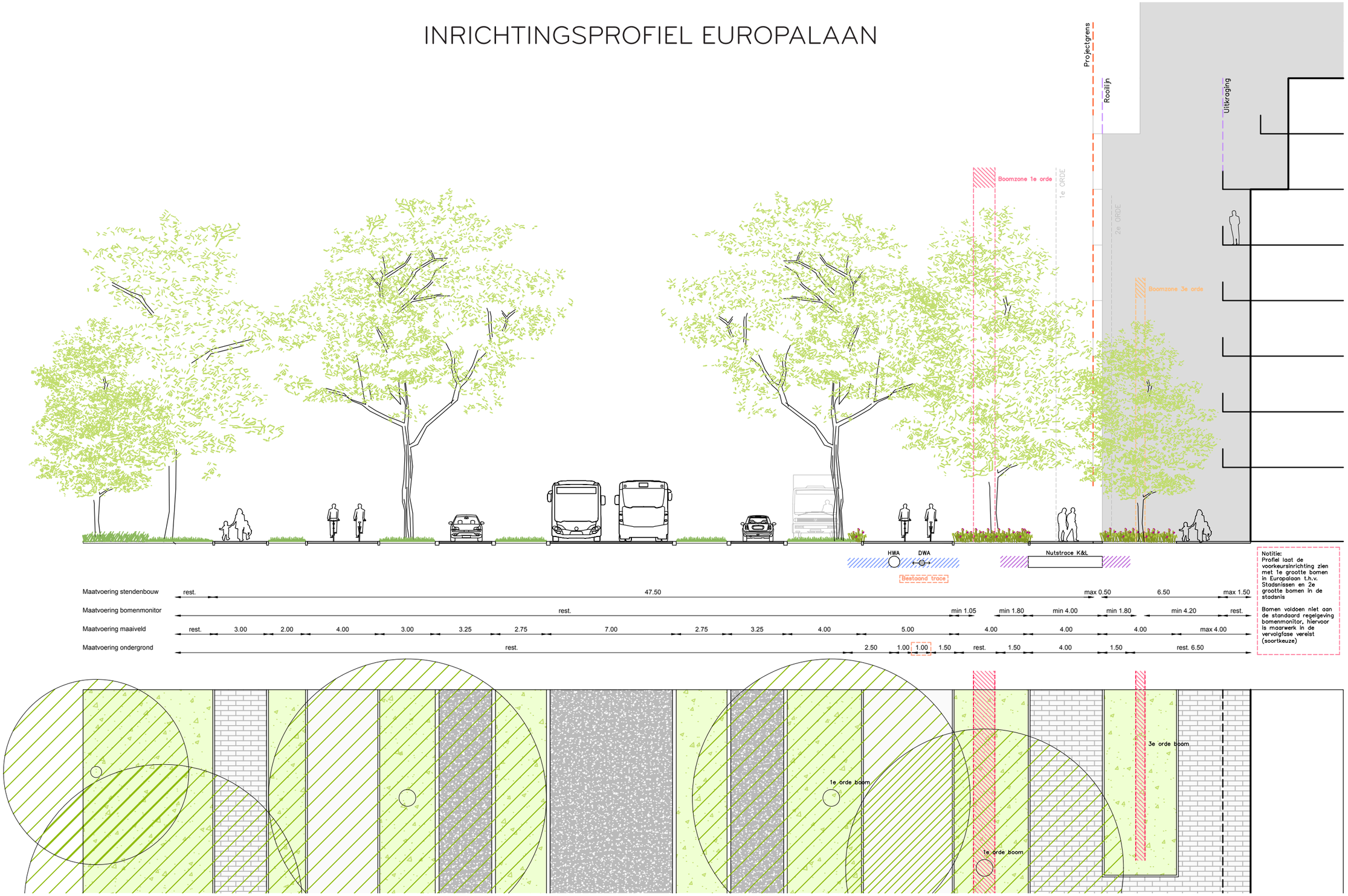
Notitie:
Inrichting van de Europalaan buiten projectgrens n.t.b. door projectgroep Europalaan, Gemeente Utrecht

Bestaand DWA wordt vervangen



EUROPALAAN

INRICHTINGSPROFIEL EUROPALAAN



| | | |

KONINGIN WILHELMINALAAN

COMPACTE STADSSTRAAT

De Koningin Wilhelminalaan is de schakel tussen Merwede en het voormalige Defensieterrein (deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone) en schikt zich qua maat en schaal in deze nieuwe ontwikkelingen. Het brede naoorlogse straatprofiel wordt daartoe versmald tot een compacte stadstraat vergelijkbaar met de Europalaan. De losse bebouwingsstructuur maakt plaats voor continue wanden met wisselende bebouwing. Daarnaast komt er een oversteek voor voetgangers en fietsers. Bij het Merwedekanaal markeren groene koppen de koppeling met het Merwedekanaalpark.

In het westelijke bouwblok aan de Koningin Wilhelminalaan (B15) worden bestaande gebouwen ingepast welke momenteel worden gehuurd door de Vechtclub XL en de Alchemist. Hierdoor is de ruimte voor een parkeergarage in dit bouwblok beperkt en wordt rekening gehouden met een eventuele garage met 200 parkeerplaatsen in het oostelijke blok (B16). Deze kan worden ontsloten door het fietspad langs de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan te gebruiken als fietsstraat net als aan de westzijde van de Europalaan. Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer is hiervoor geen verbreding van de fietspaden nodig. Wel wordt onderzocht of een aanpassing van de bocht nodig is. Een alternatieve mogelijkheid is een uitrit aan de Koningin Wilhelminalaan zoals bij de inritten aan de Europalaan maar gezien het beperkt aantal verkeer zonder aparte strook voor de afslag. Beide mogelijkheden worden nog uitgewerkt alvorens een keuze wordt gemaakt.

WILHELMINALAAN

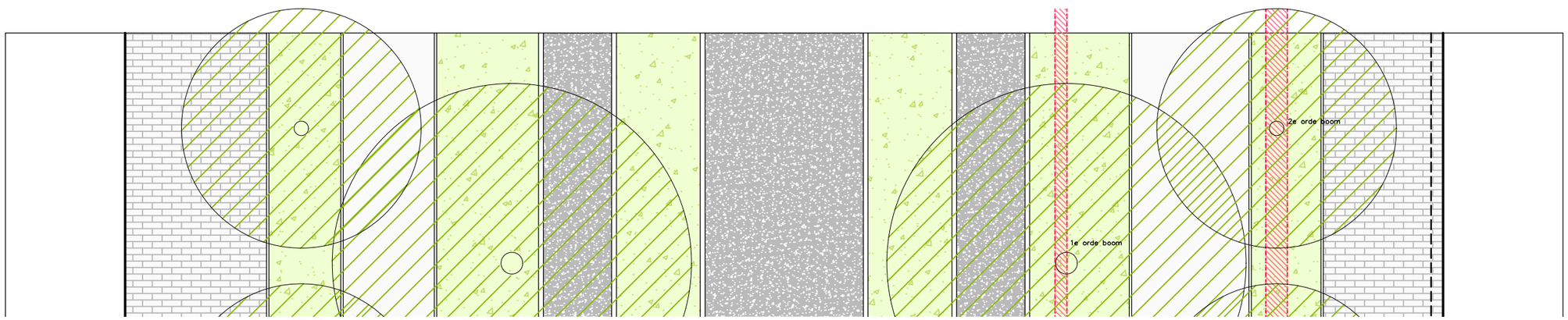
COMPACTE STADSSTRAAT

Maatvoering stendenbouw	54.50																							max 0.50
Maatvoering bomenmonitor	rest.															min 1.05		rest.		min 2.50		rest.	min 0.90	min 6.00	rest.
Maatvoering maaiveld	6.00		3.00		4.00		4.25		3.25		3.50		7.00		3.50		3.25		4.25		5.00		4.00		4.00
Maatvoering ondergrond	rest.																				2.50		2.50		1.50	1.50	4.00

Notitie:
Inrichting van de Wilhelminalaan n.t.b. Gemeente Utrecht

Bergbezinkbassin:
Hoogteligging onbekend [mv 2,00 – 2,90]
Dekking onbekend [rekenhoogte 0,5 cm]

t.h.v. BBB is maaterk vereist



PLANKAART FO-IP

UITSNEDE NOORD

LEGENDA

ALGEMEEN

- B.15 Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatie MERWEDE
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Merwedebestrating
- Fietspad grijs
- Brug
- Vlonder

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom in conflict met ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal
- Vistrap

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin)
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Formeel spelen (meervoudig ruimtegebruik voor: tijdelijk gebruik, kleine evenementen, schoolterrein, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)
- Multifunctionele ruimte (Meervoudig ruimtegebruik: evenementen, markt, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)

PLANKAART FO-IP

UITSNEDE MIDDEN

LEGENDA

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatie MERWEDE
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Merwedebestrating
- Fietspad grijs
- Brug
- Vlonder

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

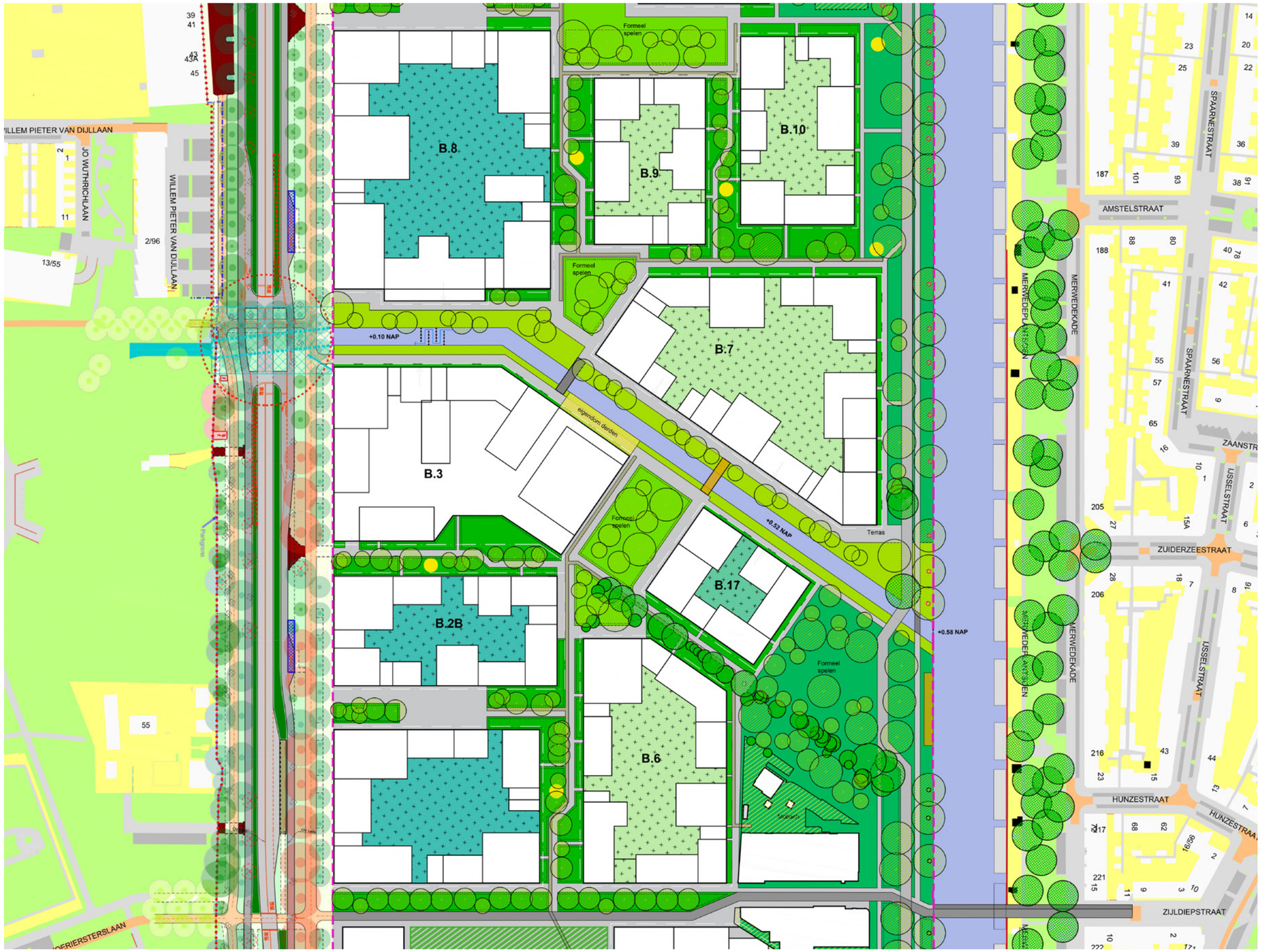
- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom in conflict met ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal
- Vistrap

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin)
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Formeel spelen (meervoudig ruimtegebruik voor: tijdelijk gebruik, kleine evenementen, schoolterrein, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)
- Multifunctionele ruimte (Meervoudig ruimtegebruik: evenementen, markt, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)



PLANKAART FO-IP

UITSNEDE ZUID

LEGENDA

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatie MERWEDE
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Merwedebestrating
- Fietspad grijs
- Brug
- Vlonder

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom in conflict met ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal
- Vistrap

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin)
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Formeel spelen (meervoudig ruimtegebruik voor: tijdelijk gebruik, kleine evenementen, schoolterrein, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)
- Multifunctionele ruimte (Meervoudig ruimtegebruik: evenementen, markt, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)

MULTIFUNCTIONEEL RUIMTEGEBRUIK FO-IP

THEMAKAART UITSNEDE NOORD

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatielijn Rondje Stadseiland
- Demarcatielijn Europalaan
- Demarcatielijn Wilhelminalaan
- Demarcatielijn Beneluxlaan
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Voetpaden
- Fietspaden

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom niet mogelijk door ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin): 0 - 6 jaar
- Formeel spelen 0 - 12 jaar: 500m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Schoolpleinen

ECOLOGIE

- Ecologische 'rustige' zones

Oppervlakken	groen-opp.	% eco-opp.
Diagonaal +	4900 m²	100%
Dwaalsporen	21.350 m²	75%
Buurtpleinen	4050 m²	50%
Merwedepark	30.600 m²	25%

MULTIFUNCTIONEEL RUIMTEGEBRUIK FO-IP

THEMAKAART UITSNEDE MIDDEN

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatielijn Rondje Stadseiland
- Demarcatielijn Europalaan
- Demarcatielijn Wilhelminalaan
- Demarcatielijn Beneluxlaan
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Voetpaden
- Fietspaden

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom niet mogelijk door ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin): 0 - 6 jaar
- Formeel spelen 0 - 12 jaar: 500m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Schoolpleinen

ECOLOGIE

- Ecologische 'rustige' zones

Oppervlakken	groen-opp.	% eco-opp.
Diagonaal +	4900 m²	100%
Dwaalsporen	21.350 m²	75%
Buurtpleinen	4050 m²	50%
Merwedepark	30.600 m²	25%

MULTIFUNCTIONEEL RUIMTEGEBRUIK FO-IP

THEMAKAART UITSNEDE ZUID

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- 10pl — Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatielijn Rondje Stadseiland
- Demarcatielijn Europalaan
- Demarcatielijn Wilhelminalaan
- Demarcatielijn Beneluxlaan
- Zone rondom Lux & Pax ntb

VERHARDING

- Voetpaden
- Fietspaden

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom niet mogelijk door ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin): 0 - 6 jaar
- Formeel spelen 0 - 12 jaar: 500m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Formeel spelen 0 - 18 jaar: 900m²
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Schoolpleinen

ECOLOGIE

- Ecologische 'rustige' zones

Oppervlakken	groen-opp.	% eco-opp.
Diagonaal +	4900 m²	100%
Dwaalsporen	21.350 m²	75%
Buurtpleinen	4050 m²	50%
Merwedepark	30.600 m²	25%

BIJLAGE

NATUURBELEVINGSTABEL

Natuurbeleving (doelsoorten vetgedrukt)	**Maatregelen lokaal**	**Maatregel wijkniveau**
HOOGBOUW Op een mooie zomeravond gieren ze met tientallen tegelijk tussen de hoge gebouwen (**gierzwaluwen**). Als één van de meest karakteristieke zomervogels wordt zo, vergelijkbaar met de binnenstad, de beleving van een zwoele zomeravond op het terras compleet.	In de gevels van de hoogbouw zijn veel voorzieningen opgenomen voor gierzwaluwen. Inrichting voor de gierzwaluw: • Per gebouw minstens X neststenen voor gierzwaluwen; • Groepsgewijs, minimaal per 20 neststenen en minimaal 1 meter tussen de neststenen. • Neststenen dienen vanaf de dakrand gezien liefst zo hoog mogelijk maar maximaal 10 meter lager worden gerealiseerd • De gierzwaluwstenen dienen qua type en qua plaatsing te voldoen aan de eisen uit het kennisdocument	n.v.t.
DAKTUINEN Gevarieerde vegetatie met veel bloeiende planten. **Bijen**, **vlinders**, **kleine zangvogels** zijn veelvuldig te zien. Bewoners kunnen genieten van de aanwezigheid en gezang van vogels, de fraaie bloeiende vegetatie met veel vlinders en zoemende bijen die rondvliegen. En iedereen vraagt zich af welke vogel daar nou zo kenmerkend roept: de zwarte roodstaart, als typische dakbroeder.	DAKTUIN Daktuin biedt vooral voedsel aan insecten en mussen. Nestgelegenheid en voldoende individuen (trefkans natuurbeleving) worden geregeld door maatregelen op wijkniveau. Inrichting daktuin: • Zonnig en windluw heeft voorkeur (haag op dakrand?). • Veel nectarplanten, bloeiend mrt-okt (overblijvend, pas terugsnoeien in voorjaar). https://www.vlinderstichting.nl/vlinders/tuinieren-voor-vlinders/vlinderplanten/ en https://www.insectenplanten.nl/index.html • Zaadvormende planten: (http://www.huismusbescherming.nl/pdfs/lijstVanVoorHuismusGewensteVOEDSELplanten_ZADEN.pdf) Dichte struiken (hulst) voor dekking, 5-10 cm dikke strooisellaag. Nestkasten voor huismus aanwezig op dichtstbijzijnde noord/oost gevel.	BINNENTUIN Vaste planten, struiken en bomen met nectarwaarde (zie insectenplanten.nl). Dichte struik (hulst, liguster) voor dekking mussen. Klimop als waardplant vlinders. EUROPALAAN Ruigtevegetaties met brandnetel (waardplant vlinders).Bloemrijk hooiland met nectarplanten. STRATEN Bomen met nectarwaarde en zaadvormend. Struiken PLEINEN Idem, maar met meer oppervlak voor vaste planten en struiken MW PARK Idem pleinen.

BINNENTUIN Natuurbeleving: Gevarieerde vegetatie met een klein opgaand struweel en een centraal gelegen ondiepe poel. **Egels**, **amfibieën** , **libellen** en **zangvogels** en bloeiende waterplanten zijn veelvuldig te zien. Bewoners hebben een zitplaats en kunnen daarbij genieten van de kinderen die salamanders vangen met een schepnetje, een rondstruinende egel en zingende vogels in zowel de oeverbeplanting als in het struweel. En die reiger die af en toe naast je komt zitten is een welkome gast.	Egel: • Maak de OR en de binnentuinen waar mogelijk met doorlopend groen verbonden van minimaal 2 meter breed en afwisselend in hoogte. Of met groene stapstenen met maximaal 10 meter ertussen. De stapstenen moeten minimaal 2 bij 2 meter groot zijn • Egels kunnen moeilijk obstakels overklimmen. Dus geen verticale hoogteverschillen (>5cm) binnen de verbindingszone of rondom een straal van 50 meter van de overwinteringsplek. Amfibieën: • Er dienen minimaal twee geïsoleerde poelen aangelegd te worden, volgens de eisen van RAVON; • De poelen mogen niet verder dan 100m uit elkaar liggen; • Minimaal 75% van de oeverlengte heeft natuurlijkvriendelijke oevers. • Poelen dienen binnen een afstand van maximaal 50 meter vanaf een terreingedeelte (min 100m2) met structuurrijke vegetatie te liggen, zoals heide, ruigtekruidenvegetaties, soortenrijk hooiland, loofbos, hagen, struikgewas, moeras, etc. De meeste amfibieën leven buiten de paartijd in dergelijke vegetatiestructuren. • Tussen de poelen mogen geen onoverkomelijke barrières zoals drukke wegen of brede watergangen liggen. • Bij het ontwerpen dient te uit te worden gegaan van een wateroppervlakte met een doorsnede van 20 - 30 m. • Binnen een straal van 100m2 is 25% van het groen geschikt als schuilplek: hagen, houtwallen, boomgroepen, overhoekjes, ruigten etc. Zo kleinschalig mogelijk. • Voor de winterbiotoop (beschutting voor de winterslaap): plekken met dood hout en plantenresten die ongestoord blijven gedurende de winterslaap. • Padden kunnen niet hoog klimmen. Dus geen verticale hoogteverschillen (>5cm) binnen de verbindingszone of rondom een straal van 50 meter van de poel. Libellen: • Natuurvriendelijke oevers met een structuurrijke oevervegetatie.	Egel: • In het plangebied dienen minimaal drie overwinteringsplekken voor egels te worden gerealiseerd. Een overwinteringsplek is minimaal 100m2, en heeft minimaal voor 60% een natuurlijke strooisellaag welke dekking biedt en minimaal uit 50% opgaande en dekking biedende (1m hoge) beplanting, zoals struiken, hagen, houtwallen en takkenrillen. • Tussen park Transwijk en overwinteringsplekken dient er een verbindingszone aanwezig te zijn van minimaal 5 meter breed; • Deze verbindingszone dient aaneengesloten te zijn, maar mag met uitzondering maximaal over een lengte van 10 meter afstand tussen dekking biedende beplanting onderbroken worden. • De verbindingszone heeft minimaal voor 60% een natuurlijke strooisellaag welke dekking biedt en minimaal uit 50% opgaande en dekking biedende (1m hoge) beplanting, zoals struiken, hagen, houtwallen en takkenrillen. Amfibieën: • Tussen de poelen en het groen grenzend aan het plangebied dient er een verbindingszone aanwezig te zijn van minimaal 5 meter breed; • Deze verbindingszone dient aaneengesloten te zijn, maar mag met uitzondering maximaal over een lengte van 5 meter afstand tussen dekkingbiedende beplanting onderbroken worden

	• Eventueel aanleggen van poelen • Taludhellingen van oevers variëren van 1:5 tot 1:20. • De minimale breedte van een natuurvriendelijke oever is 1,5 meter. Zangvogels: • zangvogels hebben minimaal 3 tot 5 hectare nodig hebben voor hun leefgebied. Binnen dit leefgebied kunnen ook recreatieve elementen liggen, zoals fietspaden, speelterreintjes en trapveldjes. • Binnen een straal van 30 meter van elk gebouw dient een opgaand (min 2 meter hoog) en dicht struweel aanwezig te zijn van minimaal 100m2, bestaande uit inheemse struiken als sleedoorn, meidoorn of liguster. • Binnen een straal van 30 meter van elk gebouw dient een takkenril van minimaal 1,5 meter hoogte te worden aangelegd • Binnen een straal van 30 meter van elk gebouw dienen minimaal 5 mezennestkasten te worden opgehangen • Kies voor dichte bomen, struiken en heggen. Liefst soorten die fruit of bessen dragen of doorns hebben. • Varieer met hogere, lagere en bodem bedekkende inheemse plantensoorten die in verschillende jaargetijden bloeien. De bloeiende bloemen lokken allerlei insecten. Terwijl pluis en uitgebloeide bloemen nestmeteriaal en zaden leveren. • Zorg voor niveauverschillen met geleidelijke overgangen van lage beplanting naar struiken en bomen. • Laat kale gevels begroeien door klimplanten. Zowel op zonnige als schaduwrijke plekken. • Zie ook de uitgangspunten voor vlinders en bijen (die vormen weer het voedsel voor tuinvogels).	• De verbindingszone heeft minimaal voor 60% een natuurlijke strooisellaag welke dekking biedt en minimaal uit 50% opgaande en dekking biedende (1m hoge) beplanting, zoals struiken, hagen, houtwallen en takkenrillen.
DWAALSPOOR Een vegetatie van bloeiende vaste en inheemse planten met daarin afwisselend en op regelmatige afstand clusters van opgaande struiken, diverse brede hagen en losse boomgroepen of meerstammige bomen. De gevels zijn gesierd met bloeiende klimplanten. **Huismussen**, **vlinders**, **bijen** en	Huismus: • Per gebouw minstens X neststenen voor de huismus; • De neststenen dienen qua type en qua plaatsing te voldoen aan de eisen uit het kennisdocument • Op een hoogte tussen de 3 en 12 meter. • Groepsgewijs, minimaal per 10 neststenen; • Binnen 5 - 10 meter afstand van de groepsgewijze nestplaatsen dient er dekking aanwezig te zijn in de vorm van groenblijvende begroeiingen, stekelige struiken (horizontaal minimaal 75m2) of begroeide gevels	Huismus: • Binnen een straal van 50 meter van de groepsgewijze nestplaatsen dient minimaal 200m2 aan geschikt foerageergebied aanwezig te zijn bestaande uit 65% natuurlijk hooiland, 25% wintergroene struiken van minimaal 1,5 meter hoog en 10% bomen • Binnen een straal van 50 meter van de groepsgewijze nestplaatsen mag niet meer

amfibieën zijn veelvuldig te zien. Hier klinkt het bekende geluid van groepen huismussen, vliegen vele vlinders en 'zoemt de beplanting' van de vele bijen. In de avond vliegen de vleermuizen rond en steekt er een egel over en in het najaar zoeken amfibieën hier een overwinteringsplek en kunnen vogels in de winter eten van de vele bessen en vruchten aan de struiken en bomen. Bewoners vragen zich af: 'het ging toch zo slecht met de huismus?'	(verticaal minimaal 30m2); Amfibieën: • Zie inrichting amfibieën hierboven Vlinders: • Vlinders houden van de aanwezigheid van structuurrijke elementen voor oriëntatie en beschutting. Ze houden niet van grote oppervlakten gazon. Struwelen zijn wel erg geschikt voor vlinders (Sleedoorn, Meidoorn, Wilde liguster). • Stapstenen dienen te bestaan uit minimaal 45% bloemrijk hooiland, en 30% waardplanten en 10% bomen). • Kies voor inheemse planten en laat brandnetels en distels staan. • Bied van het vroege voorjaar tot in de late herfst nectar aan. Zorg voor een afwisselende samenstelling drachtplanten (waar bijen nectar en stuifmeel uit halen) zodat er het hele groeiseizoen bloeiende planten zijn. • Creëer hoogtes en laagtes in je vegetatie, het is een herkenningspunt. • Leg beschutte hoekjes aan met hagen en heggen. • Beperk verhardingen • Plantensoorten voor specifieke vlindersoorten: wilde peen, wortel, venkel, dille, koolsoorten en andere kruisbloemigen, damastbloem, koolzaad, oost-indische kers, look-zonder-look, pinksterbloem, judaspenning, vuilboom, wegedoorn, schapenzuring, veldzuring, klimop, struikhei, hulst, wegedoorn, vlinderstruik, kattenstaart diverse klaversoorten zoals hopklaver, rolklaver en gewone rupsklaver, diverse distelsoorten, kleine klit, kaasjeskruid, grote en kleine brandnetel, hop, iep, aalbes, allerlei grassoorten, breedbladige overblijvende grassen zoals pijpenstrootje en witbol, akkervioolte maar ook andere soorten viooltjes. • Eitjes, rupsen en poppen zitten op planten of uitgebloeide stengels, in het strooisel, onder dorre bladeren, in het gras of in de grond. • Geen strak opgeruimd groen in de winter. Dan overleeft geen vlinder de winter. Zorg voor takkenhopen en in groenblijvende struiken zoals klimop. Daar hebben ze een veilige en beschutte plek en gaan ze in winterslaap.	dan 40% van de openbare ruimte bedekt zijn met boomkronen. • Binnen een straal van 50 meter van de groepsgewijze nestplaatsen dient de beplanting voor minimaal 70% aan inheemse soorten te bestaan. • Binnen een straal van 50 meter van de groepsgewijze nestplaatsen dient er minimaal 40m2 aan oppervlakte aan overhoekjes met onkruiden als straatgras, herderstasje en weegbree aanwezig te zijn; Vlinders: • Voor vlindersoorten geldt dat ze minimaal 1 hectare nodig hebben voor hun leefgebied. Binnen dit leefgebied kunnen ook recreatieve elementen liggen, zoals fietspaden, speelterreintjes en trapveldjes. • Om een verbindingszone te vormen tussen twee bloemrijke gebieden moet de verbinding minstens 10 meter breed zijn, waarvan minimaal 5 meter breedte bestaat uit natuurrijk hooiland en 3 meter breedte uit opgaande beplanting van minimaal 1 meter hoog • Binnen deze verbindingszone geldt dat vanaf een breedte van minimaal 6 meter alle structuurelementen die vlinders nodig hebben aanwezig moeten zijn: bomen, struiken, ruigte en (bloemrijk) gras. • Binnen een verbindingszone dienen op een minimale afstand van 100m stapstenen, in de vorm van leefgebieden van minimaal 250m2, aanwezig te zijn

	Bijen • Zorg voor een afwisselende samenstelling drachtplanten (waar bijen nectar en stuifmeel uit halen) zodat er het hele groeiseizoen bloeiende planten zijn. • Plant bij voorkeur drachtbomen, zoals de Linde. • Plant bollen zodat er in het vroege voorjaar al voedsel voor de eerste bijen is. • Geef voorkeur aan planten met enkelvoudige bloemen • Plant liever inheemse dan exotische planten • Varieer in plantensoorten, zowel kruid-, als houtachtig, zorg voor structuurvariatie. • Zorg voor planten die zaden, vruchten of noten leveren • Zorg voor plantensoorten die specifiek de Utrechtse wilde bijen voedsel bieden: Brede Lathyrus, Witte Reseda, Grote Wederik, Grote Kattenstaart, Campanula • Voor (wilde)bijen is kleinschalig landschap ideaal. • 70% van de bijen nestelt in de grond. Zorg voor *zanderige plekjes* in de zon, want bijen houden van warmte. Een centimeter tussen de stenen is al ook voldoende. Kale bodem op steile plekken is ook heel geschikt. En bestrating met zandvoegen. • 30% van de bijen nestelt boven de grond. Plaats grote bijenhotels. • Zorg voor dood hout: stronken, stobben, snoeihout, onbewerkte palen, takkenrillen/houtstapels. Deze zorgen ook voor nestgelegenheid. • Zorg voor ‘rommelig groen’in de winter. Bladeren, uitgebloeide planten, omgevallen stengels en gras. Dat helpt bijen die overwinteren in de grond.	Bijen: • De afstand tussen de nestgelegenheid en het foerageergebied mag niet groter zijn dan 50-100 meter. Vooral wilde bijen hebben een klein vliegbereik. Daarom moet het voortplantingsgebied dichtbij het foerageergebied liggen.
FIETSSTRATEN Gevarieerde vegetatie bestaande uit een doorlopende structuur van bloemrijk gras, haag of struiken en laanbomen. **Vlinders**, **bijen** en **vleermuizen** zijn geregeld te zien en als je gelukt hebt passeert er een egel. ’S Avonds valt het de bewoners op dat	Vlinder en bijen: zie hierboven Vleermuizen: • Een vliegroute is een lijnvormige structuur bestaande uit minimaal 3,5 meter hoge opgaande beplanting (eindbeeld); • Bij bomen mag de onderste 1,5 meter open zijn. • Een vliegroute is onverlicht • Een vliegroute dient aaneengesloten te zijn, maar mag met uitzondering maximaal over een lengte van 10 meter (afstand tussen	Vleermuizen • Binnen het plan dient minimaal 1 doorlopende vliegroute te worden gecreëerd die een verbinding vormt tussen de Merwedekanaalzone en park Transwijk • Er dienen minimaal twee poelen met natuurvriendelijke oevers te worden gerealiseerd, volgens de eisen van RAVON;

veel vleermuizen gebruik maken van de bomen op de route.	opgaande beplanting, dus ook boomkroon tot boomkroon) onderbroken worden • Een vliegroute is voorzien van insectenrijke vegetatie in een strook van minimaal 2 meter breed • Elke straat of plein binnen de zones X dienen geschikt te zijn als foerageergebied; • Hiervoor dient minimaal 60% van de openbare ruimte een groene invulling te hebben bestaande uit een insectenrijke vegetatie; • Bij insectenrijke vegetaties met een oppervlakte groter dan 150m2 dienen er minimaal 10m2 opgaande beplanting van minimaal 2 meter hoogte aanwezig te zijn voor luwe plekken;	
BUURTPLEINEN Bloemrijke vegetatie bestaande uit vaste planten en bloemrijk gras, veel struiken en enkele solitaire bomen. **Vlinders**, **bijen**, **zangvogels** zijn veelvuldig te zien. In een zee van bloeiende planten met bijenhotels kunnen bewoners genieten van de hoge aantallen vlinders en bijen, zingen de vogels vanuit de dekking van opgaand struweel en eten in de winter van de bessen. Als je je kinderen een **egel** wilt laten zien, dan is dit een van de betere plekken in de MWKZ.	• zie eerdere randvoorwaarden voor vlinders, bijen en zangvogels	• zie eerdere randvoorwaarden voor vlinders, bijen en zangvogels
WIJKPLEINEN Stedelijke pleinen met een diversiteit aan bomen, die zowel esthetisch als ecologisch hun waarde hebben. Mensen ontmoeten elkaar onder bloeiende bomen die met hun kleur en **bijen**bezoek voor extra levendigheid zorgen. Die enkele klimplant tegen de regenpijp blijkt in de avond ook nog eens	• De bomen die op het plein staan worden gekozen om hun esthetische waarde als hun waarde voor insecten. • Om de 25 meter wordt waar mogelijk een bloeiende klimplant tegen de gevel geplant met een klimconstructie, welke robuust is afgeschermd tegen het vele gebruik. • Lantaarnpalen worden toegepast in combinatie met een klimplant of bloembak op hoogte. • In de gevels grenzend aan de pleinen wordt op diverse etages ruimte geboden voor groene invulling, dit zijn plantenbakken op hoogte.	nvt

lekker te ruiken. Daar komen te midden van alle drukte **nachtvlinders** op af!		
EUROPALAAN Structuurrijke inheemse vegetatie bestaande uit waardplanten voor vlinders, afgewisseld met groepen **struweel voor zangvogels** en een doorlopende structuur van bomen. Deze zone wordt ook wel beschouwd als de kraamkamer van de MWKZ. Vanuit hier komen **vlinders**, bijen en zangvogels de MWKZ in. In het voorjaar hoor je vanuit de MWKZ het geroffel van de **spechten**.	Vlinders/bijen: • De middenbermen van de wegen dienen te bestaan uit 75% bloemrijk hooiland en 25% frequent gemaaid gras. • De bermen tussen fiets- en voetpad dienen te bestaan uit 35% bloemrijk hooiland, en 55% waardplanten en 10% struweel). • De berm tussen fietspad en voetpad bestaat uit inheemse planten en bied ruimte voor ruigtevegetatie als brandnetels en distels. • Leg beschutte hoekjes aan met hagen en heggen. • Beperk verhardingen • Zorg voor 'rommelig groen' in de winter. Bladeren, uitgebloeide planten, omgevallen stengels en gras. Dat helpt bijen die overwinteren in de grond. Zang-/struweelvogels • Met een maximale tussenafstand van 30 meter dient een opgaand (min 2 meter hoog) en dicht struweel aanwezig te zijn van minimaal 25m2, bestaande uit inheemse struiken als sleedoorn, meidoorn of liguster.	
PARKEN Het park omvat op kleine schaal alle gelaagdheden die een natuurgebied bevat: langs de MWK bevinden zich natuurvriendelijke oevers, naar een enkele poel, welke verder gaat in bloemrijke grasland, een breed struweel en bomen. **Water- en rietvogels, amfibieën, libellen en zangvogels** zijn veelvuldig te zien. Vanaf de vlonder vangen kinderen salamanders in de poel en in de opgaande beplanting maken zangvogels hun nest. De oevers van de MWK zijn zowel recreatief als ecologisch aantrekkelijk.	zie eerdere randvoorwaarden voor vlinders, bijen en zangvogels • De natuurvriendelijke oever heeft een minimale helling van 1:5. • Alle groene elementen worden gefaseerd beheert. Blauwborst • Er dient minimaal en (bloemrijke) rietkraag van 50m1 maar minimaal 20 m1 en 2 meter breed aanwezig te zijn; • De natuurvriendelijke oever bestaat uit een lijnvormige rietkraag met een vegetatiehoogte van 0,5 tot 2 meter en met minder dan 30% (max. 50%) struiken per ha. Er dienen verspreid staande struiken te staan in het riet. • De poel moet niet de gehele dag in de zon liggen (5-6 uur, ochtendzon) • De poel moet minimaal 80 cm diep zijn • De poel moet minimaal 30% en maximaal 65% waterplanten bevatten	• De natuurvriendelijke oevers bij de beide parken zijn onder deel van een reeks van natuurvriendelijke oever zones langs het Merwedekanaal, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Deze liggen maximaal 50 meter uit elkaar.

En naast het roodborstje in de binnentuinen heb je hier een reële kans op het zien van de **blauwborst**!		
ECO-VERBINDINGSZONE Natuurbeleving: ruigere natuur, meer rust. De ecologische verbindingszone die dwars door het gebied loopt vormt de schakel tussen de MWK en park Transwijk. Via deze verbinding heeft de bewoner het idee na het verlaten van de woning zich direct in de echte 'wilde' natuur te begeven. Langs de watergang met ruige oevers , bloemrijk gras, struweel en poelen komt de bewoner bij de ruime faunapassage onder de Europaweg. Enkele bewoners weten te vertellen dat hier al egels en zelfs een bunzing zijn waargenomen. Aan de andere uiteinde van de verbindingszone aan de MWK kan de bewoner genieten van het uitzicht van een omgevallen kluit waar een ijsvogel in nestelt.	• De ecologische verbindingszone (evz) dient aan de noordzijde van het water een natuurzone van minimaal 10 meter breed te hebben. • De evz dient zoveel mogelijk gelaagdheid te bevatten en voor alle doelsoorten geschikt te zijn als verbinding. • Uitgangspunt is geen verlichting dat uitstraalt naar de evz en de natuurfunctie heeft voorrang op andere functies • Er dienen geen obstakels binnen de evz te bevinden die het kruisen van dieren onmogelijk maakt.	• De aansluiting van de evz op het MWK dient natuurvriendelijke oevers te hebben en voor alle doelsoorten zoals gesteld voor MWKZ een verbinding te vormen. • Waar de evz de Europaweg kruist dient een faunapassage onderlangs te worden gerealiseerd, die voldoet aan de Leidraad Faunavoorzieningen voor de gestelde doelsoorten in het MWKZ (waaronder amfibieën). • Aan weerszijden van de faunapassage onder de Europalaan dienen stapstenen te worden ingericht: kleine leefgebieden voor libellen, amfibieën en kleine zoogdieren.

MERWEDE

Gezonde, duurzame en levendige stadswijk in Utrecht

Gemeente Utrecht · bpd · Janssen de Jong projectontwikkeling · SYNCHROON · AM · G&S Vastgoed · GREYSTAR · BOELENS de GRUYTER · lingotto

marco.broekman urbanism research architecture · OKRA · MARK RABBIE urban concepts · adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng · stad kwadraat · Merosch · UNCHAIN THE TIGERS · IMPULS · Stratego-Advies Nu · 3T VASTGOED · RH

LEGENDA

ALGEMEEN

- B.15 — Bouwblok nummer
- Bebouwing kavel
- Balkon | Tuin: 1,5m zone Europalaan: 0,5m
- Plein invulling ntb
- 10pl — Fiets parkeren 0,5m² p. fiets
- Ondergrondse textielcontainer
- Demarcatielijn Rondje Stadseiland
- Demarcatielijn Europalaan
- Demarcatielijn Wilhelminalaan
- Demarcatielijn Beneluxlaan

VERHARDING

- Merwedebestrating: De verharding wordt licht van kleur en gemeleerd met de uitstraling van natuursteen. Het materiaal is duurzaam en beheerbaar
- Fietspad grijs
- Brug
- Vlonder

GROEN TYPOLOGIEN

- Park
- Dwaalspoor
- Buurtplein
- Ecologische zone
- Binnentuin op maaiveld
- Binnentuin hybride
- Binnentuin verhoogd

BOMEN

- Nieuwe boom - 1e grootte
- Nieuwe boom - 2e grootte
- Nieuwe boom - 3e grootte
- Bestaande boom
- Boom in verharding
- Boom in conflict met ondergrondse K&L
- Boom mogelijk door K&L te verleggen

WATER

- Merwedekanaal
- Vistrap

SPELEN

- Collectief spelen (binnentuin)
- Kleine speelplek | ontmoetingsplek
- Formeel spelen (meervoudig ruimtegebruik voor: tijdelijk gebruik, kleine evenementen, schoolterrein, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)
- Multifunctionele ruimte (Meervoudig ruimtegebruik: evenementen, markt, spelen, zitgelegenheid voor ontmoeten en verblijven)

LEGENDA EUROPALAAN

ALGEMEEN

- PLANGRENS
- EIGENDOMSGRENS
- PARKGRENS: hek
- PROFIELAANDUIDING
- GEBIEDEN WAAR LAAD EN LOSPLEKKEN MOGELIJK ZIJN
- ZOEKGEBIED AANSLUITING MAX-PAX-LUX
- ECOLOGISCHE VERBINDING NADER UITWERKEN

VERKEER

- RIJBAAN: 50 km/u, asfalt
- RIJBAAN: 30 km/u, elementenverharding
- LAAD EN LOSPLEKKEN
- HOV-BUSBAAN, -STROOK, -HALTEHAVEN
- FIETSPAD, -STROOK: asfalt
- VOETPAD
- BASISMARKERING: alleen rijstrookindeling en voorrangssituatie
- INRITCONSTRUCTIE
- KRUISING MET VERKEERSLICHTEN
- Locatie voor laden en lossen
- BUSHALTE/ PERRON
- E- SCHAKELKAST/HUIS

BOMEN

- BOOM: bestaand met Landschapswaarde
- BOOM: bestaand
- Boom (Nieuw)
- Boom (Verwijderen)
- Boom (Verwijderen) met Landschapswaarde
- BOOM: te verwijderen (indicatief), verplanten te onderzoeken in vervolgfase

GROEN EN WATER

- WATERGANG
- GROEN
- WADI/ HAAG

BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

- DUIKER

PROGRAMMA

- RIJRICHTING

OMGEVING

- BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
- INRICHTINGSPLAN: nieuw - datum ontwerp

N

Tekeningen van OKRA zijn ontwerptekeningen en dienen te alle tijden nog verder te worden uitgewerkt tot engineeringtekeningen.
OKRA draagt geen verantwoording voor de uit te voeren werkzaamheden/constructies.
Deze tekening mag niet verveelvoudigd, openbaar gemaakt of opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, fotocopie en digitale vermenigvuldiging in begrepen. Voor iedere vorm van gebruik is schriftelijke toestemming van OKRA vereist.
Maten in meters, tenzij anders vermeld.

OKRA
OUDEGRACHT 23
3511 AB UTRECHT
T. +31 (0)30 273 42 49
E. mail@OKRA.nl

Titel	FOIP				
Projectnaam	MERWEDE (Merwedekanaalzone 05)				
Opdrachtgever	Eigenarencollectief Merwede				
Schaal	1:1000	Formaat	A0	Datum	02-12-2020
Blad / Bladen	1-1	Fase	FO-IP	Versie	BING
Projectnummer	20-004	Opgesteld	RM	Status	Definitief
Bestandsnaam					
Bronbestand	20-004_FOIP_Plankaart_20201215_RM.dwg				

CV's Kwaliteitsteam Merwede

Robert Winkel

Robert Winkel is architect en gecertificeerd bouweconoom. Naast zijn werkzaamheden als architect en directeur van zijn architectenbureau, is hij actief met het geven van lezingen, deelnames aan juries, etc., maar heeft ook ruime ervaring in het adviseren als supervisor of als commissielid in welstandscommissies of ruimtelijke kwaliteitscommissies in Rotterdam en Amsterdam. Momenteel is hij ook voorzitter van het Kwaliteitsteam Feijenoord City. Tevens doceert hij en is mentor en tutor aan diverse onderwijsinstellingen waaronder de TU Delft, Eindhoven en de Academies voor Bouwkunst in Rotterdam, Tilburg Maastricht en Arnhem.

Hans Karssenberg

Hans Karssenberg is afgestudeerd als planoloog en werkt als senior projectmanager, senior adviseur en trainer bij STIPO. Hij leidt projecten en processen van stedelijke en gebiedsontwikkeling. Zijn opdrachtgevers zijn divers: voor steden en regio's, maatschappelijke initiatieven, kennisinstellingen, ontwikkelaars, woningcorporaties en stichtingen. Zijn werkveld is breed: gebiedsontwikkeling en transformatie, stedelijke strategie, co-creatie, sociale en economische innovatie, kwaliteit openbare ruimte, placemaking en de stad op ooghoogte, masterclasses en trainingen. Zijn communicatieve vaardigheden zijn bewezen in de breedte van zijn werkzaamheden en de grote variatie aan gesprekspartners.

Martine van Vliet

Martine van Vliet is stedenbouwkundige en landschapsarchitect met een eigen ontwerpbureau. Zij werkt nationaal en internationaal aan zowel stedenbouwkundige, landschappelijke en openbare ruimte opgaven en op meerdere schaalniveaus. Daarnaast heeft zij ervaring in het adviseren in supervisteams, veelal voor grootschalige woningbouwlocaties, en is lid geweest van de kwaliteitscommissie van de gemeente Alkmaar. Haar communicatieve vaardigheden blijken tevens uit haar gastdocentschap aan de academie van bouwkunst en door het geven van diverse lezingen.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1856
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	1.4
Omschrijving	Raadsbrief Samenvatting Samenwerkingsovereenkomst Merwede
ID	1910
Behandelend ambtenaar	Sandra van Asperdt
Telefoon	030 - 28 64988
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**18 mei 2021**
Commissie Stad en Ruimte	2 september 2021
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Sandra van Asperdt	**Datum**	26 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64988	**Kenmerk**	7103312/20210426
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl	**Onderwerp**	Samenvatting Samenwerkingsovereenkomst Merwede, nav raadsinformatiebijeenkomst 1 april 2021
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

Op 1 april 2021 heeft u in een raadsinformatiebijeenkomst een toelichting gekregen op de Samenwerkingsovereenkomst Merwede (SOK), het mobiliteitsbedrijf en het WKO-bedrijf. Tijdens deze bijeenkomst heeft u gevraagd om meer openbare informatie over de SOK.

Met deze brief sturen wij u een openbare samenvatting van de SOK toe. Deze samenvatting is geschreven ten behoeve van het goed kunnen voeren van het publieke debat. Binnen de kaders van artikel 65 van de SOK (vertrouwelijkheid) is met de private partijen afgestemd dat deze samenvatting mag worden gebruikt als instrument om informatie te kunnen delen en in openbaarheid te bespreken, waarbij commercieel relevante informatie (zoals die inzake financiële verplichtingen en overeengekomen bedragen) geen onderdeel uitmaakt van de samenvatting. De samenvatting komt niet in plaats van de SOK en de opgelegde geheimhouding blijft voor de SOK zelf van kracht.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

MERWEDEKANAALZONE
Samenwerkingsovereenkomst

Samenvatting (openbare versie)

19 april 2021

230009778/26048523.4

19 april 2021

Inleidende opmerkingen

De gemeente Utrecht (de "**Gemeente**"), Greystar Real / Merwede Real Estate Holding B.V., OC Merwede-C C.V. (een ontwikkelcombinatie van AM en Synchroon), DD Invest S.à.r.l. (vertegenwoordigd door G&S vastgoed en Boelens de Gruyter), BPD Ontwikkeling B.V., en Merwede Vijf B.V. (een ontwikkelcombinatie van Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V., Lingotto Utrecht B.V. en The Three Trees B.V.), hierna gezamenlijk te noemen: de "**Partijen**" en zonder de Gemeente, hierna te noemen: de "**Private Partijen**", zijn ieder eigenaar van een (of meer) percelen grond in de Merwedekanaalzone in Utrecht ("**Merwede**") en hebben besloten om Merwede gezamenlijk in nauwe samenwerking te ontwikkelen, met eerbiediging van de eigendomsposities van de afzonderlijke Partijen ("**Project Merwede**").

Op 9 januari 2020 zijn de Partijen in de Termsheet een aantal basisafspraken overeengekomen, die het afgelopen jaar de basis vormden voor de verdere uitwerking en hebben geleid tot de samenwerkingsovereenkomst (de "**SOK**"). Op 2 maart 2021 hebben de Partijen een definitieve versie verspreid ter ondertekening. Op 9 maart 2021 is de SOK door alle Private Partijen ondertekend.

Ten behoeve van het publieke debat en de interne besluitvormingsprocedure van de Gemeente rondom de SOK, is op hoofdlijnen deze samenvatting van de SOK opgesteld (de "**Samenvatting**"). De Samenvatting is gebaseerd op de definitieve SOK van 2 maart 2021. De bijlagen van de SOK maken geen onderdeel uit van deze Samenvatting en betreffen veelal een onderbouwing van de afspraken in de SOK. Voor zover de inhoud van de bijlagen strijdig is met de SOK, prevaleert het bepaalde in de SOK.

In overleg met de Partijen is gekozen voor een praktische en efficiënte aanpak met betrekking tot de Samenvatting. Deze aanpak en wijze van rapportage, waarbij de inhoud van de Samenvatting is gebaseerd op een selectie van de SOK, kan van invloed zijn op de volledigheid van de Samenvatting. De Samenvatting biedt geen juridisch advies met betrekking tot de SOK en heeft ook niet de intentie dit te doen. De Samenvatting is niet bedoeld om op enigerlei wijze te fungeren als een aanbeveling aan een Partij om de SOK te ondertekenen (of niet te ondertekenen), hetgeen een (commerciële) beslissing is ter discretie van iedere Partij. Op de Samenvatting mag niet worden vertrouwd als vervanging voor passende verklaringen, garanties, schadeloosstellingen en andere contractuele beschermingen.

De Samenvatting is niet bedoeld als een uitputtende opsomming. Als een punt van bijzonder belang is, dient derhalve de onderliggende bepaling, inclusief de bijlagen, te worden nagegaan. De tenuitvoerlegging van verplichtingen van een Partij die uit hoofde van een document moeten worden nagekomen, kan worden beperkt door faillissement, insolventie, liquidatie, reorganisatie en andere wetten van algemene strekking die betrekking hebben op of gevolgen hebben voor de rechten van schuldeisers, en de Samenvatting wordt dienovereenkomstig gekwalificeerd.

De Samenvatting behandelt geen aangelegenheden van buitenlands recht, impliciet noch anderszins. Aangelegenheden die door buitenlands recht worden beheerst, dienen bij een plaatselijke (juridische) adviseur te worden nagevraagd. Houthoff heeft geen commerciële, antitrust-, boekhoudkundige, financiële, pensioen-, verzekerings- (dekkingsgraad, controle van verzekeringsproducten en individuele klantendossiers), actuariële, technische, milieu-, aanbestedings-, verrekenprijs- of fiscale aangelegenheden onderzocht of daarover advies uitgebracht, noch impliciet noch anderszins. Wanneer in de Samenvatting naar dergelijke aangelegenheden wordt verwezen, gebeurt dit uitsluitend ter informatie.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
HOOFDSTUK I – HOOFDLIJNEN SAMENWERKING		
Artikel 1	**Definities SOK**	In deze bepaling zijn de verschillende definities opgenomen die in de SOK worden gebruikt. In de Samenvatting wordt bij deze definities aangesloten. Indien wenselijk is een uitleg van de gebruikte definities toegevoegd.
Artikel 2	**Algemeen en doel SOK**	De SOK heeft tot doel het ontwikkelen en realiseren van Project Merwede, een stadswijk met maximaal 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen en biedt het kader voor de samenwerking tussen Partijen en de financiële afspraken met betrekking tot Project Merwede. De SOK kwalificeert als een anterieure overeenkomst en biedt het kader voor het publiekrechtelijk faciliteren van Project Merwede door de Gemeente, waaronder in ieder geval begrepen het tot stand brengen van het Bestemmingsplan Merwede, het daaraan verbonden kostenverhaal conform de Wet ruimtelijke ordening, alsmede de vergunningenprocedures waarvoor de Gemeente bevoegd gezag is. Partijen kunnen nimmer aansprakelijk worden gehouden voor verplichtingen van een andere Partij, net zomin Partijen aanspraak kunnen maken op rechten van een andere Partij, tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen.
Artikel 3	**Gebiedsontwikkeling Merwede**	Partijen zijn overeengekomen Project Merwede gefaseerd te ontwikkelen. In de eerste fase ("**Fase 1**") worden maximaal 4.250 woningen en bijbehorende voorziene maatschappelijke en commerciële functies gerealiseerd, een en ander overeenkomstig Artikel 16 (*Bestemmingsplan*) en de kaders uit het (concept) Bestemmingsplan Merwede en de (concept) Beleidsregels Merwede. Voor zover toegestaan binnen de publiekrechtelijke kaders, wordt in de tweede fase ("**Fase 2**") het restant van het woonprogramma tot maximaal 6.000 woningen en de overige voorzieningen ontwikkeld. Partijen zijn de volgende indicatieve planning overeengekomen: - Ondertekening SOK door de Private Partijen — 1 juli 2021 (*gereed op 9 maart 2021*) - Instemming door het college van B&W van de Gemeente — 1 juli 2021 - Formele besluitvorming door de raad van de Gemeente over de SOK en ruimtelijke ordeningsdocumenten — 1 juli 2021 - Formele besluitvorming over het Bestemmingsplan Merwede — 31 december 2021 - Startbouw — Q3 2022

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		De Gemeente heeft de Private Partijen meegedeeld dat de indicatieve planning mogelijk moet worden aangepast. Hierover zal het Eigenarenoverleg beslissen.
HOOFDSTUK II – ONTWIKKELPROGRAMMA		
Artikel 4	**Ontwikkelprogramma**	Project Merwede omvat een ontwikkelprogramma van maximaal 700.000 m2 bvo. Het Ontwikkelprogramma is een gezonde mix van woningen, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, en openbare ruimte bedoeld voor verschillende leefstijlen en inkomenscategorieën. Het Ontwikkelprogramma bestaat uit: - Maximaal 6.000 woningen (563.349 m^2 bvo), waarvan 55% is gereguleerd (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop) en 45% beschikbaar is voor vrije huur en koop; - Maatschappelijke voorzieningen (32.000 m^2 bvo); - Commerciële voorzieningen (67.525 m^2 bvo); en - Overige voorzieningen (37,126 m^2 bvo). De verschillende onderdelen van het Ontwikkelprogramma zijn in de SOK verder uitgewerkt. Het Ontwikkelprogramma zal in twee fasen worden ontwikkeld, waarvan Fase 2 onder andere afhangt van het vermogen om de mobiliteitsaspecten te beheersen. Fase 1 zal in eerste instantie worden ontwikkeld door de Private Partijen op hun eigen grondeigendommen of grondeigendommen die van de Gemeente zullen worden verkregen. De Gemeente is eigenaar van de gronden die in Fase 2 ontwikkeld zullen worden, waarvoor ten behoeve van de Private Partijen een voorkeursrecht is gevestigd overeenkomstig Artikel 23 (*Eerste recht van koop*). Het vooraf opgestelde ontwikkelingsprogramma werd procentueel aan de Partijen toegewezen op basis van de grond die zij in eigendom hadden. De Partijen zijn overeengekomen een nieuwe verdeling te maken om het Ontwikkelprogramma te optimaliseren, welke verdeling is vastgelegd in een bijlage. Onder specifieke voorwaarden kunnen de Partijen het niet-gereguleerde woningbouwprogramma en alle niet-woningbouwprogramma's uitwisselen. Er is geen verplichting om het (toegewezen) ontwikkelprogramma te bouwen.
Artikel 5	**Ruildeals**	Om Project Merwede en de beoogde fasering te optimaliseren, zijn de Partijen overeengekomen om zowel grond als toegewezen ontwikkelprogramma te ruilen ("**Ruildeals**"). Voor de Ruildeals vindt tussen de betrokken Partijen een verrekening plaats, onder meer aan de hand van het verschil tussen de grondwaarde van de ontwikkelclaim en de grondwaarde van het Ontwikkelprogramma. De Ruildeals worden verder uitgewerkt.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL

Artikel 6	**Woonprogramma**	Het Woonprogramma is voor 55% van het aantal woningen gereguleerd en bestaat uit:
		- 30% sociale huur (inclusief 5% voor studenten); en
		- 25% middensegment, waarvan minimaal 900 woningen voor middenhuur en maximaal 600 woningen voor betaalbare koop (met v.o.n. < NHG-grens).
		
		Het sociale huur programma (1.800 woningen; circa 90.700 m^2 GO) bestaat uit de volgende onderdelen:
		- 300 studentenwoningen van minimaal 20 m^2 gebruiksoppervlakte ("**GO**") die voor minimaal 20 jaar worden gebruikt als studentenwoningen op basis van een campuscontract
		- 1.500 'reguliere' sociale huurwoningen waarvan:
		  - 300 woningen voor bijzondere doelgroepen (gemiddeld 40-45 m^2 GO)
		  - 480 woningen voor 1-2 persoonshuishoudens (gemiddeld 45 m^2 GO)
		  - 480 woningen voor 2-persoonshuishoudend (gemiddeld 65 m^2 GO)
		  - 240 woningen voor gezinnen (gemiddeld 80 m^2 GO)
		
		De studentenwoningen worden in nauw overleg met de Gemeente ontwikkeld door Greystar. Voor het 'reguliere' sociale woningbouwprogramma geldt een zware inspanningsverplichting om een overeenkomst te sluiten met een sociale woningcorporatie uit de regio Utrecht ("**STUW**"), op basis van de uitgangspunten die de Partijen en STUW op 27 november 2019 zijn overeengekomen en op basis van de voorwaarden Sociaal van Bijlage II bij de *Woonvisie Utrecht beter in Balan*s van 18 juli 2019 en paragraaf 3.1.2 van de Woonvisie. Indien niet tot overeenstemming wordt gekomen met een STUW-partij of een andere toegelaten instelling, blijven de bepalingen rondom het sociale huur-programma onverminderd van toepassing. Bij uitblijven van enige overeenstemming met een toegelaten instelling, treden Partijen in overleg over het alsnog realiseren van een haalbaar sociaal programma.
		
		De middenhuurwoningen hebben gebruiksoppervlakten tussen 40 en 80 m^2 met een gemiddeld GO van 60 m^2. Op de middenhuurwoningen is het *Actieplan Middenhuur* (d.d. december 2017) van toepassing waarbij de bandbreedte van de huurniveaus ligt tussen de liberalisatiegrens en een maximale huurprijs van € 1.001,22 per maand, prijspeil 1 januari 2020. In afwijking op het Actieplan Middenhuur mag de maximale huurprijs jaarlijks wordt geïndexeerd op basis van de consumentenprijsindex +1%. Van deze indexering kan worden afgeweken indien in de toekomst een hogere indexering wordt opgenomen in het gemeentelijk beleid. Significant lagere energielasten (minimaal 20%) ten opzichte van het vigerende Bouwbesluit op moment van aanvraag omgevingsvergunning, mogen worden verdiscon-teerd in de huurniveaus.
		
		Voor de betaalbare koopwoningen (met v.o.n. < NHG-grens; geen voorwaarden aan gebruiksoppervlakte en geen andere regulering) gelden een zelfbewoningsplicht en een anti-speculatiebeding voor een periode van 5 jaar na

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		oplevering. De Gemeente beslist over gespecificeerde vrijstellingen en ontvangt een percentage van de overwinst die wordt gemaakt op basis van een overeengekomen schema. Aan de verkrijgende partij zullen bij de koopovereenkomst diverse verplichtingen worden opgelegd door middel van een kettingbeding voor 20 jaar (sociale huisvesting en middensegment huur) en 5 jaar (betaalbare koop), waarbij op niet-nakoming van de verplichting een boete staat.
Artikel 7	**Maatschappelijke voorzieningen**	Partijen onderkennen dat de maatschappelijke voorzieningen een belangrijk onderdeel vormen van Project Merwede. In Project Merwede zijn de volgende maatschappelijke voorzieningen voorzien:

Programma	BVO (m2)	Fase	Blok	Grondeigenaar (na Ruildeals)	Beoogd eigenaar	Beoogd eindgebruiker
Middelbare School	9150	Fase 1	Blok 3	Gemeente	Gemeente	NOUVO / X11
Sporthal	2750	Fase 1	Blok 3	Gemeente	Gemeente	Gemeente
Basisschool Noord	2950	Fase 1	Blok 12	Gemeente	Gemeente	KSU/PCOU
Basisschool Zuid	2950	Fase 2	Blok 17	Gemeente	Gemeente	KSU/PCOU
Buurtcentrum en jongeren-huiskamer	750	Fase 1	Blok 8	OC Merwede-C	Gemeente	Dock/JOU
Wijkcultuurhuis	1500	Fase 1	Blok 14	Merwede Vijf	Gemeente	NTB
Gezondheidscentrum Noord	1350	Fase 1	Blok 8	OC Merwede-C	Gemeente	Koos/Localis
Gezondheidscentrum Zuid	1100	Fase 2	Blok 5	DD Invest	NTB	NTB
Kinderopvang Noord	800	Fase 1	Blok 8	OC Merwede-C	Gemeente	Gemeente
Kinderopvang Zuid	800	Fase 2	Blok 6	NTB	Gemeente	NTB
Activiteitencentrum	1250	Fase 1	Blok 13	Merwede Vijf	NTB	Wij3.0
Time-out voorziening MO	800	Fase 2	Blok 15	Gemeente	Gemeente	Koos
Ouderenvoorziening	5000	Overleg	Blok 7	OC Merwede-C	NTB	NTB
Buurtkamer Noord	150	Fase 2	Blok 15	Gemeente	Gemeente	Gemeente
Buurtkamer Zuid	150	Fase 2	Blok 6	Gemeente	Gemeente	Gemeente
Overloop	550	Fase 2	Blok 2B	Gemeente	Gemeente	Gemeente

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Voor zover de Gemeente de maatschappelijke voorzieningen van een Private Partij afneemt, wordt uiterlijk bij het indienen van het voorlopig ontwerp als bedoeld in Artikel 13 (*Voorlopig Ontwerp*) een intentieovereenkomst afgesloten volgens vooraf overeengekomen uitgangspunten (Bijlage 21). De maatschappelijke voorzieningen worden in nauw overleg casco+ (Bijlage 22) opgeleverd. Partijen die het aangaat, zullen zich tot het uiterste inspannen om uiterlijk bij het definitief ontwerp als bedoeld in Artikel 14 (*Definitief Ontwerp*) Partijen komen overeen dat de Gemeente – zonder enige verplichting voor de ontwikkelende Partij – een mogelijke eigenaar of eindgebruiker voor een maatschappelijke voorziening kan aandragen. De ontwikkelende Partij zal in een vroeg stadium van het ontwikkelingsproces als beschreven in Hoofdstuk III (*Ontwikkelproces*) in overleg treden met de Gemeente om kennis te nemen van het beleid en de doelstellingen van de Gemeente. De verplichting om de maatschappelijke voorzieningen als zodanig te gebruiken, zal aan de verkrijgende partij bij de koopovereenkomst worden opgelegd door middel van een kettingbeding voor een periode van 15 jaar, waarbij op niet-nakoming van de verplichting een boete staat.
Artikel 9	**Afval**	Partijen zijn verplicht om op eigen kosten een interne afvalruimte in een bouwblok aan te leggen en te onderhouden, welke ruimte goed bereikbaar en toegankelijk is voor de gemeentelijke inzamelvoertuigen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen restafval (inclusief plastic), oud papier en karton (OPK), glas en groente, fruit en etensresten (GFE). De afvalcontainers en de afvalinzameling worden gefinancierd door de Gemeente. De eigenaar van de afvalruimte draagt zorg voor het dagelijks en structureel onderhoud daarvan. De Gemeente zal voor haar rekening en risico grofvuil inzamelen.
HOOFDSTUK III – ONTWIKKELPROCES		
Artikel 10	**Algemene beoordelingskaders in Ontwikkelproces**	De planproducten voor de ontwikkeling van de bouwblokken worden gedurende het Ontwikkelproces door het 'check-team' ("**C-team**"), de supervisor en het 'kwaliteitsteam' ("**Q-team**"), bekeken dan wel beoordeeld aan de hand van SOK en de spelregels, richtlijnen en/of doelstellingen zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Beeldkwaliteitsplan Merwede. Het Bestemmingsplan Merwede en de Beleidsregels Merwede dienen als toetsingskader voor de beoordeling van de omgevingsvergunningaanvraag door de Gemeente. Aan de hand van een vooraf opgestelde checklist (Bijlage 25) beoordeelt het C-team of de ontwikkelende Partij de uit de SOK voortvloeiende verplichtingen is nagekomen. Dit zal gebeuren voordat het Q-team de plannen van de betreffende Partij gaat beoordelen. Ingevolge Artikel 42 (*Projectorganisatie)* bestaat het C-team uit drie leden: een vertegenwoordiger van de Gemeente, een vertegenwoordiger van de Private Partijen, en een onafhankelijke adviseur die door het Eigenarenoverleg wordt benoemd. Het C-team wordt benoemd en ontslagen door het Directeurenoverleg en legt verantwoording af aan het Eigenarenoverleg. Het C-team beslist op basis van een meerderheid van

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		stemmen, waarbij de vertegenwoordigers van de Gemeente en de Private Partijen elk een veto hebben. Er is geen expliciete regeling over het voorzitterschap. Het Q-team beoordeelt – na een preadvies van de supervisor – de kwalitatieve aspecten van ieder plan aan de hand van de beleidsdocumenten ruimtelijke ordening, het Bestemmingsplan daaronder niet begrepen. Ingevolge Artikel 42 (*Projectorganisatie)* bestaat het Q-team uit zes leden: (i) een architect die lid is van de Commissie Welstand en Monumenten, (ii) een landschapsarchitect, (iii) een (senior) stedenbouwkundige van de Gemeente, (iv) een adviseur op het gebied van duurzaamheid (ook de programmamanager van Merwede Lab), (v) een stadssocioloog en (vi) een onafhankelijk voorzitter. Het Q-team beslist op basis van een gewone meerderheid van stemmen. Het Q-team wordt benoemd en ontslagen door het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente (het "**College**"). Het College benoemt of ontslaat het Q-team niet dan na overleg met de Partijen. De werkzaamheden van de projectorganisatie (o.a. het C-team en Q-team) zullen regelmatig worden geëvalueerd in het Eigenarenoverleg. Op basis van de evaluatie kan het Eigenarenoverleg een besluit nemen over de aanpassing van de (i) samenstelling, (ii) werkwijze en (iii) werkprocessen van de projectorganisatie, voor zover nodig met een daartoe strekkend besluit van het College.
Artikelen 11-14	**Beoordelingsproces**	De beoordeling van de plannen van een Partij omvat vier fasen: - Een startdocument, dat in feite een ingevuld evaluatieformulier is op basis van de checklist van het C-team, welk document uitsluitend door het C-team wordt beoordeeld. - Een structuurontwerp dat moet voldoen aan vooraf bepaalde aspecten, welk plan wordt beoordeeld door het C-team, de supervisor en het Q-team volgens een vooraf bepaald tijdschema. - Een voorlopig ontwerp ("**VO**") dat moet voldoen aan vooraf bepaalde aspecten, welk plan wordt beoordeeld door het C-team, het Merwede Lab voor wat betreft duurzaamheidsaspecten, de supervisor en het Q-team volgens een vooraf bepaald tijdschema. - een definitief ontwerp ("**DO**") dat moet voldoen aan vooraf bepaalde aspecten, welk plan wordt beoordeeld door het C-team, de supervisor en het Q-team volgens een vooraf bepaald tijdschema. De Partijen mogen de supervisor om aanvullend advies vragen en mogen hun plannen ook toelichten ten overstaan van het Q-team. Tot en met de VO-fase kunnen het C-team en het Q-team de plannen goedkeuren op voorwaarde dat bepaalde aspecten in de volgende fase worden aangepast en/of verbeterd. Het Q-team kan alternatieve oplossingen goedkeuren voor zover deze in overeenstemming zijn met de algemene visie en doelstelling. Voor bepaalde situaties is er een speciale geschillenregeling.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
Artikel 15	**Vergunningen**	Na goedkeuring van het DO, kan door of namens de Partij(en) een aanvraag voor een omgevingsvergunning worden ingediend. De Gemeente, waaronder het College, zal – onverminderd de eigen verantwoordelijkheid van betrokken Partijen en de eigen publiekrechtelijke bevoegdheden als bedoeld in Artikel 66 (*Publiekrechtelijke bevoegdheden*) – medewerking verlenen aan een spoedige afwikkeling van de planologische en vergunningsprocedures, en alles doen wat redelijkerwijs van haar mag worden gevergd om de voor Project Merwede benodigde besluiten en vergunningen, waaronder begrepen besluiten en vergunningen van andere bestuursorganen, te verkrijgen. De Gemeente beslist over de aanvraag op basis van het advies van het C-team en het Q-team. De Commissie Welstand & Monumenten is in principe verplicht het advies van het Q-team te volgen, tenzij de aanvraag afwijkt van het goedgekeurde DO. Het is mogelijk om voor of tijdens de aanvraag van de vergunning overleg te plegen met de Gemeente. Partijen zijn vanwege de complexiteit, verwevenheid en duurzaamheidsdoelstellingen een korting op de totaal wettelijk verschuldigde leges overeengekomen, te verdelen naar rato van het Default Percentage Privaat en wordt verrekend bij het verlenen van de omgevingsvergunning(en) aan de betrokken Private Partij. Het gaat daarbij om een korting te verdelen naar rato van het Default Percentage Privaat, voor zover de betreffende Private Partij voldoet aan de duurzaamheidseisen zoals genoemd in Hoofdstuk VII (*Duurzaamheid*). De resterende korting zal voortkomen uit hetzij een herziene legesverordening voor 2022, hetzij een kostenreductie binnen Project Merwede.
Artikel 16	**Bestemmingsplan**	Voor Merwede stelt de Gemeente een Bestemmingsplan voor Fase 1 op, waarop beleidsregels van toepassing zijn. Het Bestemmingsplan houdt wel rekening met de gefaseerde ontwikkeling, waarbij de realisatie van Fase 2 mede afhankelijk is van de verkeersbewegingen die in Fase 1 worden gerealiseerd, een en ander met inachtneming van de monitoring als bedoeld in Artikel 21 (*Fasering, coördinatie en monitoring*). De SOK is gebaseerd op de conceptteksten van het Bestemmingsplan zoals bekend bij ondertekening. Zowel de SOK als het Bestemmingsplan staan tijdelijke voorzieningen toe indien de vereiste voorzieningen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning nog niet aanwezig zijn op het moment van voltooiing van de eerste gebouwen, met het doel om een zelfstandige bouw en voltooiing van de bouwblokken te waarborgen. De SOK voorziet in een situatie waarin het Bestemmingsplan en de Beleidsregels worden gewijzigd alvorens onherroepelijk te worden. In die situatie zullen Partijen opnieuw onderhandelen over specifieke aspecten van de SOK, met inbegrip van de financiële implicaties, voor zover van de Partijen niet verwacht kan worden dat de SOK ongewijzigd zal worden voortgezet. Na onherroepelijk te zijn geworden, kan het College de Beleidsregels eenzijdig wijzigen. De SOK bevat een procedure op grond waarvan dergelijke gewenste wijzigingen voor inwerkingtreding met het Eigenarenoverleg worden besproken. Voor zover de gewenste wijzigingen van de beleidsregels bij de uitvoering van de SOK voor Fase 1 leiden tot een (financieel) nadeel voor de Private Partijen, zal dit nadeel worden gesignaleerd en zal het College dit

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		meenemen in de besluitvorming over de aanpassing van de beleidsregels. Partijen zullen zich inspannen om deze nadelige gevolgen te mitigeren. Voor zover de nadelige gevolgen onvermijdelijk zijn, zal de Gemeente de financiële schade van de Private Partijen compenseren, zodat de SOK toch kan worden uitgevoerd.
HOOFDSTUK IV – PROJECTREALISATIE		
Artikel 17	**Bouwgereed maken**	Partijen zijn voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het bouwrijp maken van hun eigen grond en de (toekomstige) openbare ruimte; dit moet uiterlijk zes maanden voor de geplande start bouw voltooid zijn. Tenzij betrokken Partijen anders overeenkomen, zijn gronden bouwgereed indien: a. de bestaande gebouwen en opstallen zijn gesloopt; b. de bestaande verhardingen zijn verwijderd; c. de ondergrond vrij is van obstakels inclusief bomen, waarbij ter plaatse van de openbare ruimte eventuele palen worden getrokken en ter plaatse van de bouwblokken palen mogen worden afgeknepen of ingepast in het palenplan van het desbetreffende bouwblok; d. alle niet-kavel-overstijgende kabels en leidingen zijn verwijderd; e. de grond vrij is van wortels en diepwortelende beplanting tot het grondwaterpeil; f. de grond en het grondwater zodanig gesaneerd zijn dat de grond geschikt is voor de beoogde bestemmingen en/of het beoogde gebruik, een en ander onverminderd eventuele bemaling van grondwater die nog voortduurt; en g. de eventueel in de grond aanwezige archeologisch waardevolle objecten tot een diepte van 1,00 meter onder toekomstig vloerpeil of zoveel dieper als aangegeven door het bevoegd gezag bij het verlenen van een archeologievergunning zijn verwijderd of *in situ* behouden. Voor zover de gronden deel uitmaken van een ruildeal als bedoeld in Artikel 5 (*Ruildeals*), zullen de betrokken Partijen overeenstemming moeten bereiken over de voorwaarden en de aansprakelijkheid in verband met het bouwgereed en bouwrijp maken.
Artikel 18	**Bouwrijp maken**	De Gemeente zal in overleg met de betrokken Partijen, uiterlijk zes maanden voorafgaand aan de geplande start bouw van een of meerdere bouwblokken, de bouwblokken en de openbare ruimte, die bouwgereed zijn als bedoeld in Artikel 17 (*Bouwgereed maken*), bouwrijp maken.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Alvorens de Gemeente bouwrijp zal maken dient het (ontwerp van het) bodemenergiesysteem van het warmtekoudenet als bedoeld in Artikel 34 (*Warmtekoudenet*) definitief te zijn, opdat met de aanleg ervan rekening kan worden gehouden bij het bouwrijp maken. Onder Bouwrijp maken wordt het volgende verstaan: a. de aanleg van de riolering conform het VO Inrichtingsplan; b. het zorgdragen dat de nutsbedrijven in de gelegenheid worden gesteld om de nutsleidingen, waaronder water, riool, elektra en communicatielijnen, aan te leggen en de kaveloverstijgende kabels en (nuts)leidingen (zoals opgenomen in een bijlage) indien nodig te verwijderen of te verleggen; c. de aanleg van bouwwegen voor Bouwverkeer; en d. het periodiek onderhoud van de bouwwegen voor bouwverkeer. De juridische, feitelijke en milieukundige staat van de bouwblokken is en blijft voor rekening en risico van de betrokken Partijen, waaronder doch niet uitsluitend (ook) de draagkracht van de gronden en de (effecten van de) ophoging en afgraving, grondwateronttrekking, het roeren van gronden en de hoogte van de bouwblokken. Partijen dragen naar rato van het Default Percentage bij aan het bouwrijp maken van de grondeigendommen.
Artikel 19	**Coördinatie kabels en leidingen en ringleiding nutsvoorzieningen**	Als onderdeel van het bouwrijp maken, als bedoeld in Artikel 18 (*Bouwrijp maken*), zal de Gemeente het verleggen en de aanleg van kabels en leidingen (ringleiding) en andere nutsvoorzieningen coördineren een en ander in afstemming met de projectcoördinator overeenkomstig Artikel 21 (*Fasering, monitoring en coördinatie*). Partijen zorgen ervoor dat werkzaamheden aan de bouwblokken geen schade veroorzaken aan de openbare ruimte inclusief de daarin aangelegde infrastructuur, waaronder kabels, leidingen en het bodemenergiesysteem van het warmtekoudenet.
Artikel 20	**Woonrijp maken openbare ruimte**	De Gemeente maakt in overleg met de betrokken Partijen (delen van) de openbare ruimte woonrijp. Het woonrijp maken gebeurt zoveel mogelijk voorafgaand aan het moment dat de eerste woning of andere functie van het bouwblok aan de eindgebruiker(s) wordt opgeleverd (oplevering bij koop of sleutel-overdracht bij huur), maar uitsluitend voor zover (gemotoriseerde) bouw- of andere werkzaamheden niet meer is toegestaan, waarbij de beplanting zal plaatsvinden in het eerstvolgende plantseizoen na voornoemde oplevering. Mocht er Bouwverkeer aanwezig zijn binnen (delen van) de openbare ruimte, zal de Gemeente in overleg met de betrokken Partijen en de Projectcoördinator conform het bepaalde in Artikel 21 (*Fasering, monitoring en coördinatie*) afspraken maken om tijdelijke voorzieningen te treffen.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Eerst nadat kan worden vastgesteld dat het (gemotoriseerd) bouwverkeer geen toegang meer heeft tot (delen van) de openbare ruimte rondom de bouwblokken, waaronder begrepen de straten, stoepen, wegen, perken en parken binnen het plangebied, zal de Gemeente ook (die delen van) de openbare ruimte woonrijp maken. Partijen dragen naar rato van het Default Percentage bij aan het woonrijp maken van de openbare ruimte.
Artikel 21	**Fasering, monitoring en coördinatie**	De Partijen zijn een indicatieve fasering overeengekomen, die door de Projectcoördinator moet worden gecontroleerd en zo nodig gewijzigd. De projectcoördinator wordt door het Eigenarenoverleg, in nauwe coördinatie met de betrokken Partijen, aangesteld en gecontroleerd. Wijzigingen in de indicatieve fasering dienen te worden goedgekeurd door het Eigenarenoverleg, maar mogen nimmer van invloed zijn op de planning van andere Partijen in het kader van de indicatieve fasering. De aanleg van (een deel van) het warmtekoudenet en het ondergronds gebruik van waterglas (natriumsilicaat) zal door de betrokken Partijen worden gecoördineerd, waarbij het vast te stellen waterglasprotocol in acht zal worden genomen. De projectcoördinator wordt daarvan in kennis gesteld. Als uit de toepassing van deze bepaling een geschil voortvloeit, is de bijzondere geschillenregeling van toepassing maar niet voordat het geschil is voorgelegd aan het Eigenarenoverleg, die daarover op basis van unanimiteit beslist.
HOOFDSTUK V – BIJZONDERE BEPALINGEN GRONDEIGENDOMMEN		
Artikel 22	**Overdracht grondeigendom openbare ruimte**	Als grond bestemd is om permanent als openbaar gebied te worden gebruikt, zal de eigendom van die grond kosteloos aan de Gemeente worden overgedragen, op een nader tussen de betrokken Partijen overeen te komen datum. Voor zover de gronden als bedoeld in dit Artikel nodig zijn voor de inrichting van de bouwterreinen alsmede het bouwverkeer, dan worden deze gronden door de Gemeente om niet ter beschikking gesteld.
Artikel 23	**Eerste recht van koop**	De Private Partijen hebben een eerste recht van koop op bepaalde Grondeigendommen van de Gemeente, exclusief de school en sportfaciliteiten in Blok 3 (groot 186.776 m^2), indien het Bestemmingsplan Merwede de ontwikkeling van het ontwikkelingsprogramma in Fase 2 mogelijk maakt. Het eerste recht van koop komt toe aan de Private Partijen gezamenlijk en kan (goederenrechtelijk) slechts onder bepaalde voorwaarden worden overgedragen, toegewezen of verpand (overeenkomstig het bepaalde in artikel 3:83 lid 2 BW). De Gemeente zal bepalen wanneer zij haar Grondeigendommen aanbiedt, rekening houdend met een aansluitende ontwikkeling en realisatie van Fase 2 op Fase 1. Op dat aanbod is het gemeentelijk beleid over gronduitgifte van toepassing. Aan de aanbieding kunnen redelijke voorwaarden gesteld worden binnen de kaders van de SOK, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Beeldkwaliteitsplan Merwede, de reserveringsovereenkomst en uitgifteovereenkomst van de Gemeente, de algemene erfpachtvoorwaarden 1989 en de dan geldende grondprijzenbrief.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		De Gemeente kan – na overleg met het Directeurenoverleg – besluiten dat het eerste recht van koop voor een bepaalde Private Partij vervalt in geval de Gemeente op objectieve gronden van mening is dat die Private Partij ernstig in gebreke blijft met de nakoming van zijn verplichtingen onder de SOK. In dat geval komt het voorkeursrecht toe aan de overige Private Partijen. Als de grond niet wordt aangekocht door een Private Partij, kan de Gemeente deze grond onder dezelfde voorwaarden aanbieden aan derden. In geval van gewijzigde voorwaarden is de Gemeente verplicht de grond opnieuw aan de Private Partijen aan te bieden. Als de Private Partijen de grond weigeren, vervalt hun (aandeel in het) eerste recht van koop geheel of gedeeltelijk. Het eerste recht van koop duurt zolang de grondeigendommen van de Gemeente nog niet zijn uitgegeven, dus ook nadat de SOK is afgelopen en de grond nog niet is overgedragen. De duur wordt vastgelegd in een (vroegtijdige) beëindigingsovereenkomst. Als uit de toepassing van deze bepaling een geschil voortvloeit, is de bijzondere geschillenregeling van toepassing maar niet voordat het geschil is voorgelegd aan het Directeurenoverleg, die daarover op basis van gekwalificeerde meerderheid (> 70%) van de stemmen beslist.
Artikel 24	**Integrale plankwaliteit en eigendom derden**	Een deel van de grond binnen Merwede is eigendom van derden die geen partij zijn bij de SOK. De Gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van het verwervings- en inpassingsplan conform de wettelijke voorschriften, zodanig dat de planning en de fasering haalbaar zijn. De Gemeente zal de Private Partijen regelmatig informeren over de voortgang van de uitvoering van dat plan. Aanpassingen aan het plan worden ter goedkeuring voorgelegd aan het Eigenarenoverleg. Indien dit voor de realisatie en (her)inrichting van de plannen voor Merwede noodzakelijk is, is de Gemeente gerechtigd met voorafgaande instemming van de Gemeenteraad gebruik te maken van haar bevoegdheden op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten en/of de Onteigeningswet om gronden en/of zakelijke rechten te verwerven. De kosten die gemoeid zijn met de uitvoering van het verwervings- en inpassingsplan betreffen een vooraf vastgesteld maximumbedrag en zullen door de Private Partijen worden betaald naar rato van het Default Percentage Privaat.
HOOFDSTUK VI – MOBILITEITSCONCEPT MERWEDE		
Artikel 25	**Algemene uitgangspunten**	Het Mobiliteitsconcept Merwede is randvoorwaardelijk voor de houdbaarheid van het Bestemmingsplan Merwede en het verkrijgen van omgevingsvergunningen voor de realisatie en exploitatie van Project Merwede in Fase 1 en 2. In aanvulling op het Bestemmingsplan Merwede gelden onder meer de volgende algemene mobiliteitsdoelstellingen:

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		- Een maximale verkeersintensiteit van 1.200 motorvoertuigen per uur in de drukste middagspits van maandag tot vrijdag tussen 16-18 uur; - Een parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaatsen per woning, met dubbel gebruik voor de overige voorzieningen; - Een voldoende kwalitatief, betaalbaar en toegankelijk mobiliteitsaanbod voor de bewoners en gebruikers van de voorzieningen, inclusief mindervaliden; - Een voldoende afzetbaarheid van de woningen; - Een tijdige realisatie van het Ontwikkelprogramma; en - Het borgen van deze doelstellingen voor de opstartperiode van tien (10) jaar na ingebruikname van de eerste Parkeervoorzieningen ("**Opstartperiode**") waarna het door Partijen nog op te richten Mobiliteitsbedrijf verantwoordelijk wordt voor het Mobiliteitsconcept. Partijen zullen een aanvullende overeenkomst aangaan ter uitvoering van het Mobiliteitsconcept van Merwede, waarbij (i) Partijen te allen tijde in staat dienen te zijn het Ontwikkelingsprogramma te realiseren en (ii) alternatieve parkeeroplossingen voorhanden zullen zijn voor zover de beoogde Parkeervoorzieningen nog niet gereed zijn op het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer geen definitief akkoord wordt bereikt over (een deel van) de aanvullende overeenkomst, geeft het Eigenarenoverleg een alternatieve invulling aan de doelstellingen en uitgangspunten zoals vermeld in Hoofdstuk VI (*Mobiliteitsconcept Merwede*) voor Fase 1, waarbij in ieder geval geldt dat: a. Partijen in staat moeten kunnen worden gesteld het ontwikkelprogramma te realiseren overeenkomstig de SOK; b. Partijen een passende oplossing treffen voor het autoparkeren; c. Partijen een passende oplossing treffen voor het openbaar fietsparkeren en de deelmobiliteit; en d. de Gemeente invulling zal geven aan de doelstellingen als bedoeld in Artikel 26 (*Ruimtelijk concept*). Als uit de toepassing van dit Hoofdstuk VI (*Mobiliteitsconcept Merwede*) een geschil voortvloeit, is de bijzondere geschillenregeling van toepassing maar niet voordat het geschil is voorgelegd aan het Eigenarenoverleg, die daarover op basis van unanimiteit beslist.
Artikel 26	**Ruimtelijk concept**	De Gemeente zal als onderdeel van de bovenwijkse voorzieningen en met inbegrip van haar publiekrechtelijke bevoegdheden als bedoeld in Artikel 66 (*Publiekrechtelijke bevoegdheden*) binnen Merwede onder meer twee voetgangers- en fietsersbruggen realiseren en maatregelen treffen ter verbetering van de bereikbaarheid van Merwede met

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		het openbaar vervoer, waaronder de herziening van de Europalaan ter zake. Over de timing van de realisatie zullen nadere afspraken worden gemaakt voor zover deze maatregelen noodzakelijk zijn voor het Bestemmingsplan Merwede en voor het verkrijgen van de benodigde omgevingsvergunningen. Partijen dragen naar rato van het Default Percentage bij aan de realisatie van de bovenwijkse voorzieningen.
Artikel 27	**Parkeerconcept**	Het Bestemmingsplan Merwede voorziet in een maximumaantal van 1.800 parkeerplaatsen binnen het plangebied uitgaande van 6.000 woningen. Daarnaast zal de Gemeente voorzien in parkeren op afstand. De parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de gemeenschappelijk te realiseren Parkeervoorzieningen, met hoofdzakelijk ondergrondse parkeerplaatsen aangevuld met bovengrondse parkeerplaatsen voor zover dat past in het totale ruimtelijke concept en ontwikkelstrategie. In Fase 1 zijn maximaal 1.200 parkeerplaatsen voorzien onderverdeeld in verschillende categorieën. Het Eigenarenoverleg zal in de Opstartfase bepalen hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn voor Fase 2. Als de beslissing wordt genomen na afloop van de Opstartfase, zal een voorstel van de Gemeente ter beoordeling worden voorgelegd aan het Eigenarenoverleg. Voor de Parkeervoorzieningen gelden de volgende materiële uitgangspunten: - Parkeren is mogelijk via een abonnement (in aangewezen zones) of tegen betaling van een parkeertarief. - De eigendom van de parkeerplaatsen is gescheiden van de eigendom van de (particuliere) woningen. - De duur van een abonnement voor deelauto's wordt bepaald door de mobiliteitsregisseur, aan te wijzen door en te verantwoorden aan hetzij het Eigenarenoverleg hetzij (na oprichting van) het Mobiliteitsbedrijf. - De duur van een abonnement voor gehandicaptenparkeerplaatsen is in beginsel onbeperkt (op indicatieve basis). - Langlopende parkeerabonnementen zijn bij uitgifte geldig voor maximaal 7 jaar, waarna het abonnement met maximaal 3 jaar kan worden verlengd of definitief kan worden beëindigd. - Kortlopende parkeerabonnementen hebben een maximale looptijd van 1 jaar. - Voor een bewonersabonnement geldt een marktconform tarief. - Een zakelijk abonnement is ook beschikbaar met een maximum van 200 zakelijke abonnementen die beschikbaar zijn. Genoemde bedragen worden geïndexeerd, conform CPI (alle huishoudens) 2015 = 100. Alle bedragen moeten worden vastgesteld door het Eigenarenoverleg of, na de oprichting, het Mobiliteitsbedrijf.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		De Partijen kunnen de gebruikers van woningen, naar rato van het aantal door die Partij te ontwikkelen woningen, een langlopend of kortlopend abonnement aanbieden, welk recht vervalt als de gebruiker er geen gebruik van wenst te maken.
Artikel 28	**Ontwikkeling en realisatie Parkeervoorzieningen**	De Parkeervoorzieningen zullen (conform NEN 2443) in Fase 1 door de betrokken Partij worden ontwikkeld en gerealiseerd op basis van het Ontwikkelingsprogramma en in overeenstemming met de blokverdeling. Op de ontwikkeling van de Parkeervoorzieningen is Hoofdstuk III (*Ontwikkelproces*) van overeenkomstige toepassing. De Partij die een parkeervoorziening ontwikkelt, zal de Gemeente en het Mobiliteitsbedrijf tijdig betrekken bij het opstellen en vaststellen van de planproducten, waarbij aan de Gemeente een redelijke termijn voor de beoordeling van het planproduct wordt geboden. Eventuele opmerkingen van de Gemeente kunnen tot en met VO-fase worden verwerkt of worden meegenomen in het volgende planproduct. De Gemeente zal goedkeuring moeten verlenen op het DO, welke goedkeuring de Gemeente binnen een nadere te bepalen redelijke termijn zal geven en welke goedkeuring niet op onredelijke gronden zal worden onthouden.
Artikel 29	**Eigendom en financiering Parkeervoorzieningen**	Na ontwikkeling en realisatie zal de Gemeente eigenaar worden van de parkeerfaciliteiten in Fase 1. De betrokken Partijen zullen nadere afspraken maken over de (juridische) structuur en voorwaarden van deze overdracht. De Gemeente betaalt voor de Parkeervoorzieningen voor Fase 1 een vaste koopsom per parkeerplaats uitgaande van 1.200 parkeerplaatsen, een en ander exclusief BTW, prijspeil 1 juli 2020, welk bedrag wordt geïndexeerd met CPI alle huishoudens (basisjaar 2005 = 100) tot het moment van betaling. De Gemeente zal de koopsom in termijnen voldoen aan de Partijen die Parkeervoorzieningen ontwikkelen, welke termijn zijn gekoppeld aan de voortgang en realisatie van de Parkeervoorzieningen (Bijlage 33). Er geldt voor de Gemeente jegens de Private Partijen gedurende de Opstartperiode een anti-speculatiebeding ten aanzien van de eigendom van de Parkeervoorzieningen.
Artikel 30	**Exploitatie door Mobiliteitsbedrijf en Mobiliteitsregisseur**	De Partijen richten een Mobiliteitsbedrijf ("**Mobiliteitsbedrijf**") op, dat verantwoordelijk zal zijn voor (onder meer) de exploitatie van de Parkeervoorzieningen, de oprichting van mobiliteitsknooppunten, het beheer en het onderhoud van de openbare fietsenstallingen in Merwede, de monitoring, het beheer en de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept van Merwede. Voorafgaand aan de oprichting van het Mobiliteitsbedrijf (uiterlijk vóór 1 oktober 2021) zullen de Partijen (onder meer) overeenstemming bereiken over de (juridische) structuur van het Mobiliteitsbedrijf, waarbij: - de initiële kosten van het Mobiliteitsbedrijf door de Partijen zullen worden betaald naar rato van het Default Percentage;

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		- de Partijen zich naar rato van het Default Percentage garant zullen stellen voor de jaarlijkse kosten van het Mobiliteitsbedrijf gedurende de eerste 10 jaar; en - de Private Partijen de mogelijkheid hebben niet deel te nemen aan het Mobiliteitsbedrijf, waarbij de betreffende Private Partij, naar rato van het Default Percentage het risico voor de exploitatie van het Mobiliteitsbedrijf gedurende de opstartperiode voorafgaand aan de oprichting van het Mobiliteitsbedrijf afkoopt en daarmee niet langer deelt in de opbrengsten en risico's behorende bij het Mobiliteitsbedrijf. De Gemeente en het Mobiliteitsbedrijf sluiten uiterlijk bij het indienen van het DO van de desbetreffende parkeergarage gedurende de Opstartperiode een voor overdracht vatbare huurovereenkomst met een vooraf overeengekomen huurprijs per parkeerplaats per jaar, exclusief BTW, prijspeil 1 juli 2020, welk bedrag wordt geïndexeerd met CPI alle huishoudens (basisjaar 2005 = 100) De Partijen benoemen een Mobiliteitsregisseur, die een onafhankelijke contractbeheerder is en verantwoordelijk is voor de doelstellingen van het Mobiliteitsbedrijf en het toezicht op en het beheer van deze doelstellingen.
Artikel 31	**Fietsparkeren**	Binnen het plangebied worden door de betrokken Partijen in daartoe aan te wijzen bouwblokken, verschillende openbare voorzieningen ingericht ten behoeve van het fietsparkeren. Hierover worden door het Eigenarenoverleg op basis van unanimiteit nadere afspraken gemaakt. Partijen dragen de kosten voor het fietsparkeren naar rato van het Default Percentage.
Artikel 32	**Aanloopkosten Mobiliteitsconcept Merwede**	Partijen zullen naast de overige in Hoofdstuk VI (*Mobiliteitsconcept Merwede*) opgenomen kosten, naar rato van het Default Percentage bijdragen aan de gebudgetteerde aanloopkosten van het Mobiliteitsconcept Merwede. Partijen zullen zich inspannen om minimaal 50% van het in dit Artikel bedoelde bedrag via subsidies, niet zijnde de subsidies als bedoeld in Artikel 50 (*Subsidies*) en/of bijdragen van derden te financieren vanwege het innovatieve karakter. Alle in de vorige volzin bedoelde subsidies en bijdragen zal de betreffende Partij ten goede van het Mobiliteitsconcept Merwede laten komen.
HOOFDSTUK VII – DUURZAAMHEID		
Artikel 33	**Algemene uitgangspunten**	Om de duurzaamheidsambities te realiseren hebben de Partijen een aantal uitgangspunten afgesproken, zoals: (i) het opwekken van duurzame gebouwgebonden energie, (ii) het behalen van een bepaalde score van milieu- en energieprestatie (GPR), (iii) het ontmantelen van bestaande gebouwen op een zo hoog mogelijk circulair niveau, (iv) exclusief gebruik van een collectief bodemenergiesysteem (WKO) binnen Merwede (tenzij (a) een vergelijkbaar duurzaam alternatief voorhanden is of (b) de bodemcapaciteit volledig wordt benut).

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Nieuwe Gebouwen voldoen aan de volgende vereisten: a. In afwijking op de bestaande lagere norm, wordt gemiddeld minimaal 75% van de gebouwgebonden energie van nieuwe gebouwen binnen het ontwikkelprogramma duurzaam opgewekt; b. Een minimale Milieuprestatie Gebouwen (MPG) score van 0,7 met als streven een MPG score van 0,5 conform de SBK Bepalingsmethode van december 2019 (NMD 3.1); c. Per bouwblok een minimale Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) gebouwscore van 8,0 gemiddeld (volgens GPR versie 4.3); en d. Er komt een materialenpaspoort om een materialendepot voor de toekomst te worden. Bestaande gebouwen voldoen aan de volgende vereisten: a. De bestaande gebouwen worden op een zo hoog mogelijk circulair niveau gedemonteerd; b. De GPR wordt door een erkende GPR-expert berekend aan de hand van het niveau van het bestaande gebouw; en c. Bij de herontwikkeling van bestaande gebouwen geldt de inspanningsverplichting dat de hierboven beoogde GPR-score wordt behaald, tenzij dit aantoonbaar niet haalbaar is, in welke situatie een zo hoog mogelijk duurzaamheidsambitie wordt nagestreefd. Binnen het plangebied exclusief gebruik gemaakt van duurzame energieopwekking door een warmtekoudenet gekoppeld aan warmte/koudeopslag bronnen en gevoed door aquathermie uit het Merwedekanaal ("**Warmtekoudenet**"). Indien niet aan de leveringszekerheid kan worden voldaan treden Partijen in overleg over een back up , waaronder het (tijdelijk) gebruik van stadsverwarming. Het Warmtekoudenet bestaat uit het bodemenergiesysteem ("**BES**") en gebouwgebonden installaties. Op grond van de afspraken in de SOK wordt het BES collectief gerealiseerd en geëxploiteerd. De gebouwgebonden installaties worden door de afzonderlijke Partijen gerealiseerd en geëxploiteerd, tenzij anders wordt besloten (zie verder Artikel 34).
Artikel 34	**Warmtekoudenet**	De Partijen zullen het Warmtekoudenet realiseren om Merwede te voorzien van warmte, koud en warm tapwater ("**Producten**") door middel van warmtepompen met mogelijk thermische energie uit oppervlaktewater ("**TEO**") De exploitatie (en eventueel de realisatie) van het BES wordt uitgewerkt en, al dan niet in gedeelten, aanbesteed aan één of meer warmtebedrijven als exploitant(en) van het BES voor ten minste 20 en ten hoogste 30 jaar.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Het BES moet ter plaatse van het bouwblok functioneel zijn op het moment van oplevering van de eerste woning dan wel voorziening binnen dat bouwblok, tenzij (tijdelijk) op alternatieve wijze in de energiebehoefte kan worden voorzien. Deze verplichting zal worden doorgelegd aan de exploitant(en) van het bodemenergiesysteem. De gebouwgebonden installaties moeten compatibel zijn met het BES, leveringszekerheid aan bewoners en gebruikers garanderen en mogen niet leiden tot aanzienlijk hogere kosten van het BES. Aan de hand van de uitkomsten van de marktconsultatie zal het Directeurenoverleg op basis van unanimiteit besluiten nemen over verschillende aspecten inzake de ontwikkeling, realisatie en/of exploitatie van het BES. Voor zover Partijen wensen aanvullende afspraken te maken over de ontwikkeling, realisatie en/of exploitatie van de gebouwgebonden installaties, zal het Directeurenoverleg daar op basis van unanimiteit nadere afspraken over maken. Partijen zijn daar momenteel over in gesprek mede aan de hand van de uitkomst van de marktconsultatie. Iedere Partij is verder verplicht om: a. Al dan niet via de nog op te richten WKO B.V. naar rato van het Default Percentage bij te dragen in de (kosten van) ontwikkeling, aanbesteding en realisatie van het BES, welke financiële verplichtingen in beginsel aan de exploitant van het BES zullen worden overgedragen; b. Aandelen te nemen in WKO B.V. naar rato van het Default Percentage en het overeen te komen (basis)kapitaal te storten en een aandeelhoudersovereenkomst te sluiten; c. Aan bewoners en gebruikers een aansluit- en afnameplicht op te leggen; en d. Toegang te verlenen tot de technische ruimte(n) in zijn gebouw(en) voor onderhoud, service, vervanging en verwijdering van (onderdelen van) het BES. Partijen zullen WKO B.V. oprichten met als doel: het via opstalrechten in eigendom houden van het BES en door middel van onderopstalrechten laten beheren van het BES door de exploitant. Op basis van unanimiteit zullen Partijen nadere afspraken maken over het bestuur, de besluitvorming en zeggenschap, de overdraagbaarheid van aandelen en het ontbreken van een winstoogmerk. WKO B.V. zal (i) diverse overeenkomsten met betrekking tot het BES sluiten (o.a. leverings-, realisatie- en ontwerpovereenkomsten), (ii) van de relevante Partijen opstalrechten verkrijgen om eigenaar te worden van de WKO; en (iii) de vereiste omgevingsvergunning(en) aanvragen.
Artikel 35	**Dakgebruik**	Voor alle daken binnen het plangebied geldt het principe 'geen dak onbenut'. Dit betekent dat binnen het plangebied gemiddeld:

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		- Minimaal 50% van het dakoppervlak wordt gebruikt voor groenvoorzieningen, ten behoeve van klimaatbestendigheid, gezondheid, biodiversiteit en hittestress; en - Maximaal 50% van het dakoppervlak wordt gebruikt voor zonnepanelen (PV-cellen), ten behoeve van duurzame energieopwekking. Ten aanzien van het dakoppervlak geldt verder dat: - Op gebiedsniveau gemiddeld minimaal 25% en op blokniveau gemiddeld minimaal 20% van het dakoppervlak bestaat uit volwaardig groen; en - Maximaal 25% van het dakoppervlak bestaat uit mos sedum groen (met aandacht voor zoveel mogelijk nectar en zaadvormend groen), wat in stroken rondom of onder de zonnepanelen (PV-cellen) kan worden gesitueerd of op plekken waar volwaardig groen niet mogelijk is. Partijen stellen zich ten doel om, met uitzondering van de bestaande gebouwen, gemiddeld 75% van de gebouwgebonden energie van het gehele ontwikkelprogramma duurzaam op te wekken. Dit betreft het Bijna Energieneutrale gebouwen (BENG) 3 criterium berekend overeenkomstig de bepalingsmethoden van de huidige NEN 7120 norm – dan wel na herijking op basis van de (per 1 januari 2021 geïntroduceerde) NTA 8800 norm en bijbehorend rekenmodel. Indien blijkt dat overeengekomen normen niet volledig haalbaar blijken, treedt de betreffende Partij in overleg met de Gemeente.
Artikel 36	**Gemeentelijke praktijk richtlijn (GPR)**	Een bouwblok of een of meerdere gebouw(en) moeten individueel of gezamenlijk minimaal voldoen aan een GPR van gemiddeld 8,0 op de vijf thema's: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. De GPR-berekening zal gelijktijdig met de aanvraag voor een omgevingsvergunning worden ingediend.
Artikel 37	**Merwede Lab**	Partijen hebben de intrinsieke wens en ambitie om van Merwede een wijk te maken waar mensen echt van houden, bestaande uit bouwblokken en openbare ruimte die zo duurzaam als mogelijk zijn met betrekking tot de volgende thema's: (i) duurzame energie; (ii) circulair bouwen; (iii) *social design*; en (iv) gezond stedelijk leven. Partijen zullen het Merwede Lab oprichten in een nog nader overeen te komen (rechts)vorm. Merwede Lab heeft ten behoeve van het plangebied op de thema's de volgende doelstellingen: - Het (verder) ontwikkelen en delen van kennis en praktische inzichten om die kennis zo goed als mogelijk in te vullen; - Het innoveren en experimenteren; - Het ontwikkelen van business modellen en het aanvragen van subsidies;

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		- Het verleggen / verhogen van de lat op het vlak van circulair materiaalgebruik en opwekking van duurzame energie in Merwede; en - Het bevorderen van public relations en de zichtbaarheid. Partijen zijn verplicht aan de financiering van Merwede Lab bij te dragen naar rato van het Default Percentage.
Artikel 38	**Materialenpaspoort**	Ten behoeve van het werken naar 100% circulair bouwen in 2050, komen Partijen overeen dat elk gebouw een materialenpaspoort krijgt, waarin de gebruikte materialen worden geregistreerd ten behoeve van eventuele toekomstige verhandelbaarheid van de materialen. Iedere Partij zal ervoor zorgen dat bij de realisatie van de gebouwen alle bouwmaterialen worden opgenomen in het materialenpaspoort en legt deze verplichting door aan de door die Partij in te schakelen aannemer(s) zodat een compleet bestand per (deel van het) gebouw beschikbaar is op moment van oplevering van het gebouw. De Gemeente krijgt, na oplevering van een gebouw, toegang tot de database van het materialenpaspoort en beoordeelt binnen zes (6) weken na het verkrijgen van toegang of het materialenpaspoort conform het overeengekomen raamwerk is gevuld.
HOOFDSTUK VIII – ORGANISATIE		
Artikelen 39 - 40	**Directeurenoverleg en Eigenarenoverleg**	Partijen zullen gedurende de looptijd van de SOK regelmatig over de ontwikkeling en verwezenlijking van Project Merwede overleggen in het Directeurenoverleg en het Eigenarenoverleg. Het Directeurenoverleg zal toezicht houden op de uitvoering van de SOK en de realisatie van project Merwede en eventuele geschillen tussen de leden van het Eigenarenoverleg zoveel mogelijk beslechten. Het Eigenarenoverleg zal elkaar raadplegen, informeren en adviseren over alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van de SOK en de realisatie van project Merwede, alsmede rapporteren aan en adviseren van het Directeurenoverleg. Het Eigenarenoverleg en het Directeurenoverleg stemmen met gekwalificeerde meerderheid (>70%), tenzij anders wordt beslist. Het Eigenarenoverleg en het Directeurenoverleg stemmen naar rato van het Default Percentage. Het Default Percentage van de Gemeente bedraagt 37,1% zodat voor elk besluit binnen de kaders van de SOK de stem van de Gemeente benodigd is. Instemming met besluiten wordt niet op onredelijke gronden onthouden. De Gemeente heeft 1 vertegenwoordiger in het Directeurenoverleg en 3 vertegenwoordigers in het Eigenarenoverleg. De Private Partijen hebben elk 1 vertegenwoordiger in het Directeurenoverleg en afhankelijk van hun aandeel 1 of 2 vertegenwoordigers in het Eigenarenoverleg. De meeste besluiten met betrekking tot de SOK worden door het Eigenarenoverleg genomen met gekwalificeerde meerderheid (>70%), tenzij anders is overeengekomen in de SOK. Er wordt gestemd op basis van een tijdig

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		verstrekte besluitenlijst. Indien het Eigenarenoverleg geen overeenstemming bereikt over bepaalde besluiten, moet het Directeurenoverleg proberen overeenstemming te bereiken overeenkomstig de stemverhouding in het Eigenarenoverleg, voordat de (bijzondere) geschillenregeling van toepassing kan zijn. Het Directeurenoverleg is onder andere bevoegd tot het nemen van alle besluiten met betrekking tot: - Wijziging, aanvulling of beëindiging van de SOK op basis van unanimiteit en zo nodig na besluit van het College en/of de Gemeenteraad; en - Financiële besluiten, indien een dergelijk besluit het toegekende budget of een het bedrag van € 100.000 overstijgt.
Artikel 41	**Opdrachtverstrekking**	Indien ter uitvoering van het bepaalde in SOK een of meer opdrachten dienen te worden verstrekt door de Partijen gezamenlijk, besluit het Eigenarenoverleg daartoe op basis van unanimiteit. Afhankelijk van de opdracht wordt deze verstrekt door de Partijen gezamenlijk elk voor haar eigen aandeel dan wel door een of meerdere Partijen met een rechtsgeldige volmacht van alle Partijen. Tenzij anders overeengekomen, dragen de Partijen naar rato van het Default Percentage de kosten van de opdracht en de uitvoering daarvan.
Artikel 42	**Projectorganisatie**	Ten behoeve van de noodzakelijke kwaliteitsborging van het ontwikkelproces binnen Project Merwede worden een C-team en Q-team aangesteld. Het Q-team wordt ondersteund door de supervisor. Deze teams hebben een rol in het ontwikkelproces als bedoeld in Hoofdstuk III (*Ontwikkelproces*) en zoals hiervoor beschreven.
Artikel 43	**Gebiedsmanagement**	Partijen zullen in de aankomende maanden de noodzaak van aanvullend gebiedsbeheer van Merwede, onder meer op het gebied van programmering, plintbeheer, inclusiviteit van wonen en werken, en toegankelijkheid van de autoloze zone, onderzoeken. Het besluit tot inpassing van een dergelijk beheersysteem – althans de financiële consequenties daarvan – wordt genomen bij unaniem besluit van het Directeurenoverleg.
Artikelen 44 – 45	**Communicatie, branding en *placemaking***	Partijen wensen de inhoud en vorm van de communicatie en marketing rondom Project Merwede samen vorm te geven. Het Eigenarenoverleg zal een communicatiestrategie en marketingplan opstellen en hierover periodiek overleg voeren over de hieruit voortvloeiende activiteiten. Uitgangspunt is dat de Gemeente verantwoordelijk is voor de communicatie over de gehele Merwedekanaalzone en het Eigenarenoverleg voor Project Merwede, welke communicatie in het Eigenarenoverleg wordt afgestemd. De Private Partijen zijn individueel verantwoordelijk voor de communicatie over de door hun te realiseren Gebouwen. Partijen hebben voor Project Merwede het merk Merwede bepaald. Dit merk is beschreven in het *brandbook* Merwede (zoals opgenomen in een bijlage). Het *brandbook* bevat de visie, de missie, de merkwaarden, de identiteit,

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		tone of voice en de merkbelofte van het merk Merwede. Ook bevat het *brandbook* voorschriften ten aanzien van de huisstijl, het logo en beeld. Partijen gebruiken collectief en individueel het *brandbook* als leidraad voor al het handelen als het gaat om communicatie, *placemaking* en andere uitingen. Zowel voor als tijdens de realisatie van het Project Merwede hechten Partijen waarde aan een goede en zorgvuldige communicatie met belanghebbenden in de directe omgeving (omgevingsparticipatie) als overige stakeholders (stakehol-dermanagement) mede aan de hand van het door de betrokken Partij, opgestelde BLVC-plan waarin een risicoanalyse is opgenomen. De Partijen zullen in samenspraak informatie verstrekken aan de directe omgeving en de (toekomstige) eindgebruikers met betrekking tot de voortgang van de planontwikkeling in het Project Merwede. De Gemeente draagt in overleg met de Private Partijen zorg voor: - De formele communicatie en participatie over besluitvorming over planproducten en het Bestemmingsplan; - De beleidsmatige communicatie over verschillende onderdelen van Project Merwede naar andere overheden en de gemeenteraad van de Gemeente; - Het omgevingsmanagement voor de bovenwijkse voorzieningen, waaronder Mobiliteit Zuidwest, Europalaan, loop- en fietsbruggen en aangrenzende straten, Rondje Stadseiland, en Park Transwijk); - BLVC-communicatie richting omgeving in relatie tot de overige deelgebieden van de Merwedekanaalzone en raakvlakprojecten; en - De inspraakmogelijkheden voor de inrichting van de openbare ruimte zoals speelterreinen en beplanting.
HOOFDSTUK IX – FINANCIËLE AFSPRAKEN		
Artikel 47	**Financiële afdrachten**	De Private Partijen zijn op grond van de SOK diverse bedragen verschuldigd aan de Gemeente voor, onder meer, het bouw- en woonrijp maken, bovenwijkse voorzieningen, verwerving en inpassing en het Q-team met supervisor. De Private Partijen voldoen de financiële afdrachten voor zover deze toekomen aan de Gemeente binnen 4 weken na ontvangst van een factuur met BTW door middel van overmaking naar de op de factuur vermelde bankrekening ten name van de Gemeente Utrecht en onder vermelding van het factuur-kenmerk.
Artikel 48	**Financiële garanties**	Voor de uitvoering van de SOK zijn Partijen overeenkomstig het bepaalde in de desbetreffende Artikelen bepaalde garanties overeengekomen. De bedragen van de financiële garanties zijn exclusief BTW, betreffen maximumbedragen en worden niet geïndexeerd.
Artikel 49	**Begroting**	Het Eigenarenoverleg stelt op basis van unanimiteit uiterlijk op 1 december voorafgaand aan elk jaar een begroting op voor de uitvoering van de SOK aan de hand van de conceptbegroting. De begroting wordt door het

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		Directeurenoverleg uiterlijk op 1 februari van het betreffende jaar op basis van unanimiteit vastgesteld. Deze begroting is leidend voor de financiële bevoegdheden van het Eigenarenoverleg.
Artikel 50	**Subsidies**	Partijen zijn overeengekomen dat zij samen optrekken om zoveel mogelijk subsidie te verkrijgen voor het bewerkstelligen van de ambities uit de SOK, waaronder op het gebied van het Mobiliteitsconcept Merwede, de bovenwijkse voorzieningen en het Warmtekoudenet. De Gemeente heeft ten behoeve van Project Merwede van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties door middel van de subsidieverlening, een subsidie uit de Woningbouwimpuls toegekend gekregen voor het inpassen of verwerven van de grondeigendommen derden, de aanleg van de bovenwijkse voorzieningen en de realisatie van gereguleerde woningen. Naast de Woningbouwimpuls-subsidie is de Gemeente verantwoordelijk voor het coördineren van andere collectieve subsidieaanvragen en cofinanciering onder Europese-, nationale- en provinciale subsidieregelingen, alsmede onder particuliere subsidieregelingen. Daarbij wordt samengewerkt met een door het Eigenarenoverleg te selecteren subsidiecoördinator als onderdeel van de projectorganisatie. De Gemeente houdt een overzicht bij van en coördineert de aanvragen voor de mogelijke collectief en individueel aan te vragen subsidieregelingen en cofinanciering en deelt dit overzicht in het Eigenarenoverleg. In een bijlage is een indicatieve lijst met subsidies opgenomen die voor (delen van) Project Merwede kunnen worden aangevraagd.
Artikel 51	**Zekerheden**	Ter meerdere zekerheid voor de nakoming van de financiële afdrachten verstrekt elke Private Partij afzonderlijk voor haar betalingsverplichtingen in verschillende fasen diverse zekerheden aan de Gemeente: - Voorafgaand aan het toesturen van het Bestemmingsplan door het College aan de gemeenteraad verstrekt elke Private Partij afzonderlijk een bankgarantie aan de Gemeente voor de kosten van het Bouwrijp maken; - Voorafgaand aan het vaststellen van het Bestemmingsplan door de gemeenteraad verstrekt elke Private Partij afzonderlijk aan de Gemeente een bankgarantie en een aanvullende zekerheid aan de Gemeente voor de kosten voor de bovenwijkse voorzieningen; - Bij het indienen van het DO bij het C-team, verstrekt de betrokken Private Partij een bankgarantie en een aanvullende zekerheid voor de kosten voor Woonrijp maken.
Artikel 52	**Fiscaliteit**	De SOK gaat ervan uit dat alle overdrachten onderworpen zijn aan BTW, tenzij anders overeengekomen. Indien een overdracht niet BTW-plichtig is, zullen tussen de betrokken Partijen nadere afspraken worden gemaakt over de (financiële) gevolgen van een dergelijke overdracht. De financiële gevolgen daarvan komen toe aan de betrokken Partijen.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
HOOFDSTUK X – VERPLICHTINGEN, NAKOMING EN AANSPRAKELIJKHEID		
Artikelen 53 – 54	**Verplichtingen van Partijen**	Partijen kunnen nimmer aansprakelijk worden gehouden voor verplichtingen van een andere Partij, net zomin Partijen aanspraak kunnen maken op rechten van een andere Partij, tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen, bijvoorbeeld ten aanzien van Artikel 23 (*Eerste recht van koop*). Zonder uitdrukkelijke toestemming van Partijen conform het bepaalde in de SOK, is het geen van de Partijen toegestaan de Partijen gezamenlijk te vertegenwoordigen of anderszins (contractueel) te binden.
Artikel 55	**Verzuim**	Indien een Partij, na bij deurwaardersexploot in gebreke te zijn gesteld door een of meer andere Partijen, gedurende de daarin opgenomen redelijke termijn, welke aanvangt na de dag van het deurwaardersexploot, tekortschiet in de nakoming van een of meer van zijn verplichtingen in verband met de SOK is de betreffende Partij in verzuim. Voor zover het verzuim betrekking heeft op een in de SOK opgenomen betaaltermijnen en betaalmomenten wordt de redelijke termijn geacht te zijn verstreken na 10 werkdagen. Na ommekomst van deze termijn is de wettelijke handelsrente van toepassing.
Artikel 57	**Aansprakelijkheid**	Partijen zijn met inachtneming van de beperkingen in de SOK, jegens elkaar en derden aansprakelijk conform de geldende wet- en regelgeving. De aansprekende Partij zal er voor zorg dragen dat alle redelijke maatregelen worden genomen en alle redelijke bijstand wordt verleend om eventuele verliezen te vermijden of te beperken.
HOOFDSTUK XI – DUUR EN EINDE VAN DEZE OVEREENKOMST		
Artikel 58	**Duur van de samenwerking**	De SOK duurt tot en met de voltooiing van Fase 1, tenzij het Directeurenoverleg anders besluit op verzoek van een Partij en voor zover de verzoekende Partij bepaalde (financiële) verplichtingen is nagekomen of na een besluit tot volledige beëindiging van de SOK. Indien er na het einde van de SOK nog aanspraken van of jegens derden zouden blijken te bestaan, die volgens de SOK invloed hebben op het resultaat, dan worden die aanspraken alsnog conform de SOK afgewikkeld en wordt de SOK geacht voort te duren tot deze aanspraken zijn afgewikkeld.
Artikel 59	**Tussentijdse beëindiging**	Naast Artikel 58 (*Duur van de samenwerking*), kan het Directeurenoverleg ook tot vervroegde beëindiging van een of meerdere Partijen besluiten in bepaalde nader omschreven situaties, zoals faillissement. Indien de SOK tussentijds wordt opgezegd of ontbonden, kan de Partij jegens wie deze opzegging of ontbinding plaatsvindt – vanaf die opzegging of ontbinding – geen aanspraak meer maken op winst(en), voordelen of (privé)rechten die zij in verband met de SOK heeft verkregen.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
		In geval van voortijdige beëindiging of ontbinding ten aanzien van een Partij is deze Partij verplicht de andere Partijen onverwijld, overeenkomstig de SOK (of daarop gebaseerde overeenkomsten), het volgende aan te bieden: - Haar positie onder of haar rechten en verplichtingen voortvloeiend uit de SOK (met uitzondering van aanspraken die verband houden met de omstandigheden die tot een voortijdige beëindiging hebben geleid); - Haar aandelen in de WKO B.V.; - Haar positie in het Mobiliteitsbedrijf; en - Overige rechten/aandelen/etc. (daaronder expliciet niet begrepen haar grondeigendommen).
Artikel 60	**Overdraagbaarheid**	Geen van Partijen is bevoegd zijn Grondeigendommen en zijn positie onder dan wel zijn rechten en verplichtingen voortvloeiende uit de SOK aan een opvolgende partij in goederenrechtelijke zin over te dragen, te vervreemden, te bezwaren of overeenkomsten aan te gaan die tot een dergelijke overdracht, vervreemding of bezwaring zouden kunnen leiden, een en ander als bedoeld in artikel 3:83 lid 2 BW, zonder schriftelijke goedkeuring van de Gemeente, welke goedkeuring niet op onredelijke gronden kan worden onthouden indien wordt voldaan aan de in Artikel 60 (*Overdraagbaarheid*) opgenomen voorwaarden. De Gemeente beslist binnen 4 weken na ontvangst van het verzoek tot goedkeuring en de op de transactie betrekking hebbende stukken. Van goedkeuring is uitgezonderd het bezwaren met hypotheek, voor zover die hypotheek wordt aangegaan bij een hypotheekverstrekker van goede naam en faam.
HOOFDSTUK XII – ALGEMEEN		
Artikel 61	**Administratie**	De Gemeente en de Private Partijen zullen beide afzonderlijk bijdragen in diverse betalingen. De Private Partijen zullen een administrateur opdracht geven dan wel een rechtspersoon oprichten die zorg draagt voor de (financiële) administratie van de financiële verplichtingen van de Private Partijen in het kader van de SOK een en ander onverlet het feit dat de Private Partijen de verplichtingen uit de SOK individueel zijn aangegaan en zullen uitvoeren. De in dit verband verschuldigde (nader overeen te komen) vergoeding zal door de Private Partijen worden voldaan naar rato van het Default Percentage Privaat.
Artikel 62	**Intellectueel eigendom**	De auteursrechten en alle rechten van gebruik ten aanzien van de vorm en inhoud van het stedenbouwkundig plan Merwede komen toe aan de Partijen gezamenlijk. Het is Partijen toegestaan Project Merwede, inclusief de in deze bepaling opgenomen rechten, te gebruiken in het kader van de uitvoering van de SOK alsmede als referentieproject. Alle overige plannen, modellen, schetsen, ontwerpen en dergelijke toebehoren aan de Partij(en) die tot het opstellen daarvan opdracht heeft of hebben gegeven, welke Partij(en) daarover de volledige beschikking zal of zullen houden.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
Artikel 63	**Onvoorziene omstandigheden**	De Partijen zijn overeengekomen dat bepaalde omstandigheden als een "onvoorziene omstandigheid" kunnen worden aangemerkt. Indien zich een onvoorziene omstandigheid voordoet en een Partij zich op het standpunt stelt dat deze onvoorziene omstandigheid van dien aard is dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verwacht dat de SOK ongewijzigd blijft, zullen de Partijen (alvorens zich tot de rechter te wenden) zich inspannen om met inachtneming van de bedoeling van de SOK en met inachtneming van de eisen van redelijkheid en billijkheid, de SOK zoveel mogelijk zodanig te wijzigen dat de ontwikkeling en realisatie van Project Merwede kan worden voortgezet.
Artikel 64	**Informatieplicht**	De Partijen zullen de andere Partij(en) zo spoedig mogelijk te informeren, indien zich omstandigheden voordoen die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van de SOK, dan wel op een andere wijze van belang zijn voor het Project Merwede. Voornoemde informatie wordt schriftelijk gedeeld met het Directeurenoverleg en het Eigenarenoverleg.
Artikel 65	**Vertrouwelijkheid**	De Partijen zijn zich bewust van het vertrouwelijke karakter van hun samenwerking uit hoofde van de SOK en zullen geen informatie aan (niet-betrok-ken) derden verstrekken, tenzij daarvoor uitdrukkelijk schriftelijk toestemming is verleend door het Directeurenoverleg, een en ander behoudens: - Voor zover vereist onder toepasselijk recht dan wel in beursregels of door overheidsinstanties en, voor zover mogelijk, na overleg met de andere Partij(en) over de timing en de inhoud van de bekendmaking. - Aan professionele adviseurs die aan een geheimhoudingsplicht gebonden zijn, voor zover noodzakelijk voor elk rechtmatig doel. - Voor zover de informatie algemeen bekend is.
Artikel 66	**Publiekrechtelijke bevoegdheden**	Partijen onderkennen dat de SOK de publiekrechtelijke taken en bevoegdheden van de Gemeente onverlet laat. De in de SOK genoemde handelingen door de Gemeente worden – voor zover het haar publiekrechtelijke taken en/of bevoegdheden betreft – aangemerkt als inspanningsverplichtingen. Bij de uitoefening van deze publiekrechtelijk taken en bevoegdheden dient de Gemeente alle betrokken belangen mee te nemen. Voor zover de publiekrechtelijke besluitvorming van de Gemeente niet in overeenstemming is met de aard of strekking van de SOK, is geen sprake van een toerekenbare tekortkoming van de Gemeente in de nakoming van de SOK. Behoudens in geval van een wijziging van de Beleidsregels zoals omschreven in Artikel 15 (*Bestemmingsplan*) is de Gemeente geen kosten- of schadevergoeding verschuldigd tenzij daar bij wet in is voorzien. Iedere Partij is voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het tijdig verkrijgen van alle vergunningen, ontheffingen, beschikkingen en goedkeuringen die benodigd zijn voor de ontwikkeling en realisatie van het bouwplan en de daaraan eventueel verbonden kosten en/of leges. De legesverordening van Gemeente is van toepassing.

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL
Artikel 67	**Toepasselijk recht en geschillenbeslechting**	Op de SOK is Nederlands recht van toepassing en de rechtbank te Midden-Nederland (locatie Utrecht) bij uitsluiting bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van alle geschillen voortvloeiend uit of verband houdend met de SOK. Een andere mogelijkheid is dat een beroep wordt gedaan op de bijzondere geschillenbeslechtingsprocedure op basis van een bindend besluit. Een dergelijke alternatieve procedure staat niet open voor alle geschillen, maar alleen voor die welke in de SOK als zodanig zijn aangemerkt.
Artikel 68	**Overige bepalingen**	Standaardbepalingen over het geheel van de overeenkomst, waaronder het ontbreken van bedingen ten aanzien van derden tenzij uitdrukkelijk overeengekomen, afstand van ontbindingsrechten, etc. Hierin is ook opgenomen dat Partijen in overleg treden over de gevolgen van eventuele procedures in het kader van een vermeende overtreding van het aanbestedingsrecht dan wel de regels over staatssteun, waaronder mede begrepen de (financiële) gevolgen van een aanpassing van de SOK zodat de vermeende strijdigheid wordt opgeheven.
Artikel 69	**Bijlagen**	De volgende bijlagen maken onderdeel uit van de SOK. Een aantal van deze bijlagen zijn openbaar (zie onder). Voor de overige bijlagen geldt dat deze vertrouwelijk zijn, maar deze samenvatting een voldoende weergave biedt van de afspraken die zijn gebaseerd op (de uitgangspunten zoals opgenomen in) de bijlagen. Bijlage 1 Plangebied Bijlage 2 Grondeigendommen na de Ruildeals Bijlage 3 [OPENBAAR] Stedenbouwkundig Plan Merwede (gedateerd 6 november 2020) Bijlage 4 [OPENBAAR] Beeldkwaliteitsplan Merwede (gedateerd 6 november 2020) Bijlage 5 [OPENBAAR] FO Inrichtingsplan met Plankaart van 2 december 2020 Bijlage 6 [OPENBAAR] Bestemmingsplan Merwede Bijlage 7 [OPENBAAR] Beleidsregels Merwede inclusief toelichting Bijlage 8 Hoofdlijnenplanning van 3 december 2020 Bijlage 9 Ontwikkelprogramma Bijlage 10 Blokverdeling Bijlage 11 Blokcapaciteit

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL	
		Bijlage 12	Toelichting 'slimme doorsnede'
		Bijlage 13	Verrekening Ruildeals
		Bijlage 14	Bandbreedte servicekosten studentenwoningen
		Bijlage 15	Afsprakenkader sociale woningbouw in Merwede van 27 november 2019
		Bijlage 16	a. Kwalitatieve verplichtingen en kettingbeding studentenwoningen
			b. Kwalitatieve verplichtingen en kettingbeding sociale huur
		Bijlage 17	[OPENBAAR] Actieplan Middenhuur van december 2017
		Bijlage 18	Huurprijsverloop Middenhuur
		Bijlage 19	Kwalitatieve verplichtingen en kettingbeding Middenhuur
		Bijlage 20	Kwalitatieve verplichtingen en kettingbeding betaalbare koop
		Bijlage 21	Afsprakenkader Maatschappelijke voorzieningen
		Bijlage 22	Demarcatielijst Casco+ Maatschappelijke voorzieningen
		Bijlage 23	Kwalitatieve verplichtingen en kettingbeding Maatschappelijke voorzieningen
		Bijlage 24	Matenplan
		Bijlage 25	Checklist C-team
		Bijlage 26	Kaveloverstijgende leidingen en kabels
		Bijlage 27	Indicatieve Fasering en planning
		Bijlage 28	[OPENBAAR] Plan van Aanpak Monitoring
		Bijlage 29	Conceptreserveringsovereenkomst
		Bijlage 30	Concept-uitgifteovereenkomst

ARTIKEL	ONDERWERP	KORTE BESCHRIJVING VAN HET ARTIKEL	
		Bijlage 31	Verwervings- en Inpassingsplan
		Bijlage 32	Programma van Eisen Parkeervoorzieningen (hoofdlijnen)
		Bijlage 33	Betaaltermijnen Gemeente voor Parkeervoorzieningen
		Bijlage 34	Tekening energievoorziening Merwede
		Bijlage 35	Voorontwerp bodemenergiesysteem
		Bijlage 36	Kostenraming WKO van 7 september 2020
		Bijlage 37	IF-overeenkomst van 24 april 2020
		Bijlage 38	Zoekgebied inpassing TEO
		Bijlage 39	Rapport Ruimtelijke Inpassing Zonnepanelen
		Bijlage 40	Memo Merwede Lab van 10 juni 2020
		Bijlage 41	Handreiking van Madaster van 18 maart 2020
		Bijlage 42	Stappenplan IFC import van Madaster
		Bijlage 43	Brandbook Merwede
		Bijlage 44	Overzicht betalingsverplichtingen financiële afdrachten
		Bijlage 45	Omvang zekerheden per Private Partij
		Bijlage 46	Indicatief overzicht van mogelijke subsidies

Utrecht Schuldenvrij

Basisinformatie

Datum	18 mei 2021
Gespreksleider	Sjors Nagtegaal
Tijd	19.30-21.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrieven
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, ervaringsdeskundigen, initiatiefnemers en andere betrokkenen.
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	2 ambtenaren, Gemeente Utrecht
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, Stichting RECHTOP 2 deelnemers, Axilius Bewindvoering deelnemer, De Tussenvoorziening deelnemer deelnemer, Don Bosco Spirit U-2B Heard deelnemer, Armoedecoalitie Utrecht 3 deelnemers, U Centraal deelnemer, stg NuestraCasa

Programma

- toelichting ambtenaren Gemeente Utrecht
- vragen raadsleden
- reactie Stadsgeldbeheer, Armoedecoalitie, U-Centraal (3 x pitch 3,5 min)
- vragen raadsleden
- in gesprek met alle aanwezigen (o.a. U2BHeard!, RECHTOP, buurtteammedewerkers, ervaringsdeskundige, bewindvoerder, etc.).
- reflectieronde en afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Rick van der Zweth (PvdA), Anne-Marijke Podt (D66), Janneke Admiraal (CU), Julia van Ophem (S&S), Ruurt Wiegant (SP), Julia Kleinrensink (GroenLinks)

Motivering RIB:
Toelichting ambtelijk op de voortgang van de schuldenagenda, specifiek aandacht voor:
- Ontwikkelingen afgelopen jaar en verwachting boeggolf;
- Stand van zaken ‘innovaties’ zoals het voorkomen-van-erger potje, coronasanering en overgenomen motie (2018/200) Pilot Overvecht / proef kwijtschelden schulden;
- Inzage en ontwikkeling wachtrijen;
- Voorlopige uitputting gereserveerd budget pakket 2 van de begroting;

- Toelichting getrokken lessen rapport over bewindvoering en vervolg inclusief tijdslijnen (graag specifiek toelichting over wijze borgen kwaliteit, vaststellen vast protocol en hoe om te gaan met partijen die hierbuiten vallen).

Graag daarna ruimte voor meepraters uit de stad, denk o.a. aan Stadsgeldbeheer, Armoedecoalitie, U-Centraal en mogelijk anderen. Vanuit de gemeente mooi als ook vertegenwoordiging van buurtteammedewerkers en ervaringsdeskundige aanwezig zijn.

Gezien de meerdere stukken (3), breedte onderwerpen en aantal agenderende fracties vragen we 90 minuten aan voor deze bijeenkomst.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1844
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	2.1
Omschrijving	Raadsbrief Tweede voortgangsrapportage actieagenda Utrechters Schuldenvrij
ID	1898
Behandelend ambtenaar	J.M.H. Donker
Telefoon	030 - 28 65227
E-mail	jan.donker@utrecht.nl
Datum collegebesluit	30 maart 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Werk en inkomen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Werk en Inkomen, Volksgezondheid, Jeugd, Milieu/06-39276727

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 mei 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.M.H. Donker	**Datum**	1 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 65227	**Kenmerk**	8621523
E-mail	jan.donker@utrecht.nl	**Onderwerp**	tweede voortgangsrapportage actieagenda Utrechters Schuldenvrij
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Werk en Inkomen

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u de tweede voortgangsrapportage van de actieagenda Utrechters Schuldenvrij aan. Deze rapportage is opgebouwd volgens het Utrechtse model voor sturen en verantwoorden. Over de invulling van het model voor de actieagenda hebben wij u in september 2019 geïnformeerd. De eerste voortgangsrapportage hebben wij u op 6 maart 2020 aangeboden.

Kort nadat wij u de eerste voortgangsrapportage stuurden ging Nederland in lockdown. Het afgelopen jaar werd de uitvoering van de actieagenda dan ook sterk beïnvloed door Corona. Veel zaken die voor maart 2020 nog vanzelfsprekend waren, bleken ineens niet meer mogelijk. Inwoners, medewerkers en vrijwilligers bleven thuis, bedrijven verloren omzet en grote groepen kregen te maken met een inkomensdaling. Al snel kwamen van rijkswege ondersteuningsmaatregelen op gang en met de schulden die ontstonden of er al waren werd coulant omgegaan.

We rekenden op een forse toename van het aantal inwoners met geldproblemen en een boeggolf van uitgestelde hulpvragen. Door de onverwacht lange duur van zowel de beperkingen door Corona als de steunmaatregelen en de coulance van schuldeisers is die tot nu toe uitgebleven.

Ondanks de beperkingen is het gelukt om het grootste deel van de voorgenomen acties uit te voeren, vaak in aangepaste vorm. Soms werkte dat heel goed, zoals het scholingsprogramma Budgetvaardig voor professionals dat is omgezet in een e-learning met contactmomenten op afstand of de lobby richting Den Haag voor het voorkomen en oplossen van schulden. Voor andere onderdelen bleek ‘face to face’ contact bijna onontbeerlijk, zoals schuldhulpverlening aan kwetsbare inwoners, de vroegsignaleringsaanpak en de verbetering van de samenwerking in de keten van schuldhulpverlening.

In de programmabegroting hebben wij voorstellen gedaan voor de intensivering van de schuldenaanpak. Daarmee bereiden we ons voor op een toename van de vraag naar

schuldhulpverlening, zetten we in op snellere oplossingen en preventie. Uw raad heeft bij de behandeling van de begroting nader richting gegeven aan de aanpak. In de voortgangsrapportage beschrijven en duiden we de resultaten van het afgelopen jaar en geven we aan wat we extra gaan doen om Utrechters te helpen om duurzaam schulden(zorg)vrij te worden. In de rapportage worden ook de toezeggingen 20/T523 en 20/T455 uitgevoerd. Toezegging 20/T253 gaat over het volgen van de tijd tussen aanmelding voor schuldhulp en de start van de sanering. In de volgende voortgangsrapportage nemen we deze als zelfstandige indicator op, zodat we de beoogde versnelling kunnen volgen. We zullen dan ook het aantal gevoerde rondkomen gesprekken in de rapportage opnemen.

We stelden de nadere regel subsidie actieagenda Utrechters Schuldenvrij vast. Hiermee hebben we de mogelijkheid om activiteiten in de stad op het gebied van schulden voorkomen, snel oplossen en blijvend uit de schulden, te subsidiëren. Hierbij kijken we integraal welke activiteiten passen in deze subsidieregel en welke activiteiten thuishoren bij het programma Versneld Vernieuwen.

Financieel
De intensivering van de schuldenaanpak brengt in 2021 voor 2,54 miljoen euro lasten met zich mee, in 2022 is dit 2,11 miljoen euro. Bij de behandeling van de programmabegroting is met uw raad afgesproken uitwerkingen van pakket 2 en 3 waarmee een substantieel budget gemoeid is te melden voor reacties en bedenkingen. Om de acties op het onderdeel *schulden voorkomen en versneld oplossen* in Werkpakket 2 uit te voeren én de verwachte toename van hulpvragen tijdig te kunnen afhandelen is na het vaststellen van de begroting de formatie van de afdeling Werk en Inkomen uitgebreid met meer schulddienstverleners. De kosten hiervan bedragen 1,4 miljoen euro in 2021 en 0,9 miljoen euro in 2022. De overige middelen worden gebruikt voor programmakosten, waaronder uitbreiding van de capaciteit bij ketenpartners en de Coronasanering. Binnenkort informeren wij u over deze unieke Utrechtse aanpak, waarmee we snel schuldenrust creëren en perspectief bieden op een duurzaam schuldenvrije toekomst.

Tot slot
Een rapportage over zo'n brede aanpak van de complexe schuldenproblematiek roept ongetwijfeld bij uw raad en de stad vragen op. Wij nodigen u dan ook van harte uit om de voortgangsrapportage te agenderen voor een raadsinformatiebijeenkomst.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Tweede voortgangs-rapportage 2020

Leeswijzer Voortgangsrapportage

Deze voortgangsrapportage bestaat uit twee delen.
In de **introductie** lichten we de ambitie ‘Utrechters Schuldenvrij’ en de bijbehorende werkwijze toe.
Deel 1 (p. 7-24) beschrijft de resultaten over 2020 en de plannen voor 2021 op hoofdlijnen
Deel 2 (p. 25-47) geeft achtergrondinformatie en gaat gedetailleerder in op de resultaten en plannen.

In de digitale versie van deze rapportage kan via de ‘doorklik’-icoontjes onderaan de pagina’s gemakkelijk worden geswitcht tussen de hoofdtekst (deel 1) en de toelichting (deel 2).

MEER INFO? (P.X)

Introductie

(P.2)

Deel 1: Resultaten en Plannen

(P.7)

Deel 2: Toelichting

(P.25)

Introductie

(P.3) **Ambitie actieagenda**

(P.4) **Utrechtse manier van sturen en verantwoorden**

(P.5) **De leidende principes**

(P.6) **Samen met de stad**

Ambitie:

Utrechters kunnen rondkomen, meedoen en zijn schulden(zorg)vrij

De Actieagenda Utrechters schuldenvrij is in de zomer van 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Met veel partijen in de stad werken we aan het voorkómen, signaleren en aanpakken van geldproblemen van Utrechters. We hebben een stevige ambitie: we willen dat Utrechters kunnen rondkomen, meedoen en schulden(zorg)vrij zijn. We willen dat ze op een simpele manier de financiële steun krijgen waar ze recht op hebben en dat ze bij geldzorgen de juiste hulp gemakkelijk weten te vinden. We weten dat schulden veel stress veroorzaken en houden daar in onze dienstverlening rekening mee. We doen alles wat nodig is om snel geldrust te creëren en perspectief te bieden.
De kern van onze strategie is drieledig:

1. VEEL EERDER ERBIJ

Hoe eerder we hulp kunnen bieden, des te lager is de ontstane schuld en des te eerder zijn mensen weer schuldenvrij.

2. HULP OP MAAT

We doen wat nodig is. Iedereen krijgt passende hulp:
licht als het kan, zwaarder als het moet.

3. BLIJVEND UIT DE SCHULDEN

Snel en doeltreffend de ontstane schulden oplossen en voorkómen dat er weer nieuwe schulden ontstaan.

Utrechtse manier van sturen en verantwoorden

Wij gebruiken de ‘Utrechtse manier van sturen en verantwoorden’ om de uitvoering van de actieagenda te volgen, te sturen op de voortgang en om te leren hoe we Utrechters optimaal kunnen helpen om duurzaam schuldenvrij te zijn. Hiermee krijgt u een breder en rijker palet aan informatie, op basis waarvan we met elkaar in gesprek gaan en blijven; over de ontwikkeling van de visie, waarden, principes, kaders, resultaten, cijfermatige indicatoren en lessen van de actieagenda Utrechters schuldenvrij. Dit alles gebruiken we om te volgen in hoeverre de beweging wordt gemaakt naar *Veel eerder erbij*, *Hulp op maat* en *Blijvend uit de schulden.*

MEER INFO? (P.26)

De leidende principes

We ontwikkelen en toetsen onze gehele aanpak langs een viertal leidende principes waarin de leefwereld van Utrechters met geldzorgen centraal staat. We vertalen deze principes telkens naar het vraagstuk van Utrechters Schuldenvrij.
Daarbij maken we gebruik van de publieke waardendriehoek (Instituut voor Publieke waarden) en van ervaringsdeskundigheid.

PRINCIPE 1

We benaderen schulden als ‘debt’, niet als ‘guilt’

PRINCIPE 2

We werken stress-sensitief

PRINCIPE 3

We lossen schulden op en werken altijd aan perspectief

PRINCIPE 4

We doen wat nodig is: ieder het zijne (passend maatwerk voor iedereen)

Samen met de stad

Deze actieagenda is in samenspraak met velen tot stand gekomen: met ervaringsdeskundigen, professionals, vrijwilligers, werkgevers, schuldeisers, wetenschappers.
De effecten van de actieagenda zijn merkbaar op veel plekken in de stad. Daarom kunnen we ontwikkelingen ook alleen samen met de stad duiden en daarvan leren. Voor deze actieagenda is een focusgroep ingesteld waarmee we dit doen. De focusgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Buurtteams, U-Centraal, Stadsgeldbeheer, Platform financieel vrijwilligers, gemeentelijke afdelingen, de Armoedecoalitie, ervaringsdeskundigen, woningcorporaties, deurwaarders, werkgevers en wetenschap. Zij zien wat er in de stad gebeurt en welke ontwikkelingen op gang komen of juist niet, wat er goed gaat en versterkt moet worden, wat beter kan en waar we mee moeten stoppen.

Deel 1

(P.8) Algemene voortgang 2020

(P.9) 1. Veel eerder erbij

(P.13) 2. Hulp op maat

(P.17) 3. Blijvend uit de schulden

(P.21) Bereik en beschikbaarheid

(P.22) Lobby

(P.24) Tot slot: Lessen uit 2020

Algemene voortgang 2020

De voortgang van actieagenda Utrechters Schuldenvrij werd overschaduwd door de effecten van de **Corona-pandemie** en bijbehorende maatregelen.

De impact van corona was tweeledig:

1. Mensen met financiële zorgen kregen **grotere problemen**. We zagen **nieuwe groepen** met schuldenproblematiek ontstaan (o.a. jongeren & ondernemers).

   In reactie op Covid-19 heeft de raad voor 2021 en 2022 **extra middelen** beschikbaar gesteld om de effecten van Corona te verzachten voor hen die het meest zijn geraakt.

2. In onze dienstverlening hebben we als reactie op Covid-19 **diverse maatregelen** genomen.
   Zo waren **locaties beperkt open** en was er **meer digitale dienstverlening.**

We zijn trots op wat we ondanks alle beperkingen toch hebben kunnen doen en zullen de digitale dienstverlening waar mogelijk voortzetten. Tegelijkertijd zien we dat we bepaalde doelen niet hebben kunnen halen.

MEER INFO? (P.27)

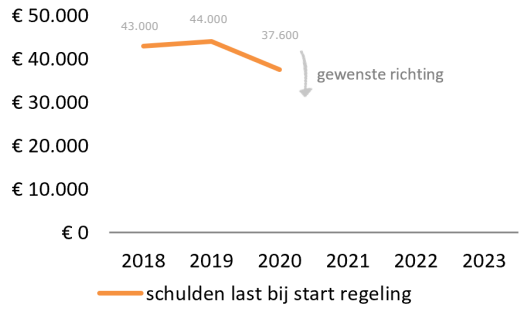
MEER INFO? (P.29)

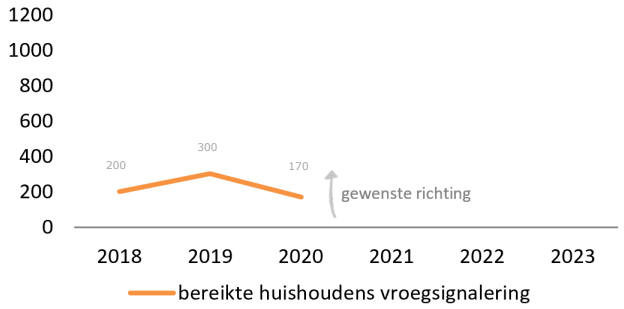
1. Veel eerder erbij
Resultaten 2020

- ☑ **Vroegsignalering** uitgebreid.
- ☑ Aangesloten bij Geldfit / **Nederlandse schuldhulproute**.
- ☑ Extra toegankelijke ingang voor schuldhulp in gebruik genomen: **directe telefoonlijn** en **whatsapplijn**.
- ☑ **Rondkomengesprekken met jongeren** ontwikkeld, 167 jongeren gesproken in de tweede helft van 2020.
- ☑ **Workshops geldzorgen voor professionals**, 200 professionals bereikt.
- ☑ Aandacht voor **financiële educatie** in het onderwijs.
- ☑ **Voorkom-erger-potje** in meer teams gebruikt.
- ☑ Meer **signaalpartners** voor geldstress betrokken in eerstelijnszorg.
- ☑ **Extra spreekuren** voor geldvragen ingevoerd, ruim 400 inwoners geholpen.
- ☑ Met verschillende partners aan **Virtueel Inkomensloket (VIL)** gewerkt
- ☒ **Verdieping workshops 'Zorgen over geld, Praten helpt':** in verband met coronacrisis niet doorgegaan.

MEER INFO? (P.31)

1. Veel eerder erbij
Indicatoren





De gemiddelde schuldenlast bij de start van een regeling is in 2020 fors **lager** dan daarvoor. Dit duidt erop dat we er **eerder** bij zijn, maar het is belangrijk de trend te blijven volgen.

In 2020 zijn bijna **twee keer zoveel huishoudens** benaderd (1200), vanwege de **stadsbrede aanpak vroegsignalering.** Het daadwerkelijke bereik lag in 2020 echter **veel lager**, i.v.m. de beperkingen rondom **corona**.

1. Veel eerder erbij
Duiding focusgroep

In de duidingsbijeenkomst eind januari werd opgemerkt dat we – met alle partners – een enorme inzet en inventiviteit hebben laten zien om de dienstverlening voor onze inwoners zo goed en kwaad als het kan door te laten gaan. Er is creatief omgegaan met de beperkte beschikbare ruimte en er zijn veel stappen gezet in de digitale dienstverlening, bijvoorbeeld het digitaal maken van de training Budgetvaardig. Daarnaast is er veel waardering voor de Financieel en Administratieve spreekuren (FAS) die in korte tijd en met een gezamenlijk inspanning zijn opgezet*; "het lijkt wel alsof we door Corona als partners elkaar nog beter kunnen vinden",* aldus een van de deelnemers. Ook de inspanningen van huisartsen om inwoners met geldstress door te geleiden naar passende hulp, worden zeer gewaardeerd. Tegelijkertijd zijn er zorgen over de beperkingen van de fysieke contactmogelijkheden: *"veel mensen die niet zo digitaal vaardig zijn, zijn toch een beetje uit beeld geraakt het afgelopen jaar, daar maak ik me echt zorgen over".* Ook betreurt de focusgroep dat de vroegsignalering door het ontbreken van de huisbezoeken minder effect heeft gehad dan gehoopt, en is er teleurstelling over de afgelasting van de Week van het geld.

Ook de rondkomengesprekken worden als goed initiatief bestempeld*: "het past helemaal in de lijn van 'licht waar het kan, zwaar als het moet', zo krijg je echt vroegtijdig in beeld hoe een jongere er financieel voor staat."*

De nieuwe regels rondom vroegsignalering worden niet alleen maar positief ontvangen. Zo wordt vanuit de woningcorporatie aangeven: *"signaalpartners leveren nu klanten met betalingsachterstanden aan via een systeem maar hebben zelf weinig mogelijkheden meer om contact met betrokkenen te leggen. En de terugkoppeling op wat er met onze signalen gebeurt, kan ook beter."*

Wat betreft de focusgroep ligt in 2021 de hoogste prioriteit bij het intensiveren van de vroegsignalering (inclusief huisbezoeken), het verlagen van de drempels voor schuldhulpverlening en het beter bekendmaken van inkomensondersteunende regelingen en schuldhulp voor werkenden. Daarnaast wordt ook aandacht gevraagd voor het op gang brengen van een lobby richting Rijk om als overheid één betaalmoment aan te houden voor uitkeringen, toeslagen en andere betalingen. Nu komen deze op allerlei verschillende momenten en frequenties bij de inwoner op de rekening, hetgeen het overzicht op maandelijkse inkomsten erg lastig maakt. Het Huishoudboekje biedt hier deels ook een oplossing voor.

MEER INFO? (P.32)

1. Veel eerder erbij
Plannen 2021

Speerpunten:

- Toegang tot **schuldhulpverlening** verbreden.
- Iedere nieuwe bijstandsaanvrager een **rondkomengesprek** aanbieden.
- Meer aandacht voor **werkende armen** (waaronder zelfstandigen).

Verder belangrijk:

- Intensiveren **vroegsignalering** bij enkelvoudige en meervoudige signalen.
- Geldzorgen bespreekbaar maken in **eerstelijnszorg** in ten minste twee wijken.
- **Uitkeringsgerechtigden** krijgen aanbod voor schuldhulpverlening.
- Werken met een prototype van het **Virtueel Inkomensloket** bij statushouders.
- **Bereik jongeren** verhogen via Whatsapp en campagne.
- **Voorkom-Erger-Potje** in meer teams beschikbaar stellen.

MEER INFO? (P.34)

2. Hulp op maat
Resultaten 2020

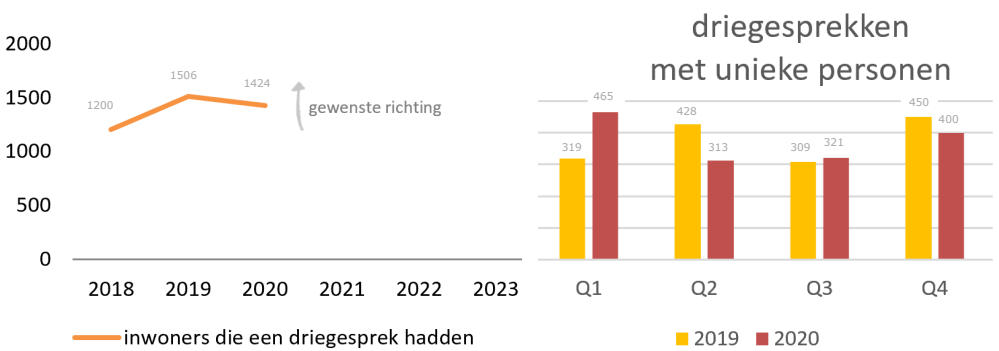
Als gevolg van corona is hulp op maat extra belangrijk geworden. Het buurtteam als enige ingang voor schuldhulp voldoet niet voor elke doelgroep.

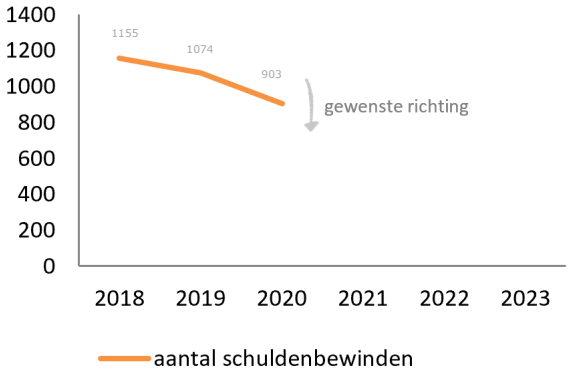
- ☑ Meer **praktische ondersteuning** door aannemen extra ervaringswerkers.
- ☑ **Het Jongerenfonds** is doorontwikkeld, met momenteel ong. 75 gebruikers.
- ☒ **Samenwerking ketenpartners** (kanteling) nog onvoldoende effectief.
- ☑ Financieel advies voor **zelfstandigen** met geldproblemen, met 63 gebruikers.
- ☑ **Pilot Overvecht:** sneller en integraal saneren bij sociale renovaties.
- ☑ Aanpak ontwikkeld: Hulp op maat voor **jongeren die in een instelling wonen**.
- ☑ **Leerweg budgetvaardig** volledig gedigitaliseerd.

- ☒ Geen '**Utrecht Project**' in lijn met tv-programma.

MEER INFO? (P.37)

2. Hulp op maat
Indicatoren





Het aantal driegesprekken met unieke personen is **vergelijkbaar met 2019,** maar we hadden tevoren gerekend op een stijging. Door **corona** konden gesprekken maar **beperkt fysiek** plaatsvinden en nam de groei in het aantal driegesprekken **na het eerste kwartaal** af.

Het aantal **schuldenbewinden** is **afgenomen.** Deels door betere **afspraken met partners** en deels doordat **schulden zijn opgelost.**

2. Hulp op maat
Duiding focusgroep

De focusgroep geeft aan dat de beweging richting hulp op maat goed op gang is gekomen in 2020. Er wordt veel vaker maatwerk geleverd en veel meer rekening gehouden met stress in de dienstverlening. Het aantrekken door de gemeente van meer praktische ondersteuners oogst veel lof, evenals de toenemende inzet van financieel vrijwilligers. *"We vullen elkaar goed aan: wij (als praktische ondersteuners, red) gaan aan de slag met de echt complexe problemen, de vrijwilligers pakken de eenvoudigere hulpvragen op. Dat werkt heel goed."*

Als het aan de focusgroep ligt komt er in 2021 veel meer aandacht voor de kleine zelfstandigen: *"Ondernemers krijgen enorme klappen, veel meer dan particulieren. Er wordt nu veel uitstel van betalingen verleend, maar uitstel is nog geen afstel. Al die schulden moeten ooit terugbetaald worden, terwijl het bedrijf ook weer opgebouwd moet worden. De kwijtschelding van schulden voor kleine ondernemers moet echt nadrukkelijker op de agenda komen."*

MEER INFO? (P.38)

2. Hulp op maat
Plannen 2021

Speerpunten:

- **Toegang schuldhulp**. Meer ingangen voor schuldhulpverlening, passend bij specifieke doelgroepen.
- Doorontwikkelen kanteling: herijken afspraken **samenwerking ketenpartners**
- Investeren in meer en betere hulp voor **zelfstandigen**.
- Kwaliteit en in-en doorstroom **bewindvoering** bevorderen.

Verder belangrijk:

- Meer schuldhulp voor **particulieren** bieden.
- Uitbreiden **Jongerenfonds** aanpak voor iedere Utrechtse jongere.
- Laagdrempeligere dienstverlening voor **zelfstandigen** met schulden.
- Verlenging **pilot Sociaal renoveren** tot begin 2022.

MEER INFO? (P.40)

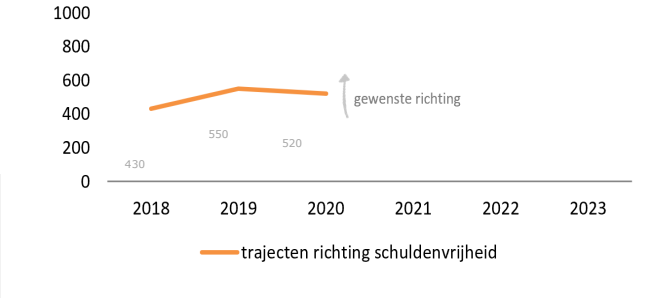
3. Blijvend uit de schulden
Resultaten 2020

- Individuele **budgetcoaching** standaard aanbod geworden.
- Meer inzet **saneringskredieten**: 80% van de lopende schuldregelingen is nu sanering.
- Pilot **Waarderen** uitgevoerd met 21 inwoners: over het algemeen positief ervaren.
- **Invordering op maat** verder doorgezet.
- **Huishoudboekje** door 100 Utrechters gebruikt en ontwikkeling landelijke opschaalbaarheid. Daarnaast pilot **Vaste Lasten Pakket** gestart met 10 deelnemers.

MEER INFO? (P.42)

3. Blijvend uit de schulden

Indicatoren



In 2020 startten **minder trajecten** richting schuldenvrijheid dan in 2019. Door **corona** was er minder nieuwe instroom, duurde het langer om geldproblemen op te lossen, en was het lastiger om inwoners vast te houden na eerste aanmelding.

Duur tussen aanmelding en schuldregeling hoger:
In 2019 was de tijd tussen het eerste driegesprek en een schuldregeling gemiddeld ruim **8 maanden**. In 2020 was dit, door de coronabeperkingen, **bijna 11 maanden.**

Terugval moeilijk meetbaar:
Het is i.v.m. privacy niet mogelijk in kaart te brengen hoeveel inwoners na een traject opnieuw in de problemen komen. In onze eigen registraties is de terugval zeer beperkt, maar dit geeft niet voldoende informatie.

3. Blijvend uit de schulden
Duiding focusgroep

Er wordt veel verwacht van het Huishoudboekje om mensen duurzaam schuldenvrij te houden, het is jammer dat daar in 2020 niet meer voortgang in is geboekt. Ook het niet voortzetten van de pilot Waarderen wordt betreurd: *“zo’n extraatje versnelt het proces misschien niet, maar het helpt wel om het vol te houden, is mijn ervaring”,* aldus een van de leden van de focusgroep.

Voor 2021 wordt de hoogste prioriteit gelegd bij veel snellere schuldsaneringen, zodat inwoners hun leven sneller weer kunnen oppakken. Daarnaast wordt er voor flexibiliteit gepleit, bijvoorbeeld met openingstijden buiten kantooruren, zodat ook werkenden met schulden gemakkelijk gebruik kunnen maken van de dienstverlening.

MEER INFO? (P.43)

3. Blijvend uit de schulden

Plannen 2021

Speerpunten:

- **Coronasanering** invoeren: Nieuwe werkwijze voor schuldhulpverlening met sneller saneren en meer kwijtschelden.

Verder belangrijk:

- **Efficiënter schuldregelen**: aansluiten bij collectief schuldregelen en het Schuldenknooppunt
- **Huishoudboekje:** in 2021 vergroten van het gebruik naar 300 deelnemers, met vernieuwde applicatie.
- **Vaste Lasten Pakket**: in 2021 opschalen tot alle huidige deelnemers van HHB.

MEER INFO? (P.44)

Bereik en beschikbaarheid
Resultaten 2020

Bereik:
We hebben in 2020 lang niet zo veel mensen bereikt als we hadden gewild, met als belangrijkste reden de corona-pandemie.

Beschikbaarheid:
Door het teruggelopen van het aantal nieuwe aanmeldingen bij de buurtteams, was de beschikbaarheid in de reguliere keten in 2020 goed.
Bij Stadsgeldbeheer was sprake van oplopende wachtlijsten. Om die reden is een eenmalige financiële impuls beschikbaar gesteld, waarmee naar verwachting de wachtlijst voor de zomer zal zijn weggewerkt.

MEER INFO? (P.45)

Lobby
Resultaten 2020

In het coronajaar 2020 bleek er politiek veel meer mogelijk dan tevoren. Op onze drie speerpunten zien we grote veranderingen.

1. Eenvoudig rondkomen

- ☑ Bijna alle partijen in de tweede kamer gaan in hun verkiezingsprogramma voor een hoger minimumloon.
- ☑ De Kinderopvangtoeslag en het Kindgebonden Budget zijn verhoogd.
- ☑ Het toeslagensysteem gaat de komende tijd grondig op de schop.

2. Minder snel oplopende schulden

- ☑ Er is een noodstopprocedure gekomen voor CJIB vorderingen, zodat deze niet meer oplopen als iemand zijn schulden wil oplossen.
- ☒ Helaas is er geen aanpassing gekomen op het Breed Wettelijk Moratorium en de wanbetalersregeling voor de zorgverzekering.

3. Schulden oplossen

- ☑ Er is een amendement aangenomen waardoor gemeenten en UWV voortaan wel mogen meewerken aan schuldregelingen bij uitkeringsvorderingen waar een boete is opgelegd, behalve als het gaat om opzettelijke fraude.
- ☑ Het is mogelijk geworden om een strafrechtelijke vordering mee te nemen in een schuldregeling. Deze moet achteraf wel geheel worden afgelost.
- ☑ De G4 en de brancheverenigingen voor Wsnp-bewindvoerders (BBW) en voor schuldhulp (NVVK) hebben gesprekken gevoerd met de Rechters Commissarissen in Faillissementen (RECOFA) om de aansluiting tussen minnelijke en wettelijke schuldhulpverlening te verbeteren.
- ☒ Aan het BBZ is helaas nog niets veranderd, in 2020 ging alle aandacht naar de TOZO-regelingen.

MEER INFO? (P.47)

Lobby
Plannen 2021

De drie hoofddoelen blijven ook in 2021 overeind, maar krijgen – als gevolg van Corona en reeds behaalde resultaten – andere accenten.

1.Eenvoudig rondkomen

- Hoger minimumloon en sociaal minimum en de Kostendelersnorm afschaffen
- Hoger kindgebonden budget voor kinderen vanaf 12 jaar
- Eenvoudigere regels voor armoedebestrijding
- Meer eenvoud in toeslagenstelsel en minder inkomensstromen (minder bronnen, minder betaalmomenten)

2.Minder snel oplopende schulden

- Pauzeknop zo snel mogelijk breed toepasbaar
- Geen drempels voor schuldhulp, zoals de verplichte registratie bij het BKR

3.Schulden oplossen

- Kortere saneringen
- Meewerkplicht voor schuldeisers
- Meer mogelijkheden voor schuldhulp aan ondernemers, waaronder betere toegang tot Wsnp en versoepeling van het BBZ.

MEER INFO? (P.50)

Tot slot: Lessen uit 2020

- Het **belang** van de actieagenda Utrechters Schuldenvrij werd door **Corona** alleen maar groter. De **verschillen tussen arm en rijk** groeiden en ook groepen **zelfredzame Utrechters** kwamen meer dan voorheen in de problematische schulden.
- Samen met onze ketenpartners slaagden we erin de dienstverlening grotendeels **digitaal** voort te zetten. Die mogelijkheden nemen we mee voor de toekomst.
- Door de rondkomengesprekken met jongeren en de een-op-een gesprekken met Tozo-ondernemers leerden we dat de **persoonlijke benadering** een belangrijke factor is.
- We merkten dat de verbetering van de samenwerking in de keten van schulddienstverlening een **taai proces** is dat veel aandacht nodig heeft**. Toegang tot schuldhulp** en de **ketensamenwerking** moeten aangepast worden.

Deel 2

(P.26) Toelichting: Sturen en verantwoorden

(P.27) Toelichting: Algemene voortgang 2020

(P.29) Toelichting: 1. Veel eerder erbij

(P.34) Toelichting: 2. Hulp op maat

(P.40) Toelichting: 3. Blijvend uit de schulden

(P.44) Toelichting: Bereik en beschikbaarheid

(P.45) Toelichting: Lobby

(P.50) Toelichting: Lessen uit 2020

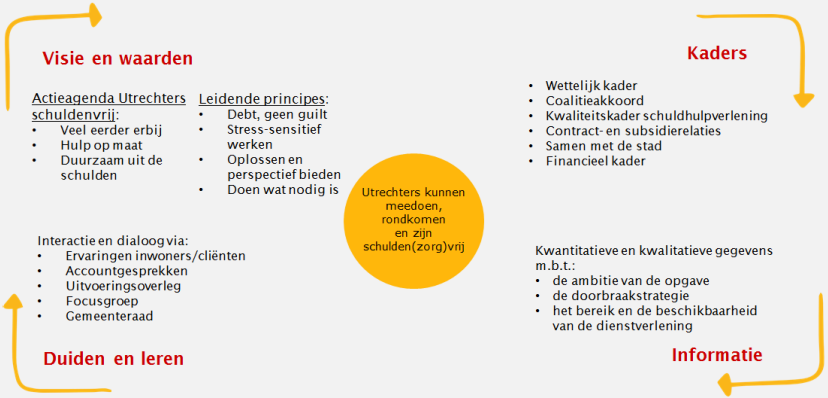
Toelichting: Utrechtse manier van sturen en verantwoorden

TERUG NAAR DEEL 1 (P.4)

Op 6 juni 2019 heeft uw raad de actieagenda Utrechters Schuldenvrij vastgesteld. Daarmee gaf u het startschot aan een breed en meerjarig actieprogramma waar de stad mee aan de slag is gegaan. In het najaar van 2019 hebben we met u besproken hoe we de uitvoering van de actieagenda willen volgen, sturen op de voortgang en willen leren hoe we Utrechters optimaal kunnen helpen om duurzaam schuldenvrij te zijn. We gebruiken hiervoor de 'Utrechtse manier van sturen en verantwoorden'. Hiermee krijgt u een breder en rijker palet aan informatie, op basis waarvan we met elkaar in gesprek gaan en blijven; over de ontwikkeling van de visie, waarden, principes, kaders, resultaten, cijfermatige indicatoren en lessen van de actieagenda Utrechters schuldenvrij. Dit alles gebruiken we om te volgen in hoeverre de beweging wordt gemaakt naar *Veel eerder erbij*, *Hulp op maat* en *Blijvend uit de schulden*.

Deze manier van sturen betekent:
- een beweging creëren waarbij we stap voor stap met onze partners voortgaan;
- werken vanuit de visie en leidende principes, bijbehorende kaders en doorlopend kwantitatieve en kwalitatieve informatie verzamelen;
- samen met onze partners in de stad en de raad betekenis geven aan de informatie;
- op basis hiervan leren en bijsturen. In brief 6820735 zijn we nader ingegaan op deze wijze van sturing.

In het voorjaar van 2020 presenteerden we de eerste voortgangsrapportage Voor u ligt de tweede voortgangsrapportage. Vanwege de uitbraak van het Coronavirus heeft deze een iets andere opzet dan de eerste rapportage.



TERUG NAAR DEEL 1 (P.8)

Toelichting: Algemene voortgang 2020 (1/2)

Utrecht is een welvarende stad en veruit de meeste inwoners kunnen (goed) rondkomen en doen volop mee in de maatschappij. Maar er is ook een substantiële groep die het niet lukt om rond te komen en die (mede) daardoor problemen heeft om mee te doen. Het voorkomen (en wegnemen) van geldproblemen is een randvoorwaarde om volwaardig mee te kunnen doen in de maatschappij. We streven ernaar dat zoveel mogelijk Utrechters kunnen rondkomen. En we willen dat ook inwoners die moeite hebben om rond te komen mee kunnen doen. We volgden de ontwikkeling hierin via de Utrechtmonitor. Vanwege Corona heeft deze in 2020 niet op dezelfde manier plaatsgevonden. Daarentegen is er in het afgelopen jaar zowel lokaal als landelijk veel onderzocht over de (mogelijke) financiële impact van de coronacrisis voor huishoudens.

Gevolgen Corona

De economische gevolgen van het coronavirus treffen velen maar sommigen harder dan anderen. De maatregelen die het rijk neemt om verspreiding van het virus tegen te gaan, hebben veel invloed op zowel de omvang als de vorm van armoede- en schuldenproblematiek. Naast een toename van het beroep op het sociale verzekeringsstelsel (WW en Bijstand) door mensen die hun werk (gaan) verliezen zien we ook nieuwe groepen in de financiële problemen: zo'n 8.500 Utrechtse ondernemers hebben met recht een Tozo-1 uitkering aangevraagd, bijna 5.000 ondernemers ontvangen Tozo-3. Jongeren en werkenden in laagbetaalde sectoren zijn extra kwetsbaar: niet alleen staan hun banen op de tocht, ze hebben ook nauwelijks enige financiële buffer. Inkomsten en uitgaven komen in disbalans waardoor rekeningen niet meer betaald kunnen worden, en zo ontstaan gemakkelijk schulden.

De afdeling Onderzoek van de gemeente heeft in 2020 drie keer in kaart gebracht wat de gevolgen van Covid-19 zijn op de stad. Ook daaruit blijkt dat het coronavirus vooral van grote invloed is op de inwoners die voor de uitbraak van corona al kwetsbaar waren: ouderen, mensen die geen opleiding hebben gevolgd of alleen lager (beroeps)onderwijs hebben afgerond, mensen met een laag inkomen en mensen met schulden. Daar komen nieuwe groepen bij die worden getroffen, zoals zzp'ers, mensen met tijdelijke contracten of flexcontracten en jongeren. De scheidslijnen tekenen zich in deze crisis versneld af vanwege de onvoldoende financiële reserves, de beperkte kansen op de arbeidsmarkt en de snelle terugval naar bijstandsniveau. Een vergroting van de kansenongelijkheid en van armoede liggen als gevolg daarvan op de loer. De coronacrisis leidt onvermijdelijk tot veel meer huishoudens die te maken krijgen met acute en problematische schulden. Schulden die bovendien niet het gevolg zijn van zelfgemaakte keuzes, maar van het stopzetten van de economie door de overheid. Het rapport COVID-19 en schuldenproblematiek in Nederland van Schuldenlab NL en Deloitte geeft een beeld van de te verwachten ontwikkeling van schuldenproblematiek de komende tijd.

Onderzoek onder Utrechtse ondernemers die Tozo-3 ontvangen laat zien dat bijna de helft van hen schulden en/of betalingsachterstanden heeft. Zij gaven in november/december 2020 aan nog maximaal 1-2 maanden vooruit te kunnen met hun inkomen. Problematische schulden liggen dus op de loer en zullen nog veel verder toenemen als de overheid de steunmaatregelen afbouwt.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.8)

Toelichting: Algemene voortgang 2020 (2/2)

De gevolgen van Covid-19 dwingen ons tot het actualiseren en intensiveren van de Actieagenda Utrechters schuldenvrij. Onze partners in de stad zien deze urgentie ook en willen graag bijdragen aan een extra inspanning om Utrechters door deze zware periode heen te helpen. Het is zaak ook samen met hen te kijken wat daarin nodig is. Vooralsnog richten we onze interventies (ook) op nieuwe doelgroepen en leggen het accent nog meer op het voorkómen van schulden en op het versneld oplossen van schulden. We weten immers dat een schuld van € 5.000 gemakkelijk kan oplopen tot € 40.000 en dat een huishouden met problematische schulden de samenleving € 100.000 kost. Vroeg erbij zijn is dus cruciaal! Dat geldt ook voor kinderen uit kwetsbare gezinnen, die als gevolg van Covid-19 op achterstand dreigen te komen. Bestaanszekerheid voor alle generaties, daar streven we naar.
Als reactie op Covid-19 hebben we diverse maatregelen genomen. Bij nieuwe vormen van dienstverlening hebben we inwoners zoveel mogelijk gevraagd naar hun ervaringen, zodat we deze dienstverlening kunnen verbeteren. In de vorige voortgangsrapportage hebben we u meegenomen in klanttevredenheidsonderzoeken over verschillende soorten dienstverlening binnen de actieagenda. In 2020 lag de focus vooral op het kort cyclisch leren welke ondersteuning in deze bijzondere periode het beste aansluit op de behoefte van inwoners. Dat hebben we gedaan met enquêtes bij verschillende nieuwe vormen van dienstverlening. Door de rapportage heen noemen we de belangrijkste resultaten.

Mede in het kader van de extra beschikbaar gestelde Coronamiddelen (Werkpakket 2) scherpen we in 2021 de actieagenda op vier onderdelen verder aan:
1. We intensiveren en verbreden reeds gestarte succesvolle interventies uit de actieagenda;
2. We vergroten het bereik van nieuwe doelgroepen: jongeren, kleine zelfstandigen en werkenden aan de onderkant van de arbeidsmarkt
3. We vergroten de ketencapaciteit om de verwachte toestroom aan Utrechters met geldproblemen adequaat op te kunnen vangen.
4. We zorgen voor snellere en kortere saneringen, waardoor sneller schuldenrust ontstaat en inwoners weer perspectief krijgen op een schuldenvrij bestaan.

In de navolgende hoofdstukken delen we met u de resultaten uit 2020 en werken we de verschillende interventies nader uit.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.9)

Toelichting 1. Veel eerder erbij
Resultaten 2020 (1/2)

Uit het onderzoek Afgelost=opgelost blijkt dat mensen hun geldproblemen over het algemeen onderschatten en hun mogelijkheden om de problemen op te lossen overschatten. Ook is er veel schaamte en taboe rond het bespreken van geldzorgen en -problemen. Daarom wachten mensen lang voordat ze hulp zoeken. Vaak melden ze zich pas als het water aan de lippen staat. Er is dan al jaren sprake van oplopende schulden, stress en schaarste en de oplossing is vaak complex. Er is daarom veel in gang gezet om Utrechters met geldzorgen veel eerder te bereiken en te helpen. Hieronder noemen we de belangrijkste resultaten van het afgelopen jaar.

Resultaten 2020

- **Uitbreiding Vroegsignalering**
  Sinds oktober 2020 wordt de Vroegsignalering in de hele stad uitgevoerd, vooruitlopend op de wettelijke verplichting per 2021. Zorgverzekeraars, energieleveranciers, verhuurders en het waterbedrijf melden betalingsachterstanden bij de gemeente. In 2020 hebben we 6256 signalen ontvangen. Zoals aangegeven in brief 7662577 lag de focus in 2020 op adressen waar meerdere achterstanden waren en op huurachterstanden. Als gevolg van Corona was het helaas een groot deel van het jaar niet mogelijk om huisbezoeken af te leggen. In plaats daarvan zijn bij de betrokken adressen brieven en flyers met informatie over hulp bezorgd en is telefonisch contact opgenomen. Met 170 bewoners zijn we in gesprek gekomen. Zodra Corona het toelaat worden er weer huisbezoeken afgelegd, omdat dat de kans vergroot dat we met inwoners in contact te komen. Vanaf 2021 bieden we naar aanleiding van ieder signaal dat we ontvangen hulp aan per e-mail, brief of sms. Bij een combinatie van signalen en bij hogere achterstanden nemen we contact op per telefoon of gaan we op huisbezoek.

- **Aangesluiting bij Geldfit / Nederlandse schuldhulproute**
  In augustus 2020 is de Gemeente Utrecht aangesloten bij Geldfit, het startpunt van de Nederlandse Schuldhulproute. Utrechters worden via verschillende kanalen, zoals hun bank of verzekeraar, doorverwezen naar de website van Geldfit (www.geldfit.nl) . Sinds augustus hebben meer dan 9000 inwoners een bezoek gebracht aan de website waarvan er bijna 700 zijn doorverwezen naar aanvullende ondersteuning. Dit kan zijn lichte ondersteuning zoals bijvoorbeeld de website van het Nibud of Schuldhulpmaatje, maar in 75 gevallen klikte inwoners ook door naar de website van het Buurtteam. Sinds november is speciaal voor ondernemers, die nu hard getroffen worden door de coronamaatregelen, ook Geldfit Zakelijk beschikbaar. Deze route is specifiek ingericht voor inwoners met een eigen bedrijf, die vaak andere problematiek en de behoeften hebben dan particulieren.

- **Extra ingang voor schuldhulp**
  Om inwoners met enkelvoudige schulden als gevolg van Corona snel en laagdrempelig van dienst te kunnen zijn, is begin juni een rechtstreeks telefoonnummer met de gemeentelijke afdeling schulddienstverlening opengesteld. In twee maanden tijd maakten 265 inwoners hiervan gebruik, bij 54
  mensen leidde dit tot een driegesprek, als start van een traject richting schuldenvrijheid. Speciaal voor jongeren met vragen of zorgen over geld stelden we een Whats-app lijn open. Deze is nog niet veel gebruikt, in 2021gaan we jongeren hier gericht op attenderen.

- **Rondkomengesprekken met jongeren**
  Veel jongeren doen een beroep op de bijstand en hebben financiële problemen. Door Corona is hun aantal gegroeid. Zij zijn gebaat bij een vroege en persoonlijke interventie die hen geldrust biedt, zodat ze kunnen werken aan een duurzaam toekomstperspectief. Dat bieden we met het rondkomen- gesprek. Het rondkomengesprek wordt gevoerd vanuit een stress-sensitieve benadering, zonder vaste agenda en waarbij de vraag van jongeren centraal staat. In de tweede helft van 2020 zijn 167 jongeren gesproken, die kort daarvoor een bijstandsuitkering hadden aangevraagd. Vooral het persoonlijke en ongedwongen contact waardeerden de jongeren zeer. Drie kwart van de jongeren had aan dit ene gesprek genoeg, een kwart van hen is doorverwezen naar hulp op maat, bijvoorbeeld van U2BeHeard, schulddienstverlening of U-Centraal.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.9)

Toelichting 1. Veel eerder erbij
Resultaten 2020 (2/2)

- **Workshops geldzorgen signaleren voor professionals**
  De workshop Zorgen over geld? Praten helpt! is 19 keer gegeven in de stad en de gemeentelijke organisatie. In totaal hebben ruim 200 professionals en vrijwilligers de workshop gevolgd. Zij zijn daarmee beter toegerust om financiële zorgen bij mensen te herkennen, te signaleren en bespreekbaar te maken.

- **Aandacht voor financiële educatie in het onderwijs**
  We hebben het aanbod van financiële educatie bekend gemaakt bij alle scholen (van primair onderwijs tot hbo/WO). In februari organiseerden we een bijeenkomst voor docenten over het belang van financiële educatie en de mogelijkheden in Utrecht. De groots opgezette Week van het geld (met opening in het FC Utrecht stadion) kon vanwege corona niet doorgaan. In juli organiseerden we, deels online, nog wél het geplande debat met als titel "Praten over geld!". Aan de hand van stellingen gingen de verschillende debathelden met elkaar in gesprek over o.a. armoede en omgaan met geld. Zij adviseerden daarmee de gemeente en scholen (zie: https://www.youtube.com/watch?v=pr700AW5ars).

- **Gebruik Voorkom-erger-potje in meer teams**
  Het Voorkom-erger-potje is in 2020 in vier teams (team dak- en thuisloze jongeren, buurtteams Kanaleneiland, Zuilen en Ondiep/Pijlsweerd) geïntroduceerd en wordt daar nu gebruikt. Met het Voorkom-erger-potje hebben hulp- en dienstverleners in de stad de mogelijkheid om snel – en met minimale verantwoording – kleine noden direct te ledigen en daarmee grotere problemen te voorkómen. De aanpak is gestoeld op de ons bekende Citydeal-werkwijze: teams krijgen een budget van € 2.000,- waarbij zij maximaal €500,- euro aan één huishouden mogen uitgeven. De belangrijkste eis? Het besluit moet gezamenlijk in het team genomen worden. De eis van een groepsbesluit zorgt ervoor dat professionals met elkaar het gesprek aangaan over wat echt nodig en noodzakelijk is. In die gesprekken komen vaak alternatieve oplossingen boven tafel. Medewerkers geven elkaar veel goede tips en wisselen uit. Dit leereffect is daarom een belangrijke meerwaarde van dit budget.

- **Eerstelijnszorg als signaalpartner voor geldstress**
  Gemeente Utrecht is een partnership aangegaan met de ArmoedeCoalitie en eerstelijnszorgpartners om samen de aandacht voor het signaleren van geldzorgen in de eerstelijnszorg te vergroten. In oktober organiseerden we het eerste online stadsafari webinar samen met verschillende partners in de stad, zoals Dok, Buurtteam, ArmoedeCoalitie en Al Amal. Meer dan 25 Utrechtse huisartsen en praktijkondersteuners van huisartsen hebben deelgenomen.

- **Extra speekuren voor geldvragen**
  Niet op alle buurtteamlocaties was het mogelijk om de 1,5 m afstand te garanderen, dit was voor sommige inwoners een belemmering om zich bij het buurtteam te melden. Daarom is in de zomer op initiatief van U-Centraal gestart met een Financieel en Administratief inloopspreekuur (FAS) in twee grote – tijdelijk gehuurde – ruimtes in Overvecht en Kanaleneiland. Sinds de openstelling zijn ruim 400 inwoners geholpen met allerlei financiële vragen en zorgen. Veruit de meeste vragen gingen over de aangifte inkomstenbelasting en het aanvragen van Bijzondere bijstand of Individuele inkomenstoeslag. In 40% van de gevallen is er een vervolgafspraak gemaakt. Inwoners waardeerden deze dienstverlening met een 8,9.

- **Virtueel Inkomensloket**
  Het afgelopen jaar hebben we met verschillende partners gewerkt aan een nieuwe innovatie, het Virtueel inkomensloket (VIL). Het doel van het VIL is dat mensen met een druk op de knop de inkomensondersteunende regelingen kunnen aanvragen waar ze recht op hebben. Door een slimme koppeling van gegevens kunnen mensen een aanvraag indienen zonder dat ze allerlei bewijsstukken moeten aanleveren. Bewijsstukken zijn noodzakelijk voor ons om te bepalen of en waar iemand recht op heeft. Met het Virtueel Inkomensloket wordt dit een stuk makkelijker voor inwoners en voor de gemeente. De innovatie doen we samen met de VNG en ICTU. Ook de Belastingdienst, UWV en SVB stimuleren dit initiatief.

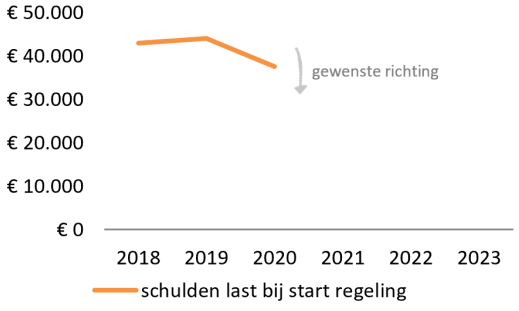
Niet gedaan

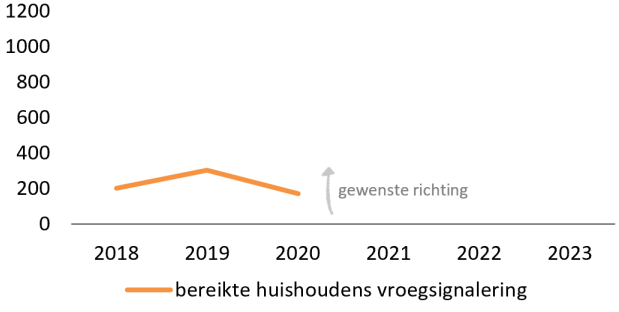
- **Verdieping workshops “Zorgen over geld, Praten helpt’**
  Deze verdieping hebben we niet gedaan, omdat in verband met de coronacrisis andere prioriteiten moesten worden gekozen.

Onderzoek- Keizer, 2016

TERUG NAAR DEEL 1 (P.10)

Toelichting 1. Veel eerder erbij
Indicatoren





De gemiddelde schuldenlast bij de start van een schuldregeling (met behulp van de gemeente) is in 2020 fors lager dan de jaren daarvoor. Dat duidt erop dat we er eerder bij zijn. Dit is echter slechts één indicatie, die vertekend kan worden door toevalligheden in een jaar. Het is daarom vooral betekenisvol om de trend te volgen én deze te duiden met andere informatie.

Vanaf oktober 2020 wordt de aanpak vroegsignalering stadsbreed uitgevoerd. Daardoor hebben we bijna twee keer zoveel huishoudens benaderd (1200) als in 2019. Desondanks was het daadwerkelijke bereik in 2020 veel lager. Vanaf maart was het vanwege corona niet mogelijk om huisbezoeken af te leggen in het kader van vroegsignalering. Daarom hebben we in het begin alleen flyers bezorgd en brieven gestuurd met een hulpaanbod. Later ontvingen we ook telefoonnummers van de betreffende inwoners, zodat we telefonisch hulp konden aanbieden. De respons op met name brieven en flyers (rond 10%) was veel lager dan bij huisbezoeken (bijna de helft). Van de gemeente Amsterdam leren we dat vroegsignaleren ook een kwestie van de lange termijn is. Uiteindelijk zorgt het ervoor dat veel eerder schuldhulp wordt aanvaard en dat de gemiddelde schuldenlast aan het begin van een traject gestaag lager wordt.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.12)

Toelichting 1. Veel eerder erbij
Plannen 2021 (1/2)

Speerpunten in 2021

- **Bredere toegang tot schuldhulpverlening**
  We verbreden toegang tot schuldhulp door het uitbouwen van de directe ingang tot de gemeentelijke schuldhulpverlening. Hiermee bedienen we de (nieuwe) doelgroepen die vooral enkelvoudige financiële problematiek ervaren. We starten een uitgebreide campagne om deze nieuwe ingang bekend te maken bij inwoners met geldzorgen. Voor de integrale aanpak van schulden als onderdeel van multi-problematiek blijft het buurtteam de eerste ingang.

- **Rondkomengesprekken**
  We bieden iedere nieuwe aanvrager van bijstand een rondkomengesprek aan, voorafgaand aan het werkgesprek. In dat gesprek wordt gekeken of er (financiële) problemen zijn of dreigen te ontstaan en acties ingezet om deze te voorkomen, denk aan inzet Huishoudboekje, doorbetaling vaste lasten, budgetcursus, of doorverwijzing naar vrijwilliger, sociaal raadslieden of het buurtteam. Als er schulden zijn pakken we die direct op. De uitkomsten worden gedeeld met de werkmatcher en betrokken in het plan van aanpak. Eerst geldrust, dan perspectief! We borduren bij de implementatie voort op de ervaringen die we in 2020 hebben opgedaan met de rondkomengesprekken met jongeren.

- **Nog meer aandacht voor werkende armen (waaronder zelfstandigen)**
  Naar aanleiding van rapport Meer Utrechters beter helpen met passende armoederegelingen en voortbouwend op het netwerk van de werkgeversalliantie 'schuldenvrije werkvloer' zetten we in 2021 in op het bereiken en ondersteunen van meer Utrechtse werkgevers in de aanpak van geldzorgen op de werkvloer. Met een outreachende aanpak richting werkgevers halen we op welke behoeften er zijn, en leveren hierin maatwerk, onder andere door een directe lijn met schuldhulp, het aanbieden van voorzieningenchecks en gratis workshop over financiën voor werkgevers (i.s.m. U-Centraal). Daarnaast geven we meer bekendheid aan armoederegelingen en financiële extra's waar werknemers in Utrecht gebruik van kunnen maken. Zo zetten we naast goede hulp bij schulden en geldzorgen, ook in op preventie en een focus op financieel fitte werknemers.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.12)

Toelichting 1. Veel eerder erbij
Plannen 2021 (2/2)

Verder belangrijk in 2021

- **Intensivering vroegsignalering**
  In 2021 krijgen we meer dan 3.000 signalen per maand over betalingsachterstanden. Bij alle enkelvoudige signalen (één achterstand op een adres) sturen we een e-mail, sms of brief met een hulpaanbod. Bij meerdere achterstanden op een adres bellen we of gaan we op huisbezoek, zodra dat weer mogelijk is. Met de corporaties hebben we afgesproken dat we meer contact onderhouden over de door hen gemelde huurachterstanden,

- **Geldzorgen bespreekbaar maken in eerstelijnszorg**
  Eind 2021 beschikken de eerstelijnsprofessionals in in ieder geval twee wijken over kennis en vaardigheden rondom het thema geldstress (door middel van interventies, bijv. webinars of experimenten). De betrokken eerstelijns professionals weten waar ze terecht kunnen met hulp bij geldzorgen. Inwoners van deze wijken merken dat eerstelijnsprofessionals het onderwerp ‘geldzorgen’ bespreken.

- **Bijstand en schulden**
  Bestaande uitkeringsgerechtigden bij wie beslag op de uitkering is gelegd krijgen standaard een aanbod voor schuldhulpverlening. Indien nodig voor de reïntegratie worden periodiek afspraken met de inwoner gemaakt over werk/schulden.

- **Virtueel Inkomensloket**
  In februari 2021is het eerste prototype met de eerste regeling (de Individuele Inkomenstoeslag) technisch klaar. Bij de ontwikkeling van het prototype werken we met gebruikersonderzoeken waarbij statushouders de gebruikers zijn. Zo zijn we zeker dat de applicatie voor iedereen toegankelijk is. De volgende stap is een pilot waarin de eerste inwoners de IIT kunnen aanvragen.

- **Bereik jongeren**
  We gaan door met het bieden van dienstverlening aan jongeren via Whatsapp en starten een campagne om jongeren met geldzorgen beter te bereiken.

- **Uitbreiding Voorkom-Erger-Potje**
  We stellen het Voorkom-erger-potje in meer teams beschikbaar.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.13)

Toelichting 2. Hulp op maat
Resultaten (1/3)

Als gevolg van Covid-19 wordt de groep Utrechters met financiële problemen meer divers. Het beeld dat huishoudens met schulden meestal ook met andere problemen kampen, waardoor een integrale benadering nodig is, is aan een heroverweging toe. We verwachten een groep die zich tot maart 2020 zelf financieel kon redden en nu door de Corona crisis vooral enkel financiële problemen heeft. Denk daarbij aan jongeren, ondernemers en mensen met corona-schulden. Voor hen is de route via het buurtteam - met brede uitvraag op allerlei leefgebieden - minder vanzelfsprekend. Zij zijn gebaat bij vroege, laagdrempelige, snelle en deskundige hulp om hun geldzorgen weg te nemen. Een parallelle toegang tot schuldhulpverlening – naast die van het buurtteam – kan voor hen een uitkomst zijn.

Er is niet één aanpak die voor iedereen werkt. We sluiten aan bij wat de inwoner nodig heeft om zo zelfstandig mogelijk duurzaam schuldenvrij te worden. We zetten lichte, tijdelijke ondersteuning in als het kan en zwaardere en langdurige hulp als het nodig is. We willen voorkomen dat mensen onder bewind worden gesteld als er ook alternatieven mogelijk zijn en we streven ernaar dat bewinden worden opgeheven als de inwoner weer zelfstandig zijn belangen kan behartigen. Ook streven we ernaar dat bestaande schuldenbewinden vaker leiden tot een duurzame oplossing door middel van een schuldregeling. Als gevolg van Corona hebben we gerichte aandacht besteed aan het bieden van ondersteuning aan jongeren en ondernemers.

We hebben het afgelopen jaar flink geïnvesteerd in verbeteringen in de ketensamenwerking. Desondanks zien dat we met de reguliere aanpak van de schulddienstverlening (de kanteling) minder Utrechters schuldenvrijheid bieden dan we hadden verwacht. Zie ook de resultaten en speerpunten.

De belangrijkste acties in 2020 worden hieronder toegelicht.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.13)

Toelichting 2. Hulp op maat
Resultaten (2/3)

- **Verbetering kanteling**
  Er is in 2020 gewerkt aan het versterken van de samenwerking in de keten van schuldhulpverlening. In brief 7980267 bent u geïnformeerd over de voortgang. Tegelijkertijd constateren de partners dat zij er met elkaar onvoldoende in slagen om meer en snellere in- en doorstroom in schuldhulpverleningstrajecten te realiseren. Het aantal inwoners dat voor een driegesprek wordt aangemeld bleef achter bij de verwachtingen en een aanmelding leidt niet vaak genoeg tot een traject richting schuldenvrijheid. Een herziening van de werkwijze is daarom nodig, evenals het creëren van een extra toegang voor schuldhulp voor inwoners met enkelvoudige financiële problematiek. Zie ook de speerpunten.

- **Meer praktische ondersteuning door ervaringswerkers**
  Er zijn meer ervaringsdeskundigen aangenomen. Zij bieden praktische ondersteuning aan inwoners die zijn uitgevallen voordat de schulden zijn opgelost en zorgen dat ze alsnog in een regeling kunnen komen. We hebben steeds scherper voor ogen hoe we ervaringsdeskundige ondersteuners en financieel vrijwilligers optimaal kunnen inzetten bij het op orde krijgen van het schuldendossier.

- **Jongerenfonds**
  Het Jongerenfonds is doorontwikkeld. Begin 2020 stelde uw raad het plan vast waarmee we de komende jaren veel meer jongeren kunnen helpen om hun schulden op te lossen én te werken aan hun toekomst (zie: https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Utrecht/bfdfe4c0-5706-4486-9ff7-a2cc64d59af6). Ongeveer 75 jongeren maken op dit moment gebruik van het Jongerenfonds.

- **Financieel advies voor zelfstandigen met geldproblemen**
  Vooruitlopend op de extra dienstverlening die vanaf 2021 aan Tozo-ondernemers wordt geboden (zie brief 8511941), hebben 300 zelfstandigen met betalingsachterstanden een uitnodiging ontvangen voor een verkennend gesprek met Menzing & Partners over hun financiële situatie. 63 ondernemers maakten hier gebruik van. Uit een enquête blijkt dat zij – net als de jongeren bij het rondkomengesprek - het zeer op prijs stellen om een ‘echt mens’ te spreken: een deskundig iemand die oor heeft voor hun financiële situatie. Voor veruit de meeste ondernemers blijft het (voorlopig) bij dit ene gesprek: zij hebben advies gekregen over hun financiële situatie en kunnen daarmee zelfstandig verder. 16 ondernemers krijgen verdere ondersteuning bij geldproblemen. Nog eens 44 zelfstandigen hebben in 2020 schuldhulp aangevraagd bij Menzing & Partners. Buiten de Tozo-aanvragen zijn er in 2020 slechts 23 verzoeken om bijstand voor zelfstandigen (BBZ) binnen gekomen. Met deze informatie is toezegging 20/T455 uitgevoerd.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.13)

Toelichting 2. Hulp op maat
Resultaten (3/3)

- **Pilot Overvecht: sneller en integraal saneren bij sociale renovaties**
  Bij de sociale renovaties van flats Overvecht is de afdeling Schulddienstverlening samen met de corporaties, buurtteams en DOK aan de slag gegaan om bewoners een integraal hulpaanbod te doen. We hebben daarvoor eerst gekeken welke bewoners van de flat aan de Nigerdreef schulden hebben bij nutsbedrijven, zorgverzekeraars en woningcorporaties of waar beslag ligt op de uitkering. Vervolgens is contact opgenomen met deze bewoners. Een groot deel van hen bleek al hulp te krijgen van Stadsgeldbeheer, bewindvoerders of de gemeente. De anderen hebben een hulpaanbod gekregen voor schuldhulpverlening. Als zij een bijstandsuitkering hadden werd dit gecombineerd met een aanbod voor werkdienstverlening. De bewoners die een aanbod voor schuldhulp aanvaardden, kregen zeer intensieve hulp van een trajectbegeleider en zo mogelijk een snellere sanering. Door corona en het beperkte aantal bekende schulden is het niet gelukt om echt massa te maken met deze proef. De belangrijkste les van sociaal renoveren is het belang van fysieke nabijheid bij het winnen van vertrouwen van inwoners en het verstevigen van de samenwerking met partners in de wijk. Dit werd door Corona bemoeilijkt. Ook leerden we dat zeer intensieve dienstverlening en ondersteuning helpt om sneller te saneren. Deze les nemen we mee in de implementatie van de Coronasanering (zie verderop), waarmee we stadsbreed sneller saneren.

- **Hulp op maat voor jongeren in de opvang**
  In samenwerking met U-centraal, Tussenvoorziening, Humanitas en Singelzicht hebben we een aanpak ontwikkeld om jongeren met schulden binnen een instelling te begeleiden naar “zelfstandig wonen zonder schulden”.

- **Digitale leerweg budgetvaardig**
  Om de kennis en vaardigheden van generalistische professionals in de schuldhulpketen te verbeteren is het gezamenlijke opleidingsprogramma Budgetvaardig voortgezet. Om dit in corona-tijd door te kunnen zetten is een digitale leerweg ontwikkeld, waarmee we zowel in 2020 als daarna alle professionals kunnen trainen.

Niet gedaan:

- We hebben geen ‘Utrecht Project’ uitgevoerd in de lijn van het Tv-programma met Beau van Erven Dorens. Uit de verkenning met de partners is gebleken dat de meeste werkzame elementen uit dat programma al op een of andere manier worden toegepast en dat de prioriteit niet ligt bij een dergelijk project.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.14)

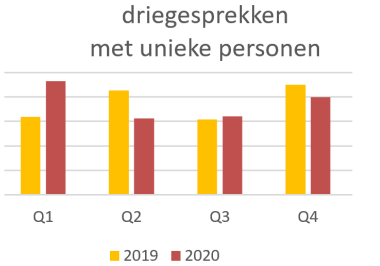
Toelichting 2. Hulp op maat
Indicatoren

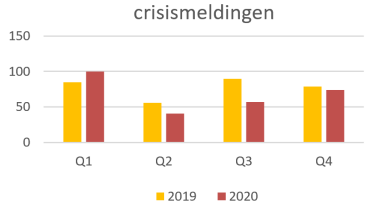
Minder driegesprekken
Het aantal driegesprekken met unieke personen is vergelijkbaar met 2019. Gezien de trend en de inzet op een groter bereik die tot Q1 zichtbaar was, hadden we in 2020 een forse stijging voorzien. Door corona is dit echter niet gebeurd. Normaliter vinden gesprekken vooral plaats bij de inwoner thuis of op een locatie van het buurtteam. Door corona konden gesprekken maar in beperkte mate fysiek plaats vinden en is vooral gebruik gemaakt van videobellen. Indien nodig werden op een beperkt aantal locaties face to face gesprekken gevoerd. Daardoor nam de groei in het aantal gesprekken na het eerste kwartaal af.

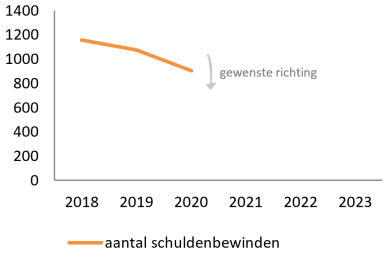
Minder crisismeldingen
Corona heeft voor veel inwoners ook de drempel om hulp te zoeken verhoogd en de coulance van schuldeisers heeft externe prikkels om hulp te zoeken weggenomen. Dat zien we naast de gewone aanmeldingen ook terug bij de crisismeldingen. In aansluiting op de beantwoording van SV 2020_219 is onderstaand in beeld gebracht hoe het aantal driegesprekken met unieke personen en het aantal crisismeldingen zich in 2020 ontwikkelden ten opzichte van 2019. Van de verwachtte 'boeggolf' aan hulpvragen is dan ook nog geen sprake, zolang coronamaatregelen voortduren.

Minder schuldenbewind
Het aantal huishoudens met een schuldenbewind is afgenomen in 2020. Dit komt deels door betere afspraken met partners, waardoor minder vaak bewind ingezet wordt als een lichtere vorm van hulp passend is. Een deel komt ook doordat de schulden van deze inwoners zijn opgelost (eventueel met hulp van de gemeente). In een deel van die gevallen wordt het bewind nog wel voortgezet als 'toestandenbewind'. Dat is bewind in verband met een lichamelijke of geestelijke toestand. Een ander deel gaat helemaal uit bewind en gaat zelf weer het inkomen beheren, eventueel met hulp van een vrijwilliger.

Rectificatie voortgangsrapportage 2019: aantal schuldenbewinden
In de vorige voortgangsrapportage meldden wij een te hoog aantal schuldenbewinden over 2018 en 2019, respectievelijk 1202 en 1205, terwijl dat 1155 en 1074 had moeten zijn. Er was sprake van een dubbeltelling. Bij verhuizing van of naar een andere gemeente, detentie of een wijziging van de gezinssituatie werden bewinden voor de rapportage soms wel meegeteld, terwijl de betaling al was gestopt. Uit de vorige rapportage bleek daardoor niet dat er een gestage afname is van het aantal schuldenbewinden.







TERUG NAAR DEEL 1 (P.16)

Toelichting 2. Hulp op maat
Plannen 2021 (1/2)

Speerpunten voor 2021:

- **Doorontwikkeling kanteling**
  We passen de huidige werkwijze en taakverdeling aan om de doorstroom van aanmelding tot schuldenvrijheid (door middel van een sanering) te verbeteren. De focus van de buurtteams zal vooral liggen bij het signaleren en bespreekbaar maken van geldzorgen en de doorverwijzing naar schulddienstverlening. De trajectbegeleider van schulddienstverlening wordt verantwoordelijk voor de stabilisatiefase (het traject richting schuldregeling) en maakt daarbij meer gebruik van vrijwilligers en praktisch ondersteuners. Buurtteams ondersteunen de inwoner zo nodig bij de motivatie- en gedragsaspecten die bij een schuldhulpverleningstraject horen.

- **Meer en betere hulp voor zelfstandigen**
  We voorzien een groter beroep op schuldhulpverlening voor zelfstandigen. We investeren daarom extra in zowel professionele schuldhulpverlening van Menzing & Partners als lichtere ondersteuning door DOK030 en MKB Doorgaan. Daarnaast maken we afspraken met beide organisaties om de dienstverlening beter te laten aansluiten op de behoeften van zelfstandigen. Hiervoor gebruiken we de inzichten uit het onderzoek onder Utrechtse Tozo-gebruikers.

- **Kwaliteit en in- en doorstroom bewindvoering**
  Om meer zicht te krijgen op beschermingsbewind in Utrecht heeft de Hogeschool Utrecht deze zomer in opdracht van ons een onderzoek uitgevoerd. De Hogeschool heeft uitgezocht hoe het proces met betrekking tot schulden bewinden verloopt en welke verbeteringen in samenwerking tussen gemeente, ketenpartners en bewindvoerders mogelijk zijn. De aanbevelingen uit dit rapport (zie link) worden gebruikt als startpunt voor de samenwerkingsafspraken met bewindvoerders en ketenpartners die in 2021 worden gemaakt. We maken samenwerkingsafspraken met bewindvoerders en ketenpartners om niet noodzakelijke instroom in bewind te voorkomen en om de kwaliteit, door- en uitstroom van bewinden te bevorderen. We maken waar nodig ook gebruik van het adviesrecht bij nieuwe schuldenbewinden.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.16)

Toelichting 2. Hulp op maat
Plannen 2021 (2/2)

Verder belangrijk in 2021

De extra investeringen in de schuldenaanpak uit de programmabegroting 2021 zetten we in voor passende dienstverlening voor de groepen die als gevolg van corona in geldproblemen komen. Daarbij blijven we inzetten op de beweging naar voren en zetten we lichte hulp in waar het kan en zware hulp waar het moet. Daarmee willen we zoveel mogelijk problematische schulden voorkomen of snel oplossen.

- **Meer schuldhulp voor particulieren**
  We breiden samen met onze partners het aantal schuldhulpverleners, praktische ondersteuners en vrijwilligers uit, zodat we tijdig passende hulp kunnen bieden aan inwoners die dat nodig hebben.

- **Uitbreiding Jongerenfonds aanpak**
  In lijn met het advies Doorontwikkeling Jongeren fonds stellen we het fonds open voor meer jongeren. De voorbereidingen daarvoor zijn gedaan, in 2021 maken we de beweging naar één team Jongeren waarbij de jongerenfonds werkwijze (met focus op perspectief én extra coaching) voor iedere Utrechtse jongere toegankelijk wordt. In 2021 zetten we hiervoor, samen met partners in de stad, extra in op een campagne om meer jongeren te bereiken.

- **Laagdrempeligere dienstverlening voor zelfstandigen met schulden**
  We nemen drempels weg voor ondernemers om krediet of schuldhulp te krijgen en bieden ondernemers meer vormen van hulp aan die passen bij hun situatie en problemen.

- **Verlenging pilot Sociaal renoveren**
  De pilot sociaal renoveren wordt verlengd tot begin 2022. We hebben samen met de partners per flat een integraal plan gemaakt, waarbij interventies van partijen in samenhang en afstemming worden ingezet. Verder gaan we experimenteren met de inzet van een generalist die met bewoners in gesprek gaat, bijvoorbeeld samen met de aannemer. Deze kan breed uitvragen, aansluiten bij de vraag van bewoners en heeft ervaring met stress-sensitief werken. Daarmee streven we naar het bereiken van meer mensen met geldzorgen.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.17)

Toelichting 3. Blijvend uit de schulden
Resultaten (1/2)

Onze ambitie is dat Utrechters Schulden(zorg)vrij zijn en ook blijven. We streven ernaar om drempels weg te nemen en zoveel mogelijk Utrechters te helpen om problematische schulden op te lossen. Maar daarmee zijn we er nog niet. We helpen inwoners vervolgens om zo zelfstandig als mogelijk en met zoveel begeleiding als nodig te voorkomen dat opnieuw schulden ontstaan. Wat deden we hieraan in 2020?

Resultaten in 2020

- **Budgetcoaching**
  We bieden individuele budgetcoaching aan inwoners die schuldhulp krijgen, zodat zij duurzaam schuldenvrij kunnen uitstromen. In 2020 is de pilot afgerond en is deze dienstverlening zowel bij de gemeentelijke afdeling Schulddienstverlening als bij Stadsgeldbeheer een standaard aanbod bij een schuldhulpverleningstraject geworden. Bij onze driejaarlijkse kwaliteitsaudit door branchevereniging NVVK werd de wijze waarop we budgetcoaching in Utrecht hebben vormgegeven zeer hoog gewaardeerd. Ook de rest van de dienstverlening was kwalitatief goed.

- **Meer inzet saneringskredieten**
  De gemeentelijke afdeling Schulddienstverlening en Stadsgeldbeheer kochten standaard schulden af met een saneringskrediet. Hiermee nemen we stress weg bij inwoners, geven we schuldeisers duidelijkheid en zekerheid én werken we efficiënter, zodat we meer Utrechters kunnen helpen met dezelfde inzet. Van de lopende schuldregelingen (bij de gemeente) is nu al 80% een sanering.

- **Pilot Waarderen**
  We hebben een pilot Waarderen uitgevoerd, waarbij we inwoners belonen die belangrijke stappen zetten in het stabilisatietraject voor de schuldregeling. Er deden 21 inwoners mee aan de pilot, die over het algemeen als positief is ervaren. De waardebon die inwoners ontvingen als ze bepaalde acties uit de actielijst hadden volbracht werd als fijn extraatje zeer gewaardeerd, maar het leidde niet tot een versnelling van het stabilisatietraject. Wel hebben we lessen geleerd uit deze pilot die we toepassen bij de Coronasanering, zoals het feit dat het lastig is om een lang schuldhulptraject vol te houden en dat het belangrijk is om aan te sluiten bij de motivatie van de inwoner.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.17)

Toelichting 3. Blijvend uit de schulden
Resultaten (2/2)

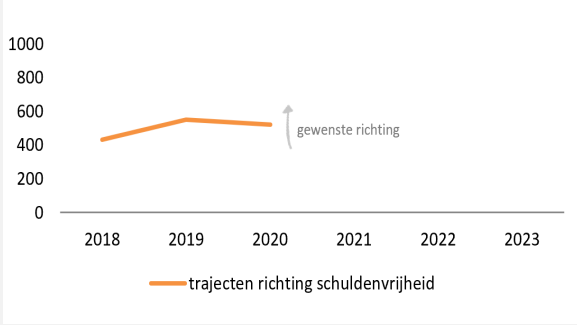
- **Invordering op maat**
  De in 2019 ingezette lijn van algemene coulance waar mogelijk en het vergroten van persoonlijk contact met de inwoners, is doorgezet en geïntensiveerd. Inwoners worden kort na een besluit telefonisch benaderd om in overleg te bepalen welk maandelijks bedrag voor hem/haar reëel en wenselijk is. Dit leidt ertoe dat mensen kunnen werken aan het terugbetalen van hun schulden, maar ook voldoende besteedbaar inkomen overhouden waardoor de kans kleiner is dat zij elders nieuwe schulden opbouwen. Van maart tot juli hebben we, door de onrust van de eerste corona-lockdown, het leggen van loonbeslag en het verzenden van aanmaningen en dwangbevelen tijdelijk gestaakt. Op 1 januari 2021 is de Wet vereenvoudiging beslagvrije voet ingegaan. Met deze vereenvoudiging hoeven debiteuren minder informatie aan te leveren. Ter voorbereiding op deze wet hebben we in 2020 de uitvoeringsorganisatie van Werk en Inkomen hierop geïnstrueerd, processen en systemen aangepast en klanten met schulden, waarvoor dit een wijziging inhoudt geïnformeerd.

- **Huishoudboekje en Vaste Lasten Pakket**
  Het huishoudboekje biedt inwoners de stabiliteit, rust en overzicht die nodig zijn om duurzaam schuldenvrij te blijven. Inmiddels maken ruim 100 Utrechters gebruik van dit instrument. We hebben in 2020 de samenwerking gezocht met VNG en enkele grote gemeenten om het Huishoudboekje door te ontwikkelen en landelijk opschaalbaar te maken. De VNG heeft het Huishoudboekje benoemd als icoon project. Daarnaast zijn we het afgelopen jaar een mooie samenwerking begonnen met de Stichting Vaste lasten Pakket (VLP). In december is een pilot gestart waarbij we de dienstverlening van het HHB hebben aangevuld met de voordelen van het VLP. Meer vaste lasten (telefonie, internet en verzekeringen) worden in deze pilot via het HHB betaald en daarnaast ontvangt de deelnemer € 30 financieel voordeel. Op dit moment zitten tien deelnemers van het HHB in de pilot. De deelnemers van het HHB die tot nu toe gevraagd zijn, waren direct enthousiast over deelname.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.18)

Toelichting 3. Blijvend uit de schulden
Indicatoren

Minder trajecten richting schuldenvrijheid
Er zijn in 2020 minder trajecten richting schuldenvrijheid gestart dan het jaar ervoor. Dat komt deels door de beperkingen rond corona. Daardoor was er minder nieuwe instroom en duurde het langer om geldproblemen op te lossen (zie hieronder). We zien ook dat we er minder goed in slaagden om inwoners vast te houden na de eerste aanmelding. We denken dat het contact op afstand daar een van de oorzaken van is. Het te grote beroep op de inwoner om het dossier klaar te maken voor een schuldregeling zorgt in deze tijd, nog meer dan anders, voor vertraging.



Duur tussen aanmelding en schuldregeling
Bij de beantwoording van mondelinge vragen over de 'Pauzeknop' is toegezegd om aan te geven hoeveel tijd er verstrijkt tussen het eerste gesprek en de start van een schuldregeling en of dit is toegenomen door Corona (toezegging 20/T523). In 2019 was de tijd tussen het eerste driegesprek gemiddeld ruim 8 maanden. In 2020 was dit bijna 11 maanden. Wat we hier meten is de tijd tussen de eerste keer dat iemand een driegesprek voert met schulddienstverlening en het buurtteam en de start van de regeling. Door corona was het vaak lastiger om voortgang in het traject te krijgen. Wat ook meespeelt is dat inwoners die we niet meer terugzagen na een eerste gesprek, in coronatijd opnieuw zijn benaderd om de problemen alsnog op te lossen.

Terugval
Het is nog niet mogelijk om in kaart te brengen hoeveel inwoners na een schuldhulpverleningstraject opnieuw in de problemen komen. Dat is (omwille van privacy) alleen bekend als de inwoner zich weer op dezelfde plek meldt als waar hij eerder is geholpen. Als we alleen kijken naar eigen registraties is terugval zeer beperkt, maar dit zegt niet genoeg over de werkelijke mate van terugval
We waren van plan om deze indicator in 2020 te ontwikkelen met behulp van bestaande registraties. Helaas is dit niet mogelijk gebleken, omdat bestaande registraties in landelijke systemen zoals VISH en BKR ontoereikend bleken voor dergelijk onderzoek. We hebben onze branchevereniging NVVK gevraagd om terugval meetbaar te maken.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.20)

Toelichting 3. Blijvend uit de schulden
Plannen 2021

Speerpunt voor 2021:

- **Coronasanering**
  We hebben een nieuwe werkwijze ontwikkeld voor schuldhulpverlening, waarbij we veel sneller saneren, eerder rust bieden en meer kwijtschelden. Hiermee kunnen we sneller perspectief bieden. Uw raad ontvangt binnenkort een separate brief over de Coronasanering.

Ook belangrijk in 2021

- **Efficiënter schuldregelen**
  We sluiten aan bij het collectief schuldregelen en het Schuldenknooppunt. Hiermee worden voorstellen voor saneren in bulk aan schuldeisers aangeboden in plaats van elk voorstel apart.

- **Huishoudboekje**
  2021 is het jaar waarin we ons richten op het vergroten van het gebruik van het HHB naar 300 deelnemers. De applicatie van het Huishoudboekje wordt vervangen door een nieuwe versie die voldoet aan de common ground principes en de baseline informatiebeveiliging overheid. De ontwikkeling van deze nieuwe versie is complex en kost meer tijd dan gepland. We verwachten dat we in het tweede kwartaal van 2021 kunnen overstappen naar de nieuwe versie. Vanaf dan is het Huishoudboekje ook klaar om op te schalen naar meer deelnemers. We zien hierin wel een uitdaging in het bereiken van mensen. De doelgroep van het Huishoudboekje is een diverse groep mensen (werkende armen, statushouders, jongeren en mensen die uitstromen uit de schuldhulp). Juist bij de groep mensen met een risico op financiële problemen is onze ervaring dat hulp vragen pas te laat gebeurt. Daarom zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met partners in de stad zoals U-centraal, buurtteam en vluchtelingenwerk Nederland. Samen met de Gemeente Rotterdam voeren we een belevingsonderzoek uit naar de ervaringen van deelnemers met het Huishoudboekje, maar ook waarom mensen nee hebben gezegd tegen deelname aan het Huishoudboekje. Dit geeft ons inzichten in de positionering en communicatie over het Huishoudboekje. Per 1 juli gaan we, op het gebied van het financieel ontzorgen van statushouders, zoveel mogelijk werken volgens de wet inburgering die van 1 januari 2022 inwerking treedt. We gebruiken het Huishoudboekje om statushouders financieel te ontzorgen voor in ieder geval de eerste 6 maanden na uitstroom uit het COA. We voeren in 2021 een gerichte campagne om Utrechters op het Huishoudboekje te wijzen.

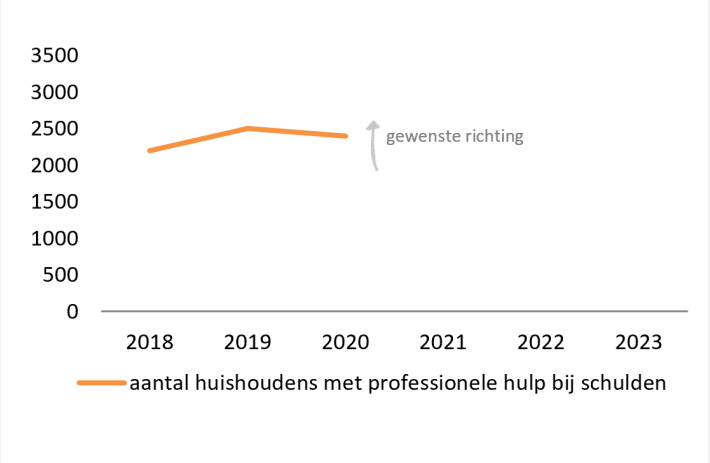
- **Vaste Lasten Pakket**
  In 2021 schalen we de pilot VLP op tot alle huidige deelnemers van het HHB. Daarnaast maken we samen met Stichting Vaste Lasten pakket een business case om vaste lasten partijen ertoe te bewegen een financiële bijdrage te leveren. Deze financiële bijdragen vloeit terug naar de deelnemers door het financieel voordeel. Het voordeel dat de vaste lasten partijen ervaren door de betalingszekerheid van de deelnemers komt daarmee terecht bij de deelnemers.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.21)

Toelichting: Bereik en beschikbaarheid

We zien momenteel nog een grote groep Utrechters met hardnekkige schuldenproblematiek, die daar zonder intensieve hulp niet uit komt. Dat vraagt slim werken en omgaan met schaarste, maar ook op tijd bijsturen als wachtlijsten ontstaan en de benodigde hulp niet meer tijdig beschikbaar is.
We monitoren de beschikbaarheid van dienstverlening zorgvuldig en sturen bij waar nodig. Het onderwerp staat maandelijks geagendeerd op het 'Uitvoeringsoverleg'. In dit overleg zijn alle partners uit de schuldhulpketen vertegenwoordigd. Het algemene beeld is dat de keten van buurtteam, schulddienstverlening en U-Centraal **de vraag op dit moment nog aan kan**. Door Corona is het aantal nieuwe aanmeldingen met name bij de buurtteams **sterk teruggelopen.** Dat vertaalt zich in minder Utrechters met professionele hulp dan vorig jaar en daarom **minder druk op dit deel van de keten.**

Bij **Stadsgeldbeheer** ligt dat anders: door Corona moest er overgegaan worden op **digitale dienstverlening**. Dit is voor de doelgroep van Stadsgeldbeheer een extra hindernis. Hierdoor **stagneerde de door- en uitstroom**, waardoor ook minder nieuwe cliënten konden worden geholpen. Dit zorgde eind 2020 voor **oplopende wachtlijsten.** Wij vinden dit ongewenst aangezien kwetsbare inwoners binnen afzienbare tijd schuldhulp moeten kunnen krijgen om verergering van problemen te voorkomen. Vanuit de extra middelen die de gemeenteraad beschikbaar heeft gesteld om coronagerelateerde problemen tijdig aan te kunnen pakken, ontvangt **SGB** in 2021 een **eenmalige financiële impuls**. Hiermee wordt de wachtlijst met 50 wachtenden voor de zomer **weggewerkt.**



TERUG NAAR DEEL I (P.22)

Toelichting: Lobby
Resultaten (1/2)

Met de actieagenda pakken we lokaal de schuldenproblematiek aan. Voor het bestrijden van systeemoorzaken van schulden en het wegnemen van (juridische) belemmeringen voeren we een lobby richting kamer, kabinet en ministeries. Onze speerpunten voor 2020 waren:

1. Eenvoudig rondkomen
   We pleitten voor een hoger minimumloon en sociaal minimum, hogere toeslag voor gezinnen met kinderen op het voortgezet onderwijs en een eenvoudiger toeslagensysteem met minder terugvorderingen

2. Minder snel oplopende schulden
   We pleitten voor minder kostenverhogende maatregelen, zoals de bestuursrechtelijke wanbetalerspremie voor de zorgverzekering en de verhogingen op verkeersboetes. Ook hebben we gepleit voor een forse aanpassing van het Breed Wettelijk Moratorium

3. Schulden oplossen
   We pleitten voor meer mogelijkheden om problematische schulden op te lossen, door het wegnemen van belemmeringen om mee te werken aan het oplossen van ‘fraudevorderingen’ en strafrechtelijke vorderingen. Daarnaast pleitten we voor meer mogelijkheden om zelfstandigen te helpen met het Besluit Bijstandsverlening Zelfstandigen. Nu zijn zelfstandigen met een werkende partner uitgesloten van de mogelijkheid om een BBZ-krediet bij de gemeente te krijgen. Dat vinden we niet terecht. Ook is de rente op BBZ-kredieten (8%) te hoog. We pleitten voor 2%. Ook hebben we bij de rechtspraak aangedrongen op een betere aansluiting tussen de minnelijke en wettelijke schuldregeling (Wsnp), waarbij het ook voor zelfstandigen vaker mogelijk moet worden om de Wsnp in te gaan.

We zijn in de lobby zoveel mogelijk samen opgetrokken met andere grote steden, de NVVK, VNG en de Landelijke Armoedecoalitie, die door Utrechters is opgericht. In dit verband hebben we diverse brieven gestuurd en zowel ambtelijk als bestuurlijk gesprekken gevoerd om onze lobbypunten voor het voetlicht te brengen. In het coronajaar 2020 bleek er politiek veel meer mogelijk dan tevoren. Op alle drie de onderdelen zien we grote veranderingen.

TERUG NAAR DEEL I (P.22)

Toelichting: Lobby
Resultaten (2/2)

1. Eenvoudig rondkomen
   Bijna alle partijen in de tweede kamer gaan in hun verkiezingsprogramma voor een hoger minimumloon. De Kinderopvangtoeslag en het Kindgebonden Budget zijn verhoogd. We zien in de Minima Effectrapportage (MER) van 2020 een positief effect bij bijna alle onderzochte huishoudtypen ten opzichte van de MER 2018.
   Het toeslagensysteem gaat de komende tijd grondig op de schop. We hebben hiervoor uitgebreid input geleverd in diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen met de betrokken ministeries, waarbij we steeds aandacht vroegen voor een zo eenvoudig mogelijk systeem, dat niet of nauwelijks leidt tot terugvordering en zo min mogelijk actie vraagt van burgers.

2. Minder snel oplopende schulden
   Er is een noodstopprocedure gekomen voor CJIB vorderingen, zodat deze niet meer oplopen als iemand zijn schulden wil oplossen. Amsterdam doet een proef om dit breder toe te passen op alle schulden. Bij succes kan dit gevolgen hebben voor landelijke regelgeving. Helaas is er geen aanpassing gekomen op het Breed Wettelijk Moratorium en de wanbetalersregeling voor de zorgverzekering.

3. Schulden oplossen
   Mede dankzij lobby van gemeenten is een amendement aangenomen waardoor gemeenten en UWV voortaan wel mogen meewerken aan schuldregelingen bij uitkeringsvorderingen waar een boete is opgelegd, behalve als het gaat om opzettelijke fraude. Ook is het mogelijk geworden om een strafrechtelijke vordering mee te nemen in een schuldregeling. Deze moet achteraf wel geheel worden afgelost. Dat zijn 2 belangrijke stappen om meer schuldenproblematiek op te kunnen lossen.
   De G4 en de branche verenigingen voor Wsnp-bewindvoerders (BBW) en voor schuldhulp (NVVK) hebben gesprekken gevoerd met de Rechters Commissarissen in Faillissementen (RECOFA) om de aansluiting tussen minnelijke en wettelijke schuldhulpverlening te verbeteren. We werken samen aan verbeteringen in processen zodat mensen die dat nodig hebben sneller de Wsnp in kunnen.
   Aan het BBZ is helaas nog niets veranderd. In 2020 ging alle aandacht naar de TOZO-regelingen, waardoor het gebruik van het BBZ beperkt was. Na afloop van de TOZO zal dit echter een belangrijk instrument blijven.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.23)

Toelichting: Lobby
Plannen 2021 (1/3)

1. Eenvoudig rondkomen

Hoger minimumloon en sociaal minimum en de Kostendelersnorm afschaffen
Hoger Kindgebonden budget voor kinderen vanaf 12

Het minimumloon en het sociaal minimum zijn te laag om rond te komen. Daardoor zijn veel inwoners afhankelijk van allerlei landelijke en lokale toeslagen. Voor sommige huishoudens is het zelfs met die aanvullingen niet mogelijk om rond te komen en volwaardig mee te doen in de maatschappij, zoals gezinnen met kinderen van 12 of ouder. Dat moet anders. We pleiten voor een substantiële verhoging van het minimumloon naar € 14 per uur. En gezinnen met kinderen van 12 en ouder moeten beter worden ondersteund, in het huidige stelsel kan dat met een hoger Kindgebonden Budget.

De Kostendelersnorm zorgt voor onwenselijke situaties, zoals ouders die hun kind uit huis willen hebben omdat ze anders gekort worden op hun uitkering. Of vrienden die elkaar geen onderdak kunnen bieden omdat ze dan zelf niet meer kunnen rond komen. De Kostendelersnorm leidt tot meer dakloosheid, armoede en schaarste op de woningmarkt en moet daarom worden afgeschaft.

Eenvoudigere regels voor armoedebestrijding

Lokaal armoedebeleid is noodzakelijk om te voorkomen dat inwoners door het ijs zakken en om te stimuleren dat iedereen kan meedoen. De beleidsruimte van de gemeente is echter beperkt. Daardoor moeten we inwoners soms een aanvraag laten doen terwijl we al zeker weten dat ze recht op een regeling hebben, zoals de individuele inkomenstoeslag. Of we mogen groepen inwoners die duidelijk een tekort hebben niet generiek ondersteunen door de afschaffing van categoriale bijstand. Wij pleiten daarom voor een wijziging van artikel 35 en 36 van de Participatiewet, zodat categoriale bijzondere bijstand weer mogelijk wordt en we ook uit onszelf een toeslag kunnen verstrekken.

Meer eenvoud in toeslagenstelsel en minder inkomensstromen (minder bronnen, minder betaalmomenten)

Het toeslagenstelsel is veel te complex en leidt te vaak tot terugvordering. Het aantal regelingen om een te laag inkomen te compenseren is zo groot dat mensen de weg kwijt raken in een oerwoud van regels. Door al deze regelingen komen er bij veel gezinnen op vijf verschillende momenten in de maand inkomsten binnen. Mensen verliezen hierdoor het overzicht en belanden veel te makkelijk in de schulden. In Utrecht helpen we mensen met het Huishoudboekje om orde te scheppen in al deze stromen. Maar dat is symptoombestrijding. Een veel simpeler stelsel met minder toeslagen en minder inkomensstromen is nodig en mogelijk. We roepen het nieuwe kabinet op om haast te maken met stelselherziening en in de tussentijd maatregelen te nemen zoals directe betaling van toeslagen aan het doel (zorgtoeslag naar de zorgverzekeraar, huurtoeslag naar de verhuurder, et cetera).

TERUG NAAR DEEL 1 (P.23)

Toelichting: Lobby
Plannen 2021 (2/3)

2. Minder snel oplopende schulden

Pauzeknop zo snel mogelijk breed toepasbaar
Toen de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening werd ingevoerd in 2012 was al bekend dat schulden oplossen bemoeilijkt wordt door het feit dat schuldeisers kunnen door gaan met invorderen totdat er een schuldregeling is. Daarom werd een breed wettelijk moratorium toegevoegd aan de wet. Dit instrument is mislukt, omdat er veel te veel voorwaarden aan zijn verbonden door de wetgever en de rechtspraak. Niemand kwam er voor in aanmerking. Het probleem blijft echter actueel. Om schulden te kunnen oplossen moet er rust gecreëerd kunnen worden. Amsterdam experimenteert daarom met een pauzeknop. We pleiten voor een zo snel mogelijke brede uitrol hiervan, liefst met een beter geformuleerd breed wettelijk moratorium.

Geen drempels voor schuldhulp, zoals de verplichte registratie bij het BKR
Mensen wachten gemiddeld 5 jaar om schuldhulp aan te vragen. Lang niet iedereen die schuldhulp nodig heeft komt uiteindelijk bij de hulp terecht. De drempel moet daarom zo laag mogelijk zijn en het imago van schuldhulp zo positief mogelijk. Het helpt niet als we bij ieder hulpaanbod verplicht een BKR-registratie moeten doen. Dat schrikt vooral af. Alleen als schulden gesaneerd worden is het nuttig om dat aan BKR te melden, zodat inwoners worden beschermd tegen het aangaan van nieuwe schulden. Daarvoor is geen wettelijke plicht nodig, want dat doen we al jaren. Wij pleiten daarom (samen met de VNG en de G4) tegen verplichte BKR-registratie bij iedere vorm van schuldhulpverlening.

TERUG NAAR DEEL 1 (P.23)

Toelichting: Lobby
Plannen 2021 (3/3)

3. Schulden oplossen

Kortere saneringen
Meewerkplicht voor schuldeisers
Gemiddeld hebben mensen al 5 jaar problematische schulden voordat ze hulp vragen. Dan duurt het gemiddeld nog een jaar voordat we toe komen aan een oplossing en die duurt vervolgens ook nog 3 jaar. Daardoor staan mensen met schulden bijna 10 jaar stil. Wij pleiten voor snellere saneringen door veel meer te ontzorgen en schuldeisers te verplichten om mee te werken als de meerderheid van de schuldeisers heeft ingestemd met het voorstel. En we pleiten voor het onderzoeken van de voor- en nadelen van een kortere sanering, bijvoorbeeld 1,5 of 2 jaar in plaats van de huidige 3. In Utrecht wachten we niet op het rijk. Wij beginnen vast met de Coronasanering. We roepen de wetgever op om haast te maken met versnelling en verkorting. Te beginnen met het alsnog uitvoeren van de kamerbreed gesteunde motie Jetten, die opdraagt om een kortere Wsnp te onderzoeken.

Meer mogelijkheden voor schuldhulp aan ondernemers, waaronder betere toegang tot de Wsnp en BBZ regels versoepelen
Na afloop van de steunmaatregelen en coulance van schuldeisers wordt een grote toename van kleine zelfstandigen met problematische schulden verwacht. Als gemeente bereiden we ons voor op deze vragen door ons aanbod te verbeteren en uit te breiden. Om daarbij echt effectief te kunnen helpen moet het beter mogelijk worden om met behoud van het eigen bedrijf de wettelijke schuldsanering in te gaan als een minnelijke oplossing niet haalbaar lijkt. Artikel 285, lid 1 onder f van de Faillissementswet moet verruimd worden, zodat het niet verplicht is om eerst een minnelijk voorstel te doen, als dat op voorhand onhaalbaar lijkt. Daarmee versnellen we de schuldhulp voor deze groep. Ook moet de nadruk veel meer liggen op voortzetting van het bedrijf, als dat levensvatbaar is.

Gemeentelijke hulp aan zelfstandigen kan versterkt worden door bij kredietverlening in het kader van het BBZ (Besluit bijstandsverlening zelfstandigen) niet meer het inkomen van de partner mee te nemen. Nu mogen we een ondernemer geen krediet geven als zijn of haar partner een redelijk inkomen heeft. Daardoor moeten bedrijven stoppen, die met hulp van het BBZ een toekomst hadden gehad.
Ook willen we dat de rente op BBZ-kredieten omlaag gaat van 8% naar 2% (net als bij Tozo-krediet), zodat het BBZ ondernemers écht helpt om hun bedrijf na deze crisis weer op te bouwen.

TERUG NAAR DEEL I (P.24)

Toelichting Tot slot: Lessen uit 2020

Corona maakte 2020 tot een bijzonder jaar. Het openbare leven lag nagenoeg stil, iedereen bleef voornamelijk binnen, ook met zijn of haar geldzorgen, terwijl we wisten dat die zorgen groeiden. Samen met onze ketenpartners slaagden we er desondanks in om de **dienstverlening** – **grotendeels digitaal** – voort te zetten en al onze overleggen digitaal te laten doorgaan. De mogelijkheden die dit biedt nemen we zeker mee naar de toekomst.

We zagen dat Corona de **verschillen** tussen arm en rijk **groter** heeft gemaakt en dat ook groepen **zelfredzame Utrechters** in de problematische schulden kunnen komen. Dat maakt het belang van de actieagenda alleen maar groter; 'Veel eerder erbij', 'Hulp op maat' en 'Blijvend uit de schulden' blijven we onverkort als strategie hanteren om doorbraken te forceren voor onze ambitie: **Utrechters schulden(zorg)vrij**. De nieuwe WGS en de door ons ontwikkelde Coronasanering zijn instrumenten die ons hierbij zeker gaan helpen.

Door de rondkomengesprekken met jongeren en de een-op-een gesprekken met Tozo-ondernemers leerden we dat een **persoonlijke benadering** een belangrijke factor is in het bereiken van inwoners met geldzorgen. We merkten dit ook door het wegvallen van de huisbezoeken bij de vroegsignalering. Zodra het kan pakken we dit weer op, daarnaast breiden we de dienstverlening aan jongeren en ondernemers uit met persoonlijke gesprekken.
We merkten dat de verbetering van de samenwerking in de keten van schulddienstverlening een **taai** proces is dat veel aandacht nodig heeft. Utrechters met schulden merken nog te weinig van onze inspanningen om de toegang tot hulp te verbeteren. Dit maakt dat we de afspraken in het huidige werkproces herzien, en daarnaast een toegang voor schuldhulp organiseren voor inwoners met enkelvoudige financiële problemen.

We nemen de lessen uit 2020 mee, tegelijkertijd weten we nog niet wat 2021 ons zal brengen: is Corona onder controle?, kunnen we weer terug naar het 'oude normaal'?, is de drempel om hulp te zoeken lager (Corona is immers niet je eigen schuld)?, kunnen we de toestroom aan? Allemaal vragen waar we het antwoord nu niet op weten. Wat we wel weten is dat er in de stad, bij de gemeente en bij onze partners, een enorme motivatie is om onze inwoners door deze crisis te loodsen en te zorgen dat we er veel eerder bij zijn, hulp op maat bieden en inwoners blijvend uit de schulden helpen.

Colofon

De actieagenda is een gezamenlijk product van vele organisaties en inwoners in Utrecht.

Voor vragen, ideeën of informatie over de opgave Meedoen en Schuldenvrij en over de actieagenda Utrechters schuldenvrij, mail naar: samenvoorschulden@utrecht.nl

Vormgeving: Anne Boertien – info@anneboertien.nl

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1843
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	2.2
Omschrijving	Raadsbrief Coronasanering schulden
ID	1897
Behandelend ambtenaar	J.M.H. Donker
Telefoon	030 - 28 65227
E-mail	jan.donker@utrecht.nl
Datum collegebesluit	6 april 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Werk en inkomen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Werk en Inkomen, Volksgezondheid, Jeugd, Milieu/06-39276727

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 mei 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.M.H. Donker	**Datum**	6 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 65227	**Kenmerk**	8623913
E-mail	jan.donker@utrecht.nl	**Onderwerp**	Coronasanering schulden
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Werk en Inkomen

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u over de Coronasanering schulden, waarmee we Utrechters helpen om snel en
duurzaam schuldenvrij te worden.

Door de coronapandemie is nog duidelijker geworden dat vrijwel iedereen in de schulden kan belanden. Zonder daar zelf perse ‘schuld’ aan te hebben. Een van de leidende principes van de actieagenda Utrechters Schuldenvrij is dan ook dat we schulden benaderen als ‘debt’, niet als ‘guilt’.

Als je inkomen van de een op de andere dag wegvalt omdat je bedrijf of dat van je werkgever gedwongen moet sluiten, als je door gezondheidsproblemen geen geld meer kunt verdienen of als je een overheidsformulier verkeerd invult, kun je zomaar geconfronteerd worden met schulden die je niet kunt afbetalen. Wat volgt is een periode waarin mensen proberen om ‘de tering naar de nering te zetten’ en zo goed als mogelijk de schulden zelf op te lossen. Vaak lukt dat. Maar veel te vaak ook niet. De schulden lopen harder op dan ze afgelost kunnen worden. Of omdat het ene gat met het andere gevuld wordt om steeds weer een nieuwe crisis af te wenden.

Uit onderzoek blijkt dat mensen gemiddeld 5 jaar proberen zelf een oplossing te vinden voordat zij hulp vragen. In deze periode is er zoveel stress, op alle leefgebieden: van gezondheid en werk tot de opvoeding. Het is na zo’n tijd vrijwel onmogelijk om zonder schuldhulpverlening de problemen op te lossen. Toch ervaren mensen een hoge drempel om hulp te vragen, ook in Utrecht. Dat is ook niet gek. Een schuldhulpverleningstraject vraagt ontzettend veel inspanning, juist op het moment dat ze daar eigenlijk geen ruimte voor hebben.

Wie eenmaal de stap heeft gezet om hulp te vragen bij het oplossen van schulden heeft doorgaans behoefte aan rust én een helder perspectief: een toekomst waarin deze problemen zijn opgelost. De bestaande instrumenten van schuldhulpverlening komen hier niet (snel) genoeg aan tegemoet. De trajecten duren lang en vragen veel van inwoners. Inwoners met problematische schulden halen vaak de ‘eindstreep’ van de sanering niet. Voordat de schulden kunnen worden gesaneerd, hebben ze de

moed opgeven. Dat moet veranderen. Per 1 juni starten we daarom met de **Coronasanering schulden**.

Ontzorgen en sneller saneren

Het moeilijkste gedeelte van een schuldhulpverleningstraject is het begin. Daar gaat het dan ook het vaakst mis. De inwoner en de schuldhulpverlener moeten orde scheppen in een vaak chaotische administratie. En de inkomsten, bezittingen, uitgaven en schulden in kaart brengen. Toeslagen moeten worden aangevraagd, belastingaangiftes ingevuld, verzekeringen moeten worden geregeld. Ondertussen moet er ook nog aan *gezond financieel gedrag* worden gewerkt. Dit alles terwijl de deurwaarders en incassobureaus nog dagelijks aankloppen en druk uitoefenen om hun vordering betaald te krijgen. Hoe langer deze periode duurt, hoe meer stress er ontstaat, hoe groter de kans dat een deel van de benodigde acties niet lukt en de inwoner uitvalt.

In 2020 zat er gemiddeld bijna 11 maanden tussen het eerste gesprek met een schuldhulpverlener en de start van de sanering (het afkopen van de schulden met een saneringskrediet) of schuldbemiddeling (36 maanden aflossen naar draagkracht tegen finale kwijting). Deze periode willen we zeer sterk inkorten. Het streven wordt om binnen 8 weken na het eerste gesprek te starten met de sanering. Dat is niet altijd mogelijk, maar het stellen van dit doel geeft een duidelijke richting aan de schuldhulpverlening. De versnelling bereiken we door inwoners veel meer te ontzorgen en door alvast te saneren voordat de situatie in beeld is. Indien nodig verlengen we de periode met een stabilisatietraject van 4 maanden, waarin we rust brengen door contact op te nemen met schuldeisers en werken aan het wegnemen van belemmeringen voor de sanering.

Ontzorgen
Om de inkomsten, uitgaven, bezittingen en schulden in kaart te krijgen, waren we afhankelijk van wat de inwoner aanleverde. Door een wijziging in de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening hebben we vanaf 2021 de bevoegdheid gekregen om het grootste deel van deze gegevens *voor* de inwoner te achterhalen. Vooruitlopend op een landelijke technische oplossing die dit uitvoerbaar maakt, kiezen we ervoor om Suwinet (een systeem dat we ook voor bijstand gebruiken) te raadplegen. Zo hoeven we minder aan inwoners te vragen dan voorheen.
Voor het deel dat de inwoners zelf moeten achterhalen, kunnen zij ondersteund worden door financieel vrijwilligers, praktisch ondersteuners en het buurtteam.

Sneller saneren
Een sanering is een bedoeld om een inwoner te helpen duurzaam schuldenvrij te worden. In de huidige situatie wordt voorafgaand aan de sanering zoveel mogelijk gedaan om nieuwe schulden na de sanering te voorkomen. Ook werd tevoren gewerkt aan een stabiel financiële situatie én een zo compleet mogelijk dossier. Dit leidde ertoe dat de saneringen die werden opgezet bijna altijd slaagden. De keerzijde was dat we met veel inwoners niet tot een sanering kwamen. Bijvoorbeeld omdat zij in de vicieuze cirkel zaten van verlammende stress van de schulden, waardoor het niet lukt om zaken te regelen of het financiële gedrag te veranderen.

We starten daarom met de Coronasanering schulden al voordat aan alle voorwaarden voor financiële stabiliteit is voldaan. We hanteren het principe dat alles wat na de sanering kan, pas daarna wordt gedaan. Hiermee creëren we rust. Zo ontstaat ruimte bij de inwoner om te werken aan alles wat nodig is om in de toekomst schulden te voorkomen.

Risico's

Sneller saneren brengt echter het risico met zich mee dat het vaker voor zal komen dat toch weer nieuwe schulden ontstaan. We verwachten onder aan de streep echter meer Utrechters te kunnen helpen om duurzaam schuldenvrij te worden: omdat we aan het begin sneller ontzorgen, verwachten we daar veel minder uitval.

Een ander risico is dat er soms nog een oude schuld bekend wordt, terwijl het saneringsakkoord al is bereikt. We kunnen dit grotendeels voorkomen door systemen zoals BKR en Schuldenwijzer te raadplegen, waarmee de grootste schulden altijd bekend zullen zijn. Incidenteel kan er een onbekende schuld opduiken. In dat geval doen we de schuldeiser hetzelfde afkoopvoorstel. De extra aflossing kan echter niet door de inwoner worden betaald, omdat die al zijn volledige afloscapaciteit heeft ingezet. De gemeente vergoedt de afkoop in zo'n geval, als de inwoner niets te verwijten viel bij het onvermeld laten van de schuld.

Gedeeltelijke kwijtschelding van het saneringskrediet

Schuldhulpverlening voelt voor veel inwoners als een traject zonder einde. Gemiddeld vragen mensen pas na 5 jaar hulp. Dan duurt het nog bijna een jaar tot er een oplossing komt. De oplossing zelf (een sanering) duurt dan ook nog eens 3 jaar. Zo wordt het leven van mensen met schulden gemiddeld 9 jaar beheerst door problemen die in een paar maanden tijd kunnen ontstaan.

Wij vinden het onacceptabel dat dit zo lang duurt. We zetten daarom in op verkorting van alle drie de fases. 1. De hulpvraag halen we naar voren door vroegsignalering, we verlagen de drempels en maken schuldhulp beter bekend met een campagne. 2. De periode tussen eerste gesprek en sanering verkorten we door veel sneller te saneren. 3. De sanering zelf willen we ook verkorten. Daarin zijn we niet de enige, zo bleek uit de kamerbrede steun voor de motie Jetten waarin wordt gevraagd een kortere schuldsanering te onderzoeken. Het kabinet wilde de motie echter niet uitvoeren.

De knop waar we wel aan kunnen draaien is gedeeltelijke kwijtschelding van het saneringskrediet dat we zelf verstrekken. Bij gebrek aan alternatief maken we daar gebruik van. We maken het mogelijk dat het laatste jaar aflossing wordt kwijtgescholden, met een maximum van € 1.000 per huishouden. Dat doen we als de inwoner geen nieuwe schulden heeft laten ontstaan en werkt aan een duurzaam schuldenvrije toekomst. Inwoners kunnen hierdoor maximaal een jaar eerder schuldenvrij zijn. Deze kwijtschelding is eenmalig. De kwijtschelding is vastgelegd in de gewijzigde beleidsregel Schuldhulpverlening gemeente Utrecht.

Hiermee bieden we perspectief en zorgen we dat inwoners weer volledig mee kunnen doen in de maatschappij, zonder schulden. Dat is niet alleen goed voor de inwoner. Het heeft ook positieve gevolgen voor de gemeente en de maatschappij. Schuldhulpverleningstrajecten duren korter, we betalen minder lang voor 'schuldenbewind', de kans op werk neemt toe en de gezondheid van inwoners knapt er mogelijk ook nog van op.

Geen pilot

We verwachten in 2021 een forse toename van het aantal inwoners met geldproblemen, zeker als straks de steunmaatregelen en coulance aflopen. Om deze inwoners snel weer op weg te kunnen helpen naar een duurzaam schulden(zorg)vrij leven voeren we de Coronasanering breed in. Ondanks de naam maakt het niet uit of de schulden door Corona zijn ontstaan of daarvoor al. Ook kiezen we

niet voor een proef met een beperkte groep, omdat dat rechtsongelijkheid zou opleveren voor inwoners die niet in die groep vallen.
We willen wel het effect van deze interventie kunnen monitoren. Daarvoor meten we het aantal gestarte saneringen en de duur tussen het eerste gesprek en de sanering. Ook houden we bij hoe vaak kwijtschelding wordt verleend. We willen graag met het rijk optrekken bij deze monitoring. Hierover gaan we in gesprek.

Met deze werkwijze wijken we af van landelijke standaarden om een verbetering voor inwoners met schulden te realiseren. We hebben daarom contact gezocht met de brancheverenigingen voor schuldhulp (NVVK). Die zijn enthousiast over de Coronasanering schulden. Ook zijn we in gesprek met Schuldenlab NL, zodat de Coronasanering schulden bij succes kan worden overgenomen door andere gemeenten.

Kosten
De kosten voor de Coronasanering schulden bedragen de eerste jaren naar verwachting ongeveer € 100.000 per jaar en daarna zo'n € 125.000 per jaar. Deze kosten dekken we in 2021 en 2022 uit de extra middelen voor Werkpakket 2. In 2023 en verder dekken we de kosten uit de structurele middelen voor armoedebestrijding die vrijvallen na afloop van de actieagenda Utrechters Schuldenvrij.

Maatschappelijke baten
De stress van problematische schulden werkt belemmerend op allerlei leefgebieden, zoals gezondheid, sociale participatie, opvoeding en werk. Door de Coronasanering schulden wordt deze stress sneller weg genomen én bieden we inwoners veel eerder perspectief op een schuldenvrij leven. Dat is niet alleen goed voor de inwoners met schulden, maar ook voor de stad en de maatschappij als geheel.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1845
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	2.3
Omschrijving	Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen vierde kwartaal 2020
ID	1899
Behandelend ambtenaar	A.R. Boelens
Telefoon	030 - 28 61783
E-mail	a.boelens@utrecht.nl
Datum collegebesluit	16 maart 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Werk en inkomen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Werk en Inkomen, Volksgezondheid, Jeugd, Milieu/06-39276727

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 mei 2021

Voorgesteld besluit

HOGESCHOOL UTRECHT

BETERE SAMENWERKING OP BEWINDVOERING

Betere samenwerking op bewindvoering

Onderzoek onder beschermingsbewindvoerders en Utrechtse ketenpartners

Oktober 2020

Barbera van der Meulen
Tamara Madern

HOGESCHOOL UTRECHT
Lectoraat Schulden en Incasso,
Hogeschool Utrecht Kenniscentrum Sociale Innovatie

Bezoekadres:
Padualaan 101
3584 CH Utrecht

Postadres:
Postbus 85397
3508 AJ Utrecht

Telefoon: 088 - 481 92 22
E-mail: ksi@hu.nl

Deze verkenning is uitgevoerd door het lectoraat Schulden en Incasso van de Hogeschool Utrecht in opdracht van de gemeente Utrecht als onderdeel van het actieplan Utrecht Schuldenvrij.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave		3
Inleiding		5
1	**De weg naar bewind**	**7**
2	**Instroom**	**10**
3	**Doorstroom en uitstroom**	**12**
3.1	Bewindvoerdersperspectief	12
3.2	Ketenpartner perspectief	13
4	**Extra aandachtspunten bij schulden**	**14**
5	**Samenwerking**	**15**
5.1	Verbeterpunten voor de gemeente Utrecht	16
5.2	Verbeterpunten voor de ketenpartners	16
5.3	Verbeterpunten voor de bewindvoerders	16
5.4	Ketenpartners en bewindvoerders	17
6	**Convenant**	**18**
6.1	Adviesrecht	18
6.2	Convenant	19
7	**Aanbevelingen**	**20**
Bijlage 1: Onderzoeksverantwoording		**25**

“Uiteindelijk willen we als professionals allemaal hetzelfde: de cliënt zo goed mogelijk helpen.”

(Bewindvoerder)

Inleiding

De maatregel beschermingsbewind wordt ingesteld indien een meerderjarige als gevolg van zijn lichamelijke of geestelijke toestand tijdelijk of duurzaam niet in staat is om zijn vermogensrechtelijke belangen waar te nemen. In 2014 is het hebben van problematische schulden en verkwisting toegevoegd aan de grond voor het toepassen van het beschermingsbewind. De persoon om wie het gaat kan de rechtbank verzoeken bewind in te stellen maar ook zijn familie, de voogd, curator mentor of het Openbaar Ministerie. De bewindvoeringstrajecten lopen vaak parallel aan schuldhulpverleningstrajecten. Goede samenwerking tussen de gemeente, bewindvoerders en ketenpartners is dan ook van belang om inwoners adequaat te helpen.

Op beleidsniveau is vaak weinig geregeld voor deze samenwerking. Daarom zijn er in verschillende gemeenten convenanten opgesteld, met als doel de inwoner zo goed mogelijk ondersteunen én de schulden zo snel mogelijk aanpakken. Ook de gemeente Utrecht wil de samenwerking met beschermingsbewindvoerders en ketenpartners versterken. Dit komt tevens voort uit de actieagenda Utrecht Schuldenvrij waarvan bewindvoering een belangrijk speerpunt is doordat het al dan niet bijdraagt aan passende ondersteuning voor inwoners bij financiële problemen.

Het is daarom van belang voor de gemeente Utrecht om te weten hoe het proces in de praktijk nu verloopt en welke verbeteringen er mogelijk zijn. Vragen die daarbij spelen zijn: door wie worden mensen verwezen naar bewindvoering(kantoren), welke keuzes daarbij gemaakt worden en hoe verschillende partijen vervolgens met elkaar samenwerken bij schuldenbewind, een eventuele doorstroom, uitstroom van de onder bewindgestelden. Door middel van dit onderzoek, waarbij het gesprek aangegaan is met bewindvoerders en ketenpartners, kan de gemeente Utrecht toewerken naar (betere) afspraken met verschillende belangrijke partijen rondom bewindvoering.

Voor dit onderzoek zijn interviews gehouden met verschillende organisaties in de gemeente Utrecht en zijn diverse beschermingsbewindvoerders (verder aangeduid als bewindvoerders) gesproken. Ook zijn er vier groepsgesprekken gehouden (twee met de ketenpartners en twee met bewindvoerders). Er is geprobeerd een diverse groep te betrekken. Dit is slechts deels gelukt, omdat deelname vrijwillig was, zijn er vooral professionals gesproken die veel affiniteit hebben met schulden. Dit kan het beeld enigszins vertekenen. Aan de professionals is steeds gevraagd of dit voor hen of voor hun organisatie van toepassing was. In de onderzoeksverantwoording staat beschreven hoe de werving plaatsvond (bijlage 1).
In deze onderliggende rapport is vooral aandacht besteedt aan de gemene deler. Dit doet soms geen recht aan de individuele keuzes van een professional of organisatie. Met het rapport willen we echter een goed beeld geven van hoe de procedure over het algemeen verloopt. Wanneer een organisatie echt afwijkt in werkwijze is dat aangegeven.

“Een prettige samenwerking valt of staat met goede communicatie van alle partijen.” (Ketenpartner)

1 De weg naar bewind

Inwoners van de gemeente Utrecht kunnen beschermingsbewind aanvragen bij de rechtbank. Dit kan dit op grond van lichamelijke of geestelijke onvermogen maar ook op grond van problematische schulden en verkwisting. In dit onderzoek ligt de nadruk op de laatste grond: problematische schulden en verkwisting. In dit hoofdstuk staat centraal wat er gebeurt als een inwoner van Utrecht beschermingsbewind wil aanvragen of dient aan te vragen. Hierbij zijn zowel het perspectief van de Utrechtse ketenpartners en alsmede het perspectief van de bewindvoerders die werkzaam zijn in Utrecht meegenomen.

In Utrecht zijn er verschillende instanties die werkzaam zijn binnen het sociale domein en te maken hebben met inwoners met schulden: Altrecht, Buurtteams, De Tussenvoorziening, Leger des Heils, Lister, Stichting Singelzicht en U-centraal. In dit rapport worden deze instanties aangeduid als de ketenpartners van de gemeente Utrecht. Voor dit onderzoek is gesproken met de uitvoerende medewerkers van deze ketenpartners. Zij worden in dit rapport ook aangeduid als de 'professionals'. Uiteraard zijn ook de bewindvoerders professionals, maar om het onderscheid te maken is er nu gekozen voor professionals werkzaam bij de ketenpartners kortweg 'professionals' en de professionals werkzaam als bewindvoerder kortweg 'bewindvoerders'.
De professionals blijken een belangrijke schakel te zijn tussen de cliënten en de bewindvoerders. Zij zijn meestal de partij die verwijzen naar beschermingsbewind. Bewindvoerders geven aan weinig zelfmelders te ontvangen, zij schatten dit percentage rond de 5 tot 10 procent van hun gehele klantenbestand.

Sinds de Kanteling van de Schulddienstverlening in 2016 vormen de buurtteams de ingang voor schuldhulpverlening in Utrecht. Met behulp van een driegesprek inventariseren buurtteammedewerkers en trajectbegeleiders van Werk en Inkomen hoe de cliënten het best geholpen kunnen worden bij financiële problematiek. De werkwijze is dat eerst de generalist van het buurtteam de ernst van de situatie inschat, al dan niet bijgestaan door een medewerker of vrijwilliger van U-centraal om financieel overzicht te krijgen of om toeslagen aan te vragen. Indien er sprake is van schuldenproblematiek zal er in principe een driegesprek volgen. Het driegesprek is vervolgens de plek waar geadviseerd wordt door de trajectbegeleider van Werk en Inkomen (in samenspraak met de generalist van het buurtteam) over de vervolgstappen waaronder de vraag of beschermingsbewind passend is.
Het voeren van een driegesprek bij schulden is sinds 2016 de standaardwerkwijze in de gemeenten Utrecht. De buurtteammedewerkers die voor dit onderzoek zijn gesproken, gaven dan ook aan altijd een driegesprek in te zetten. Zij gaven wel aan niet te weten of dit daadwerkelijk altijd gebeurt. Op basis van de gesprekken met de bewindvoerders lijkt het zo te zijn, dat er ook inwoners zijn die zonder driegesprek naar de bewindvoerder worden verwezen. Zo gaven bewindvoerders aan ook cliënten van het buurtteam te ontvangen zonder dat daarbij (naar hun weten) een driegesprek gevoerd was.

Waar de buurtteammedewerkers een protocol hebben, blijkt dat niet zo te zijn voor de andere ketenpartners. Zij geven aan dat er geen protocol, checklist of organisatiebeleid is voor het doorverwijzen naar bewindvoering. Dit is iets wat ze zelf mogen en kunnen bepalen soms in samenwerking met collega's of vanuit een (multidisciplinair) casuïstiekoverleg. De afweging om al dan niet te verwijzen naar beschermingsbewind wordt dus de uitvoerende medewerkers zelf gedaan. Uit de gesprekken is echter wel een redelijk vaste werkwijze af te leiden.

De ketenpartners voeren intakegesprekken waarbij problemen op verschillende levensdomeinen van cliënten worden geïnventariseerd. Indien daaruit blijkt dat de cliënt financiële problemen ervaart, dan gaan ze allereerst het gesprek aan met de cliënt om de ernst van de situatie in te schatten. Bij lichte problematiek proberen eerst de begeleiders de cliënt te ondersteunen. Dit kan zijn in samenwerking met financieel specialisten of vrijwilligers. Indien er sprake is van ernstige financiële problematiek waarbij de cliënt directe problemen ondervindt (bijvoorbeeld stress, onrust of geen geld meer voor boodschappen) en de begeleider het niet kan oplossen wordt er externe hulp ingeschakeld. Voor Altrecht betekent dit dat ze voornamelijk het buurtteam inschakelen, zeker als er ook sprake is van schulden. Als de cliënt niet aankomt bij het buurtteam of niet meewerkt schakelen ze zelf met een bewindvoerder. Soms verwijzen ze cliënten naar Stadsgeldbeheer. Dit zien zij als tussenvorm omdat cliënten bij Stadsgeldbeheer onafhankelijker zijn dan dat ze bij een bewindvoerder zijn.
Voor Lister betekent hevige financiële problematiek bij een cliënt dat zij ofwel voor Stadsgeldbeheer kiezen ofwel voor bewindvoering, dit is afhankelijk van de cliënt en zijn behoeften. In het geval van schuldenproblematiek waarbij de begeleiders van Lister of het Leger des Heils inschatten dat de cliënt leerbaar is en zij toekomst zien wat betreft financiële zelfredzaamheid (in de nabije toekomst) leggen zij een traject bij Stadsgeldbeheer voor. Dit wordt mede gedaan doordat zij plekken hebben ingekocht bij Stadsgeldbeheer en er gegarandeerd plek is voor de cliënten. Dit bevordert het proces doordat er geen wachttijden zullen zijn.

Cliënten worden door ketenpartners (logischerwijs uiteindelijk vaak door de buurtteammedewerkers) geattendeerd op beschermingsbewind indien de cliënt aan een van deze voorwaarden voldoet:

- geheel niet in staat is om zelfstandig om te gaan met zijn of haar financiën,
- veel stress blijft ervaren bij het beheren van eigen financiën,
- schulden maakt en dit in een (langere) periode blijft maken,
- in combinatie met psychische problematiek niet in staat is om goed om te gaan met de financiën,
- of niet leerbaar is.

Dat laatste monitoren de uitvoerende medewerkers door het geven van kleine opdrachten. *"We geven de inwoner de opdracht om een week begroting te maken, als ik dan al zes keer iets heb uitgelegd en de inwoner snapt het nog niet of de cliënt nog niet in staat is om de enveloppen zelfstandig open te maken dan leggen we de optie beschermingsbewind voor."* (ketenpartner)
Voor Stadsgeldbeheer geldt dat zij cliënten verwijzen naar beschermingsbewind indien de cliënt aan het einde van het traject (periode van 5 á 6 jaar) niet leerbaar blijkt te zijn, de schuldensituatie uitzichtloos is of het traject vanwege grote conflicten niet slaagt.

Het verwijzen naar beschermingsbewind gebeurt eigenlijk altijd in samenspraak met de cliënt. Bijna alle medewerkers benadrukken dat de cliënt de uiteindelijke bepalende stem heeft, wat ook noodzakelijk is omdat het ongebruikelijk is om de maatregel beschermingsbewind op grond van schulden op te leggen zonder inspraak van de cliënt. Daarbij worden wel eerst de mogelijke bezwaren of vooroordelen omtrent bewindvoering afgenomen door de uitvoerende medewerkers. Bewindvoerders worden incidenteel hier ook bij betrokken, zij worden dan uitgenodigd bij de instantie om uit te leggen aan de cliënten wat bewindvoering precies inhoudt. Dit maakt dat de cliënt gerustgesteld wordt en is de kans aannemelijker dat ze wel kiezen voor bewindvoering. De organisaties Altrecht en Lister verzoeken echter (zeer) incidenteel de rechtbank om beschermingsbewind in naam van de cliënt. Bij Altrecht is bij dit besluit het FACT-team betrokken, dit team bestaat uit de

hoofdbehandelaar, psychiater en verpleegkundige. Dit gebeurt echter alleen wanneer de cliënt vanwege dusdanige psychische problematiek niet meer in staat is om zelfstandig beslissingen te nemen. In sommige gevallen wordt er overigens niet gekozen voor beschermingsbewind maar voor het aanstellen van een curator of mentor.

2 Instroom

Nadat de situatie in kaart is gebracht en in overeenstemming met de cliënt is besloten om beschermingsbewind aan te vragen dient de cliënt aangemeld te worden bij een bewindvoerder. Ook hiervoor is geen protocol of organisatiebeleid opgesteld. Ook is er geen sprake van vastgelegde samenwerkingsafspraken tussen bewindvoerders en ketenpartners. De voornaamste reden hiervoor is dat de ketenpartners (de verwijzers) zich onpartijdig op dienen te stellen en de aanname heerst dat ze geen reclame mogen maken voor bepaalde bewindvoerderskantoren. Slechts bij één organisatie is er een lijst met bewindvoerders waarnaar verwezen kan worden door de medewerkers. Op deze lijst staan bewindvoerders waarmee zij in het verleden hebben samengewerkt en goede ervaringen mee hebben. Deze lijst wordt bijgehouden door een persoon in de organisatie en via interne mails wordt gemonitord of de lijst nog actueel is. Een aantal andere organisaties maakten in het verleden gebruik van een zogeheten *blacklist*, met daarop bewindvoerders die niet goed functioneerden, maar deze lijsten zijn afgeschaft. Enerzijds omdat zij zich onpartijdig dienen op te stellen anderzijds vinden een aantal professionals een blacklist niet meer nodig na de invoering van kwaliteitseisen voor bewindvoerders.
Enkele professionals gaven aan huiverig te zijn voor de hoeveelheid cliënten een bewindvoerder zou kunnen ontvangen indien er samenwerkingsafspraken zijn tussen organisaties en bewindvoerders. Zij hebben de ervaring dat een te grote caseload ten koste kan gaan van de kwaliteit die een bewindvoerder kan leveren. Een bewindvoerder kan uiteraard maar een bepaalde hoeveelheid klanten aan, zeker indien het gaat om cliënten met hevige problematiek. Daarna wordt het lastiger om het eerder behaalde niveau vol te houden. Dit verschilt echter per bewindvoerder en is dus lastig generiek te bepalen.

Over het algemeen is de geschetste werkwijze van de ketenpartners dat zij allereerst vragen aan de cliënten of zij een bewindvoerder kennen via hun eigen kennissenkring of familie, indien dat niet zo is dan leggen zij een aantal bewindvoerders voor. Eén organisatie legt dit voor aan de hand van de lijst die zij hebben waarbij ze een aantal bewindvoerders selecteren waarvan ze denken dat die bij de cliënt (zijn of haar problematiek) past. Het kwam incidenteel voor dat professionals aangaven dit te doen via de website van de branchevereniging zodat de cliënt via deze websites zelfstandig een keuze kon maken. Ook gaven een aantal professionals aan actief met collega's te overleggen, echter de meeste professionals verwijzen zelf naar de voor hun bekende beschermingsbewindvoerders waar ze actief mee samenwerken. Als deze vol zitten dan worden collega's (alsnog) ingeschakeld of zij nog bewindvoerderskantoren kennen/goede ervaringen hebben met bewindvoerderskantoren. Gemiddeld hebben professionals drie tot vier bewindvoerderskantoren waar zij goede ervaringen mee hebben en deze adviseren aan de cliënten.
Hoewel eerder is geschetst dat onpartijdigheid hoog in het vaandel staat wordt hier dus ook enigszins van afgeweken. Het wordt namelijk belangrijk gevonden dat er een vertrouwensrelatie is tussen de cliënt en de bewindvoerder maar ook tussen de ketenpartner en de bewindvoerder, daarom werkt men het liefst samen met bewindvoerders die ze al kennen. Belangrijk daarin wordt gevonden dat de bewindvoerder affiniteit heeft met de doelgroep, met een specifieke doelgroep om kan gaan, de taal van de cliënt spreekt en actief mee kan denken met de situatie van de cliënt. *"Als er sprake is van verslaving of GGZ-stoornis dan werk ik het liefst met mensen waarvan ik weet dat ze dat goed kunnen handelen en de problematiek erachter begrijpt."* (ketenpartner)
Belangrijk is dus dat bij de verwijzing naar een bewindvoerder ook wordt gekeken naar welke bewindvoerder passend is. De behoeften per klant verschillen en bewindvoerders hebben vaak een eigen specialisatie. Zo zijn er bewindvoerders die veel ervaring hebben met mensen met een licht verstandelijke beperking of vooral

jongeren begeleiden. Ook moet er een persoonlijke klik zijn tussen de klant en de bewindvoerder. Er dient daarom echt op klantniveau gematcht te worden.

Ook de bewindvoerders herkennen zich in dit geschetste beeld, zij ontvangen veelal cliënten vanuit een aantal buurtteams (gemiddeld 2 tot 4 verschillende buurtteams) of vanuit zorginstellingen. Mond-op mondreclame blijkt een belangrijke verbindende factor te zijn.
De wensen en behoeften omtrent de intake bij aanvang van beschermingsbewind verschilt. Er is aangegeven dat er minimaal een intake moet plaatsvinden tussen bewindvoerder en cliënt waarbij oog is voor de achtergrond, de motivatie en de verwachtingen van de cliënt omtrent bewindvoering. Dit is ook het moment waarbij aangevoeld kan worden of er al dan niet een klik is tussen bewindvoerder en de cliënt. Een aantal bewindvoerders vinden het prettig als daarbij de ketenpartner aanwezig is, zodat ook de wederzijdse verwachtingen van bewindvoerder en ketenpartner besproken kan worden. Dit is ook al de huidige werkwijze van een aantal gesproken ketenpartners. Anderzijds is aangegeven door een aantal bewindvoerders en ketenpartners dat een gezamenlijk gesprek (bewindvoerder, ketenpartner en cliënt) vanwege de grotere tijdsinvestering niet de voorkeur behoeft. Wel vinden zij het noodzakelijk dat de cliënt zelf een intake heeft bij de bewindvoerder. Vervolgens kan de ketenpartner, vanwege tijdsbesparing, op een later moment snel schakelen met de bewindvoerder waarbij zij afspraken maken met elkaar. Het onderling afstemmen gebeurt echter nog niet altijd. Er is aangegeven dat de wederzijdse verwachtingen (daardoor) niet altijd helder zijn:
“Wij worden toch wel vaak gezien als ‘wandelende pinautomaten’ en voornamelijk een aantal buurtteammedewerkers weten onvoldoende wat wij wel en wat wij niet kunnen doen als bewindvoerders.” (bewindvoerder)

Het delen en overdragen van gegevens is in de eerste contactmomenten ook belangrijk voor de bewindvoerders, minimaal kopie ID-bewijs en indien mogelijk de schuldenlijst zodat de aanvraag vervolgens vlotter kan verlopen. Het blijkt echter dat de ketenpartners daar huiveriger voor zijn vanwege de privacywetgeving. Zij weten niet goed wat ze wel en niet mogen en kunnen delen en daarom wordt dit dan ook niet altijd gedeeld. Dit staakt echter het proces gaven de bewindvoerders aan. Hier dienen gezamenlijke afspraken over gemaakt te worden in de toekomst, waarbij bestaande afspraken tussen bijvoorbeeld de politie en buurtteams meegenomen kunnen worden – hoe zij handelen in geval van crisissituaties bij huisuitzettingen bijvoorbeeld. Op eenzelfde soort manier zou dit voor bewindvoering ingeregeld kunnen worden indien het gaat om het delen van privacygegevens in het belang van de cliënt. Daarnaast vinden zowel de meeste professionals als een aantal bewindvoerders het belangrijk als de bewindvoerder bekend is met het werkgebied, zodat er kennis is over de wet- en regelgeving en werkwijzen in Utrecht omdat het aanzienlijk kan verschillen per gemeente. Een aantal van de gesproken professionals hebben aangegeven dat op een bepaalde manier bijgehouden zou moet worden welke bewindvoerders gevestigd zijn in deze regio zodat het proces (aanmelding, intake en instroom) vlotter zou kunnen verlopen en ook gedurende de onderbewindstelling de bewindvoerder, ketenpartner en cliënt weten over welke regels er gesproken wordt van de gemeente. Voor de gemeente zou dit ook prettiger werken; op die manier hoeven ze niet telkens de werkwijze van hen opnieuw uit te leggen.

3 Doorstroom en uitstroom

Het afbouwen van het beschermingsbewind (doorstroom) is mogelijk als de schulden opgelost zijn en de financiële situatie stabiel is. Dit betekent dat er uiteraard geen nieuwe schulden gemaakt worden en geen boetes en andere financiële problemen ontstaan. Daarnaast stellen de meeste bewindvoerders de vereiste dat de cliënt toegewerkt *kan* worden naar financiële zelfredzaamheid. Over het algemeen genomen stellen bewindvoerders dat veel cliënten daartoe niet in staat zijn. Dit komt voornamelijk door de onderliggende problematiek: psychische problematiek, een laag IQ, verslavingsproblematiek of een licht verstandelijke beperking. Voor deze cliënten achten bewindvoerders intensievere begeleiding nodig, iets wat momenteel nog onvoldoende is georganiseerd. Bewindvoerders zijn van origine financieel specialisten en geen gedragsveranderaars, waar zij zich dan ook in veel mindere mate op kunnen richten mede vanwege de arbeidsintensiviteit. Bovendien is de vergoeding onvoldoende om deze extra hulp als bewindvoerder te kunnen bieden. De stap naar doorstroom en vervolgens uitstroom is daarmee voor veel cliënten, zonder intensieve hulp, dan ook een stap te ver. Dat sluit niet uit dat er bij een kleiner deel van de cliënten wel gewerkt wordt naar uitstroom van bewind. Deze groep staat in dit hoofdstuk centraal.

3.1 Bewindvoerdersperspectief

Indien de inschatting wordt gemaakt dat een cliënt wel toe is aan financiële zelfredzaamheid dan proberen bewindvoerders dit op te bouwen door verschillende procesmatige wijzigingen aan te brengen. Aangezien elke bewindvoerder vrij is om het zelf in te vullen variëren de werkwijzen hierin. Aspecten die genoemd zijn: opbouwen in leefgeld, van wekelijks naar twee wekelijks naar ten slotte maandelijks; cliënt leren budgetteren; cliënt opdrachten laten uitvoeren of de cliënt een budgetcursus laten volgen (bijvoorbeeld van U-centraal).

De bewindvoerders geven aan dat ze zelf met de klant bezig gaan met de afbouw en dat daar over het algemeen weinig ketenpartners bij betrokken zijn. De grootste reden hiervan is dat de cliënten die in aanmerking komen voor uitstroom vaak ook op andere leefgebieden minder problematiek ervaren waardoor de hulpverlening niet meer of minder in beeld is. Cliënten waarvan de generalist van het buurtteam uit beeld is en zij toch incidentele vragen hebben komen terecht bij het zogenoemde bijenkorf spreekuur. Dit is een plek waar inwoners van Utrecht in bepaalde wijken terecht kunnen met sociale zorgvragen, waarbij verschillende disciplines vertegenwoordigd zijn. Hoewel het prettig wordt gevonden door een aantal professionals dat cliënten ergens op een laagdrempelige manier terecht kunnen, ervaren bewindvoerders het spreekuur niet als een goede oplossing. De bewindvoerders missen met name een contactpersoon tot wie zij kunnen wenden. De wens van bewindvoerders in het algemeen is dat ketenpartners betrokken blijven bij de cliënt zodat er gewerkt kan worden aan gedragsverandering – omdat bewindvoerders vanwege beperkte tijd dat nauwelijks zelf kunnen bewerkstelligen.
De cliënt tijdens de afbouwfase onderbrengen bij budgetbeheer wordt niet gezien als een middel dat bijdraagt aan de uitstroom. Als het gaat om budgetbeheer door de bewindvoerders dan kan dat ook worden gedaan binnen het beschermingsbewind door geleidelijk meer verantwoordelijkheden over te dragen. Dat hoeft dan niet in de vorm van formeel budgetbeheer. Indien er sprake zou zijn van formeel budgetbeheer dan is het de vraag in hoeverre budgetbeheer door bewindvoerderskantoren vergoed kan worden vanuit de bijzondere bijstand. Budgetbeheer door de gemeente wordt als onwenselijk gezien, omdat de cliënt dan moet overstappen en een nieuw contactpersoon krijgt. Dit doorbreekt de vertrouwensband die er al is met de bewindvoerder.

Wel zien de bewindvoerders meerwaarde voor een speciaal loket voor uitstroom. Dit zou dan een centrale plek zijn, gefaciliteerd door het buurtteam of U-centraal, waarbij cliënten terecht kunnen tijdens de afbouw van beschermingsbewind. De ketenpartners kunnen dan helpen bij het begeleiden van de klant en werken aan verdere gedragsverandering.

3.2 Ketenpartner perspectief

Alle professionals gaven aan dat ze wel degelijk een rol kunnen en willen spelen in het toewerken naar financiële zelfredzaamheid van cliënten. Als verschilt het wel per ketenpartner wat ze kunnen betekenen. Bij sommige ketenpartners gaat het om cliënten die zij zelf nog onder begeleiding hebben. Voor cliënten die nog in beeld zijn geld bijvoorbeeld dat de woonbegeleiders van zorginstellingen een actieve rol spelen in bevorderen van financiële zelfredzaamheid. *"De bewindvoerders voeren dan een wijziging in, in het ontvangen van leefgeld maar vervolgens moet de cliënt daar zelf mee omgaan. Wij zien de cliënt elke dag dat maakt dat je het ze makkelijker kan aanleren hoe ze kunnen omgaan met deze wijzigingen."* (ketenpartner)
Bij bijvoorbeeld stichting Singelzicht oefenen jongeren met het doen van boodschappen en maken zij voorafgaand een budgetplan daarvoor met de begeleiding. Bij andere organisaties wordt ook een budgetplan, een week- of maandoverzicht gemaakt samen met de cliënt.

Professionals bevestigen het beeld van de bewindvoerders dat de cliënten over het algemeen in mindere mate in beeld zijn (bijvoorbeeld al uitgestroomd naar ambulant wonen of zelfstandig wonen) wanneer het bewind actief wordt afgebouwd. Belangrijk is echter dat beide partijen op de hoogte zijn van de ondersteuningsmogelijkheden en de reeds ingezette ondersteuning van de cliënt. Als een bewindvoerder vroegtijdig het gesprek aangaat over uitstroom met de cliënt en daarbij ketenpartners direct betrekt zou dit een helpende stap zijn richting succesvolle doorstroom en vervolgens uitstroom. Er zijn verschillende mogelijkheden ook als cliënten niet meer in beeld zijn. De eerdergenoemde cursus van U-centraal waarin cliënten bewust leren omgaan met geld is daar een voorbeeld van. Daarnaast kunnen de cliënten her-aangemeld worden bij het buurtteam. Dit houdt is dat als zij geen actief traject meer hebben bij het buurtteam zij voor ondersteuning bij financiële zelfredzaamheid opnieuw aangemeld worden bij het buurtteam. Wel is het belangrijk dat de cliënt dan ook zelf her-aangemeld wil worden.

Na een succesvolle doorstroom is de fase uitstroom. De ervaring van de bewindvoerders leert dat dit een fase is doorgaans tijd nodig heeft. *"Uitstroom is echt maatwerk, het toewerken naar zelfredzaamheid en zelfredzaam vervolgens zijn is echt nog een groot verschil. Dit heeft tijd nodig."* (bewindvoerder)
De bewindvoerders ervaren het dan ook als problematisch dat zowel cliënten als een aantal hulpverleners verwachten dat uitstroom snel geregeld is. De periode tussen de eerste keer dat er gesproken wordt over uitstroom en daadwerkelijk beëindigen kan ruim een jaar in beslag nemen. Alleen al tussen de beëindigingbrief bewind en de daadwerkelijke uitstroom zit echter een periode van drie tot zes maanden geven de bewindvoerders aan. De bewindvoerder blijft in deze periode in contact met de cliënt en werkt zo goed mogelijk toe naar zelfstandigheid. Daarnaast verschaffen ze de cliënt duidelijkheid over wat ze kunnen verwachten nadat ze uitgestroomd zijn. Sommige bewindvoerders bieden nog een nazorgtraject, waarbij ze vinger aan de pols houden om te voorkomen dat er terugval plaatsvindt. Het zou mooi zijn als dit in samenwerking met de ketenpartners opgezet kan worden, zodat er betrokkenheid is rondom de cliënt.

4 Extra aandachtspunten bij schulden

In dit hoofdstuk worden extra aandachtspunten bij schuldenbewind besproken. Zoals beschreven is het sinds de Kanteling van de Schulddienstverlening de werkwijze in Utrecht dat cliënten van het buurtteam via een driegesprek bekend zijn bij schulddienstverlening. Tijdens de focusgroepen gaven echter bewindvoerders aan dat ze veel cliënten hadden die nog niet bekend waren bij schulddienstverlening. Het kan zijn dat daar onduidelijkheden over zijn bij de cliënt zelf omdat die een driegesprek misschien niet ervaart als schulddienstverlening. Het kan ook zijn dat er toch niet in alle gevallen een driegesprek plaatsvindt. Wat ook kan is dat er een inschatting is dat de schulden niet oplosbaar zijn en om die reden cliënten bij voorbaat al niet aangemeld worden bij schulddienstverlening, maar bijvoorbeeld wel bij aanpalende hulp. Hier is momenteel nog te weinig zicht op. Door betere afspraken met bewindvoerders kan meer zicht worden gekregen op de cliënten die zij hebben en welke hulp deze cliënten van de gemeente Utrecht en haar ketenpartners hebben ontvangen.

Bij de opstart van een schuldenbewind moeten de bewindvoerders een werkboek aanleveren bij de gemeente Utrecht. De ervaringen van dit werkboek lopen heel erg uiteen. Een aantal bewindvoerders hebben aangegeven dat het een duidelijk en overzichtelijk werkboek is. Ook wordt het prettig gevonden dat er goed vanuit de gemeente Utrecht gecommuniceerd wordt wat er aangeleverd moet worden voor het werkboek. Indien er wijzigingen zijn in het werkboek wordt dit ook duidelijk en vroegtijdig gecommuniceerd. Tegelijkertijd gaven ook een aantal bewindvoerders aan dat ze het werkboek als onprettig ervaren, voornamelijk omdat het werkboek in een verouderende digitale omgeving ingevuld moet worden en regelmatig alles vastloopt. Tevens ervaren een aantal bewindvoerder het als belastend dat ze de oorzaken van alle schulden moeten achterhalen bij de cliënten. Zij geven aan dat cliënten dit vaak niet meer weten en het opvragen ervan veel tijd in beslag neemt. Het opvragen komt dan vaak terecht bij de ketenpartners en die ervaren het ook als een grote tijdsbelasting. Het ontmoedigt ook dat het vervolgens nog opgevraagd wordt door de gemeente Utrecht zelf, wat de meeste bewindvoerders en ketenpartners betreft zou het niet dubbelop hoeven. Dat deze gegevens nodig zijn om een eventuele aanvraag bij de WSNP te kunnen laten slagen is nog onvoldoende bekend. Vraag is echter of dit altijd al bij de start van een minnelijk traject opgevraagd moet worden of dit ook later in het traject zou kunnen en bij wie de verantwoordelijkheid ligt.

De wens van veel gesproken bewindvoerders is dat ze een aparte ingang bij schulddienstverlening krijgen. Een aantal van hen ervaart het namelijk als problematisch dat het enkele maanden duurt voordat schulddienstverlening wordt ingeschakeld nadat het bewind is ingesteld. Door een aparte ingang kunnen ze sneller schakelen met de gemeente en verwachten ze dat het schuldenbewind sneller opgestart kan worden waardoor er geen vertraging in het proces zit. De gemeente Utrecht heeft al zo'n specifieke ingang, maar deze wordt dus niet altijd door iedereen gevonden en wellicht lopen de verwachtingen over wat er kan binnen een kort tijdsbestek nog wat uiteen.

Zoals eerder aangegeven is ligt het delen van informatie gevoelig bij de ketenpartners in verband met de privacy van cliënten. Zeker bij schuldentraject zijn gegevens van groot belang om het traject goed op te kunnen starten. Vanaf 1 januari 2021 mag er echter al meer gedeeld worden bij de wetswijziging van de Wgs. Op basis van deze wijziging kan opnieuw gekeken worden wat er kan en mag.

5 Samenwerking

Over algemeen kan er geconcludeerd worden dat er een prettige samenwerking is in Utrecht met zowel bewindvoerders, ketenpartners als de gemeente Utrecht. De gemeente heeft hier een groot aandeel in, er wordt snel en duidelijk gewerkt waardoor de samenwerking bevorderd wordt. Ook is meerdere malen benoemd dat de gemeente Utrecht een grote bereidheid heeft om buiten de kaders te denken en maatwerk te leveren, dit wordt als zeer positief ervaren door de bewindvoerders. De bijeenkomsten die voor bewindvoerders in het verleden zijn georganiseerd, zijn ook enthousiast ontvangen. Een vraag die wel speelt is hoe deze bijeenkomsten en de opgehaalde actiepunten beter bestendigd kunnen worden.
De ketenpartners geven aan dat de bewindvoerders steeds meer klantgericht werken en aandacht hebben voor de cliënten. Ook verloopt de communicatie tussen hen en de bewindvoerders over het algemeen goed. Tegelijkertijd zijn er ook nog verbeterpunten genoemd, die in onderstaand figuur zijn opgenomen.

Verbeterpunten

- **Gemeente**
- Werkboek voor aanmelding schulddienstverlening vereenvoudigen
- Vaste aanvraag datum voor regelingen en deze door laten lopen
- Mogelijkheden geven tot inspraak op beleidsniveau
- Tijdlijn aanmelding schulddienstverlening
- Telefonische bereikbaarheid optimaliseren
- **Ketenpartners**
- Financiële kennis vergroten
- Meer verdiepen in het vakgebied van bewindvoerder: weten wat die wel en niet kunnen doen
- Bereidheid tot delen van informatie cliënt
- Wijzigingen in situatie van cliënt doorgeven
- Ondersteuning bieden in toewerken naar financiële zelfredzaamheid cliënt
- **Bewindvoerders**
- Telefonische bereikbaarheid optimaliseren
- Kennis verbetering vakgebied van ketenpartners
- Communicatie verbeteren
- Bereid zijn tot maatwerk

5.1 Verbeterpunten voor de gemeente Utrecht

Zowel de bewindvoerders als de ketenpartners zijn gebaat bij een vereenvoudigd werkboek die ingevuld moet worden bij de start van een schuldentraject. Zoals gesteld wordt dit werkboek aangeboden in een verouderde digitale omgeving, dit kan een digitale verbeterslag ondergaan. Daarnaast is het belangrijk om te heroverwegen in hoeverre de gronden van schulden opgevraagd dienen te worden bij de start van een schuldentraject. Daarnaast vinden veel bewindvoerders het prettig als er één vaste datum voor het aanvragen van regelingen zoals bijzondere bijstand of individuele inkomstentoeslag gevoerd gaat worden. Het zou tijd opleveren indien dit eenmaal aangevraagd, met name voor cliënten die een bijstandsuitkering ontvangen, voor de duur van het bewind automatisch verlengd wordt. Ook zijn bewindvoerders gebaat bij een tijdlijn voor de aanmelding van schulddienstverlening, waarin duidelijk vermeld staat wanneer wat aangeleverd dient te worden en hoeveel tijd ze daarvoor hebben. Tevens werd aangegeven dat de telefonische bereikbaarheid geoptimaliseerd dient te worden, voornamelijk zouden bewindvoerders en ketenpartners het prettig vinden als er een apart telefoonnummer voor vragen rondom bewindvoering opgericht kan worden. Een ander punt is de snel veranderende gemeentelijke praktijk. Er lopen veel pilots in de gemeente Utrecht. Ook wijzigt de werkwijze van de gemeente regelmatig. Het is lastig om dit goed bij te houden voor externe partijen. Door informatie die voor bewindvoerders relevant zijn te bundelen op een website of nieuwsbrief zou de communicatie over wijzigingen en pilots kunnen verbeteren. Tot slot gaven voornamelijk bewindvoerders aan dat ze graag inspraak mogelijkheden willen krijgen voor beleidsvraagstukken. Ze geven aan dat de besluitvorming omtrent het adviesrecht bijvoorbeeld met inspraak van de praktijk verstevigt kan worden.

5.2 Verbeterpunten voor de ketenpartners

Bewindvoerders hebben aangegeven dat het kennisniveau van ketenpartners omtrent financiën enorm verschilt. Ook niet elke professional heeft evenveel affiniteit met het onderwerp financiën, echter zou het de samenwerking ten goede komen als de basiskennis aanwezig is. Soms kost het hen veel tijd om de basiskennis van financiële vraagstukken en (in het algemeen) de werkwijze van bewindvoerders uit te leggen. Het begrijpen wat een bewindvoerder wel en niet kan doen is nodig om een betere samenwerking tot stand te laten komen maar ook om begrip voor elkaar te creëren. Daarnaast zouden bewindvoerders graag zien dat de ketenpartners een duurzame bijdrage leveren in het toewerken naar financiële zelfredzaamheid. Tot slot gaven bewindvoerders aan dat ze niet altijd op de hoogte zijn van wijzigingen in de situatie van de cliënt. Voornamelijk gaat het dan om opname in detentie, het verkrijgen (of vervallen) van een (bij)baan of bijvoorbeeld een opname in het ziekenhuis. Hoewel ketenpartners aanmoedigen dat cliënten dit echt zelf aan moeten geven bij de bewindvoerder kunnen dit soort situaties gevolgen meebrengen voor de financiële situatie van de cliënt. Hier dienen gezamenlijk betere afspraken over gemaakt te worden en goed te worden gekeken wat er gedeeld mag worden in het kader van de privacywetgeving.

5.3 Verbeterpunten voor de bewindvoerders

Professionals hebben aangegeven dat bewindvoerders doorgaans heel moeilijk telefonisch bereikbaar zijn. Het zou helpend zijn als er een apart telefonisch spreekuur voor professionals opgezet kan worden door bewindvoerderskantoren. Daarnaast geldt hetzelfde voor de bewindvoerders als voor de ketenpartners geldt: kennisverbetering van het vakgebied van sociale professionals zou de samenwerking ten goede komen. Ook is aangegeven dat het belangrijk is dat een aantal bewindvoerders de communicatie ten opzichte van de kwetsbare cliënten verbeteren. Effectieve manieren daarin zijn bijvoorbeeld het communiceren via WhatsApp, meer of juist minder mailcontact, telefonische bereikbaarheid en de mogelijkheid tot spreekuren waar de cliënt de bewindvoerder eens in de tijd kan spreken. Hoewel dit tijd kost levert deze werkwijze veel

positiviteit op bij zowel cliënten als ketenpartners die normaal gesproken bij (communicatie) conflicten bemiddelen. Tot slot is het ook belangrijk dat de bewindvoerders ten alle tijden bereid zijn om maatwerk te leveren. Out-of-the-box denken is van groot belang voor de kwetsbare doelgroep werd veelal aangegeven door de cliënt begeleiders van de ketenpartnerorganisaties.

5.4 Ketenpartners en bewindvoerders

Aan de bewindvoerders en de ketenpartners is gevraagd wat ervoor nodig is om optimaal met elkaar samen te kunnen werken. Hieruit is onderstaande lijst voortgekomen.

Optimale samenwerking

- Korte lijntjes (noodzakelijk voor onderling advies inwinnen)
- Vertrouwensrelatie
- Wederzijdse respect
- Duidelijke communicatie
- Heldere verwachtingen naar elkaar toe
- Het kennen en erkennen van elkaars werkwijze
- Ondersteunend aan elkaar zijn
- Duidelijke taakopvatting en rolverdeling
- Een goede bereikbaarheid
- Het kennen van elkaars werk en visie op het werk

Om gezamenlijk toe te werken naar deze optimale samenwerking blijkt nog niet zo eenvoudig. Bewindvoerders geven aan behoefte te hebben aan grootschalige overleggen dan wel terugkerende bijeenkomsten met zowel bewindvoerders, ketenpartners als de gemeente. Dit biedt voor hen perspectief in het onderhouden van de onderlinge relaties, het creëren van korte lijntjes en het leren kennen van elkaars werkwijze en visie op het werk. Tegelijkertijd zijn zij zich ervan bewust dat ze met velen zijn en niet allen kunnen verenigen in de voorgestelde overleggen of bijeenkomsten. Het betrekken van de brancheverenigingen zien zij niet als goed alternatief, dat blijft erg hoog over. Een alternatief is om een afvaardiging van bewindvoerders in de regio samen te stellen, bij voorkeur geïnitieerd door de bewindvoerders. Hier zou echter wel goed over nagedacht moeten worden samen met de bewindvoerders om tot consensus te komen. Tegelijkertijd voelen de ketenpartners zich minder geroepen om grootschalige overleggen of bijeenkomsten bij te wonen omdat zij al veel casuïstiek besprekingen hebben in het werk dat zij verrichten bij andere problematiek dan wel leefgebieden van de cliënt. Door hen wordt een nieuw overlegstructuur als belastend ervaren. Zij staan meer open voor praktische oplossingen zoals het ontwikkelen van een filmpje waarin de werkwijze en handelen van de organisatie getoond wordt – zodat op een laagdrempelige manier men elkaar leert kennen.
Het delen van informatie wordt bij beide partijen belangrijk gevonden. De ultieme manier om dit te kunnen realiseren is nog niet ontdekt. Informatie onderbrengen in een periodieke nieuwsbrief is geopperd, de keerzijde daarvan is dat niet iedereen nieuwsbrieven toegankelijk vindt. Daarnaast is het oprichten van een online platform genoemd, de keerzijde daarvan is dat dit haken en ogen heeft met betrekking tot privacy.

6 Convenant

De gemeente Utrecht wil graag mede vanuit haar opgave Utrecht Schuldenvrij, een convenant opstellen met bewindvoerders om daarmee de samenwerking te verbeteren. Hierbij is ook het aankomende adviesrecht een belangrijk element. Aan alle deelnemers is daarom gevraagd wat zij belangrijk vinden om in een convenant te regelen en aan de bewindvoerders is gevraagd hoe zij aankijken tegen het adviesrecht en wat in een convenant zou moeten terugkomen.

Adviesrecht
Het wetsvoorstel adviesrecht beoogt dat mensen met problematische schulden hulp krijgen die beter is toegespitst op hun situatie. Het wetsvoorstel regelt dat gemeenten drie maanden nadat schuldenbewind is ingesteld de rechter mogen adviseren of een inwoner het beste kan worden geholpen door voortzetting van het bewind, of door een lichtere vorm van gemeentelijke ondersteuning. Het wetsvoorstel stelt gemeenten zo in staat hun regierol bij schuldhulpverlening beter te vervullen en draagt bij aan de samenwerking tussen rechtbanken, gemeenten en bewindvoerders. *Bron: Rijksoverheid, 2020*[1].

6.1 Adviesrecht

Allereerst is voorgelegd aan de ketenpartners en bewindvoerders of zij op de hoogte waren van het adviesrecht. De meeste ketenpartners zijn hier nog niet mee bekend. Het merendeel van de bewindvoerders is wel op de hoogte maar staat er nog sceptisch tegenover. Er blijkt voornamelijk veel onduidelijkheid te zijn over het adviesrecht. Het is onduidelijk hoe het in de praktijk zal uitpakken en dit kan per gemeente verschillen. Het is nu nog niet duidelijk wat de invulling van de gemeente Utrecht zal zijn. Een aantal bewindvoerders geven aan dat het lijkt alsof het adviesrecht er komt om te besparen. Het voelt voor hen alsof bewind weggezet wordt als iets overbodigs, terwijl bewind toch echt meerwaarde heeft. Een aantal bewindvoerders benadrukken vanuit eigen positie dat de gemeente niet ertoe verplicht is om advies te geven: het is een recht. De bewindvoerders verwachten overigens niet dat het adviesrecht kostenverlagend gaat worden voor de gemeente.

Bewindvoerders geven aan dat de gemeente voldoende op de hoogte moet zijn van de situatie van de cliënt om gefundeerd advies uit te kunnen brengen. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat de cliënt centraal staat en de wensen en behoeften van cliënt ook meegenomen wordt. Het mag niet zo zijn dat de cliënt net een vertrouwensrelatie opgebouwd heeft met de bewindvoerder en vervolgens het proces stagneert doordat het vertrouwen gebroken wordt - indien de gemeente besluit dat de cliënt elders beter geholpen kan worden. Daarnaast moet er een goed kader gesteld worden en duidelijke richtlijnen voordat het adviesrecht in Utrecht in werking kan treden. Dan kan vooraf al goed gekeken worden of beschermingsbewind op zijn plaats is, zodat het niet achteraf getoetst hoeft te worden. Hier is een goede samenwerking voor nodig met de gemeente, bewindvoerders en ketenpartners. Het moet bovendien niet leiden tot meer vertraging, bureaucratische handelingen of een hogere werkdruk. Tot slot gaven de bewindvoerders aan dat ze tijdig over de invulling van

[1] Rijksoverheid (2020). Geraadpleegd van: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/01/tweede-kamer-wetsvoorstel-adviesrecht-gemeenten

het adviesrecht geïnformeerd wilden worden, wat dit zal betekenen en hoe zij zich hierop kunnen voorbereiden. Dit achten zij ook als relevant voor de ketenpartners.

6.2 Convenant

Met zowel de ketenpartners als de bewindvoerders is gesproken over het opstellen van een convenant. Duidelijk bleek dat een convenant waar zowel bewindvoerders, ketenpartners, de gemeente en de rechtbank een rol spelen de meest ideale variant zou zijn. De vraag is natuurlijk wel of dit praktisch haalbaar is.
In het convenant moet nadrukkelijk oog zijn voor de belangen van de cliënt. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat er wordt gekeken wat er nodig is voor de cliënt en daarna aan de slag gegaan moet worden hoe dat met elkaar (alle partijen) verwezenlijkt kan worden. Overzicht, duidelijkheid en openheid is daarin cruciaal, dit schept vertrouwen en haalt barrières weg voor elkaar en voor de cliënten. Er is vastgesteld dat er al veel bestaande regels, richtlijnen en kwaliteitseisen zijn en dat deze verstevigd en eenvoudig geformuleerd dienen te worden. Op die manier kan het bestaande al meegenomen worden in het convenant, mits het goed wordt gecommuniceerd wat er vervolgens verwacht wordt. Verder is het met name belangrijk om goed na te denken met wie het convenant opgesteld wordt; uitgangspunt is dat je vrij bent om je erbij aan te sluiten maar dat als je bent aangesloten je wel te maken hebt met de rechten en plichten die het convenant met zich meebrengt. Er dient ook te worden nagedacht worden over welke doelgroep cliënten het convenant gaat. Gaat het convenant alleen over schuldenbewind of is het convenant breder. En in hoeverre kunnen alle doelgroepen ondergebracht worden in een convenant? Deze vraag is meerdere malen gesteld.
Het is van belang om niet alleen vast te leggen dat er kwaliteit dient te zijn, maar ook is het belangrijk om vast te leggen hoe de kwaliteit geborgd gaat worden en wie verantwoordelijk is voor de bewaking ervan. Dit is een belangrijk onderdeel. In het kader van de privacywetgeving dient er duidelijkheid te zijn over wat er gedeeld mag worden. Het is goed als het convenant daar helderheid over geeft of dat hier in het kader van het convenant richtlijnen voor worden opgesteld.
Met name de bewindvoerders gaven aan dat het convent vooral moet borgen dat er kwaliteit wordt gegeven en niet zozeer kwantiteit. Het convenant moet sturen op outcome bevorderen en niet zozeer op output. Als illustratie, dus niet 10 procent uitstroom bij iedere bewindvoerder ieder jaar (output), maar inzetten op verantwoorde uitstroom met duidelijke trajecten en verkenning welke cliënt daar klaar voor is (outcome).

Het convenant dient duidelijkheid te geven over de verschillende taken en rollen van de verschillende partners. Over wie er precies partner zouden moeten zijn is meer onduidelijkheid. Zo is er geen overeenstemming over welke bewindvoerders zouden kunnen. Enkele bewindvoerders noemen dat bewindvoerders zouden moeten zijn aangesloten bij een brancheverenigingen, maar daar is niet iedereen het mee eens. Ketenpartners noemen dat ervoor gewaakt dient te worden dat bewindvoerders te veel klanten krijgen door het convenant, maar over aantallen en dat opnemen kunnen zij geen uitspraken doen omdat het per kantoor verschilt wat een maximum aantal kan zijn (afhankelijk van type klant en aantal fte bij een kantoor).

Een enkele keer is genoemd dat in het convenant ook moet komen te staan hoe een cliënt van bewindvoerder kan wisselen. Omdat dit een wettelijk traject betreft is dit volgens anderen niet nodig/ niet mogelijk. Tot slot wordt aangeraden te kijken naar andere gemeenten die convenanten hebben. Enkele bewindvoerders die hebben meegedaan aan dit onderzoek hebben ook cliënten in andere gemeenten (Amersfoort, Amsterdam) waar al een convenant is. Zij hebben hier goede ervaringen mee.

7 Aanbevelingen

Zoals benoemd geven zowel de bewindvoerders als de ketenpartners aan dat de samenwerking over algemeen prettig verloopt. Door de gemeente wordt snel en duidelijk gewerkt en er is ruimte voor maatwerk. Toch zijn er volgens de deelnemers aan dit onderzoek enkele verbeterpunten. Deze verbeterpunten zijn hieronder uitgewerkt.

7.1 Instroom: een vast verwijsprotocol per ketenpartner

- **Per ketenpartner vast verwijsprotocol of checklist opstellen**
  Kan direct starten en naar verwijzen in convenant
- **Verwijsprotocol Buurtteams onder aandacht brengen**
  Quickwin

Allereerst valt op dat eigenlijk niemand een **vast protocol** heeft voor het inschakelen van een bewindvoerder. Een uitzondering zijn de Buurtteams, maar daar gaat het voornamelijk om aanpakken van schulden en wordt ook de bewindvoerder niet expliciet genoemd. Het vaststellen van richtlijnen voor het inschakelen van een bewindvoerder kan helpen eventuele willekeur te voorkomen en zorg te dragen dat iedere inwoner van Utrecht de hulp krijgt die hij of zij nodig heeft. Zoals het huidige proces in Utrecht eruitziet, zou het wellicht logisch zijn om ketenpartners altijd naar de buurtteams te laten verwijzen en daar vervolgens in een driegesprek te laten vaststellen dat er bewind of andere hulp nodig is. Dat zou wel betekenen dat de inwoner extra stappen moet nemen en te maken krijgt met een andere professional (buurtteammedewerker). De meeste deelnemers aan dit onderzoek benadrukten om niet meer administratie op zetten. Bovendien kwam meerdere malen naar voren dat een vertrouwensband erg belangrijk is. Wellicht zou er kunnen worden gekeken of ook ketenpartners die cliënten hebben met schulden een driegesprek met W&I kunnen aanvragen om te bepalen welke hulp nodig is. Een andere optie is een **heldere checklist** in welke gevallen naar een bewindvoerder verwezen kan worden. Nadeel daarvan is dat er niet direct aan de schulden door W&I gewerkt kan worden. Aandachtspunt is dat de ketenpartners allemaal met andere trajecten werken en dat het belangrijk is daarbij aan te sluiten. Wij raden dan ook aan om per ketenpartner een protocol of checklist op te stellen en dit niet generiek te doen. Zo is de kans het grootst dat de implementatie ervan soepel verloopt. Uiteindelijk kan er in het convenant worden verwezen naar de afspraken die gemaakt zijn. We raden wel aan om dit traject separaat te laten lopen, zodat de afspraken niet afhankelijk zijn van het convenant.
De buurtteams hebben al een standaard werkwijze. De vraag is of iedereen dat ook inzet. De bewindvoerders geven aan dat ze regelmatig mensen via buurtteammedewerkers krijgen waarbij er nog geen contact met schulddienstverlening is. Het opnieuw **onder de aandacht brengen** van de werkwijze is dan ook aan te raden. Hiermee kan vrijwel direct worden gestart.

7.2 Ondersteuning tijdens traject

- **Richtlijn voor naar wie je verwijst**
  Direct starten gelijktijdig met de protocollen hierboven beschreven

  Richtlijn voor welke ondersteuning er tijdens bewindtraject is
  Direct starten gelijktijdig met de protocollen hierboven beschreven

- **Aandacht voor kwaliteit van de bewindvoering**
  Dit zou geen los protocol moeten zijn, maar opgenomen in het convenant.
- **Vast contactpersoon bij buurtteam of andere ketenpartners tijdens traject voor cliënt**
  Quickwin
- **In kaart brengen en delen van de mogelijkheden die er nu al zijn voor ondersteuning bij financiële zelfredzaamheid**
  Quickwin

Bij de richtlijnen moet niet alleen gekeken worden naar *wanneer* er naar bewind verwezen dient te worden, maar ook naar ***wie* en welke *ondersteuning*** er tijdens het traject nog geboden kan worden. Hier kan het convenant ook een rol spelen. Naar welke bewindvoerder nu verwezen wordt, is afhankelijk van eerdere individuele ervaringen. Als er een convenant komt, dan zou het voor de hand liggen dat er wordt verwezen naar de bewindvoerders waarmee het convenant is afgesloten en dat er in het convenant ook aandacht is voor de wijze waarop er gematcht kan worden op cliëntniveau.
In het convenant dient aandacht te zijn voor de **kwaliteit van de bewindvoering** en de wijze waarop deze gehandhaafd wordt. Dit geldt ook voor eventuele andere begeleiding tijdens het traject.
Voor een goede doorstroom en uitstroom van een onderbewindgestelde is hulp van de ketenpartners zeer aan te raden als het gaat om het bevorderen van financiële zelfredzaamheid. Nu gebeurt het regelmatig dat een inwoner niet meer actief ondersteund wordt als een paar jaar in bewind zit. Dat betekent dat er bij mogelijke uitstroom niet automatisch andere ondersteuning dan bewind is. Dit kan wel zeer waardevol zijn. Wij zouden er dan ook voor pleitten om bij schuldenbewind, net als bij een schuldentraject, een **vast contactpersoon** bij het buurtteam te behouden en daar actief in te zetten op ondersteunen van de inwoner in samenspraak én afstemming met de bewindvoerder. Waar mogelijk geldt dit ook voor de andere ketenpartners of als dat niet kan een warme overdracht naar het buurtteam. Aan de andere kant is het van belang om de **mogelijkheden die er nu al zijn**, zoals een budgetcursus of her-aanmelden bij het buurtteam, onder de aandacht worden gebracht bij de bewindvoerders. Dit zou al op korte termijn kunnen.

7.3 Overdracht van ketenpartner naar bewindvoerder

- **Aandacht voor manier van aanmelden en informatieoverdracht**
  Dit zou geen los protocol moeten zijn, maar opgenomen in het convenant.
- **Handreiking privacywetgeving: uitwisselen met bewindvoerders**
  Quickwin

In de richtlijnen zou ook aandacht moeten zijn voor de **wijze van aanmelden en informatieoverdracht** van de ketenpartner naar de bewindvoerder en andersom. Dit zou ook een plek in het convenant kunnen krijgen. Vanwege de privacywetgeving zijn veel professionals nu huiverig om informatie te delen. Dat maakt het werk van de bewindvoerder lastig. De bewindvoerder moet bijvoorbeeld weten dat hun cliënt in detentie zit, dit weten zij nu lang niet altijd. Het zou helpen als de gemeente aangeeft wat er volgens de **privacywetgeving** gedeeld mag worden. Als deze richtlijnen er al zijn voor bijvoorbeeld W&I en de buurtteams dan zouden deze gedeeld kunnen worden. Dit zou een quickwin kunnen zijn.

7.4 Samenwerking verbeteren

- **Updaten van werkboek**
  Quickwin
- **Check op wat aangeleverd moet worden**
  Quickwin
- **Informatie op maat: nieuwsbrief, website**
  Quickwin
- **Tijdlijn waar staat de cliënt**
  Quickwin
- **Meer onderlinge uitwisseling: jaarlijkse bijeenkomst**
  Quickwin
- **Rollen verduidelijk**
  Aanzet kan snel gemaakt worden, opnemen convenant. Erkenning van elkaars rollen is lastiger en langdurig

Naast de hierboven genoemde aanbevelingen die veelal betrekking hebben op het verbeteren van het proces zijn er een aantal aanbevelingen die betrekking hebben op samenwerking en de onderlinge uitwisselingen. Deze kunnen zonder procesveranderingen worden doorgevoerd. Een eerste quickwin is vrij praktisch van aard. Bij de overdracht van bewindvoering naar schulddienstverlening moet een werkboek worden ingevuld. Het **updaten van het werkboek** zodat deze eenvoudiger gebruikt kan worden zou bewindvoerders helpen. Door verouderde software levert het werkboek nu regelmatig problemen op. Hierdoor moeten de bewindvoerders actief de cliënt ondersteunen.
Een tweede quickwin zou zijn om te kijken wat er **aangeleverd** moet worden bij de aanmelding minnelijk traject door de bewindvoerders en dit te minimaliseren tot wat echt noodzakelijk is. Mocht dat hetzelfde zijn als wat er nu wordt aangeleverd, dan helpt het om toe te lichten met welke reden dat moet worden aangeleverd. Ook zou het bewindvoerders helpen als er een vaste aanvraagdatum is voor verschillende regelingen. Nu verschilt dit per cliënt en moeten zij dit goed in de gaten houden.
Dat hangt ook samen met de behoefte van de bewindvoerders om meer **informatie op maat** te krijgen. Het is lastig om alle ontwikkelingen in de gemeente Utrecht bij te houden. Een nieuwsbrief voor bewindvoerders zou bijvoorbeeld kunnen helpen of een speciale webpagina. Wat ook zou helpen is als er een **tijdlijn** van aanmelding schulddienstverlening tot schuldregeling komt. Het is nu vaak onduidelijk waar de cliënt zit in het traject.
Een andere quickwin is het stimuleren van de **onderlinge uitwisseling**. De jaarlijkse samenkomsten worden erg gewaardeerd en de vraag is om deze te hervatten. Ook is er behoefte aan meer te weten van elkaar (bewind, ketenpartners en gemeente). Wie doet wat en wat zijn de takenpakketten. Door de samenkomsten wordt dit duidelijker, maar hier kan maar een klein deel van de professionals in Utrecht aan deelnemen. Er is daarom behoefte aan aanvullende uitwisseling. Genoemd is bijvoorbeeld bewindvoerders laten deelnemen aan budgetvaardig en bewind explicieter opnemen in deze cursus. Ook zou er gedacht kunnen worden aan video's waarin de ketenpartners zichzelf voorstellen en een video met uitleg van een bewindvoerder voor ketenpartners. Dit zou de onderlinge communicatie en wederzijds respect en vertrouwen moeten voeden.

Wat een veel lastiger punt is ten aanzien van de samenwerking is de uiteenlopende behoefte van bewindvoerders en ketenpartners. Waar bewindvoerders aangeven ook regelmatig contact te willen hebben en het liefst ook bij de overdracht van de cliënt de ketenpartner te ontmoeten zien de ketenpartners daar niet altijd mogelijkheden toe. Ook geven niet alle bewindvoerders aan deze behoefte even sterk te hebben. De behoefte lijkt vooral gevoed te worden door **erkenning van elkaars rollen** en weten van elkaars behoefte. Als de rollen duidelijker zijn en er respect voor elkaars taken dan gaat dat ook helpen in de samenwerking en zou de (behoefte aan) afstemming per cliënt minder kunnen worden

7.5 Proces

- **Zorg voor mandaat bij de ketenpartners**
- **Zorg dat een brede groep bewindvoerders ruimte hebben om input te geven**

Tot slot, in het proces tot het komen van richtlijnen en een convenant is het belangrijk om de bewindvoerders en de ketenpartners die het betreft aan tafel te hebben. Dit is lastig omdat dit een groot aantal professionals betreft. Er zal dus nagedacht moeten worden aan inspraakmogelijkheden en vertegenwoordiging. Dat begint al bij de vraag of een convenant wordt afgesproken tussen de gemeente en bewindvoerders of dat de ketenpartners ook het convenant tekenen. De ketenpartners hebben een belangrijke rol in het traject, dat maakt het wenselijk om ze te betrekken. Echter het zal praktisch lastig zijn, ook omdat er zoveel verschillende ketenpartners en werkwijzen zijn. Het convenant zou dus met name wat op **hoofdlijnen** moeten en kunnen zeggen over de rol van de ketenpartners. De verdere uitwerking zal per ketenpartner vorm moeten worden gegeven. Als dat de insteek is dan kan er per ketenpartner iemand worden gemandateerd die meedenkt over het convenant. Dat is voor de bewindvoerders lastiger.
Bewindvoerders zijn vaak zelfstandigen of kleine kantoren. De meest voor de hand liggende optie is om met een **groepje bewindvoerders** een concept uit te werken. Hierbij valt te denken aan de bewindvoerders die veel klanten in Utrecht hebben. Er dient wel aandacht te zijn voor vertegenwoordiging van zowel grote als kleine kantoren en mogelijk ook specialisaties. Daarnaast is het belangrijk dat de anderen niet aan (de virtuele) tafel zitten wel inspraak kunnen hebben. Een internetconsultatie van het conceptconvenant zou dan bijvoorbeeld een optie zijn, maar ook samenwerking met de branche verenigingen om het convenant bij hun achterban te toetsen.

Bijlage

Bijlage 1: Onderzoeksverantwoording

In de onderzoeksverantwoording geven we weer hoe het rapport tot stand is gekomen, hoe deze is uitgevoerd en hoe de verzamelde gegevens zijn geanalyseerd.

Onderzoeksvragen

Het onderzoek voorziet in antwoord op twee onderzoeksvragen. Deze onderzoeksvragen zijn geborgd in de interviews en in de focusgroepen.

1. Hoe worden inwoners van de gemeente Utrecht met een behoefte aan beschermingsbewind verwezen?

1.1 Welke organisaties die actief zijn in de gemeente Utrecht verwijzen naar beschermingsbewind?

1.2 Welke richtlijnen geven organisaties aan hun professionals om te bepalen of iemand bewindvoering nodig heeft en welke richtlijnen geven zij hun professionals in de bepaling naar welke bewindvoerder(sorganisatie) er wordt verwezen?

1.3 Welke afwegingen maken individuele professionals in de bepaling of iemand bewindvoering nodig heeft en welke afwegingen maken zij in de bepaling naar welke bewindvoerder(sorganisatie) zij verwijzen?

2. Wat zien verschillende partners (waaronder bewindvoerders) als passende ondersteuning voor inwoners van de gemeente Utrecht, hoe zouden trajecten eruit dienen te zien en hoe kan snelle schuldenaanpak en doorstroom bevorderd worden?

2.1 Via welke kanalen ontvangen bewindvoerders(organisaties) onder bewindgestelden?

2.2 Op basis van welke inzichten en afwegingen bepalen bewindvoerders welke ondersteuning nodig is en hoe een traject naar doorstroom en uitstroom eruit moet zien?

2.3 Wat doen bewindvoerders om doorstroom en uitstroom te faciliteren?

2.4 Met wie werken bewindvoerders samen om de uitstroom van onder bewindgestelden te faciliteren?

2.5 Wat zien andere partners als passende ondersteuning bij bewind en wat zien zij als hun rol?

Werving en selectie van deelnemers

De bewindvoerders en ketenpartners zijn door onze contactpersonen, beleidsmedewerkers, van de gemeente Utrecht benaderd om deel te nemen aan dit onderzoek. Hierbij is gevraagd om deelname aan de interviews of de focusgroep of aan beiden.

Interviews

<u>Bewindvoerders</u>

In de periode van juli tot augustus 2020 zijn er vijf bewindvoerders geïnterviewd afkomstig van kleine (zelfstandige) en grote bewindvoerderskantoren. Als inclusiecriteria is gesteld dat deze bewindvoerders een groot aantal klanten afkomstig uit de stad en/of regio Utrecht bedienen. In de interviews kwamen verschillende onderwerpen aan bod, zoals: situatieschets huidige werkwijze, instroom, doorstroom, schuldenbewind, samenwerking en wensen en behoeften.

<u>Ketenpartners</u>

In de periode van juli tot augustus 2020 zijn er tien ketenpartners geïnterviewd en een uitvoerend medewerker Werk en Inkomen van de gemeente Utrecht. De tien ketenpartners zijn werkzaam bij de volgende Utrechtse (zorg)organisaties: Altrecht, Buurtteams Utrecht, De Tussenvoorziening, Leger des Heils, Lister, Stichting Singelzicht en U-Centraal. In de interviews kwamen verschillende onderwerpen aan bod, zoals: situatieschets huidige werkwijze, signalering, doorverwijzing, schuldenbewind, uitstroom en samenwerking.

Werkwijze interviews

De interviews zijn semigestructureerd afgenomen. Aan de hand van een topiclijst is ervoor gezorgd dat de beschreven onderwerpen aan bod zijn gekomen maar ook verdiepende vragen gesteld konden worden. De interviews werden telefonisch afgenomen door een onderzoeker van het lectoraat Schulden en Incasso en duurde gemiddeld een uur. De interviews van beide groepen waren verkennend van aard om vervolgens de resultaten te kunnen spiegelen bij de focusgroepen.

Focusgroepen met bewindvoerders

In september hebben er twee focusgroepen plaatsgevonden met bewindvoerders. Een focusgroep bestond uit minimaal vijf en maximaal negen bewindvoerders. Daarnaast nam er altijd een uitvoerende of beleidsmedewerker van de gemeente Utrecht deel aan de focusgroep. Zij hielden zich echter zoveel mogelijk afzijdig gedurende het gesprek maar waren aanwezig om de verhalen op te halen. Een aantal bewindvoerders die deelnamen aan de focusgroep zijn ook geïnterviewd voor dit onderzoek.

Focusgroepen met ketenpartners

In september hebben er twee focusgroepen plaatsgevonden met ketenpartners. Er is gestreefd naar een gemêleerd gezelschap om het onderwerp vanuit verschillende invalshoeken te belichten en een discussie te laten ontstaan. De beide focusgroepen bestonden echter uit vijf ketenpartners. Daarnaast zijn een aantal ketenpartners die deelnamen aan de focusgroep ook geïnterviewd.
Tot slot nam er ook bij deze focusgroepen een uitvoerende of beleidsmedewerker van de gemeente Utrecht deel aan de focusgroep. Zij hielden zich echter zoveel mogelijk afzijdig gedurende het gesprek maar waren aanwezig om de verhalen op te halen.

Bias

In de praktijk bleek het lastig te zijn om de ketenpartners te werven voor de focusgroepen. Veelal vanwege een overvolle agenda en andere werkomstandigheden. Daardoor hebben er minder mensen deelgenomen aan de focusgroepen dan we hadden beoogd. Doordat een aantal mensen ook geïnterviewd zijn en vervolgens deelnamen aan een focusgroep is er minder sprake van objectiviteit; zij bevestigden namelijk de bevindingen vanuit de interviews waaraan ze zelf een bijdrage aan hadden geleverd. Ook vermoeden wij dat de gesproken ketenpartners en bewindvoerders veel affiniteit hebben met het onderwerp, gezien hun grote enthousiasme en getoonde betrokkenheid. Dit is prettig, daardoor kregen we veel informatie maar het geeft mogelijk ook een vertekend beeld van de werkelijkheid.

Bijlage 1 Dashboard vierde kwartaal 2020 Werk en Inkomen

INDICATOR	Stand 1-1-2021	Stand 1-10-2020	Stand 1-7-2020	STAND 1-4-2020	STREEF-CIJFER / PROGNOSE 2020	TOELICHTING
De ontwikkeling van het bestand bijstandsgerechtigden en I-deel						
Elke utrechter die daar recht op heeft krijgt inkomensondersteuning volgens de participatiewet	9.808	9.719	9.734	9.442	9.400	Aan het einde van het 4e kwartaal van 2020 bedroeg het bijstandsbestand 9.808 bijstandsuitkeringen. Een jaar geleden stond dit aantal op 9.366. Dit is een stijging van 4,7% t.o.v. dezelfde periode vorig jaar. Vergeleken met het vorig kwartaal heeft er een daling plaatsgevonden van 9.719 naar 9.808 (+ 0,9%). Deze stijging is het gevolg van de coronacrisis.
Percentage nieuwe instroom dat in de afgelopen 6 maanden is uitgestroomd (terugkomers).	7%	8%	6%	9%	geen	De totale instroom van het 4e kwartaal in 2020 bedroeg 798 bijstandsuitkeringen. Hiervan zijn 56 uitkeringen in de afgelopen 6 maanden uitgestroomd. Het percentage "terugkomers" ten opzichte van de totale instroom in kwartaal 4 is 7,0%. Dit was in dezelfde periode vorig jaar 10%.
Aantal geregistreerde werkzoekende jongeren met een uitkering (GWU < 27 jaar) zonder dienstverband.	2.210	2.413	1.796	1.640	geen	Dit betreft de stand augustus 2020 (meest recente informatie). De stijging van het derde kwartaal heeft niet doorgezet in het vierde kwartaal.
Fraude en Handhaving						
Aantal handhavingsonderzoeken dat leidt tot een mutatie, beëindiging of niet toekennen van de uitkering t.o.v. het totaal aantal verrichte handhavingsonderzoeken	59%	62%	61%	59%	Streefwaarde 67%	Ondanks de coronacrisis zijn vanaf het derde kwartaal de onderzoeken weer in beperkte mate hervat. In totaal zijn er 231 dossiers onderzocht, waarvan 137 met een resultaat (35 verstrekt, 45 mutaties, 57 beëindigingen). 231 dossiers is ongeveer 1/3e van een 'normaal' jaar, de voorraad loopt op
Bijstandsdebiteuren						
Bedrag incasso op openstaande schuld bij voormalig bijstandsgerechtigden	2.195.310	1.439.022	883.004	492.955	3.000.000	De cumulatieve ontvangsten t/m Q4 2020 op vorderingen P-wet liggen 15% lager dan een jaar eerder. Vanwege COVID 19 is het invorderingsproces met coulance uitgevoerd.
Schulddienstverlening						
Aantal driegesprekken (unieke personen)	1.424	1.097	778	465	1.350	Het aantal driegesprekken is, ondanks alle beperkingen, hoger dan het streefcijfer uitgekomen, maar we zien wel een duidelijke afname in het aantal gesprekken na het eerste kwartaal.
Aantal crisismeldingen schulddienstverlening gaat omlaag	268	200	141	100	140	Het aantal crisismeldingen is nog steeds hoger dan het streefcijfer, maar het aantal meldingen is na het eerste kwartaal wel afgenomen. Vanaf 1-10 is vroegsignalering stedelijk uitgerold. Daarmee hopen we er eerder bij te zijn, om toekomstige crisissen te voorkomen. Wanneer de steunmaatregelen van de overheid en de coulance van schuldeisers afloopt is het echter denkbaar dat het aantal crisismeldingen fors toeneemt.
Armoedeproblematiek						
Aantal toekenningen Individuele Inkomenstoeslag	8163	5.388	3.563	2.212	8.200	Het aantal toekenningen individuele inkomenstoeslag is bijna gelijk aan het streefcijfer. Dit is (mede) bereikt omdat de individuele inkomenstoeslag (IIT) verruimd is in het afgelopen jaar. Dak- en thuislozen en mensen in een verpleegtehuis hebben nu eveneens recht op de IIT.
Aantal huishoudens in schuldenbewind	903	991	1.017	1.054	NTB	Deze indicator is nieuw. We streven naar een afname van het aantal schuldenbewinden. Via het dashboard maken we de ontwikkeling vanaf nu inzichtelijk.
Percentage gebruik van het individuele U-pasbudget	27%	17%	45%	34,2%	58%	Gedurende het jaar rapporteren we het pasgebruik in het dan actuele U-pasjaar. Het percentage gebruik U-pasbudget voor het pasjaar 2020 / 2021 bedraagt eind december 27%. Vorig U-pasjaar lag dit in december op 26%. We zien dus een lichte stijging t.o.v. het gebruik in het vorige U-pasjaar. Vanwege Corona is het lastig om hier gewicht aan te hangen, aangezien 'meedoen' momenteel lastig is.
Werkdienstverlening en resultaten						
Aantal plaatsingen Social return	971	736	347	216	1.000	De totale doelstelling van 1.000 is bijna gehaald. Het aandeel Utrecht is ruimschoots gehaald. Binnen de Arbeidsmarktregio Midden Utrecht (exclusief Utrecht) zijn 194 plaatsingen gerealiseerd. Naast deze plaatsingen is er door opdrachtnemers ook het volgende gerealiseerd: - Sociaal inkopen 1.065.196 euro - Detacheren van doelgroep social return 1.050.348 euro - Maatschappelijke projecten 746.435 euro Totaal 2.861.979 euro
waarvan doelgroep gemeente Utrecht (Participatiewet, Niet-uitkeringsgerechtigden)	282	niet bekend	151	70	150	
Aantal werkende WSW-ers in arbeidsplaatsen (zgn. standaardeenheden SE)	653	658	661	666	663	Met een realisatie van 653 liggen we iets onder de prognose. De uitstroom uit de Wsw ligt daarmee iets hoger dan door het Rijk voorspeld.
Uitstroom uit de bijstand naar werk	1.033	700	474	259	1.450	In het eerste kwartaal was al duidelijk dat het halen van de doelstelling lastig was als gevolg van de afname van ons bijstandsbestand (in 2019) en de gewijzigde samenstelling van dit bestand (afname arrangement 1). Als gevolg van de coronacrisis is de realisatie in het 2e en 3e kwartaal verder achtergebleven. In het 4e kwartaal is de uitstroom naar werk behoorlijk hersteld. We zien door de coronacrisis een grillig verloop aan uitstroom naar werk, niet alleen in totaal maar ook binnen de afzonderlijke sectoren.
Aantal geplaatste werknemers op een beschutte werkplek	36	29	23	21	106	In het vierde kwartaal hebben zeven mensen een dienstbetrekking beschut werk gekregen en zijn er vijf mensen gestart in het voortraject beschut werk. De inzet van de dedicated werkmatchers om mensen goed te informeren en te begeleiden naar beschut werk en als aanspreekpunt voor UWV en UW wordt in 2021 voortgezet.
Aantal gerealiseerde banen Banenafspraak in de gehele arbeidsmarktregio	2.190 t/m Q3 2020	2.164 t/m Q1 2020	2.294 t/m Q4 2019	2.188 t/m Q3 2019	3.505	De meest recente cijfers zijn van het derde kwartaal 2020. Het aantal gerealiseerde banen is toegenomen ten opzichte van het eerste kwartaal van 2020.

INDICATOR	Stand 1-1-2021	Stand 1-10-2020	Stand 1-7-2020	STAND 1-4-2020	STREEF-CIJFER / PROGNOSE 2020	TOELICHTING
Inzet dienstverlening arrangement 1*	3.230	2.124	1.663	875	2.400	De doelstelling is in 2020 ruim behaald, dit is mede door de nieuwe instroom als gevolg van de coronacrisis. Deze mensen zijn ondersteund bij het vinden van werk.
Inzet dienstverlening arrangement 2*	425	402	245	152	400	De doelstelling is behaald.
Inzet dienstverlening arrangement 3*	2.811	2.270	1.571	958	2.500	De doelstelling is behaald. Wel is de realisatie lager dan in 2019. In 2019 hebben we met de opgave Werkbeweging extra geïnvesteerd Vanwege coronacrisis waren in 2020 de mogelijkheden beperkt(er) om werkzoekenden ondersteuning te bieden zoals bijvoorbeeld deeltijdwerk, scholing, persoonlijke ontwikkeling en ontwikkeling van werknemersvaardigheden (al dan niet gecombineerd met taal).
Inzet dienstverlening arrangement 4*	230	252	169	104	350	De doelstelling hebben we niet gehaald. Vanwege de coronacrisis waren de mogelijkheden beperkter om deze mensen te spreken en te ondersteunen.
Inzet matchingsinstrumenten	435	395	260	164	550	De doelstelling hebben we niet behaald. Tijdens de coronacrisis waren de mogelijkheden beperkter om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt te plaatsen op betaald werk.
Aantal plaatsingen op school jongeren	160	117	25	19	50	Met een realisatie van 160 is de doelstelling ruimschoots gehaald. Vanwege de start van het nieuwe schooljaar vond de realisatie vooral plaats in de maanden juli t/m oktober. De hoge realisatie wordt verklaard door de inzet van het instrument Back2School en door jongeren die door de coronacrisis hun werk zijn kwijt geraakt en een studie zijn gestart.
Aantal mensen werkzaam met loonkostensubsidie	120	93	114	102	n.v.t	Op 1 januari 2021 zijn er 120 mensen werkzaam met loonkostensubsidie.
Aantal jongeren tot 27 jaar met een arbeidsbeperking in beeld bij team Banenafspraken	333	320	309	275	geen	

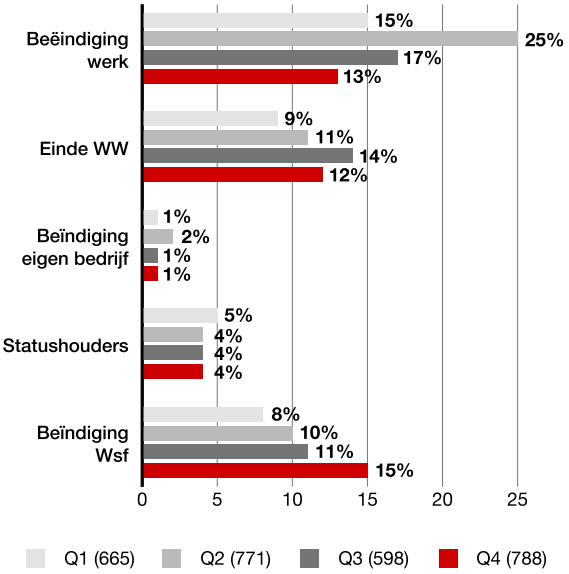
Monitor Participatiewet 2020 4e kwartaal

Ontwikkelingen bijstand in het vierde kwartaal

1 jan 2021

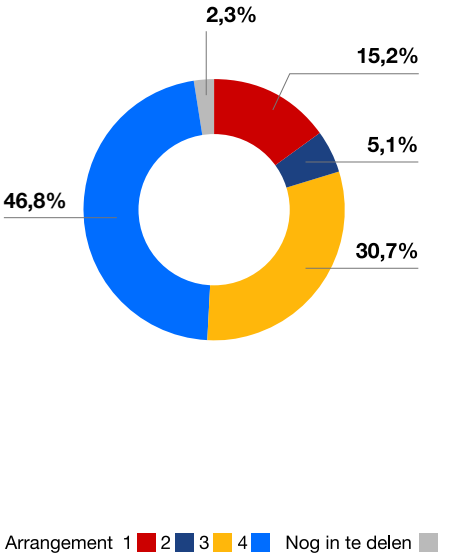
Instroom bijstand

Instroom **788**



Bestand naar arrangement

Aantal uitkeringen **9.808**



Uitstroom bijstand

Uitstroom **685**

Q1 (575)
Q2 (465)
Q3 (600)
Q4 (685)

Toelichting

Aantal uitkeringen = aantal huishoudens.
De arrangementgegevens zijn op basis van de kenmerken van de hoofdaanvrager.
Q1 = kwartaal 1; Q2 = kwartaal 2; Q3 = kwartaal 3; Q4 = kwartaal 4

Reden instroom: Redenen die een relatie hebben met ontwikkeling op de arbeidsmarkt. Wsf = Wet Studiefinanciering
Bestand naar arrangement: De categorie nog in te delen zijn bijstandsgerechtigden die nog niet ingedeeld zijn in een arrangement.

Resultaten tot en met het vierde kwartaal

Plaatsingen

Betaald (deeltijd) werk	**1.828**
Werkervaringsplaats	**218**
Jongeren op opleiding	**160**

Uitstroom naar werk

Aantal naar werk	**1033**
Arrangement 1	**64,6%**
< 27 jaar	**25,2%**
< 1 jaar in uitkering	**63,1%**

Werkgevers

Vacaturevervullingsgraad	
Q1	**61%**
Q2	**66%**
Q3	**56%**
Q4	**62%**

Toelichting

Informatie over plaatsingen en uitstroom is een aanvulling op de informatie uit de Dashboard.
Vacaturevervullingsgraad: Percentage vervulde vacatures (aantal vervulde t.o.v ingediende vacatures).
Excl. plaatsingen door projecten als Uitzendbureaus en Maatwerk.

Gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	A.R. Boelens	**Datum**	17 maart 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 61783	**Kenmerk**	8649241
E-mail	a.boelens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Dashboard Werk en Inkomen vierde kwartaal 2020
Bijlage(n)	3	**Beleidsveld**	Werk en Inkomen

Geachte leden van de raad,

Werk en Inkomen ondersteunt Utrechters richting werk. We stimuleren actief meedoen als werken nog niet kan en we bieden financiële ondersteuning waar nodig. In deze Dashboardbrief informeren we u over de belangrijkste andere ontwikkelingen op het gebied van Werk en Inkomen in het afgelopen kwartaal. Bij deze brief ontvangt u standaard twee bijlagen: het Dashboard Werk en Inkomen en de Monitor Werk en Inkomen. In het Dashboard staan de belangrijkste indicatoren voor Werk en Inkomen over het betreffende kwartaal. De Monitor geeft in een infographic een beeld van de ontwikkelingen rondom het aantal bijstandsuitkeringen.

Impact corona
In het laatste kwartaal van 2020 steeg het uitkeringsbestand met 0,9%. Hiermee is het aantal bijstandsuitkeringen in 2020 opgelopen met 4,7%. Ondanks dit tegenvallende, maar ook te verwachten resultaat, sluiten we het bijzondere en zware jaar 2020 af met een gevoel van trots. De coronacrisis vraagt veel van Werk en Inkomen. De dienstverlening zoals we gewend waren is aangepast, nieuwe regelingen zijn onder hoge tijdsdruk ingevoerd en de situatie op de arbeidsmarkt is drastisch veranderd. Dit vraagt veel inzet en flexibiliteit, maar het is grotendeels gelukt. En ondanks deze moeilijke omstandigheden zijn er in heel 2020 1038 Utrechters uitgestroomd naar werk, vergeleken met 1150 Utrechters in 2019. We zien in de cijfers van het Dashboard terug dat de dienstverlening (op afstand) aan de meeste werkzoekenden goed op peil is gebleven. Alleen voor de inwoners met een grote afstand tot de arbeidsmarkt (arrangement 4) blijft de inzet van dienstverlening achter. Voor deze groep is het lastiger om de dienstverlening digitaal aan te bieden. Op dit moment verkeren we nog in een zware lockdown en we verwachten niet dat de situatie snel verbetert. Ook weten we niet wat de gevolgen voor de arbeidsmarkt op de langere termijn gaan zijn. Maar we weten wel dat, wat er ook op ons afkomt de komende tijd, we kunnen het aan. We zorgen ervoor dat inwoners en ondernemers kunnen blijven rekenen op onze ondersteuning.

Beantwoording motie “Aandacht voor levens-lang-leren” (2019/M52).

In het kader van het rekenkamerrapport “Werken aan perspectief” is de motie “Aandacht voor levens-lang-leren” (M19/52) door ons overgenomen. In deze motie wordt gevraagd in kaart te brengen waarom zo’n hoog percentage uitkeringsgerechtigden aangeeft behoefte te hebben aan een opleiding. Het gaat om 30% van de geïnterviewde mensen uit arrangement 3. Ook wordt gevraagd aandacht te besteden aan de verhouding tussen het aantal verzoeken van uitkeringsgerechtigden tot het volgen van een opleiding en het aantal plaatsingen op een opleiding. In onderstaand kader rapporteren we onze bevindingen. In de Dashboard van het eerste kwartaal van 2021 nemen we, zoals gevraagd, een bredere indicator ‘plaatsingen op scholing’ op. En tot slot, in de voortgangsrapportage Werkbeweging wordt u nader geïnformeerd over de begeleiding die vanuit Werkbeweging is geboden.

Motie 2019/M52, toelichting op de behoeftes ten aanzien van scholing bij werkzoekenden
Het hoge percentage werkzoekenden die aangeven scholing nodig te hebben om een stap naar werk te kunnen zetten, is herkenbaar. Dit zien wij ook terug in de praktijk en in de informatie die we hebben opgehaald bij werkzoekenden en onze professionals in het kader van Werkbeweging. De behoefte komt voort uit de wens om zich persoonlijk te ontwikkelen en/of stappen te zetten richting de arbeidsmarkt. Werkzoekenden schatten in dat het volgen van een opleiding nodig is om een kans te maken op de arbeidsmarkt. Er zijn werkzoekenden die precies voor ogen hebben welk scholingstraject hen verder kan brengen. Voor een groot deel van hen geldt dat zij alleen een globaal beeld hebben van de sector of richting waarin zij zich zouden willen scholen. Verder verschilt de scholingsbehoefte per doelgroep. Zo is de scholingsbehoefte bij werkzoekenden die vallen onder de doelgroepen statushouders en alleenstaande ouders, en ook in mindere mate bij jongeren, groter dan bij de overige doelgroepen.

Behoefte aan scholing groter dan daadwerkelijk scholing volgen
In de praktijk zien wij dat, ondanks de grote behoefte aan scholing, het niet altijd mogelijk is om mensen ook daadwerkelijk scholing te laten volgen. De precieze verhouding tussen de behoefte en het aantal plaatsingen hebben we niet kunnen opmaken, maar duidelijk is wel dat de inzet van scholing lager is dan de 30 procent die aangeeft hieraan behoefte te hebben. Daarvoor zijn verschillende redenen. In gesprekken over de opleidingen en trainingen zien we bijvoorbeeld dat mensen alsnog afzien van de hun gewenste scholing omdat het bij nader inzien niet overeenkomt met hun verwachtingen. Zoals de inzet die deelname aan scholing van hen vraagt en tot welke beroepen of functies zij daarmee worden opgeleid. Een andere reden is dat zij niet over voldoende leervermogen beschikken om hun gewenste scholing te kunnen volgen. Ook volgen mensen uiteindelijk geen scholing omdat de omstandigheden het (nog) niet toelaten, onder andere door financiële, persoonlijke of andere belemmeringen. Tot slot hebben we geconstateerd dat niet iedereen hun behoefte aan scholing kenbaar maakt.

Breed palet aan scholing zodat we kunnen aansluiten bij de behoeftes van werkzoekenden
Het scholingsaanbod waarvan inwoners gebruik kunnen maken is divers en breed: van heftruckcertificaat en -rijbewijs tot VCA en van verkoopmedewerker mbo2 tot monteur. Scholing wordt aangeboden op verschillende niveaus, er zijn cursussen, trainingen, branchegerichte en beroepsgerichte opleidingen en Geïntegreerde Taal (GT) opleidingen. Er zijn losse (opleidings)trajecten en combinaties van leren en werken. Ook zijn er scholingstrajecten voor specifieke doelgroepen zoals; anderstaligen (waaronder ook statushouders). Voor jongeren wordt scholing ook preventief ingezet zodat kan worden voorkomen dat zij afhankelijk worden van een uitkering. Scholing vergroot de kans op werk. We zien dat de helft van de mensen na scholing uitstromen naar werk of opleiding en de uitstroom is vaak duurzaam. Mede daarom blijven wij investeren in het bieden van scholing aan een zo breed mogelijke groep én de aansluiting bij de behoeftes van onze werkzoekenden zodat hun kansen op de arbeidsmarkt worden vergroot.

Beschut werk
In de tweede helft van 2020 hebben we een bestandsanalyse uitgevoerd. De dedicated werkmatchers hebben, op basis van een aantal kenmerken, het dossier van 100 mensen doorgenomen om te kijken of zij mogelijk in aanmerking komen voor beschut werk. Met ongeveer twintig mensen hebben we de mogelijkheden besproken, vooral telefonisch door de coronamaatregelen. Daarbij merkten we dat de impact hiervan lager is, wat resulteert in minder vaak de overstap maken naar werk. Vooralsnog zijn

er door deze actie vijf mensen gestart op het voortraject naar beschut werk. Wat opvalt, is dat bij veel mensen sprake is van zware voorliggende problematiek, zoals verslaving, zware psychische en/of lichamelijke klachten. Zij hebben een dusdanige beperking dat (minimaal twee dagen) werk (nog) niet haalbaar blijkt. Voor de mensen in arrangement 3 intensiveren we het contact via Werkbeweging, om in eerste instantie te werken aan de aanpak van voorliggende problematiek.

Toezegging samenwerking UWV (20/T339)
In de commissievergadering van 24 september 2020 over het onderzoek Weten wat werkt is toegezegd om terug te komen op de samenwerking met UWV. Zowel lokaal als in de arbeidsmarktregio werken we samen met UWV. In het kader van de BUIG Impulslijnen hebben we een succesvolle pilot gedaan, waarin werkzoekenden in de laatste fase van hun WW-uitkering intensief naar werk werden begeleid. De uitstroomcijfers hiervan waren goed. Er is daarom ook een vervolg gegeven aan deze pilot met een tweede groep. De begeleiding van deze groep liep tot het voorjaar van 2020 en ook hiervan waren de resultaten goed. Als gevolg van de coronacrisis is er geen derde groep gestart. Door de beperkingen door onder andere privacywetgeving kan deze vorm van samenwerking alleen op vrijwillige basis gebeuren. Ook is deze vorm van begeleiding arbeidsintensief. De ervaring leert dat het hierdoor niet mogelijk is om grotere groepen te bedienen met deze vorm van samenwerking. We werken daarom lokaal en regionaal aan andere vormen van samenwerking om meer Utrechters te kunnen bedienen. Lokaal hebben we een gezamenlijke werkgeversbenadering met UWV; bedrijfsadviseurs van Utrecht en UWV werken samen in brancheteams om meer vacatures te kunnen delen en elkaars kandidaten op de vacatures te kunnen plaatsen. Steeds vaker lukt het om ook andere regiogemeenten hierbij aan te haken. In het regionale mobiliteitsteam wordt onder andere samengewerkt met UWV. Onderdeel van de dienstverlening die binnen het mobiliteitsteam ontwikkeld wordt is ‘ontschotte’ dienstverlening. Hierbij wordt de dienstverlening die is ingezet gecontinueerd als een werkzoekende bijvoorbeeld vanuit het UWV overgedragen wordt aan de gemeente. Uitgangspunt is goede en gecontinueerde dienstverlening, ongeacht tot welke doelgroep iemand behoort.

Toezegging opbrengst inzet extra werkmatchers (20/T341)
In de commissievergadering van 24 september 2020 over het onderzoek Weten wat werkt is toegezegd om terug te komen op de vraag wat de inzet van méér werkmatchers kan opleveren. Het onderzoek Weten wat werkt laat zien dat vooral werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt baat hebben bij intensievere begeleiding. Het is echter niet mogelijk dit effect te kwantificeren in een financieel resultaat. Veel factoren spelen mee. Daarom zijn de uitstroomkansen niet te voorspellen. Uit de gegevens van het onderzoek blijkt wel dat de uitkeringslasten van de groep die extra hulp heeft ontvangen lager lag dan die van andere aanpakken. Dit verschil was echter niet significant en het was niet duidelijk in hoeverre dit verschil aan de aanpak kan worden toegeschreven. Ook landelijk is al gebleken dat het niet mogelijk is om een betrouwbare berekening te maken van de effectiviteit van re-integratie. Daarnaast zorgt de wijze waarop het BUIG-budget wordt vastgesteld ervoor dat het financiële voordeel dat de gemeente behaalt op de bespaarde uitkeringslasten niet zo eenvoudig is in te schatten.
Toezegging informatie delen tussen Werk en Inkomen en Buurtteams, al dan niet via een convenant (2020/T335)
Voor gegevensuitwisseling tussen partijen stelt de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) als eis dat de partijen een zelfstandige grondslag moeten hebben om gegevens te verwerken en uit te wisselen. In de Wmo en in het bijzonder de Participatiewet zijn strenge restricties opgenomen over gegevensuitwisseling. Dit is ter bescherming van de privacy van onze inwoners.

Het uitgangspunt van Werk en Inkomen en de Buurtteams is dat de inwoner leidend is en eventuele uitwisseling van gegevens moet bijdragen aan de bedoeling, namelijk ondersteuning die past bij de wensen en situatie van onze inwoners. Om beter zicht te krijgen of en zo ja welke gegevens noodzakelijk zijn om onderling uit te wisselen om de inwoner beter te ondersteunen, nemen we deze vraag mee in de pilot 3-gesprekken. U bent over deze pilot geïnformeerd in de Raadsbrief van 13 oktober 2020 (kenmerk 7957794). Aan de hand van de uitkomsten van de pilot zullen we nagaan of en zo ja op welke wijze we de gegevensuitwisseling formeel gaan organiseren. We zullen de raad hierover informeren via een Dashboardbrief.

Verder was de vraag of een convenant helpend kan zijn bij het uitwisselen van gegevens. Een convenant kan helpend zijn bij de uitvoering, omdat daarin de onderlinge, rechtmatige (werk)afspraken over gegevensuitwisseling staan vastgelegd. Het is dus geen alternatieve basis om gegevens uit te kunnen wisselen. Er moet dus nog steeds een zelfstandige grondslag zijn om gegevens uit te mogen wisselen.

Vergoeding kinderopvang Sociaal Medische Indicatie (SMI)
Op 26 juni 2020 zijn schriftelijke raadsvragen gesteld over de vergoeding van de kosten kinderopvang op grond van een Sociaal Medische Indicatie (SV 2020 nummer 145).
De aanvraagprocedure is versimpeld. Het is niet meer nodig om eerst telefonisch contact te leggen. Er is direct een online aanvraagformulier beschikbaar om de SMI-regeling aan te vragen. Uiteraard is Werk en Inkomen telefonisch bereikbaar voor overleg en acuut handelen als dat nodig is. Voor het beoordelen van de aanvraag vragen wij bewijsstukken die minimaal nodig zijn om het recht op SMI vast te stellen en de hoogte van de vergoeding te kunnen berekenen. Als bepaalde documenten niet meteen bij de aanvraag kunnen worden ingediend, zoals de offerte van het kinderdagverblijf, nemen wij de aanvraag wel alvast in behandeling. Dan kunnen we snel handelen, zodra een plek bij de kinderopvang beschikbaar is. De wijziging van dit proces is gecommuniceerd met partners in de stad.

Toezegging actielijn 3 Werkbeweging (20/T174)
In het debat over vooroordelen en discriminatie van 25 juni 2020 en in het debat over de programmabegroting op 18 november 2020 is toegezegd de Raad te informeren over de expertmeeting over de inzet van mystery guests in het onderwijs en op de arbeidsmarkt, voor het tegengaan van discriminatie. Deze toezegging wordt behandeld in de Raadsbrief over de voortgang van de anti-discriminatie agenda die in januari aan de Raad wordt verzonden.

Onderzoek naar betere samenwerking op Bewindvoering
Zoals toegezegd in de beantwoording van de schriftelijke vragen ‘Zorg voor een beter Beschermingsbewind’ (2020 nr. 228) informeren wij u over het onderzoek dat de Hogeschool Utrecht heeft uitgevoerd naar betere samenwerking op Bewindvoering. Een van de acties uit de Actieagenda Utrechters Schuldenvrij is het versterken van de samenwerking met bewindvoerders.
De Hogeschool Utrecht (HU) heeft onderzocht hoe het proces met betrekking tot schulden bewinden verloopt en welke verbeteringen mogelijk zijn. Vragen die daarbij spelen zijn: door wie worden mensen verwezen naar bewindvoering(kantoren), welke keuzes worden daarbij gemaakt en hoe werken verschillende partijen vervolgens met elkaar samen bij schuldenbewind? En hoe werken partijen aan een eventuele doorstroom en uitstroom van de onder bewindgestelden? Door middel van dit onderzoek, waarbij het gesprek aangegaan is met zowel bewindvoerders als ketenpartners, kunnen we toewerken naar (betere) afspraken met verschillende belangrijke partijen rondom dit onderwerp. Het uiteindelijk doel is dat Utrechters met financiële problemen zo vroeg mogelijk de passende hulp krijgen en daardoor zo snel mogelijk weer schuldenvrij zijn. De aanbevelingen uit dit

rapport dienen als startpunt voor de samenwerkingsafspraken met bewindvoerders en ketenpartners, waarmee we dit jaar starten.

Beantwoording SV 2020, nr. 228 - Resultaten en vervolg HU-onderzoek bewindvoering
Het onderzoek laat zien dat er een prettige samenwerking is in Utrecht tussen zowel bewindvoerders, ketenpartners en de gemeente. De gemeente heeft hier een groot aandeel in: er wordt snel en duidelijk gewerkt, waardoor de samenwerking bevorderd wordt. Ook is meerdere malen benoemd dat de gemeente Utrecht een grote bereidheid heeft om buiten de kaders te denken en maatwerk te leveren. De bewindvoerders ervaren dit als zeer positief. De bijeenkomsten die voor bewindvoerders in het verleden zijn georganiseerd, zijn ook enthousiast ontvangen. De ketenpartners geven aan dat de bewindvoerders steeds meer klantgericht werken en aandacht hebben voor de cliënten. Ook verloopt de communicatie tussen hen en de bewindvoerders over het algemeen goed.
Naast de positieve punten noemt het onderzoek verbeterpunten én aanbevelingen voor onder meer OP kennis, bereikbaarheid, verwachtingen en samenwerking voor alle drie de partijen. De aanbevelingen richten zich op de instroom naar bewind, ondersteuning tijdens het traject en de samenwerking tussen de organisaties.

Vervolg
Het rapport van de Hogeschool Utrecht geeft ons handvatten om met bewindvoerders en onze ketenpartners het gesprek te vervolgen en te verkennen hoe we concrete afspraken kunnen maken, ten behoeve van de ondersteuning van onze kwetsbare inwoners. Wij informeren u via de jaarlijkse voortgangsrapportage van de Actieagenda Utrechters Schuldenvrij over de voortgang van het uitvoeren van de aanbevelingen uit het onderzoek.

Toezegging 20/T365
De wethouder zegt toe dat ze in de Dashboardbrief van Q4 terugkomt op de vragen van D66 over zakgeld, onderzoek gezinstegoed, de gesprekken over de kostendelersnorm, het netwerk bij de gemeente om armoederegelingen onder de aandacht te brengen bij Utrechters die de Nederlandse taal niet of minder beheersen, verschillende mogelijkheden van bewijs inkomen en de samenwerking BgHu vwb zwart lakken van bankafschriften

Hieronder puntsgewijs de afhandeling van bovenstaande toezegging:
- Zakgeld meenemen in berekening MER: In de MER 2020 maakt het zakgeld geen onderdeel uit van de vaste lasten die meegerekend zijn voor de huishoudens met kinderen. Bij een volgende MER, in 2022, zullen wij het Nibud vragen zakgeld weer op te nemen in de berekeningen.
- Onderzoek naar gezinstegoed: Het onderzoek naar de varianten van gezinstegoed is afgerond. Met ingang van het nieuwe U-pasjaar, 1 juli 2021, willen wij gezinstegoed invoeren voor de kinderen binnen één gezin. Inmiddels heeft uw raad daarvoor al een raadsvoorstel en bijlagen voor ontvangen. Daarin staat alle inhoudelijke informatie over de invoer van gezinstegoed en het loslaten van schotten, conform toezegging **20/T452**.
  Met de invoer van gezinstegoed geven wij het realistisch begroten vorm, conform Toezegging **20/T604**, Toezegging **19/T327** en overgenomen motie **19/M221** Onderbesteding U-pas. De toezegging 19/T327 betreft de afhandeling van overgenomen motie 19/M221. Deze motie is overgenomen met de uitleg dat wij binnen de middelen die al beschikbaar zijn voor de U-pas, het realistisch begroten zullen vormgeven en er zorg voor dragen dat middelen voor kinderen in armoede ook bij hen terecht komen. Met de invoering van gezinstegoed geven wij gehoor aan deze

motie. Door gezinstegoed wordt de onderbesteding op de U-pas begroting tegen gegaan, specifiek ten aanzien van kinderen. Vanwege de invoer van gezinstegoed en het tegelijkertijd loslaten van schotten en bedragen verwachten wij een sterke toename in gebruik van de kindpassen. We verwachten dat de nog beschikbare financiële ruimte op de U-pasbegroting hierdoor benut wordt, waardoor het resterende beschikbare budget op de U-pasbegroting benut wordt ten gunste van kinderen in armoede. In dit budget zitten onder andere de Klijnsmamiddelen. Zo zorgen we ervoor dat de middelen voor kinderen in armoede ook bij hen terecht komen, conform overgenomen motie **19/M221**.

- Gesprekken over de kostendelersnorm: Tijdens de commissievergadering van 8 oktober hebben we aangegeven met huishoudens in gesprek te gaan over de kostendelersnorm. Vlak na deze vergadering werden de coronamaatregelen vanuit het Rijk weer aangescherpt. Hierdoor was het niet mogelijk om gesprekken te organiseren. Wel hanteren we gedurende de tweede lockdown de al eerder toegepaste uitzondering om de kostendelersnorm niet toe te passen bij dak- en thuislozen en jongvolwassenen die vanwege corona tijdelijk weer thuis gaan wonen. Bij de beantwoording van SV2020_296 hebben we aangegeven te onderzoeken hoe we de mogelijkheden voor het toepassen van maatwerk bij de kostendelersnorm breder onder de aandacht kunnen brengen. We zien het als een passende combinatie om bij deze verkenning het gesprek aan te gaan met gezinnen over de aanwezigheid van knelpunten bij het hanteren van de kostendelersnorm.
- Netwerk om armoederegelingen onder aandacht te brengen: Wij werken samen met diverse organisaties door de hele stad om de armoederegelingen onder de aandacht te brengen van alle Utrechters. Uiteraard hebben ook de buurtteams en U-centraal aandacht voor inwoners die de taal minder machtig zijn. Door de coronacrisis is het organiseren van bijeenkomsten op locatie niet tot zeer beperkt te organiseren. Zodra de maatregelen het toelaten, gaan we deze doelgroep extra benaderen via ons communicatieplan voor werkende armen. Onder meer met acties op locatie in samenwerking met U-centraal, zodat ter plekke ondersteuning is bij het aanvragen van regelingen. Daarnaast is er dit jaar binnen de U-pas specifiek aandacht voor de groep jonge ouders met kinderen van 0-3 jaar, onder wie ouders die de Nederlands taal minder beheersen. Doel is jonge ouders extra te wijzen op de mogelijkheden en gebruik van de U-pas. Daarin werkt U-pas samen met organisatieonderdeel Volksgezondheid voor het programma Kansrijke Start.
- Bewijs van inkomen bij BGHU in relatie tot het zwartlakken van bankafschriften. Wij verkennen de mogelijkheid met de BGHU om via opt-out kwijtschelding toe te kennen, zodra een inwoner van ons een bijstandsuitkering krijgt. Met deze oplossing zou het zwartlakken van bankafschriften ook niet meer nodig zijn. In de Dashboardbrief Q1 informeren we u conform toezegging 20/T366 over de stand van zaken rondom de gegevensuitwisseling met de BGHU.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Als Utrechtse zwemvereniging huren wij ieder jaar badwater in de Utrechtse zwembaden. Onze “thuisbasis” is zwembad Den Hommel, maar wij huren ook regelmatig in de Kwakel en zwembad de Krommerijn. Onze vereniging heeft ongeveer 300 leden en onderneemt de volgende activiteiten:

- Wedstrijdzwemmen
- Synchroonzwemmen
- Zwemvaardigheid
- Masterzwemmen
- Trimzwemmen

Ons doel is competitief goed mee te komen, enkele van onze wedstrijdzwemmers doen mee op nationaal niveau, maar vooral ook om een leven lang zwemmen te kunnen aanbieden. Kinderen komen vanaf alle leeftijden bij ons en beginnen dan vaak bij één van de zwemvaardigheidsactiviteiten, waarna ze na enige tijd uitstromen naar wedstrijd- of synchroonzwemmen. Op latere leeftijd wordt dat veelal weer ingeruild voor masterzwemmen (voor de wat fanatiekere zwemmers) of Trimzwemmen.

Een vereniging als de onze heeft het financieel altijd zwaar. Het huren van badwater (ongeveer 80% van onze begroting) is de afgelopen jaren opgelopen van bijna 30.000€ in 2012 naar 57.500€ in 2016 naar een begrootte 60.000€ in 2021. In diezelfde periode is ons ledenaantal vrijwel ongewijzigd gebleven. Het zal dit jaar geen 60.000€ worden vanwege Corona, maar dat is dan een meevaller die we liever niet hadden gehad vanzelfsprekend. Overigens zijn wij als vereniging enorm blij met de wijze waarop Utrecht is omgegaan met de hele Coronacrisis en de financiële impact die het op ons heeft gehad. Maar nu we hopelijk weer uit Corona gaan raken hebben we ook steun nodig om alles weer goed op gang te krijgen.

De stijging van de badhuur hebben wij op een aantal manieren geabsorbeerd:

1. Interen op onze reserves. Gelukkig hadden wij over een lange periode een reserve opgebouwd waarmee we een deel van de klap hebben kunnen opvangen, helaas beginnen we nu het einde van de reserves te naderen;
2. Geleidelijk laten oplopen van de contributie. Over de periode 2012 tot heden zijn onze leden 50% tot 250% meer gaan betalen per jaar, afhankelijk van de specifieke activiteiten die zij doen;
3. Sponsoring. We hebben vorig jaar bijvoorbeeld drie sponsoren voor minimaal drie jaar aan ons weten te verbinden;
4. Bezuinigen. We hebben gesneden in verschillende uitgavenposten.

Helaas komen we geleidelijk aan bij het einde van onze financiële mogelijkheden om de gestegen badhuur te kunnen blijven betalen. Kort gezegd komt het erop neer dat wij of de contributies substantieel verder moeten verhogen of bepaalde activiteiten niet langer kunnen aanbieden. Onze zwemmers betalen nu al afhankelijk van hoe actief ze zijn, tussen de €300 tot €850 per jaar (inclusief de inschrijfkosten voor het meedoen wedstrijden).

Eén van de manieren waarop wij nu willen proberen om de kosten voor met name onze veelzwemmers in de hand te houden is door badwater te huren in de vroege ochtenduren. Dit betekent van 5:30 tot 7:00 uur. Uren waarop de zwembaden normaal gesproken nog niet zijn geopend. Kinderen die meer dan vijf keer per week trainen kunnen op deze manier aan hun “zwemuren” komen. Tegelijk leggen we met de veelzwemmers dan niet een nog grotere druk op de uren in de spits, waarop veel meer mensen gebruik willen maken van het badwater. Dat zijn de uren tussen 4 uur ’s middags tot 9 uur ’s avonds. Voor die uren gelden nu wachtlijsten van kinderen die willen leszwemmen en zwemvaardigheid willen doen.

Op dit moment betalen wij voor anderhalf uur badhuur €116. Ongeacht het tijdstip waarop we huren. Dat is gedurende de reguliere openingsuren inclusief personeel van het zwembad. Dat personeel is er vanzelfsprekend niet voor ons, maar zo is dat formeel geregeld. Het huren volgens de huidige systematiek in de ochtenduren zou ons oorspronkelijk daarom meer gaan kosten. Omdat er op die uren geen personeel aanwezig is zou dat speciaal moeten worden ingezet voor ons waarvan wij dan de rekening zouden krijgen. Gelukkig heeft de gemeente hiervan afgezien en betalen wij dus nu “slechts” het tarief dat we ook in de spitsuren betalen.

Ons voorstel is nu om voor deze uren waarop het zwembad geen extra kosten maakt 50% korting op het normale tarief te krijgen. Het betekent dat wij een minder grote druk leggen op de gewilde spitsuren en in de vroege ochtenduren voor extra inkomsten zorgen. De uitgaven per keer per jaar bedragen nu €5.220 (uitgaande van 42 weken huur). Als wij dat twee keer per week doen besparen wij daarmee dus €5.220 oftewel bijna 9% op onze grootste uitgavenpost.

Komt er geen ondersteuning dan zullen we kinderen langer op de wachtlijsten moeten laten staan. Daarnaast zullen een toenemend aantal kinderen voor de echte topsport naar Amersfoort gaan. Nu al gaat er dagelijks een groepje kinderen (leeftijd 14-18) daarheen omdat het in Amersfoort kennelijk wel mogelijk is.

We zien een prachtig sportakkoord met veel mooie doelstellingen maar de basis (zwemles) en de top bij wedstrijdzwemmen kan Utrecht nu onvoldoende bieden.

Utrechtse Sportagenda

Basisinformatie

Datum	**18 mei 2021**
Gespreksleider	Fred Dekkers
Tijd	19.30-21.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, genodigde experts en andere betrokkenen.
Portefeuillehouder	Wethouder van Ooijen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	2 ambtenaren, Gemeente Utrecht Spreker, Kenniscentrum Sport en Bewegen Spreker, SportUtrecht
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Mens & Samenleving 27 mei 2021
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	3 deelnemers deelnemer, Project O deelnemer, USV Hercules deelnemer, Sportraad Utrecht deelnemer, Sporting 70 deelnemer, Utrecht Marketing deelnemer, USS Mesa Cosa deelnemer, Zwaluwen utrecht 1911 deelnemer, Central Events BV deelnemer, Happy City NL deelnemer, BC Utrecht Cangeroes deelnemer, USVV Odysseus '91 deelnemer, UCS EDO deelnemer, Zwemlust-den Hommel deelnemer, USHC (hockey) deelnemer, ucs EDO deelnemer,Inlineskater Hockey Utrecht Disaster

Programma

- Korte introductie door de gemeente Utrecht
- Vragen raadsleden
- Korte reflectie op de sportagenda door SportUtrecht
- Vragen raadsleden
- Korte reflectie in nationaal perspectief door Kenniscentrum Sporten & Bewegen
- Vragen raadsleden
- In gesprek o.b.v. reacties deelnemers vanuit de Utrechtse sportwereld

- Afronding/Reflectieronde, wat nemen de raadsleden mee?

Motivatie

Agendeerders: Has Bakker (D66), Tessa Sturkenboom (Student & Starter), Martijn van Dalen (VVD), Lau Bosse (PvdA), Julia Kleinrensink (GroenLinks), Bert van Steeg (CDA), Tim Schipper (SP)

Op 1 april 2021 verscheen de Utrechtse Sportagenda. Dit is een agenda die de prioriteiten op het gebied van sport vanuit de gemeente zet voor de komende jaren. Het is ook de 'kop' op de (verlengde) sportnota en de verbinding met het sportakkoord.

In een RIB gaan de fracties graag het gesprek aan over welke keuzes zijn gemaakt in de agenda en hoe de sportnota wordt ontvangen door 'sportend' Utrecht en door experts. Ook is het relevant te kijken hoe zich dit verhoudt tot de effecten van de coronapandemie op de sportwereld.

Als globaal programma stellen de fracties voor:
- Korte toelichting te horen vanuit de ambtenaren op de keuzes die gemaakt zijn en wat gaat er veranderen door de (vaststelling van) de sportagenda?
- Reflectie vanuit bijv. kennisinstituut sport & bewegen: hoe plaats je Utrecht nu t.o.v. andere sportnota's en -agenda's?
- Reactie uit het Utrechtse sportveld: Sport Utrecht, sportclubs, sportaanbieders, overige belanghebbenden, etc.

Interessant punt hierbij is dat ook de Provincie Utrecht zich weer met de sport wil gaan bezighouden en recent een beleidsnota heeft gemaakt. Goed om in de RIB te kijken waar de koppeling gemaakt wordt.

Idealiter is dit een RIB van 90 minuten gezien de aard en omvang van de sportagenda en het feit dat de fracties echt het gesprek willen aangaan.

Bijdrage

Deelnemer, Central Events BV
Er zijn veel nieuwe wandelaars, fietsers en skaters in de coronatijd bijgekomen. Zaak wordt om deze mensen ook na de coronatijd aan het sporten te houden. Een van de middelen hiervoor is deze mensen evenementen in het vooruitzicht te stellen waardoor ze een trainingsdoel hebben. Wij zien graag ook dat er meer financiële ruimte komt voor sportevenementen in de stad.

Deelnemer, BC Utrecht Cangeroes
Zaalverdeling en accommodatie (tekort).

Deelnemer, Zwemlust-den Hommel
Bijdrage is opgenomen bij de stukken van deze bijeenkomst op internet.

Deelnemer
Nog betere monitoring van de inzet van BSC en anderen gaat waarschijnlijk helpen om inzet te verbeteren. Dat geldt ook voor goed onderzoek naar doelgroepen en gedrag (waarom aanhaken / waarom afhaken / en wanneer). Effectievere inzet als men het probleem beter begrijpt!

Extra inzet voor fitte ouderen

Reactie COSBO n.a.v. Sportagenda Utrecht, RIB d.d. 18 mei 2021

Met genoegen lezen we in de sportagenda dat het onderwerp sport breed wordt gezien. De term 'bewegen' als laagdrempelig alternatief valt meermaals en er is aandacht voor groepen die minder snel zelf in beweging komen en dus extra inzet behoeven, waaronder ook ouderen. Gelukkig, want met het oog op gezondheidsverschillen tussen verschillende sociaal-economische klassen is die aandacht zeer nodig. Waar de hoger-opgeleide oudere de sportschool of tennisbaan wel weet te vinden, is voor andere groepen veel meer inzet nodig om te zorgen dat ook zij op een zo gezond mogelijk ouder zullen worden.

Concrete doelen

COSBO denkt dat het goed is om het niet alleen bij goede bedoelingen te houden. Formuleer ook concrete doelstellingen. Hoeveel beweegaanbod moet er in elke wijk worden gerealiseerd dat zich richt op ouderen? En hoeveel ouderen wil men aan die projecten deel laten nemen? Hoeveel deelnemers zouden een bepaald beweegtraject moeten afronden om zo'n aanbod geslaagd te kunnen noemen? Ga ook na hoeveel oudere migranten van verschillende herkomst er in bepaalde wijken wonen en hoeveel beweegaanbod er dus in hun taal zou moeten zijn.

Door écht ambitieus te zijn, worden beweegaanbieders gedwongen om een goed aanbod op maat te maken en daar goede wervingsacties voor op touw te zetten, die bijvoorbeeld ook minder geletterde ouderen bereiken.

Uitnodigen sportaanbieders

dDe gemeente zelf zou er op toe moeten zien dat voldoende beweeg-initiatieven op ouderen gericht zijn. Het volstaat volgens ons niet om af te wachten of sportaanbieders zulk aanbod willen creëren en daarvoor een 'Challenge' aangaan (ook omdat veel sportaanbieders ouderen misschien niet heel sexy vinden). Het is juist aan de gemeente, eventueel via de sportmakelaars, om partijen daartoe uit te nodigen.

Voorbeelden

We verwijzen naar onze eerdere inbreng bij de RIB over het Sportakkoord voor concrete voorbeelden. Daar vindt u o.a. het project Sociaal Vitaal in Kleur, een beweegcursus voor oudere migranten, waarin ook aandacht is voor sociale vaardigheden. Dit project wordt in Utrecht op dit moment opgezet door het landelijke netwerk oudere migranten, NOOM, mbv COSBO. Nu nog m.b.v. financiering door ZonMW, in de toekomst hopelijk met subsidie vanuit de gemeente.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1590
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Utrechtse sportagenda
ID	1641
Behandelend ambtenaar	Mark Ouendag
Telefoon	14030
E-mail	m.ouendag@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Ooijen
Beleidsveld	Sport
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**18 mei 2021**
Commissie Mens en Samenleving	27 mei 2021
Gemeenteraad	17 juni 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Utrechtse Sportagenda

Beleidsveld	Sport
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Mark Ouendag
Kenmerk	8645261
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De volgende ambitie, thema's en spelprincipes uit de Utrechtse sportagenda vast te stellen als kader voor het sportbeleid:

   a) ambitie: het werken aan een optimale sportinfrastructuur die iedereen die dat wil uitnodigt om te sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl;

   b) thema's:
      1) Voldoende ruimte voor sport in een groeiende stad, zowel door uitbreiding van de huidige capaciteit als door optimaal gebruik van beschikbare ruimte;
      2) Een beweegvriendelijke openbare ruimte die uitnodigt om te sporten en te bewegen;
      3) Het optimaal benutten van de maatschappelijke waarde van sport door van sport een vanzelfsprekend onderdeel van het netwerk van sociale en maatschappelijke organisaties in de wijk te maken;
      4) Een divers en vitaal netwerk van sportaanbieders, dat bijdraagt aan inclusief sporten en bewegen en investeert in een positieve sportcultuur;
      5) Iedere Utrechter in staat te stellen op zijn/haar eigen niveau talent te ontdekken en ontwikkelen;

   c) spelprincipes als uitgangspunt om in de komende jaren betekenisvol te kunnen sturen op het sportbeleid:
      1) We spelen slim samen
      2) Iedereen doet mee
      3) We benutten de kansen die vernieuwing biedt
      4) We maken plezier

2. De Sportnota 2017-2020 'Utrecht Gezond en Sportief' te verlengen tot tenminste 1 januari 2023.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Utrechtse Sportagenda brengt focus in het sportbeleid van de gemeente Utrecht. De sportagenda verbindt verschillende onderliggende documenten zoals de Sportnota 2017-2020, het Sportakkoord, het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen en de onderzoeken van Mulier naar benodigde sportcapaciteit. In de sportagenda wordt het accent gelegd op vijf kernthema's waar de komende jaren aan wordt gewerkt. Daarnaast wordt met de sportagenda invulling gegeven aan betekenisvol sturen volgens het Utrechtse sturingsmodel.

Context

Aanleiding

In Utrecht werken we samen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Sport en bewegen spelen daarbij een essentiële rol. Sport speelt een belangrijke rol in de bevordering van fysieke en mentale gezondheid van Utrechters en is een belangrijke motor van sociale verbinding en maatschappelijke betrokkenheid. Utrecht groeit de komende jaren door tot 450.000 inwoners in 2040. Daarbij past een sportinfrastructuur die ertoe bijdraagt dat Utrechters ook in de toekomst in staat worden gesteld te sporten en te bewegen. Tegelijkertijd ontwikkelt ook het sportlandschap zich snel door. Sport vindt allang niet meer alleen maar plaats bij een vereniging en op een sportaccommodatie. Steeds meer mensen hebben behoefte aan flexibel aanbod en sporten bijvoorbeeld in de openbare ruimte. In Utrecht zien we dat deze veranderende behoefte vooral een aanvulling vormt op het al bestaande verenigingsaanbod, dat ook een belangrijke rol blijft spelen.

In 2016 heeft de gemeenteraad de Sportnota Utrecht Gezond en Sportief vastgesteld voor de periode 2017-2020. In de afgelopen jaren is hard aan de uitvoering van deze nota gewerkt en zijn ook de nodige stappen gezet. Daarnaast is er een Utrechts sportakkoord gesloten, is de Koers Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen vastgesteld (met sport als onderdeel) en doen we inmiddels tweejaarlijks een raming van de benodigde capaciteit van sportaccommodaties.

Deze documenten vormen een stevige basis voor sport in Utrecht voor de komende jaren.

Toelichting inhoud Sportagenda

In de Utrechtse sportagenda verbinden we deze documenten met elkaar. Ze vormen de basis voor de agenda. Daar bovenop zetten we de komende jaren vijf thema's centraal in het verwezenlijken van onze ambitie van een 'optimale sportinfrastructuur die ieder die dat wil in staat stelt om te sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl.' Met de Utrechtse Sportagenda willen we ook betekenisvol sturen. Daarom richten we deze in langs het Utrechtse model van sturen en verantwoorden, waarbij we werken vanuit een visie en leidende principes, gedeelde waarden, bijbehorende kaders en een informatievoorziening die zowel kwantitatief als kwalitatief is. Per thema hebben we onze ambitie aangescherpt en vastgesteld wat de opgave is voor de komende periode. Vervolgens beschrijven we hoe we gaan monitoren en welke informatie en data daarvoor nodig is.

Beoogd effect

Met deze sportagenda streven we naar een optimale sportinfrastructuur in Utrecht waarin iedereen die dat wil kan sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl. Dat behelst zowel ruimtelijke als sociale vraagstukken. Zo hebben we ervoor te zorgen dat er zowel voldoende ruimte is voor sportaccommodaties, als dat de openbare ruimte beweegvriendelijk is ingericht. Daarnaast werken we aan een vitaal en divers netwerk van sportaanbieders en zorgen we dat sport een meer vanzelfsprekend onderdeel wordt van het netwerk in de wijk, zodat de verbinding met andere onderdelen van het sociaal domein versterkt wordt. Ten slotte bieden we ook ruimte aan de ontwikkeling van sporttalent in Utrecht.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

30-08-2016 Raadsbrief sportnota 2017-2020
16-04-2019 Raadsvoorstel vaststelling koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen
05-07-2019 Raadsbrief Utrechts Sportakkoord
04-03-2020 Raadsbrief Onderzoek behoefte Sportcapaciteit
26-03-2020 Raadsbrief startnotitie sportagenda (met als bijlage tussenevaluatie sportnota)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De volgende ambitie, thema's en spelregels uit de Utrechtse sportagenda vast te stellen als kader voor het sportbeleid: a) ambitie: het werken aan een optimale sportinfrastructuur die iedereen die dat wil uitnodigt om te sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl; b) thema's: 1) Voldoende ruimte voor sport in een groeiende stad, zowel door uitbreiding van de huidige capaciteit als door optimaal gebruik van beschikbare ruimte; 2) Een beweegvriendelijke openbare ruimte die uitnodigt om te sporten en te bewegen; 3) Het optimaal benutten van de maatschappelijke waarde van sport door van sport een vanzelfsprekend onderdeel van het netwerk van sociale en maatschappelijke organisaties in de wijk te maken; 4) Een divers en vitaal netwerk van sportaanbieders, dat bijdraagt aan inclusief sporten en bewegen en investeert in een positieve sportcultuur; 5) Iedere Utrechter in staat te stellen op zijn/haar eigen niveau talent te ontdekken en ontwikkelen; c) spelprincipes als uitgangspunt om in de komende jaren betekenisvol te kunnen sturen op het sportbeleid: 1) We spelen slim samen 2) Iedereen doet mee 3) We benutten de kansen die vernieuwing biedt 4) We maken plezier
Argumenten	
1.1	<u>De sportagenda is een uitwerking van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen, omdat de agenda uitgaat van de brede maatschappelijke waarde van sport</u>
	Sport heeft een brede maatschappelijke waarde. Het draagt bij aan een gezonde leefstijl, het is een motor van sociale verbinding en het is een belangrijke vorm van vrijetijdsbesteding voor Utrechters. Sport is, juist voor een groeiende stad als Utrecht, essentieel voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. In de Utrechtse sportagenda maken we scherp welke stappen we de komende jaren zetten om die brede maatschappelijke waarde te kunnen waarmaken.
1.2	<u>De sportagenda brengt focus aan in wat de gemeente doet door het werken met thema's</u>
	Het brede beleidsdomein sport omvat veel verschillende thema's. Door bovenop die brede basis vijf thema's centraal te zetten waar het de komende jaren écht om gaat brengen we focus aan binnen het domein sport. Die scherpe keuzes helpen om te sturen op wat er in de portefeuille sport moet gebeuren. De thema's zijn gekozen op basis van signalen uit de stad, en deze sluiten daarmee ook nauw aan bij de opgaven waar onze stad voor staat in de komende tijd.
1.3.	<u>Met de sportagenda kan de gemeente wendbaar en dynamisch werken aan de ambities voor sport in Utrecht</u>

	In de sportagenda werken we met het Utrechts sturingsmodel en bijbehorende spelprincipes. We beschrijven hoe we het succes van voorgenomen acties op zowel kwantitatieve als kwalitatieve wijze willen monitoren. Daarmee hebben we een kader aan de hand waarvan we de komende jaren vooruit kunnen. Door veel regelmatiger de vinger aan de pols te houden, zorgen we ervoor dat we sneller dan voorheen kunnen aanscherpen en bijsturen als dat nodig is.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Voor de realisatie van de ambities heeft de gemeente juist ook anderen nodig</u>
	Sport is geen geïsoleerd vakgebied. Om echt de volgende stap te maken in het werken aan onze ambities hebben we zowel binnen de gemeente als daarbuiten ook anderen nodig. Deze anderen betrekken we actief in het werken met de sportagenda, door de interactieve spiegelgesprekken die we hebben gehouden in de totstandkoming van de sportagenda ook voort te zetten.
1.2	<u>De vertaling naar budget wordt jaarlijks gemaakt.</u>
	De sportagenda brengt focus aan in wat we als gemeente doen op het gebied van sport. Voor het grootste deel van de huidige agenda geldt dat dat binnen de huidige begroting past. Voor sport en bewegen in de openbare ruimte moeten we nog aanvullend budget vinden om extra fysieke voorzieningen te kunnen realiseren.
1.3	<u>Door de coronacrisis is het participatieproces anders gelopen dan vooraf bedacht</u>
	Het was het afgelopen jaar nauwelijks mogelijk om fysiek bij elkaar te komen en van gedachten te wisselen. In de startnotitie hebben we u geschreven dat we op de vijf thema's werktafels organiseren om informatie op te halen. Dat hebben we nog gedaan, maar dan in digitale vorm.
Beslispunt	
2	De Sportnota 2017-2020 'Utrecht Gezond en Sportief' te verlengen tot tenminste 1 januari 2023
Argumenten	
2.1	<u>De ambities, doelstellingen en acties die staan beschreven in de sportnota 2017-2020 zijn nog steeds relevant.</u>
	Dat blijkt ook uit de tussenevaluatie van de sportnota die eerder met de raad is gedeeld.

Financiën

De sportagenda brengt focus aan in wat er binnen het domein sport te doen is in de komende jaren. De vertaling daarvan naar de inzet van financiële midden wordt jaarlijks vastgesteld in de programmabegroting. De kosten worden gedekt uit het programma Sport & Samenleving. Voor het thema Sport en Bewegen in de Openbare Ruimte geldt dat er nu nog beperkt budget beschikbaar is om daadwerkelijk extra fysieke voorzieningen te realiseren.

Vervolg

Na vaststelling van de sportagenda gaan we aan de slag met de uitvoering ervan. Daarbij hebben we voor ogen dat het werken aan de sportagenda een continu proces is, waarin we telkens samen met o.a. SportUtrecht, verenigingen, andere sportaanbieders en sociaal-maatschappelijke organisaties in de wijk de voortgang bespreken. Daarbij updaten we de raad in elk geval eens per jaar over de uitkomst van de spiegelgesprekken die we houden en de betekenis daarvan voor het werken aan de sportagenda. Eens per twee jaar kijken we met elkaar of we nog vinden dat we de juiste thema's en accenten te pakken hebben, of dat het beter is om een thema te vervangen of toe te voegen.

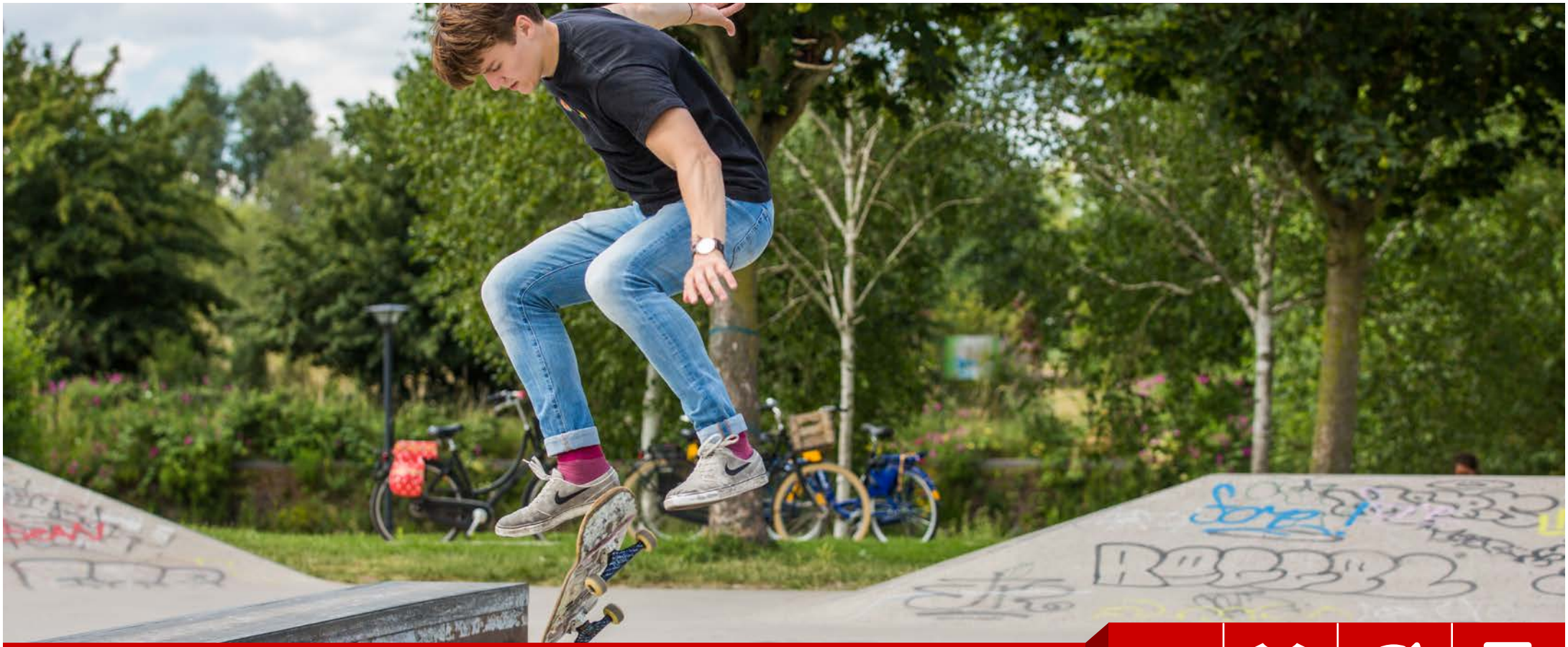
We passen de titel van de Sportnota 2017-2020 'Utrecht Gezond en Sportief' aan, naar Sportnota 2017-2023 'Utrecht Gezond en Sportief'.

Participatie
In het najaar van 2020 zijn een tiental werktafels georganiseerd langs de verschillende thema's van de sportagenda. Aan deze werktafels hebben we verenigingsbestuurders, coaches, sporters, sportaanbieders, sociaal-maatschappelijke organisaties in de wijk en SportUtrecht geraadpleegd over de te volgen koers op de verschillende thema's. Daarnaast is er door middel van een korte enquête specifiek informatie opgehaald over het thema 'Sport en bewegen in de openbare ruimte.' Daar is voor gekozen omdat de sporters in de openbare ruimte zich minder vanzelfsprekend organiseren in verenigingen en clubs en dus lastiger via die route te bereiken zijn. Ten slotte heeft op 8 februari 2020 een brede bijeenkomst plaats gevonden waarbij ook gemeenteraadsleden zijn uitgenodigd. De informatie die we op deze manier hebben vergaard heeft een belangrijke basis gevormd voor de inhoudelijke koers van de sportagenda.

Communicatie
Na vaststelling van de sportagenda wordt deze gepubliceerd op onze website. We maken een nieuwsbericht, en doen ook nog wat andere dingen

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Utrechtse sportagenda 2020 e.v.

Bijlagen informatief
- Advies SportUtrecht



Utrechtse Sportagenda

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/sportagenda

Inhoud

Voorwoord 3

Sport in ontwikkeling 3

Sport en gezond stedelijk leven voor iedereen 5

Groei van de stad 5

Diversiteit in vraag en aanbod 5

Coronacrisis 6

De Sportagenda 7

De spelprincipes 9

Ruimte voor Sport in een groeiende stad 10

Ruimte voor en gebruik van accommodaties 10

Sport en bewegen in de openbare ruimte 12

Sport en bewegen voor iedereen – sportaanbod voor alle Utrechters 14

Sport en bewegen in het netwerk in de wijk 14

Een divers en vitaal netwerk van sportaanbieders 15

Talentontwikkeling 16

Volgen, spiegelen en leren 18

Aansluiten bij Planning en Control-cyclus 18

Spiegelgesprekken 18

Data en informatie 19

Voorwoord

Utrechters sporten graag. Sterker nog, Utrecht is een van de sportiefste steden van Nederland, zo bleek onlangs uit de Atlas voor gemeenten, de jaarlijkse ranglijst waarin de vijftig grootste gemeenten van het land met elkaar worden vergeleken. Dat is goed nieuws voor Utrecht, want sport is van groot belang om nu én in de toekomst op een gezonde manier met elkaar te leven in onze groeiende stad.

Sporten is goed voor lichaam en geest. En uiteraard: sporten verbindt. Tijdens sporten treffen mensen elkaar, of dat nu tijdens een bootcamp in het park is, een wedstrijd op het voetbalveld of aan het volleybalnet in één van onze prachtige hallen. Sporten is spelen, ontspannen en ontmoeten, en daarmee iets dat het leven in een grote stad zo aantrekkelijk maakt.

Sport in ontwikkeling

Net als elders in Nederland zien we ook in Utrecht de ontwikkeling dat sporten zich niet beperkt tot de sporthal, het hockeyveld of de tennisbaan. Steeds meer zien we ook sportieve activiteiten op plaatsen als het park, op de openbare weg of in of rond openbaar water.

Soms gebeurt dat op eigen gelegenheid, soms in allerlei verschillende verbanden. In Utrecht neemt de buitenruimte een steeds belangrijkere plek in en die ontwikkeling gaan we de komende jaren verder uitbouwen. De openbare ruimte mag meer en meer uitnodigen om te sporten en te bewegen. Denk aan de prachtige ‘urban danceground’ in Kanaleneiland: een dansvloer in de openbare ruimte waar je simpel met je favoriete muziek op eigen smartphone kan dansen in de buitenlucht! En vergeet het simpele ‘ommetje’ met de app van Erik Scherder niet - maar dan moeten die ommetjes wel makkelijk te maken zijn.

De stad groeit elkaar jaar met duizenden inwoners, is de verwachting. Ook deze nieuwe inwoners gun ik - letterlijk - de ruimte om te sporten. En dat levert soms enorme uitdagingen op: hoe realiseren we voldoende capaciteit voor sport en hoe zorgen we dat die capaciteit maximaal benut wordt? Hoe stimuleren we bijvoorbeeld dat verschillende sporters gebruik maken van hetzelfde park en van elkaars faciliteiten? Dat er in Utrecht creatieve oplossingen zijn bewijst het verleden: de multiculturele voetbalclub Faja Lobi KDS uit Kanaleneiland voetbalt met twee voetbalvelden op het dak van de Ikea!

De coronacrisis doordringt ons opnieuw van het belang van een goede fysieke en mentale gezondheid, door sport en bewegen. De komende jaren gaan we daarom volop aan de slag om onze sportambities uit te voeren. Deze Utrechtse Sportagenda is daarvoor de voorzet, nu nog inkoppen.

Maarten van Ooijen, wethouder Sport

DE 14 REGELS VAN JOHAN CRUIJFF
IK SPORT BIJ
ONLY FRIENDS
UTRECHT

Sport en gezond stedelijk leven voor iedereen

In Utrecht werken we samen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat betekent dat we het belangrijk vinden dat mensen op een prettige, gezonde manier kunnen wonen, werken en leven in deze groeiende stad. Onder gezondheid verstaan we het vermogen van mensen om met de fysieke, emotionele en sociale levensuitdagingen om te gaan en zoveel mogelijk eigen regie te voeren. We zijn ervan overtuigd dat sport en bewegen daarbij een essentiële rol spelen.

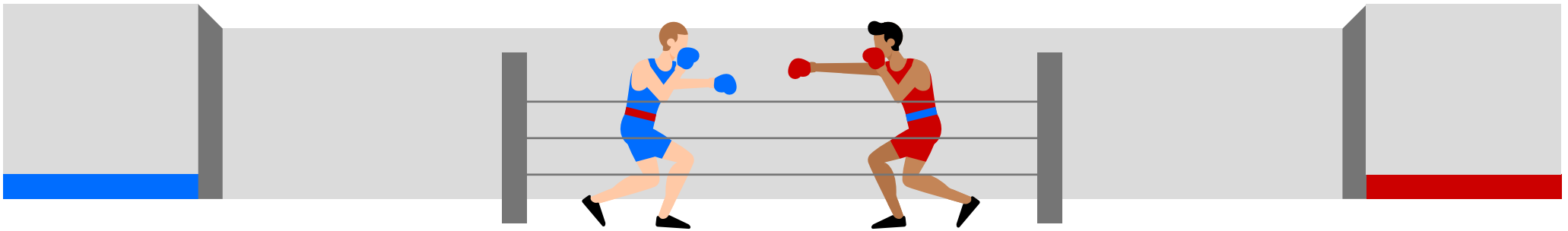
Sport is belangrijk voor Utrecht en voor de Utrechters. Natuurlijk spelen sport en bewegen een belangrijke rol in de bevordering van fysieke gezondheid, maar ze dienen ook als ontspannende vrijetijdsbesteding en als belangrijke aanjager van sociale verbinding. In de sportnota 2017-2020 'Utrecht gezond en sportief' formuleren we onze missie voor sport in Utrecht als volgt: 'een optimale sportinfrastructuur die mensen uitnodigt om te sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl'. Die missie sluit heel goed aan bij gezond stedelijk leven voor iedereen en is, net als de doelstellingen en acties uit de sportnota, ook vandaag nog relevant. Aan de andere kant is de context waarin we werken aan die missie voortdurend aan verandering onderhevig. Een drietal ontwikkelingen speelt daarbij een hoofdrol.

Groei van de stad

Utrecht groeit de komende jaren door tot 400.000 inwoners in 2030 en ruim 450.000 inwoners in 2040. De groei van de stad grijpen we aan om te zorgen voor een gezonde en prettige leefomgeving voor iedereen. Zo hebben we afgesproken dat inwoners dicht bij huis (binnen 10 minuten) een sport-accommodatie moeten kunnen vinden en zien we graag een beweegvriendelijke openbare ruimte die uitnodigt om te sporten en te bewegen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) kiezen we ervoor groei ruimtelijk te faciliteren door binnenstedelijke verdichting. Dat brengt vraagstukken met zich mee over het gebruik van de beschikbare ruimte. Tegen die achtergrond werken we aan de ruimtelijke inpassing van sport.

Diversiteit in vraag en aanbod

Met de groei van de stad verandert ook de bevolkingssamenstelling en daarmee de sportbehoefte van veel inwoners. Het gebeurt vaker dat mensen meer ongebonden, op wisselende momenten en/of met kleinere groepen willen sporten. Sommige verenigingen ervaren een ontwikkeling in de richting van meer consumentengedrag van leden, waardoor het soms lastig is om voldoende kader te vinden. In reactie op deze ontwikkeling zien we ook anders georganiseerde vormen van sportaanbod ontstaan. Soms zonder formele competitie, soms vanuit een meer vrijblijvende deelname, soms wat meer commercieel. Deze verandering van vraag en aanbod daagt ons uit. We denken graag mee met verenigingen in het omgaan met deze verandering en we vinden het belangrijk dat ook deze meer vernieuwende sportaanbieders de gelegenheid



krijgen om mee te doen en om hun sport te beleven in Utrecht. Het biedt ook kansen om deze alternatieve vormen van sportaanbod vaker in verbinding te brengen met verenigingen. Zo ontstaan er wellicht hybride vormen van sportaanbod. Samen staan we voor de uitdaging ervoor te zorgen dat er voldoende en kwalitatief goed sportaanbod is in een groeiende en verdichtende stad.

Coronacrisis

Toen we begonnen met het ontwikkelen van de Sportagenda, hadden we niet kunnen weten hoezeer het coronavirus in zou grijpen in het leven van iedere Utrechter. We zien de impact van de coronacrisis in de gehele breedte van de sport, zowel positief als negatief. Verenigingen en andere sportaanbieders staan onder druk en trainingen en sportactiviteiten in wijk en buurt komen stil te liggen. In toenemende mate wordt duidelijk dat zowel de fysieke als de mentale gezondheid van inwoners te lijden heeft onder de maatregelen die nodig zijn om de verspreiding van het virus tegen te gaan. Tegelijkertijd wordt er ook juist veel meer gesport in de openbare ruimte en is een goede fysieke en mentale gezondheid belangrijker dan ooit. Dat biedt ook kansen om de brede maatschappelijke waarde van sport nóg beter te benutten. Daarmee gaat het in deze agenda juist ook deels over wat we in het afgelopen jaar gezien en gemerkt hebben en wat we daarvan willen behouden en versterken, of wat we juist tegen willen gaan of voorkomen.

De Sportagenda

In deze agenda leggen we de verbinding tussen een aantal documenten die we in de afgelopen jaren hebben uitgewerkt. De sportnota, het Utrechts Sportakkoord, het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen en de meest recente raming van de capaciteitsbehoefte voor sportaccommodaties door het Mulier Instituut vormen de basis van de sportagenda.
Daar bovenop zetten we vijf thema's centraal waarop we de komende jaren het accent willen leggen. Per thema werken we uit wat we te doen hebben en hoe we gaan monitoren of onze voorgenomen inspanningen ook bijdragen aan onze ambities. Dat doen we niet alleen. Om tot deze sportagenda te komen hebben we samengewerkt met sporters, verenigingsbestuurders, trainers/coaches, professionals in de wijk en natuurlijk met SportUtrecht. Op die manier geven we invulling aan betekenisvol sturen in het sportdomein. In de figuur hieronder is de samenhang tussen de verschillende documenten schematisch weergegeven.

In sporttermen geformuleerd werken we in de sportagenda de tactiek uit waarmee we de komende jaren dichter bij onze ambities denken te komen en bepalen we hoe we straks kunnen zien of die tactiek werkt. Op die manier brengen we focus aan in onze inzet. We maken keuzes in wat we eerst doen en wat daarna, omdat we geloven dat die focus ons helpt in het werken aan onze ambities voor sport in Utrecht.

Daarbij baseren we ons op vier belangrijke spelprincipes, die we in de uitwerking van de thema's telkens terug laten komen. Die spelprincipes werken we op pagina 9 uit. In de daarop volgende hoofdstukken werken we voor een vijftal thema's deze spelprincipes verder uit.
Per thema beschrijven we eerst onze lange termijn ambitie en geven we daarna aan waarmee we in elk geval de komende twee jaar aan de slag gaan. Dat doen we overigens kort en krachtig, zoals dat past bij een scherpe agenda.

De spelprincipes

We spelen slim samen

Of je nu samen met je dubbelpartner op de tennisbaan staat, je vrienden helpt om de nieuwste skatetrucs te leren of samen met andere ouders het hockeyteam van je kinderen begeleidt, sporten gaat altijd over samenwerken en samen spelen.

Dat geldt ook voor het werken aan een optimale sportinfrastructuur waarin iedereen kan sporten en bewegen in Utrecht. We gaan op zoek naar verbindingen, vormen netwerken en benutten de kansen die uit samenspel voortkomen.

Iedereen doet mee

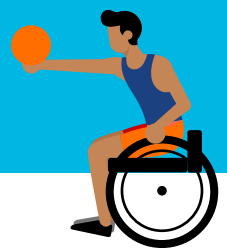
Belangrijk onderdeel van de ambitie die we als Utrechtse sport hebben is dat we die alleen kunnen verwezenlijken als iedereen daarbij kan meedoen. In Utrecht vinden we het belangrijk dat iedereen die dat wil kan sporten en bewegen. Dat betekent dat we aandacht hebben voor verschillen tussen groepen in onze gemeente en dat we goed kijken wat we kunnen doen om al die groepen voldoende kansen te bieden om te sporten en te bewegen.

We benutten de kansen die vernieuwing biedt

De sportwereld is continu in ontwikkeling. Nieuwe bewegingsvormen, nieuwe vormen van organisatie, een veranderende behoefte bij sporters of innovatieve accommodatieoplossingen; de context waarin we werken verandert voortdurend. Om onze ambities te blijven nastreven onderzoeken we innovatieve ideeën en nieuwe mogelijkheden en benutten we de kansen die dat biedt. Vernieuwing is daarbij geen doel op zich.

We maken plezier

Sport kan een belangrijke bijdrage leveren aan allerlei maatschappelijke doelen. Maar sport is ook een doel op zich. Sporten en bewegen zijn



voor heel veel Utrechters een belangrijke bron van ontspanning en plezier. Een belangrijke voorwaarde om plezier te beleven is dat sporters, en zeker kinderen en jongeren, zich welkom, prettig en veilig voelen wanneer ze sporten, of dat nu op een vereniging of in de buitenruimte is.

Ruimte voor Sport in een groeiende stad

Ruimte voor en gebruik van accommodaties

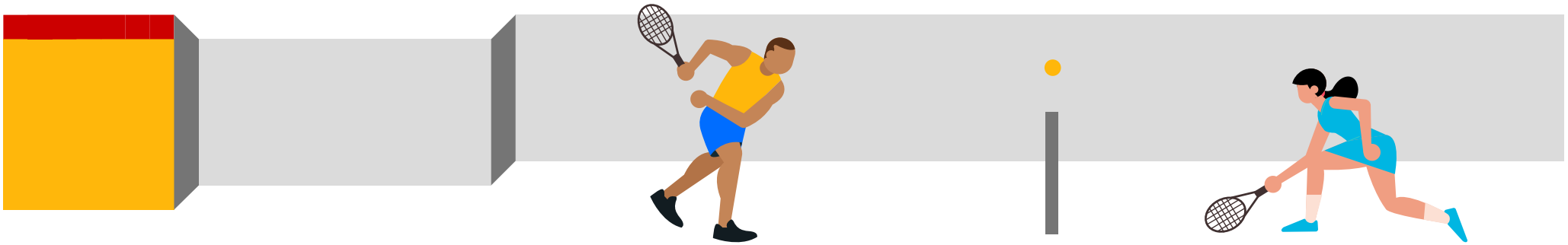
De vraag hoe we ruimte creëren voor sport in een groeiende stad is een belangrijke in het streven naar een optimale sportinfrastructuur. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is ervoor gekozen de groei van de stad te faciliteren door binnenstedelijke verdichting. Dat maakt het niet altijd eenvoudig om voldoende ruimte te vinden voor sport. In het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen is uitgewerkt hoe we voldoende ruimte maken voor maatschappelijke voorzieningen. Specifiek voor sport maken we een inschatting van de benodigde capaciteit op basis van een tweejaarlijkse raming door het Mulier-instituut.

Het sporten en bewegen in de openbare ruimte vormt een goede aanvulling op het al beschikbare aanbod, maar dit vervangt niet het georganiseerd sporten in de sporthallen en op de sportparken. Bovendien zien we juist ook op de sportaccommodaties een toename in anders georganiseerd sportaanbod naast de verenigingssport.
Het is dan ook onze ambitie om iedereen die wil sporten in Utrecht te kunnen blijven faciliteren door ruimte te maken voor voldoende sportaccommodaties.

Daarmee gaan we de komende twee jaar als volgt aan de slag:

Daar waar het nodig is werken we aan de uitbreiding van capaciteit door extra faciliteiten te realiseren. We leggen beter vast welke uitgangspunten we daarbij hanteren. Deze uitgangspunten maken inzichtelijk aan welke eisen nieuwe accommodaties moeten voldoen en helpen om de keuzes die we maken goed te kunnen uitleggen en onderbouwen.

We werken uitgangspunten uit die gaan over de stedenbouwkundige inpassing en duurzaamheid, spreiding over de stad, omvang van een sportpark of hal, toegankelijkheid en bereikbaarheid en over de mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik (bijvoorbeeld het combineren van capaciteit voor sport met andere functies zoals onderwijs en cultuur). Daarnaast gaan we in 2021 aan de slag met een nieuwe raming voor de capaciteitsbehoefte, waarbij we ook de huidige binnensportnorm onder loep nemen. Bij het duiden van de conclusies van dat onderzoek betrekken we uiteraard ook sportaanbieders.

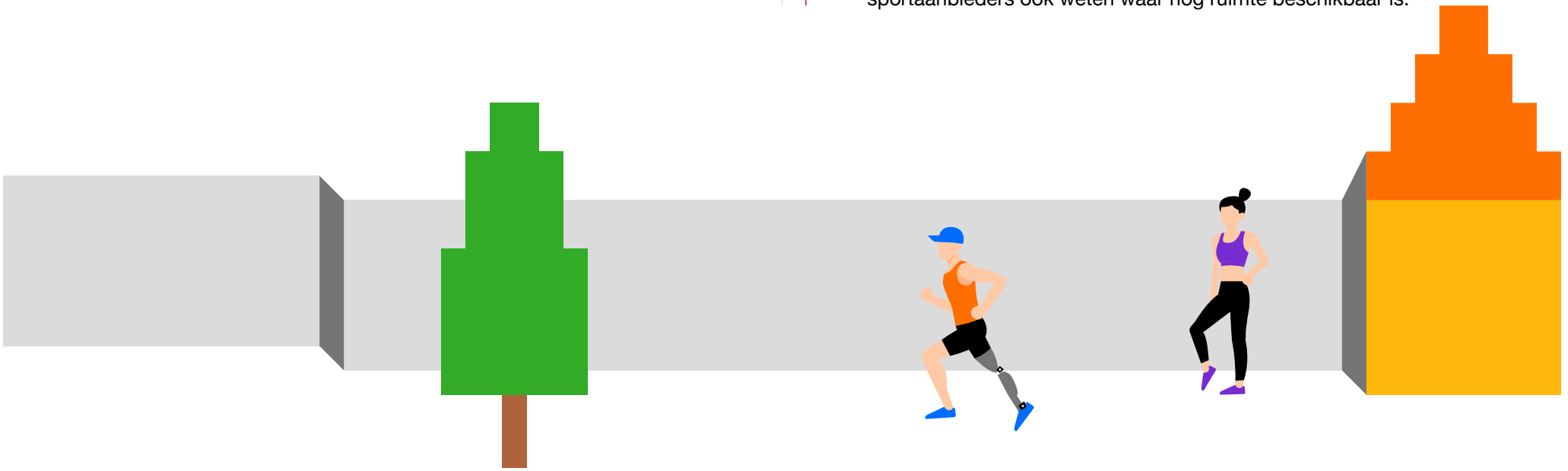


We onderzoeken de haalbaarheid en effectiviteit van een aantal mogelijke vernieuwende en multifunctionele alternatieven zoals:

- Het onderbrengen van tijdelijke/seizoensgebonden sporten in blaashallen;
- Het aanmoedigen van fietsgebruik om naar de sportvoorziening te komen, zodat parkeerruimte kan worden ingezet voor sportfaciliteiten;
- Bij nieuwe ontwikkelingen onderzoeken we mogelijkheden voor dubbelgrondgebruik, bijvoorbeeld door onder het veld te parkeren of waterberging onder velden.

We zetten in op een zo effectief mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte. Daartoe werken we aan een goede, constructieve en slimme samenwerking tussen sportaanbieders onderling en tussen sportaanbieders en de gemeente. Dat doen we onder andere door:

- De samenwerking tussen sportaanbieders die in dezelfde wijk of op dezelfde accommodatie actief zijn te stimuleren, bijvoorbeeld door een regulier overleg voor aanbieders die van dezelfde accommodatie gebruik maken;
- Sportaanbieders aan te moedigen de lusten en de lasten van gezamenlijk gebruik gelijk te verdelen. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat het ene jaar de ene vereniging een minder optimaal tijdslot gebruikt en het volgende jaar de andere vereniging of dat er elk jaar een nieuwe verdeling van de veldcapaciteit per sportpark wordt gemaakt;
- Te onderzoeken of de rol en de werking van de zaalverdelingscommissie helpend is in het flexibel en effectief verdelen van beschikbare ruimte en eventueel te zoeken naar een alternatief;
- Te zorgen voor een transparant overzicht van het gebruik van velden zodat sportaanbieders ook weten waar nog ruimte beschikbaar is.



Sport en bewegen in de openbare ruimte

Er wordt in Utrecht op allerlei verschillende manieren gesport in de openbare ruimte. Veel inwoners gaan graag op een zelf gekozen tijd en locatie naar buiten om te hardlopen, wielrennen, bootcampen of wandelen. Er ontstaan ook allerlei nieuwe sportvormen met een sterke community als belangrijk kenmerk. Deze sporten zoals skaten, freerunnen, BMX en 3x3 basketbal, vatten we samen onder de term Urban Sports. En de openbare ruimte speelt een belangrijke rol in het laagdrempelig sportaanbod dat in verschillende wijken op bijvoorbeeld Cruyff Courts en Krajicek Playgrounds wordt verzorgd om sporten en bewegen ook te stimuleren onder groepen voor wie dat minder vanzelfsprekend is. **Het is onze ambitie te zorgen voor een beweeg-vriendelijke openbare ruimte die uitnodigt om te sporten en te bewegen.** Daarmee gaan we de komende twee jaar als volgt aan de slag:

We brengen in kaart wat er allemaal al gebeurt aan sport en bewegen in de Utrechtse openbare ruimte. Daarbij kijken we zowel naar fysieke voorzieningen als naar programmering. Die gegevens koppelen we aan cijfers die we hebben over de sport- en beweegparticipatie en de sociale veiligheid in de verschillende Utrechtse wijken.

Zo kunnen we beter onderbouwd keuzes maken in wat er nodig is om deze aanvulling op het sportaanbod nog beter te ondersteunen en nog meer te stimuleren. Daaraan gekoppeld werken we ook aan een voorstel om het spelen, sporten en bewegen in de openbare ruimte goed in de gemeentelijke organisatie te verankeren. Aspecten zoals realisatie, beheer, onderhoud, gebruik, eigendom, contracten en financiering komen daarbij aan de orde. Op die manier waarborgen we dat we ook echt in staat zijn om kansen die uit het onderzoek naar voren komen uit te werken.

Bij het ontwikkelen van sport- en beweegplekken in de openbare ruimte werken we samen met inwoners en sportaanbieders.

Niet alleen kunnen zij uiteindelijk het beste aangeven wat er nodig is op een bepaalde plek, ook spelen ze een belangrijke rol in het duurzame gebruik van een voorziening. Bovendien proberen we als het even kan verschillende sportfuncties te combineren. Uit onderzoek blijkt namelijk dat het creëren van locaties waar verschillende sporten samenkomen meer sporten en bewegen stimuleert. Sporters vanuit verschillende disciplines inspireren elkaar, vormen een community en bevorderen de sociale veiligheid op sportplekken.

Zo blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek dat meisjes in de leeftijd van 12 tot 18 jaar veel minder vaak buiten sporten dan jongens, ze voelen zich minder veilig dan jongens. Een ander voorbeeld zijn ouderen die wel graag willen bewegen, maar voor wie de buitenruimte niet altijd veilig en uitnodigend is. Daarnaast zijn er ook grote verschillen tussen wijken in de mate waarin en de manier waarop er buiten wordt gesport. We betrekken deze groepen actief bij het ontwikkelen van sport- en beweegplekken in de openbare ruimte.

Bij het anders georganiseerd sporten in de openbare ruimte is veel ruimte voor innovatie. Er ontstaan nieuwe sportvormen, nieuwe organisatievormen en nieuwe typen voorzieningen. We onderzoeken mogelijkheden om te experimenteren met nieuwe organisatievormen en voorzieningen.

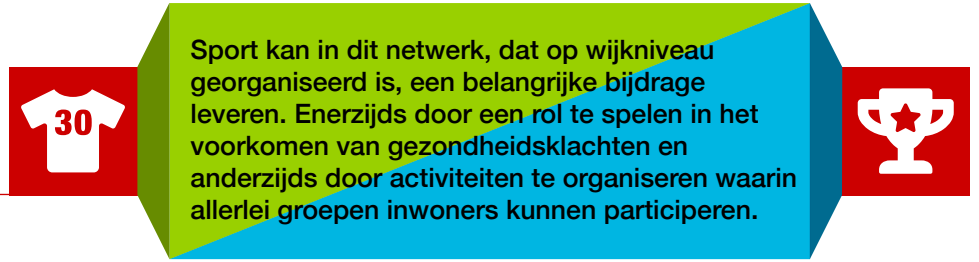
KINEPOLIS

Sport en bewegen voor iedereen – sportaanbod voor alle Utrechters

Sport en bewegen in het netwerk in de wijk

In Utrecht vinden we het belangrijk dat iedereen die dat wil de mogelijkheid krijgt om te sporten en/of bewegen. Voor veel Utrechters is de mogelijkheid om te sporten of bewegen gelukkig een vanzelfsprekende. Maar dat geldt niet voor iedereen, en ook niet altijd. Sommige Utrechters die wel graag zouden willen sporten en/of bewegen ervaren een drempel om dat te gaan doen. Bij het nastreven van positieve gezondheid, waarbij lichamelijke gezondheid, dagelijks functioneren, mentaal welbevinden, kwaliteit van leven, zingeving en sociaal maatschappelijk participeren van belang zijn, spelen sporten en bewegen een belangrijke rol. Juist ook omdat fysieke en mentale gezondheid van jong en oud in deze tijd door het coronavirus onder druk staan. **Het is onze ambitie om iedereen die dat wil in staat te stellen te sporten en te bewegen.**

In Utrecht vormen tal van organisaties binnen het sociaal domein het steuntje in de rug voor kwetsbare inwoners, daar waar meedoen even niet vanzelf gaat. Het organiseren van activiteiten en ondersteuning zo dicht mogelijk bij inwoners is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Sporten en bewegen leveren een belangrijke bijdrage aan de beweging naar voren in de sociale basis.



Tegelijk constateren we ook dat de waarde die sport en bewegen toe kan voegen nog te vaak onderbelicht is. Er valt winst te halen in het verbinden van de talloze initiatieven om de impact ervan en ons lerend vermogen te vergroten.

Daarmee gaan we de komende twee jaar als volgt aan de slag:

- Waar mogelijk en nodig versterken we bestaande netwerken van onder meer de beweegmakelaars van SportUtrecht in de wijken. We sporen ‘eilandjes’ en ‘blinde vlekken’ in de wijk op en zoeken actief contact op.
- In verschillende Utrechtse wijken is er een Gezonde Wijkalliantie waarin partijen in het sociaal domein samenwerken. Vaak zijn sportactiviteiten of organisaties al bij dit netwerk betrokken. We sluiten vanuit sport aan bij deze netwerken en ontdekken gaandeweg waar de grootste kansen en de grootste urgentie voor sport liggen.
- Daarbij versterken we niet alleen reeds bestaande verbindingen, maar zoeken we ook naar nieuwe mogelijkheden om de waarde van sport te delen en te versterken.
- In de verbindingen die we maken en de gesprekken die we voeren in de netwerken is inclusief sporten en bewegen altijd een belangrijk aandachtspunt. We zorgen dat het waarborgen van sportaanbod voor iedereen die dat wil een nadrukkelijke plek krijgt op de gezamenlijke agenda.

Een divers en vitaal netwerk van sportaanbieders

In het faciliteren van iedereen die dat wil om te sporten en bewegen speelt het sterke netwerk van Utrechtse sportaanbieders een belangrijke rol. In de eerste plaats voorzien sportaanbieders in goed en bereikbaar sportaanbod. Daarnaast zijn veruit de meeste vrijwilligers in de stad actief bij een sportvereniging, zijn ze broedplaats voor talent en bieden ze veel mogelijkheden voor ontwikkeling, ontmoeting en meedoen. Vitale aanbieders zijn daarnaast beter in staat sportparken flexibel en efficiënt te gebruiken en de groei van de stad te faciliteren. **We hebben daarom de ambitie om de vitaliteit van sport-aanbieders in Utrecht de komende jaren te behouden en te versterken. Omdat sportaanbieders een grote rol spelen in het faciliteren van Utrechters om te sporten, vinden we het bovendien belangrijk dat ze bijdragen aan inclusief sporten en bewegen en dat ze investeren in een positieve sportcultuur, waarin iedere sporter veilig en met plezier kan sporten.**

Daarmee gaan we de komende twee jaar als volgt aan de slag:

Het Utrechts Sportakkoord geeft een belangrijke impuls aan de hierboven genoemde ambities.

Met het Sportakkoord willen we het netwerk rond deze ambities versterken en een beweging in die richting aanjagen. Het Sportakkoord biedt de mogelijkheid om challenges en allianties in te dienen op vier thema's (Vitale sportaanbieders, Positieve sportcultuur, Inclusief sporten en bewegen en Talentontwikkeling). Aan het einde van 2021 loopt het Sportakkoord af. We werken de komende tijd verder uit hoe we de impuls van het Sportakkoord ook na die tijd een vervolg kunnen geven, bijvoorbeeld door het Sportakkoord te verlengen of door de nadere regel te verlengen of aan te scherpen.

We stimuleren sportaanbieders om aan de slag te gaan met inclusief aanbod en een positieve sportcultuur, zodat iedereen zich veilig en prettig voelt en met plezier kan sporten.

De thema's van het sportakkoord brengen we ook breder bij sportaanbieders onder de aandacht. Dat doen we onder andere op de volgende manier:

- We stimuleren sportaanbieders om samen met leden een herkenbare set van waarden en gedragsregels te formuleren.
- Daarbij helpen we sportaanbieders door goede voorbeelden te delen en te ondersteunen bij het voeren van het goede gesprek. Daarnaast onderzoeken we welke behoefte er is en wat er nodig is om de pedagogische vaardigheden bij sportaanbieders te versterken. Op die manier versterken we ook de vitaliteit van de vereniging, omdat een zichtbare sportcultuur ook helpt om leden en kader aan de vereniging te binden.
- We zien kansen in de samenwerking tussen sportaanbieders die gebruik maken van dezelfde sportaccommodatie om gezamenlijk aanbod te verzorgen voor specifieke doelgroepen in de wijk. We maken dit concreet op 1 of 2 sportaccommodaties. De lessen hieruit benutten we om in de rest van de stad te kunnen inzetten. We hebben hierbij specifieke aandacht voor wat verenigingen nodig hebben aan ondersteuning om de ambities die we op veel plaatsen zien ook echt waar te maken.

Het verbinden van anders georganiseerde, alternatieve vormen van sportaanbod aan verenigingen biedt kansen. Zo ontstaan er wellicht hybride vormen van sportaanbod. SportUtrecht heeft in beeld welke alternatieve vormen van sportaanbod er bestaan. Samen met hen onderzoeken we welke kansen er liggen.

De impact van de coronacrisis op sportaanbieders, ook eventueel op de wat langere termijn, heeft ook de komende jaren de aandacht. Het is essentieel voor het Utrechtse sportaanbod dat er ook in de toekomst een divers palet aan sportaanbieders blijft bestaan.

Omdat er nog veel onzeker is als het gaat om de maatregelen om het coronavirus tegen te gaan, is het nog lastig om te bepalen wat de uiteindelijke impact ervan gaat zijn. Samen met SportUtrecht monitoren we de gevolgen van Corona op de vitaliteit van de sportaanbieders in onze stad. Daarbij gaan we actief op zoek naar informatie en verhalen over wat de effecten zijn.

Talentontwikkeling

In Utrecht zijn we goed in het begeleiden en ondersteunen van jong sporttalent. We geloven dat een belangrijke voorwaarde om plezier in de sport te hebben en te behouden ook wordt gevormd doordat mensen zich uitgedaagd voelen en zichzelf kunnen ontwikkelen. Dat houdt ook in dat we sporttalenten in Utrecht prikkelen om te ontdekken hoe hoog de lat voor hen ligt. **We hebben de ambitie om iedere Utrechter in staat te stellen om op zijn/haar eigen niveau talenten te ontdekken en te ontwikkelen.** Op die manier leveren we als Utrecht ook onze bijdrage aan de landelijke topsportinfrastructuur, doen we waar we goed zijn en wat bij ons past.

Daarmee gaan we de komende jaren als volgt aan de slag:

We zetten in op een breed, divers en laagdrempelig sportaanbod voor alle Utrechtse kinderen, zodat talent van onderaf zijn of haar weg kan vinden.

Het onderwijs vormt daarin een belangrijke partner waarmee we de samenwerking willen intensiveren, om het belang van een brede motorische ontwikkeling onder de aandacht te brengen. Daarnaast zetten we in diverse Utrechtse wijken buurtsportcoaches in die kinderen kennis laten maken met allerlei verschillende sportvormen.

We brengen met behulp van de tool talentontwikkeling van SportUtrecht in kaart welke specifieke wensen en behoeften er zijn bij de sportaanbieders met ambities op talentontwikkeling.

Hierbij is ook aandacht voor vernieuwing en innovatie en het belang van kundige topsportcoaches en ondersteunende experts zoals voedingsdeskundigen, fysiotherapeuten en mental coaches.

We zetten in op clustering van faciliteiten voor verenigingen en organisaties met ambities op talentontwikkeling. Zo ontstaat samenwerking en kennisdeling.

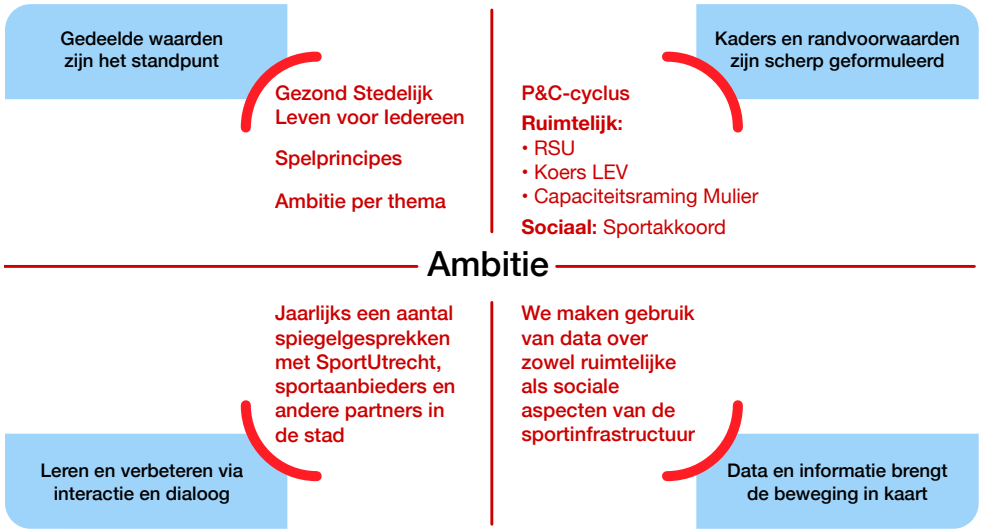
Utrechtse verenigingen en organisaties die zich bezig houden met talentontwikkeling zijn de afgelopen jaren steeds meer gaan samenwerken binnen het Utrecht Talent Center. Het UTC is een belangrijke gesprekspartner voor de gemeente op dit thema. Sportcampus Traiectum is aangewezen als focusgebied voor sportieve talentontwikkeling. Op deze plek komt breedtesport, topsport, talentontwikkeling en anders georganiseerde sport samen. We laten hier zien hoe deze verschillende vormen van sportbeoefening elkaar kunnen versterken. Aan de oostkant van de stad onderzoeken we, in afstemming met sportorganisaties en woningcorporaties, de mogelijkheden voor de huisvesting van sporters.

We zetten in op de rol van sporttalenten en topsporters in het inspireren van kinderen en jongeren en in het vertegenwoordigen van Utrecht als trotse talentenstad.

Deze talenten stralen plezier, motivatie en de wil om er het maximale uit te halen uit. Sportcampus Traiectum speelt een belangrijke rol in deze inspiratiefunctie. We willen de potentie van de sportcampus als verbindende en inspirerende kracht voor het gebied, de stad en de regio nog meer benutten.

Volgen, spiegelen en leren

Doel van deze sportagenda is om focus aan te brengen in onze inzet als het gaat om sport in Utrecht. In de voorgaande hoofdstukken hebben we beschreven volgens welke spelprincipes we de komende jaren aan de slag gaan en hebben we uitgewerkt welke stappen we willen zetten op de verschillende thema's en vraagstukken. De komende periode gaan we met deze agenda aan de slag. In sommige gevallen betekent dat dat we nieuwe dingen opstarten en op andere onderwerpen leggen we een andere focus in waar we al aan werkten. Op die manier verwachten we steeds een stapje dichter bij het verwezenlijken van die optimale sportinfrastructuur in Utrecht te komen, zodat iedereen die dat wil kan sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl. Deze agenda moet ons ook helpen om in de praktijk te kunnen vaststellen of we de juiste accenten hebben gelegd en of dat wat we ons in deze agenda voornemen ook bijdraagt aan de geformuleerde ambitie. Het monitoren van het effect van onze inzet speelt daarbij een essentiële rol, zodat we kunnen bepalen of we op de goede weg zijn of juist moeten bijsturen. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we dat doen.



Aansluiten bij Planning en Control-cyclus

De verbinding tussen de sportagenda en de P&C-cyclus is een belangrijke. De sportagenda beschrijft de grote lijn, de focus die we de komende jaren willen aanbrengen. In de programmabegroting werken we specifiek uit wat we daar het aankomende jaar aan gaan doen en hoe we de beschikbare financiële middelen daarvoor inzetten. Bij de jaarlijkse verantwoording en Voorjaarsnota laten we zien of onze inzet is geslaagd en of het nodig is om bij te sturen.

Spiegelgesprekken

Bij de totstandkoming van deze sportagenda hebben we aan verschillende tafels het gesprek gevoerd over sport in Utrecht. Zo schoven er verenigingsbestuurders, coaches, professionals in de wijk, en sportaanbieders in de openbare ruimte aan bij wat we onze werktafels hebben genoemd.
Deze gesprekken vormen de belangrijkste input voor deze agenda. Maar de gesprekken staan niet op zichzelf. Aan alle tafels ontstond een positieve energie, werd uitwisseling gewaardeerd en werd de wens uitgesproken om de komende jaren met elkaar in gesprek te blijven over de ontwikkeling van de Utrechtse sport.

Wat ons betreft vormen die gesprekken ook de komende jaren de basis van de monitoring van onze inspanningen. We organiseren gedurende het jaar een serie spiegelgesprekken waarin we verschillende thema's bespreken met alle betrokken partners en partijen in Utrecht. Met elkaar bespreken we welke voortgang we zien en welke eventuele aanpassingen of aanscherpingen we moeten maken om te blijven werken aan onze ambities. In de organisatie van die spiegelgesprekken werken we nauw samen met SportUtrecht als eerste vertegenwoordiger van de Utrechtse sport. De basis voor deze gesprekken wordt gevormd door data en informatie.

Data en informatie

Om de voortgang op de verschillende thema's goed te duiden maken we gebruik van verschillende soorten data en informatie die kunnen helpen bij het bepalen of we goed op weg zijn. Op sommige thema's gaan we actief op zoek naar informatie om te kunnen sturen, zoals bij sport en bewegen in de openbare ruimte en bij de zoektocht naar voldoende ruimte voor accommodaties. Daarbij kijken we naar data als bezettingscijfers, maar gebruiken we ook kwalitatieve informatie zoals ervaringen van gebruikers. Bij andere thema's maken we gebruik van informatie die er al is, zoals informatie uit de vitaliteitsscan van SportUtrecht en cijfers over sport- en beweegparticipatie onder verschillende doelgroepen en in de verschillende Utrechtse wijken.

Juist in de combinatie van de kwantitatieve data, kwalitatieve informatie en de spiegelgesprekken wordt duidelijk hoe we ervoor staan. Het feit dat we in het duiden van de voortgang samen spiegelen met SportUtrecht, sportaanbieders, sporters en organisaties in de wijk zorgt ervoor dat we ook echt samen leren. Zo ontstaat een systeem waarin zowel gemeente als sportpartners in de stad kunnen bijschaven, temporiseren of juist een extra stap bij zetten.

Colofon

© maart 2021

Tekst: gemeente Utrecht

Fotografie: gemeente Utrecht; cover Kamiel Scholten;
p.3 Robert Oosterbroek; p.4 Only Friends Utrecht;
p.6 Geert Broertjes; p.8 Gerard van Dieren; p.13 Loïs de Vries;
p.17 Marian Rap, De Hoogstraat revalidatie; p.19 Jan Kruijdenberg

Illustraties: Ontwerpwerk, Pikisuperstar/Freepik

Vormgeving en opmaak: Ontwerpwerk

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
College van burgemeester en wethouders
t.a.v. dhr. M. van Ooijen
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 4 maart 2021

Betreft: Advies SportUtrecht nieuwe Utrechtse Sportagenda

Geacht college,

Voor u ligt de nieuwe Utrechtse Sportagenda, de opvolger van de 'Sportnota 2017-2020 Utrecht Sportief & Gezond'. U heeft ons gevraagd een advies te geven over deze Sportagenda.

Van nota naar agenda is een passende, mooie stap

De agenda die voor u ligt heeft een duidelijk andere vorm en beperkter omvang dan Utrecht Sportief & Gezond. De gemeente heeft er voor gekozen niet een nieuwe sportnota te maken. Achterliggende intentie hiervan was, zoals wij dat hebben begrepen, meerledig. De koers die er al was, en die op onderdelen ook redelijk recent nog weer bevestigd is in het Sportakkoord, wordt voortgezet. Daarmee was er vanuit de inhoud niet direct een aanleiding voor een nieuwe nota. Daarnaast wilde de gemeente graag een agenda voor de komende jaren, niet alleen van de gemeente zelf, maar juist ook van de betrokken partijen in de stad. Samen, vanuit verschillende rollen en verantwoordelijkheden, werken aan de toekomst van de stad. En niet op één moment de verbinding zoeken, in de aanloop naar een nieuwe visie, maar juist met elkaar werken aan de (sport)stad van de toekomst.

Wij zijn enthousiast over deze insteek van de gemeente. We denken dat een mooie basis is gelegd door dit document op te stellen aan de hand van de input van vele partners in de stad, waaronder SportUtrecht. Wij zijn in alle fasen van het proces betrokken geweest en voelen ons serieus genomen als gesprekspartner. Het is in onze ogen ook heel goed, dat de agenda nog niet heel erg uitgewerkt is. Daarmee is er alle ruimte de komende tijd met elkaar in gesprek te blijven en met elkaar prioriteiten en volgende stappen te bepalen. En dat is nodig. Want niet alleen als gevolg van corona, maar ook door bredere veranderingen in de samenleving, is de sportsector enorm in beweging. De agenda biedt ruimte met deze ontwikkelingen mee te bewegen. En het proces geeft een goed vertrekpunt om met de vele sportpartners in de stad in gesprek te blijven en samen vorm te geven aan die toekomst.

Nieuwe insteek doorzetten en werkende weg verbeteren

SportUtrecht kijkt terug op positieve sessies met veel betrokkenheid bij de Utrechtse sport en goede, nuttige gesprekken over sport in relatie tot de vijf thema's. Voor de invulling van de sessies hebben wij op een prettige manier samengewerkt met de collega's van de afdeling sport en samenleven. Vanzelfsprekend zijn er ook dingen die in het vervolg beter kunnen. Het is best lastig te komen tot een agenda die 'niet opnieuw een nota is', 'niet dichtgetimmerd is', 'herkend wordt door alle mensen waarmee gesproken is' en bovendien 'iets nieuws biedt'. Juist ook de keuze om een korte, overzichtelijke agenda te maken, leidt er toe dat niet alle oogst uit die sessies op papier is meegenomen. Logisch (en goed), maar tegelijkertijd met risico op minder begrip of herkenning van gesprekspartners van betreffende sessies. Ook was in een aantal sessies niet helemaal helder in welke rol mensen nu aan tafel waren gevraagd en wat er met hun input zou worden gedaan. En geeft de agenda daar ook niet direct een antwoord op. Ten slotte was het lastig een goede rol te vinden voor alle gesprekspartners in de vertaling van alles dat is opgehaald in de werksessies naar uiteindelijk de agenda. De bijeenkomst die voor dit doel is georganiseerd begin februari, heeft achteraf gezien nog niet geleid tot de gehoopte herkenning bij de partners. Tegelijkertijd is er wel veel waardering van de partners dat zij steeds zijn betrokken en zijn er bovendien in het proces veel sessies geweest, waarin ter plekke al vruchtbare uitwisseling tot stand kwam.

Wat ons betreft heeft het proces dus niet alleen de agenda opgeleverd die voor u ligt, maar heeft daarnaast ook al vruchtbare uitwisseling plaats gevonden én is er een gezonde bodem gelegd om de gesprekken met de partners in de stad voort te zetten. Waarbij de lessen uit de eerste fase, gebruik makend van het lerende gemeentelijk sturingsmodel, gemakkelijk toegepast kunnen worden in het vervolgproces. En daarmee in het vervolg tot nog meer zichtbare oogst voor alle gesprekspartners zal leiden.

Richtinggevende agenda, met ruimte om in te spelen op ontwikkelingen

Ook als het gaat om de inhoud zijn wij tevreden met concept Sportagenda zoals die er nu ligt. De agenda gaat uit van de brede maatschappelijke waarde van sport en bewegen en wat daarvoor nodig is in onze groeiende stad. Verbinden en optimaal benutten van wat er al is en tegelijkertijd ruimte bieden voor (nieuwe) accenten en ambitie.

De agenda continueert de lijn van de Sportnota, bevestigt de ambities van het Sportakkoord en brengt de nodige inhoudelijke focus aan voor de langere termijn. Tegelijkertijd laat de gekozen agendaopzet voldoende ruimte om inhoud, toekomst en visie op het toekomstig sportlandschap gezamenlijk verder vorm te geven. En dat is ook nodig, want het sportlandschap is sterk in beweging. Het vraagt tijd daarin zicht te krijgen op 'hoe het toekomstig sportlandschap zich in vraag én in aanbod ontwikkeld' en ook 'hoe dat landschap er uit zou moeten zien'. De verbinding met verschillende domeinen die de sport bestrijkt zijn in elk geval zichtbaar en het document is richtinggevend voor ons en onze partners.

Wij hopen daarbij dat voor u ook evenementen een logisch onderdeel blijven vormen van de Sportagenda. Ook in het perspectief van de eerdere focus in de Sportnota 2017-2020 en recente succesvolle sportevenementen zoals een King of the Court en een NK Atletiek. Juist dat soort evenementen kunnen tot een saamhorigheidsgevoel leiden en kunnen bijvoorbeeld juist ook kinderen inspireren om zelf te gaan sporten. Wat ons betreft bieden evenementen een goede kans om breder en duurzamer doelstellingen te behalen. Zo is voor ons de komst van de European Life Goal Games een moment om een duurzame verbinding te zoeken met de betreffende doelgroep. En geeft de mogelijke komst van de Vuelta in 2022 nu al aanleiding juist bij Utrechters die de fiets nog niet ontdekt hebben, te kijken of we ze de liefde voor de fiets kunnen overbrengen.

Wij zouden dan ook graag blijven meedenken en doen op dit soort evenementen, vanuit de ambitie alle Utrechters in beweging te krijgen.

Advies

Wij zien het proces waarin de Utrechtse sportagenda tot stand is gekomen én de agenda zelf als eerste fase van een periode waarin we in gezamenlijkheid met sporters, coaches, bestuurders en andere betrokkenen partners en aanbieders in de stad verder bouwen aan die optimale en vitale sport- en beweeginfrastructuur voor álle Utrechters. Met aandacht voor de toegankelijkheid voor de meest kwetsbare en waarin iedereen kan sporten- en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl.

Met vriendelijke groet,

Joscha de Vries,

Directeur bestuurder
SportUtrecht

Wervengebied

Basisinformatie

Datum	18 mei 2021
Gespreksleider	Has Bakker
Tijd	21.30-23.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	4 ambtenaren
Vervolg	27 mei: 1e commissiebehandeling S&R 10 juni: mogelijk 2e commissiebehandeling 17 juni: Raadsvergadering: vaststellen programmaplan Juli: Besluitvorming
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	**deelnemer**, bewoner en keldereigenaar deelnemer, comité Oudegracht, Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht, 4 deelnemers, cie. van wijzen wervengebied, deelnemer, comité Oudegracht deelnemer, comité Nieuwegracht 2 deelnemers op eigen initiatief deelnemer, Choorstraat Utrecht deelnemer, buurtcomité RAK 22

Programma

Opening en welkom
Presentatie door vertegenwoordiger commissie van Wijzen Wervengebied (max. 10 min.)
Vragen raadsleden
Presentatie door programmamanager GU (max 10 min.)
Vragen raadsleden
Gesprek raadsleden met aanwezige deelnemers (max. 45 min.)
Reflectieronde raadsleden
Afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Jan Wijmenga (CU), Tessa Sturkenboom (S&S), PVV-fractie, Erwin Virginia (GL), Bulent Isik (PvdA), Susanne Schilderman (D66), Erik van der Marel (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), PvdD, Lisanne Snippe, Ruurt Wiegant (SP)

De verwachting is dat het college het Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied eind april 2021 zal aanbieden aan de raad. Wethouder Diepeveen biedt aan om de raad via een RIB te informeren over de inhoud en context van het Programmaplan Wervengebied.

De fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PVV, GL, PvdA, D66, VVD, CDA en PvdD willen naast de toelichting door het college ook ruimte geven aan insprekers vanuit de stad om hun visie te geven op het Programmaplan en het gewenste herstel van vertrouwen tussen gemeente en woningeigenaren. Naast woningeigenaren en overige inwoners van de Binnenstad zouden we ook graag de commissie van wijzen uitnodigen. Deze recent een advies aan B&W en de raad heeft uitgebracht over het Wervengebied.

Bijdrage

Deelnemer, bezorgde Binnenstad bewoner en keldereigenaar
Ik heb meer vertrouwen in het advies van de CvW dan het voorstel van B&W. En dat het om vertrouwen herstellen gaat en geld verstandig uitgeven. De verdeling van kosten zoals door de CvW voorgesteld herstelt het vertrouwen en is waarschijnlijk ook goedkoper omdat hiermee allerlei onderzoekskosten en kosten van “onafhankelijke” derden worden bespaard. (De vraag is ook hoe onafhankelijk die derde is als die door de gemeente wordt betaald). En dat het om vertrouwen herstellen gaat en geld verstandig uitgeven. De verdeling van kosten zoals door de CvW voorgesteld herstelt het vertrouwen en is waarschijnlijk ook goedkoper omdat hiermee allerlei onderzoekskosten en kosten van “onafhankelijke” derden worden bespaard. (De vraag is ook hoe onafhankelijk die derde is als die door de gemeente wordt betaald).

Comite Oude gracht, Nieuwe gracht en Kromme Nieuwe Gracht, comite's van de grachten
Het verbijstert mij dat we niet uitgenodigd werden. En dat terwijl duidelijk is dat we een grote groep belanghebbenden vertegenwoordigen. Wij willen het woord voeren op de bijeenkomst. Als woordvoerder treedt maarten van den oever op, maar ook andere leden van on ze organisatie wensen te spreken.

Deelnemer, Comité Nieuwegracht.
Ik wil specifiek iets zeggen over het voornemen van de gemeente op het punt van de bewijsregels het advies van de CvWW niet te volgen.

Deelnemer
Het advies van de CvW geeft veel meer reden tot het herstel van vertrouwen dan het voorstel van B&W.

Raadsinformatiebijeenkomst
Programma Wervengebied

18 mei 2021
Eelko van den Boogaard

Gemeente Utrecht

www.utrecht.nl/werven

De gestelde vragen:

1. De samenwerking met eigenaren/bewoners, welke stappen gaan hier volgen?
2. De voorziene werkzaamheden in de komende jaren, wat kan er met het budget dat de raad nu gevraagd wordt vrij te geven?
3. De verkeersmaatregelen en de uitvoering en handhaving daarvan (wat is er al gedaan, wat moet nog)?

Vraag 1: De samenwerking met eigenaren/bewoners, welke stappen gaan hier volgen?

- Voorstel: opstellen van samenwerkingsarrangement onder leiding van externe derde
- Onderdelen van het samenwerkingsarrangement:
  - Beheerverantwoordelijkheden, burenplicht en zorgplicht
  - Wervenmeester voor dagelijks beheer
  - Stichting voor gezamenlijk opdrachtgeverschap voor herstel kelders
  - Wervenoverleg, breder dan alleen de scope van programma wervengebied
  - Eerlijke en eenvoudige kostenverdeling
- Participatiebijeenkomsten in week van 24 mei 2021
- Rapportage over stavaza in de voortgangsrapportages aan de Raad in Q3 2021 en Q1 2022
- Dilemma: zorgvuldig participatie / samenwerkingsproces versus snel onafhankelijk derde en wervenmeester aanstellen en samenwerking verbeteren.

Vraag 2: De voorziene werkzaamheden in de komende jaren, wat kan er met het budget dat de raad nu gevraagd wordt vrij te geven?

Uitvoeringsprogramma 2021 – 2023

Alle onuitstelbare, onvermijdelijke en randvoorwaarden scheppende maatregelen:

- herstel werfmuren op acht plekken langs de Oudegracht
- herstel kluismuren en –kelders op twee plekken op de Kromme Nieuwegracht
- extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer
- aanpak ernstige lekkages kelders
- interventieteam, wervenmeester
- samenwerkingsarrangement
- programmabeheersing, omgevingsmanagement, communicatie
- wervenkadaster
- vervolgonderzoek lekkage en stabiliteit kelders (inspectie, werkwijze, programmering)

Financiën Uitvoeringsprogramma 2021-2023

Raming:

Onderdeel van het programma	2021	2022	2023	Totaal
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.488	€ 10.528	€ 15.824	€ 33.840
Weren Zwaar Verkeer	€ 482	€ 866	€ 1.053	€ 2.401
Interventie & Onderzoek	€ 1.477	€ 1.594	€ 1.594	€ 4.665
Programma kosten	€ 1.336	€ 1.561	€ 1.561	€ 4.458
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 436	€ 1.248	€ 1.248	€ 2.933
Totaal X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**

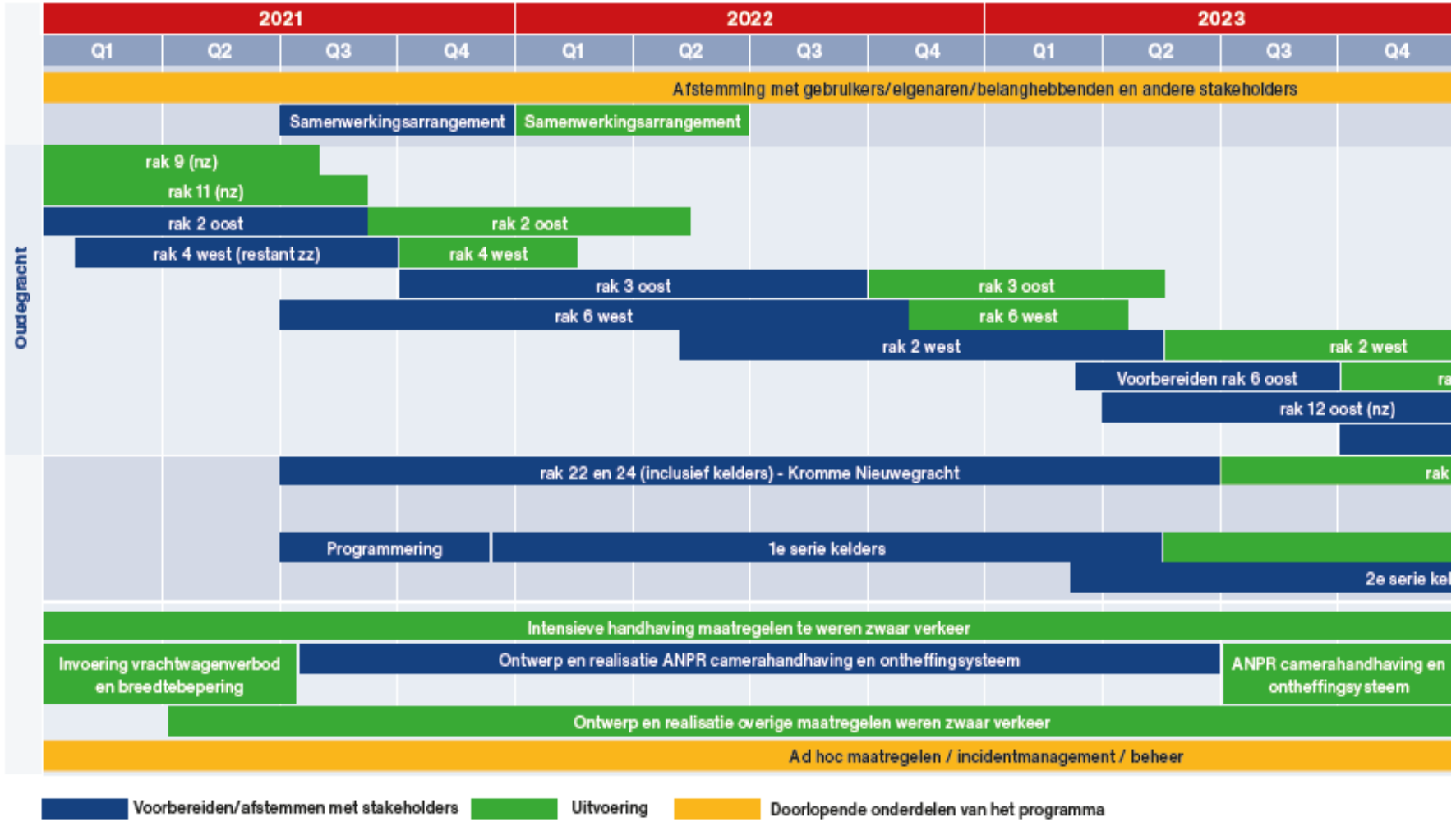
Activeren en Exploitatie X 1.000	€ 11.219	€ 15.797	€ 21.280	€ 48.297
Kosten te activeren	€ 10.387	€ 13.863	€ 19.323	€ 43.573
Kosten naar exploitatie	€ 832	€ 1.934	€ 1.957	€ 4.723

Dekking:

- € 38,9 miljoen door het her labelen van de reeds beschikbare budgetten voor de wal- en kluismuren.
- € 9,4 miljoen: voorstel voorjaarsnota
- Te activeren kosten afschrijven over 40 jaar

Planning Uitvoeringsprogramma 2021-2023

bron: pp. 51 programmaplan

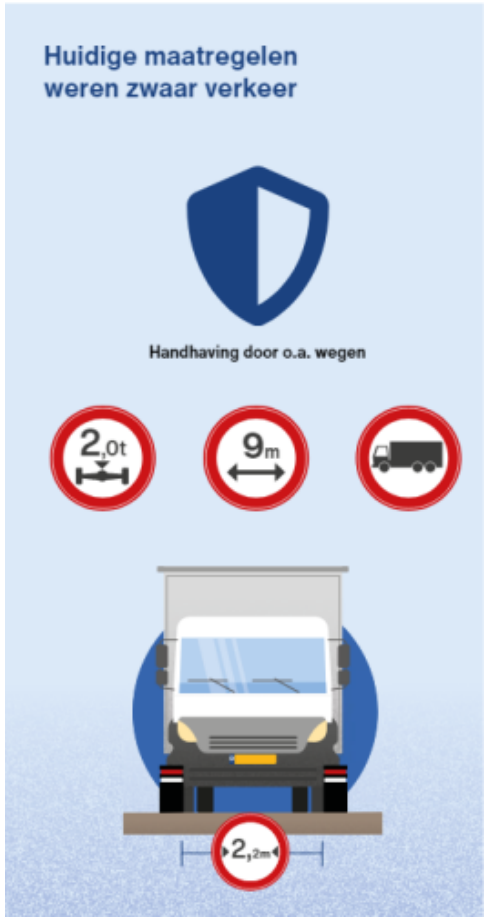


Gemeente Utrecht

Vraag 3: De verkeersmaatregelen en de uitvoering en handhaving daarvan (wat is er al gedaan, wat moet nog)?

Wat is al gedaan

- Aslastbeperking 2 ton
- Vrachtwagenverbod
- Fysieke breedtebeperking (4 gerealiseerd, 14 volgen Q2/Q3 2021)
- Lengtebeperking 9 meter
- Handhaving op zwaar verkeer (van ca 4 naar gemiddeld 7 uur per dag)
- Meldnummer handhaving
- Informatievoorziening
- Weegacties bedrijfsvoertuigen



Gemeente Utrecht

Verkeersmaatregelen

Wat moet nog

- Doel is sluitend systeem van beboeting met camerahandhaving o.b.v. kentekens
- Uitbreiden vrachtwagenverbod met invoeren verbod op alle bedrijfsvoertuigen
- Ontheffingsbeleid voor lichte bedrijfsvoertuigen met aslast tot 2 ton
- Uitbreiding inzet handhaving naar gemiddeld 10 uur per dag, 7 dagen per week
- Preventief 2 ton aslast invoeren op Haverstraat, ‘t Hoogt en Zadelstraat
- Balans belasting/belastbaarheid logistieke routes

Op zoek naar een plaats tussen de sterren

stilstaan bij een verandering

Er is veel gebeurd in de wereld van kelders en erfgoed. Er waren contacten tussen gemeente en keldereigenaren; verbroken en weer hersteld. Daar tussendoor waren er de contacten tussen de Commissie van Wijzen en keldereigenaren. En, laten we vooral niet vergeten, de ontmoetingen tussen raadsleden en keldereigenaren.
Inmiddels zijn er allerlei initiatieven ontplooid en is er ontzettend veel breinwerk verricht om een ‘nieuwere’ en ‘betere’ relatie tussen gemeente en keldereigenaren tot stand te brengen.
Inmiddels zijn er in kelderkringen vergevorderde voorstellen geformuleerd hoe die relatie vorm te geven. Die voorstellen zijn doorwrocht maar getuigen tegelijk van bestuurlijke armoede, gebrek aan originaliteit en innovatief onvermogen.
Zo taxeren wij dat de oprechte pogingen om de gerezen belangentegenstellingen tussen lokale overheid en keldereigenaren duurzaam te overbruggen, ten prooi zijn gevallen aan hetzelfde juridische paradigma dan de overheid steeds werd en nog immer wordt verweten.

Kortweg: Belangenvereniging versus gemeente. Zo mogelijk nog gecompliceerder gemaakt door een (extra) stichting waarin keldervertegenwoordigers en gemeente zitting nemen en die, zoals de bestuurspraktijk ons telkenmale leert, vanwege de ongelijkheid van rollen en verantwoordelijkheden zal resulteren in het zoveelste platformgroepje gaat dat voorspelbaar vermalen zal raken, als gevolg van een diffuse verantwoordelijkheidsstructuur, absentie besliskracht, groepsdynamiek e.d. De tegenmacht congrueert op den duur met de macht. (zoals alle parlementaire enquêtes laten zien).
Schematisch en op papier ziet er prachtig uit. Maar het verdoezelt de tweespalt die inherent is aan samenwerkingsconstructies waarbij de onbalans in verantwoordelijkheden zit ingebakken.

Zo’n verenigde gesprekspartner voor het gemeentebestuur lijkt op het eerste gezicht heel erg participatief maar is dat toch niet echt. Waarom niet?
Omdat het oude politiek is. Er bestaan controverses tussen de lokale overheid en haar burgers. De gemeente is niet bij machte die afstand te overbruggen. De meningsverschillen verwijden zich. De noodzaak tot verdedigen en repliek groeit. een samenklontering van ontevredenen als resultante; zij besluiten zich te organiseren. Zij worden een ‘actiegroep’. Het is de voortzetting van de ‘strijd’ met andere middelen’. Meer bestuurlijk geformuleerd maar nog steeds gevoed door wantrouwen.

In plaats van tegen de, door de keldereigenaren zo verfoeide, juristerij van de lokale overheid, een ‘eigen’ juridisch construct op te tuigen - onbedoelde paradox – zien wij meer in het organiseren van een manier van mede - zeggenschap waarbij het accent wordt gelegd op de trend van ‘inclusief’ besturen.
Wij beseffen dat deze kijk op participatie nog zo nieuw is dat de werkzaamheid ervan zich nog moet bewijzen. Maar wij vinden dat - tegen de achtergrond van de, in onze ogen, bovengenoemde bezwaren c.q. oude politiek - alle betrokkenen (B&W, programmamanagement, keldergemeenschap én gemeenteraad) er belang bij hebben om ‘inclusiever’ te denken en te handelen. Wat overigens, niets anders is dan op een eigentijdse manier vorm en inhoud geven aan het begrip: ‘nabuurschap’.

Hoe stellen wij ons dat voor?

1. De lokale gemeenschap is niet gebaat bij een constructie waarbij, onder een dekmantel van de nobelste fraseringen, wordt verdonkeremaand dat er ten principale sprake is en blijft van belangentegenstellingen. ‘Wij’ (=keldereigenaren) en ‘zij’ (= gemeente).
2. Op zoek gaan naar een harmonie zoekend burgerforum waardoor gemeente en burgers (= keldereigenaren) niet langer worden gewrongen in een denkraam van de belangentegenstelling (hoe verbloemd ook door bestuurlijke retoriek) maar wel samen de ‘plicht’ aanvaarden ‘om te streven naar belangendeling.
3. Wij roepen de gemeenteraad op om - conform het krachtige initiatief dat eerder tot de instelling van de Commissie van Wijzen leidde - een commissie in te stellen die gaat onderzoeken in hoeverre met het oorspronkelijk gedachtegoed van de aloude en beproefde samenwerkingsvormen zoals de idealen van de eerste woningbouwcorporaties, boerenleenbanken en andere ‘onderlinge(n)’, een ‘inclusievere’ organisatie kan worden vormgegeven.
4. Hierbij is de gedachte dat gemeente en keldereigenaren niet langer binnen hun eigen separate bubbels blijven maar gezamenlijk aan de slag, werkend vanuit een conflict overstijgend belang.
5. Wij zien een Burgerforum als een kansrijke expressie om de deliberatie in de stedelijke democratie handen en voeten te geven door het meer te lten zijn dan ‘inspraak’ en zo het vertrouwen in het kelderbeleid te herstellen
6. In bestuurlijke opzicht en het invullinggeven aan de nieuwe trend van andere, transparantere, verhoudingen tussen bestuurders en hun gekozenen zien wij een innigere samenwerking die de waarde van nabuurschap oprecht probeert te internaliseren, als dé ‘enige’ toekomstbestendige manier om samen te werken
7. .Onze verwachting is dat deze bestuurlijke - of zo men wil: ‘politieke’ - benadering als het ware de, uit conflict geboren bestaansredenen van de huidige ingenomen posities, zal kunnen overstijgen. Niet in de laatste plaats omdat het alle betrokkenen in staat stelt ‘gewoon’ Tabula Rasa verder te gaan.

Wij beseffen dat onze zienswijze afwijkt van wat tot op heden in diverse gremia naar voren is gebracht. Tegelijk bezit het de charme van een echt nieuw begin. Avontuurlijk. Spannender. Hard werken ook omdat het nog niet eerder is bedacht en gedacht. Onontgonnen terrein derhalve. In zoverre is het zoeken naar een plaats tussen de sterren. Voor de oprecht ambitieuzen is dat, zo is inmiddels wel gebleken, reizen buiten onze dampkring geen gemakkelijke maar wel een steeds begaanbaardere weg gebleken.

namens In Koor, collectief van woning - en winkeleigenaren in de Choorstraat

Wervengebied Utrecht, 15 mei 2021

Onderwerp: Raadsinformatiebijeenkomst Wervengebied 18 mei aanstaande

Geachte Raadseden van de Commissie Stad en Ruimte,

Vorig jaar heeft uw Raad besloten om een Commissie van Wijzen in te stellen om onderzoek te laten verrichten en advies aan uw Raad, het College en de eigenaren uit te brengen. De Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) heeft op 12 april jl. haar adviesrapport uitgebracht. Op 30 april jl. presenteerde het College het Programmaplan Wervengebied en diende bij uw Raad een voorstel in.

Als uw Raad eigenaren zou vragen wat zij wensen, is hun antwoord kort:
Dat het advies van de CvWW wordt opgevolgd, niet alleen op een aantal punten die mogelijk voor de ene partij beter uitkomen dan voor de andere partij, maar op alle aspecten van het advies.

Het College schrijft in haar berichtgeving dat zij enkel het advies van de CvWW "als leidraad" neemt. Dit blijkt ook uit het door het College gepresenteerde raadsvoorstel, waarin staat dat het College het advies van CvWW om te werken met bewijsvermoedens **niet** opvolgt. Daarentegen doet het College een eigen voorstel: namelijk het bepalen van een kostenverdeling met behulp van een **andere** onafhankelijk deskundige. Feitelijk komt dit neer op een herhaling van zetten. Eigenaren betreuren dat het College een raadsvoorstel doet waarbij de essentie en de intentie van het advies van de CvWW wordt afgewezen.

Wil de beoogde samenwerking slagen is van primair belang dat het advies van de CvWW wel door de gemeente wordt opgevolgd. Eigenaren zijn daartoe bereid. Zelfs meer dan dat. Er zijn eigenaren die in de beoogde stichting, als start voor gezamenlijk beheer en onderhoud, een verder reikende samenwerking met verbreding van de scope zien weggelegd. Voorwaarde is wel dat er constructief met elkaar wordt samengewerkt, zonder dat partijen op een juridische manier tegenover elkaar staan. Die basis voor samenwerking wordt gecreëerd door het advies van de CvWW te volgen.

Daar komt bij dat, ook al lijkt het een grote kostenpost voor de gemeente te worden, het opvolgen van het CvWW waarschijnlijk voor de gemeente veel minder kost dan waar kennelijk het College voor vreest. Het bespaart namelijk vele kostbare (juridische) procedures, langdurige onderzoekstrajecten, dure adviseurs, etc. En, zeker niet minder belangrijk, het voorkomt eindeloze discussies en het biedt het fundament voor het terugkeren van wederzijds vertrouwen.

Indien de gemeente zich niet committeert aan het advies van de CvWW, impliceert dit dat deelname voor eigenaren in het beoogde samenwerkingsarrangement niet interessant is. Voor een eigenaar is het dan helaas interessanter om zich te wenden tot de rechter die ongetwijfeld in dezelfde lijn als het advies van de CvWW zal oordelen. Nadere argumentatie op dit punt treft uw Commissie aan in het hiernavolgende overzicht, als wel een aantal andere standpunten.

Mogelijk heeft uw Commissie vragen of wenst u van gedachten te wisselen. Een aantal afgevaardigden van de Grachtencomités zullen aanstaande dinsdag tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst aanwezig zijn. Desgewenst kunt u een van de ondergetekenden telefonisch bereiken.

Met vriendelijke groet,

Namens Comité Nieuwegracht, Peter Hustinx 06 5393 0846
Namens Comité Kromme Nieuwegracht, Ronald van der Krogt 06 20266822
Namens Comité In Koor, Cees Hilberdink 06 8128 0851
Namens Comité Oudegracht, (comiteoudegracht@keldergewelf.nl)

SAMENVATTING

Standpunten grachtencomité's m.b.t. het CvWW Advies en het Programmaplan Wervengebied.

(toelichting kan verschaft worden)

WAT GOED IS

Er is waardering voor het werk van de CvWW en voor de wijze waarop zij heeft geprobeerd met alle betrokkenen in overleg te treden.

Het CvWW Advies

Er zijn grote pluspunten in het Advies van de CvWW:

- De constatering dat de gemeente Utrecht faalt in haar zorgplicht jegens de burgers.
- De erkenning dat onderhoud en zorg voor het wervengebied een algemeen belang is en niet een aangelegenheid van de gemeente of van de burgers.
- Een duidelijke omschrijving van de eigendomsverhoudingen.
- De erkenning dat er een samenwerkingsorgaan moet komen om de samenwerking tussen burgers en overheid 'te organiseren'.
- De conclusie dat in de gegeven situatie en gegeven de zorgplicht van de gemeente **op grond van de wet** (vanwege de 'redelijk en billijkheid') de bewijslast ten aanzien van de schadeveroorzaking niet bij de eigenaar ligt maar bij de gemeente, en dus dat de gemeente de schade moet vergoeden tenzij de gemeente kan aantonen dat de eigenaar de schade heeft veroorzaakt.
- Het advies om daarbij eenvoudige regels te gebruiken met als doel de kwestie van de schadeveroorzaking verder uit het juridische circuit te trekken en zodoende een goede basis te creëren voor toekomstige samenwerking.

Het Programmaplan

Ook het P**rogrammaplan** verdient op een aantal punten waardering.

- Het besef dat er voor de lange termijn een visie, planning en begroting moet komen.
- Het besef dat de scope breder dan het erfgoed zal moeten zijn, d.w.z. een visie waarin bewoning, handel, ontmoeting en cultuur worden samengebracht.
- De erkenning dat samenwerking tussen burgers en de overheid de sleutel is tot succesvolle aanpak van het wervengebied.
- De acceptatie van de gemeente van de verplichting om van schade door te zwaar verkeer en schade als gevolg van instabiliteit van fundering te vergoeden.

WAT BETER HAD KUNNEN ZIJN OF BETER MOET

Kanttekeningen bij het Advies

Het CvWW Advies

- De CvWW heeft haar Advies vooral gericht op juridische aspecten omdat die gezien werden als barrières voor de noodzakelijke samenwerking.
- Zij geeft weinig invulling aan de uitwerking van de vraag hoe gemeente, eigenaren en andere belanghebbenden hun toekomstige samenwerking vorm moeten geven.
- Zodoende is het advies niet het eindpunt van de vormgeving van de beoogde samenwerking, maar slechts het beginpunt. Dat betekent dat er tussen gemeente en belanghebbenden op heel wat punten overeenstemming moet worden bereikt ten behoeve van de toekomstige samenwerking.

Kanttekeningen bij het Programmaplan

Het Programmaplan

Er wordt vastgesteld dat het college geen invulling geeft aan het Advies als geheel en daarmee (in de woorden van de CvWW) "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" niet opvolgt.

Het college negeert de notie dat hetgeen de CvWW voorstelt niets anders is dan wat redelijk en billijk is in de gegeven situatie, niet gezien moet worden als een afwijking van het recht en dus ook zonder het advies de basis vormt voor al bestaande aansprakelijkheid van de gemeente.

Bewijsvermoedens

Het college leeft kennelijk in de veronderstelling dat het voorstel van de CvWW een belangrijke afwijking is van wat normaal zou gelden. Dat is niet zo. De CvWW beschrijft dat zich hier een situatie voordoet, waarin duidelijk is:

- dat een werfkelder een constructie omvat die zonder bijzondere invloeden de eeuwen kan doorstaan;
- dat schade aan de kelderconstructie in beginsel een 'externe oorzaak' moet hebben, behalve als duidelijk is dat de eigenaar zelf de schade heeft veroorzaakt;
- dat elke 'externe oorzaak' die de CvWW heeft belicht binnen de invloedssfeer van de gemeente ligt en dat de gemeente schade door juist beleid en juiste maatregelen had kunnen voorkomen, terwijl
- de schade die is opgetreden heel goed verklaarbaar is als het gevolg van een of meer van deze oorzaken.

De CvWW maakt duidelijk dat in zo'n geval het recht (op basis van de 'redelijkheid en billijkheid') met zich meebrengt dat de schadelijdende partij niet hoeft te bewijzen dat de schade door (of onder de verantwoordelijkheid van) de gemeente is veroorzaakt, maar dat de gemeente moet bewijzen dat de schade niet onder haar verantwoordelijkheid is veroorzaakt, maar door de eigenaar. De CvWW heeft niet anders gedaan dan duidelijk gemaakt dat het haar advies beschrijft dat de rechter op deze manier met de gegeven situatie zal omgaan. (Er is genoeg rechtspraak die dat bevestigt.) Op basis daarvan heeft de CvWW in eenvoudige regels vastgelegd hoe dit juridische aspect omtrent schadekwesties in het wervengebied in de praktijk afgehandeld dient te worden. Duidelijk moet zijn dat als de gemeente op dit punt het advies niet gaat volgen er niet aan "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" wordt voldaan en dus dat dan het fundament ontbreekt voor de door de gemeente en de burgers gewenste samenwerking.

Kosten waterdicht maken

Het college is onduidelijk omtrent de kosten van waterdicht maken. Het college schrijft in de toelichting daarvan dat zij in het kader van het "*project waterdichtmaken*" "*… positief [staat] tegenover de voorgestelde aanbeveling van de CvWW voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis*". De CvWW schreef: "*Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis).*" Duidelijk moet zijn dat de suggestie van de CvWW alleen doelt op het (beperkte) gedeelte van de kosten van het "project" dat hierboven onderstreept is. Die duidelijkheid is er niet in het raadsvoorstel. Overigens valt hierover nog meer te zeggen, bijvoorbeeld over de duurzaamheid van afdichtmaterialen, zoals bitumen.

Technische expertise

Uit het rapport van CvWW blijkt dat eigenaren een aanzienlijk gebrek aan kennis en kunde bij de gemeente ervaren. Dit is een van de aspecten waardoor het vertrouwen ook geschonden is. Naar ons oordeel dient daarom (maar ook vanwege de beheersing van de kosten) het projectteam in de leiding versterkt te worden met een ervaren academisch geschoolde technisch leidinggevende die ook het contact met schade lijdende partijen tot zijn verantwoordelijkheid rekent. Op dit moment is het risico van onjuiste beslissingen en verkeerde aansturing van aannemers en adviseurs te groot.

Samenwerking onhelder
Financiering onduidelijk,

Het programmaplan ontbeert een duidelijk voorstel ten aanzien van de inhoud, reikwijdte en financiering van de beoogde samenwerking en de fasering daarin.

Ook in dit opzicht inhoud moet uitvoering worden gegeven aan het voorstel van de CvWW dat een stichting als samenwerkingsorgaan wordt opgericht die zich in eerste instantie richt op het herstel van de kelders. De CvWW geeft aan dat "*een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders."* vereist is. Pas als "*zicht* [is] *op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade",* is "*samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied*" mogelijk*.* Als dan blijkt dat het vertrouwen voldoende hersteld is, kan – zo stelt ook de CvWW voor – inhoud, reikwijdte en financiering van de stichting zo uitgebreid worden als wenselijk is. Als die latere uitbreiding van de samenwerking tussen burger en overheid tot stand komt, dan kan worden vastgesteld wat de scope van die samenwerking is, zowel wat betreft de ruimte in de binnenstad waar het over gaat, als wat betreft de zaken die tot de competentie van de samenwerking gerekend mogen worden. In onze ogen is te zijner tijd een brede vereniging van belanghebbenden vereist om (via de stichting) als een passend vertegenwoordigend orgaan beschouwd te kunnen worden.

Samenvattend komen onze kanttekeningen erop neer dat de eigenaren alleen een voldoende basis voor samenwerking zien als het advies van de CvWW integraal wordt overgenomen.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Programmaplan wervengebied

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Kenmerk	7487194
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
   a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
   b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
   c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
   d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
   e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

2. Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het nu ter vaststelling voorliggende programmaplan wervengebied wordt de gewijzigde aanpak vastgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Daarmee geven wij invulling aan het plan van aanpak wervengebied dat door uw raad in juli 2020 is vastgesteld en geven wij invulling aan de aanbevelingen van de Antea Group in november 2019.

De nieuwe aanpak, het programmaplan wervengebied, geeft ook zicht op de lange termijn. Het brengt in beeld wat komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Aan het programmaplan is uitgebreid onderzoek voorafgegaan. Dit laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Met het programma zetten we de koers uit voor de komende jaren, waarbij we in goede samenwerking met eigenaren, bewoners en ondernemers ons historische erfgoed behouden en versterken.

Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Er is nauwkeurig uitgezocht wat er de komende drie jaar moet gebeuren. Het gaat om herstelwerkzaamheden op acht plekken langs de Oudegracht en twee plekken op de Kromme Nieuwegracht. En om de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer, zoals met camera's, extra breedtebeperkingen en handhaving. Het interventieteam dat handelt bij acute situaties blijft bestaan, zodat er waar nodig direct actie kan worden ondernomen.

Met de aanpak in het programmaplan gaan we invulling geven aan onze burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Het doel is om, in de geest van het advies van de commissie, met elkaar tot een eenvoudige en goede samenwerking te komen. Voorgesteld wordt een door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen deskundige de oorzaken van eventuele schade aan kelders te laten vaststellen. De kosten voor dat onderzoek zal de gemeente op zich nemen. Het doel is om met elkaar tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling te komen. We staan ook positief tegenover de aanbeveling van de commissie om de kosten voor het waterdicht maken van de kelders te verdelen op 50-50% basis tussen gemeente en keldereigenaren. We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren te betalen.

Daarnaast wordt voorgesteld het college op te dragen om samen met (kelder)eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement op te stellen over samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. Met het programmaplan en het samenwerkingsarrangement wordt uitwerking gegeven aan de bevindingen en adviezen van de commissie van wijzen over de eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerkingsvorm.
Voorgesteld wordt om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

Context

Aanleiding

In juli 2020 heeft uw raad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld waarmee de basis is gelegd voor onder meer een integrale aanpak voor de wal- en kluismuren, werfkelders en het weren van te zwaar verkeer. In het plan van aanpak zijn diverse onderzoeken aangekondigd op basis waarvan een programmaplan wordt opgesteld voor gezamenlijk en samenhangend beheer en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied. Belangrijke waarden daarbij zijn veiligheid, erfgoed en gebruik.
Aanleiding voor het plan van aanpak was onder meer het stilleggen en temporiseren van het herstel van de wal- en kluismuren in mei 2019 na de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning. In november 2019 constateerde Antea Group in haar onderzoek dat de complexiteit van het werk stelselmatig is onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde is, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte. De aanbevelingen zijn: 1)

voldoende tijd nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, 2) de strategie te bepalen en 3) onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Ook zijn in december 2019 uit voorzorg twee locaties op de grachten afgesloten omdat vermoed werd dat twee kelders door zwaar verkeer waren beschadigd.
Bij het plan van aanpak hebben wij u toegezegd te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale en gezamenlijke aanpak (met en tussen (kelder)eigenaren) voor het beheer en behoud van het wervengebied. Ook hebben we toegezegd om bij de Voorjaarsnota 2021 inzichtelijk te maken hoe en wanneer tot volledige dekking van de dan bekende noodzakelijke middelen wordt gekomen, inclusief een fasering van bekostiging, realisatie en activatie.

Juridische context
Samen met keldereigenaren is een commissie van wijzen ingesteld die advies heeft gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm tussen (kelder)eigenaren en gemeente. Het advies van de commissie heeft duidelijkheid geschapen over de eigendomsrelaties tussen de gemeente en de eigenaren van kelders. De gemeente is de eigenaar van de weg, werven en muren. De eigenaar van een pand is eigenaar van de met dat pand verbonden kelder.

Met het programmaplan wordt het juiste evenwicht vormgegeven tussen de verantwoordelijkheden van de gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Het doel is om samen te werken en niet om te juridiseren. We willen samen met de keldereigenaren de werfkelders gaan herstellen. We willen in lijn met het advies van de commissie een samenwerkingsvorm inrichten, waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders en komen tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke verdeling van de kosten voor het herstel van kelders. We willen dit met keldereigenaren bespreken en dit uitwerken in een samenwerkingsarrangement.

De commissie omschrijft in haar advies zorgplichten voor gemeente en keldereigenaren Bij zorgplichten kan een onderscheid worden gemaakt tussen zorgplichten die zijn gebaseerd op concrete in de wet verankerde zorgplichten (zoals de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van hemelwater) en maatschappelijke zorgplichten. De door de commissie in haar advies omschreven zorgplicht van de gemeente voor het beheer en behoud van het wervengebied is geen wettelijke zorgplicht. Het is een maatschappelijke zorgplicht die aangeeft op welke wijze de gemeente, alle belangen afwegend, invulling wil geven aan het beheer van het wervengebied en welke financiële middelen het daarvoor beschikbaar stelt.

Beoogd effect
- Herstel en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied.
- Een gezamenlijke en samenhangende aanpak.
- Een goede invulling en afweging van de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief van 15-5-2017 over Herijking wal- en kluismuren en voortgangsrapportage
- Raadsbrief van 28-11-2019 over Rapportage over het onderzoek wal- en kluismuren van de Antea Group
- Raadsbrief van 19-12-2019 Met brondocumenten waaronder diverse raadsbrieven en
- voortgangsrapportages
- Raadsbrief van 20-12-2019 over Samenhangende aanpak Wal- en Kluismuren, Werfkelders en
- Weren te zwaar verkeer
- Commissie Stad en Ruimte van 30-01-2020 over de raadsbrief van 28-11-2019
- Raadsbrief van 10-02-2020 over de Regeling Risicovolle Projecten
- Raadsvoorstel van 3-5-2020 over Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 19-06-2020 over beantwoording vragen RIB wervengebied
- Raadsbrief van 6-7-2020 over beantwoording vragen commissie behandeling wervengebied
- Raadsvoorstel van 3-5-2020, aangenomen op 9-7-2020, over Plan van Aanpak wervengebied
- Amendement van 9-7-2020 over ‘Onafhankelijk advies ook aan bewoners’ op Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 2-11- 2020 over instellen commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 16-12-2020 over voortgangsrapportage wervengebied

- Beantwoording SV 2021/48 op 26-2-2021 over ‘herstel en behoud van werfkelders in samenspraak met bewoners’
- Raadsbrief van 22-3-2021 over beheersmaatregel walmuur rak 6 west
- Raadsbrief van 24-3-2021 over collegereactie op conceptadvies commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 2-4-2021 over Vaarroute Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht voorlopig gesloten voor gemotoriseerd vaarverkeer

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder: a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders; b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders; c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied; d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied; e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.
Argumenten	
1.1	<u>Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm. Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt. Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is. De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en

	samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte.
1.2	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.
1.3	<u>Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in juli 2021. Tussentijds zullen de resultaten van deelonderzoeken met berekening van draagvermogen van kelders al worden gepubliceerd. Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen. Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete

	van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling. Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.
1.4	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders</u>
	Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht. (Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.</u>
	Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan

	vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3
1.2	Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.
	Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico's en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico's en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico's, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.
Argumenten	
2.1	Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied .
	Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag. Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met namegericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed. Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele

	keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren. De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. “Losse” kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat wordt verbroken. De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.
2.2	<u>De adviezen voor samenwerking en de financiering van herstel van kelders vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.</u>
	Om te komen tot een goede samenwerking is een nadere uitwerking van de adviezen van de commissie van wijzen belangrijk. Voorstel is om de komende maanden onder leiding van een onafhankelijke derde te werken aan een samenwerkingsarrangement. Dit betreft de samenwerking in het dagelijkse beheer en in het gezamenlijk herstel van kelders. We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Daarnaast wordt de inzet van het interventieteam gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed. We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders. Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is, terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement.

	De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders. Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrijgegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met-werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen. We stellen voor een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. We zijn bereid keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade. Naar onze opvatting kan deze werkwijze zorgen voor een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van kosten voor het herstel van kelders. Het voorkomt dat keldereigenaren de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies. Het kan daarmee de basis vormen voor samenwerking. Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken. De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraaoverleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de ‘erfgoed-scope’ van het programma wervengebied en bevat ook aspecten in bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie binnenstad. De wijze waarop dat het beste vorm en inhoud kan worden gegeven zal worden betrokken in de gesprekken over het samenwerkingsarrangement.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	<u>Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project</u>
	De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg**.** Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt. Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo

nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Beslispunt

3 De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Argumenten

3.1 <u>Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.</u>

In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.
Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.
De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.
De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Onderdeel van het programma	**2021**	**2022**	**2023**	**Totaal**
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.488	€ 10.528	€ 15.824	€ 33.840
Weren Zwaar Verkeer	€ 482	€ 866	€ 1.053	€ 2.401
Interventie & Onderzoek	€ 1.477	€ 1.594	€ 1.594	€ 4.665
Programma kosten	€ 1.336	€ 1.561	€ 1.561	€ 4.458
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 436	€ 1.248	€ 1.248	€ 2.933
Totaal X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**

Activeren en Exploitatie X 1.000	€ **11.219**	€ **15.797**	€ **21.280**	€ **48.297**
Kosten te activeren	€ 10.387	€ 13.863	€ 19.323	€ 43.573
Kosten naar exploitatie	€ 832	€ 1.934	€ 1.957	€ 4.723

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

3.2 <u>Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen</u>

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren. Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

3.3 <u>De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.</u>

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de

programmering voor de komende periode.
In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Onderdeel	Bron	Toegekend Budget	uitgaven	Resterend
Budget WKM rak 1 t/m 21	VJN 2017	€ 47.600	€ 46.226	€ 1.374
Budget WKM rak 22	VJN 2018	€ 15.000	€ 187	€ 14.813
Aanvullend budget WKM	VJN 2019	€ 5.000	€ 2.112	€ 2.888
Programma Wervengebied	Prog.Begroting 2021	€ 4.641	€ -	€ 4.641
Aanvullend budget rak 1 t/m 21	Prog.Begroting 2021	€ 15.200	€ -	€ 15.200
X 1.000		**87.441**	**48.525**	**38.916**

Beslispunt

4 Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Argumenten

4.1 <u>De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak</u>

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”
Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.
De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.2. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.)

Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte.
De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de

	programmakosten voor de komende circa 30 jaar. De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af). Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt. Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel. Van de kelders die een waterdichte laag hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.
4.2	<u>De dekking voor een langere termijn is nog onzeker</u>
	Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022. Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars. Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan. Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.
4.3	<u>Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden</u>
	We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.
4.4	<u>Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd</u>
	Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten. Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd,

	risico als geld) van de komende jaren. Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing. Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.

Financiën

De kosten voor de uitvoering van het programma wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 worden geraamd op €48 miljoen. De dekking voor de meest dringende maatregelen (€38,9 miljoen) uit het her labelen van de reeds beschikbare budgetten voor de wal- en kluismuren. Bij de voorjaarsnota komen we met een voorstel voor de resterende dekking van €9,4 miljoen.
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Er wordt een financiële strategie uitgewerkt voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 die wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Vervolg

Er wordt uitvoering gegeven aan de programmering voor de periode 2021 tot en met 2023 dat onder meer bestaat uit het herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is; een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages; maatregelen om te zwaar verkeer te weren; de inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed; noodzakelijke vervolg onderzoeken naar schade en herstel van kelders; het opstellen van een samenwerkingsarrangement met (keldereigenaren en beheerders; aanstellen van een wervenmeester voor het dagelijks beheer; inrichting van een organisatie voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.
Er wordt een financieringsstrategie opgesteld die wordt betrokken bij de voorjaarsnota in 2022
In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt 2 keer per met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing.

Participatie

Na vaststelling van het Plan van Aanpak in juli 2020 zijn regelmatig bijeenkomsten georganiseerd met werkgroepen van keldereigenaren van de Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en later Plompetorengracht. Ook heeft overleg plaatsgevonden met partners zoals Universiteit Utrecht en Centrum Management Utrecht en Commissie van Advies Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU), nutsbedrijven en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De werkgroepen en stakeholders is gevraagd advies te geven over de onderzoeksopdrachten, de onderzoeksresultaten en de conclusies die in het programmaplan moeten worden opgenomen. Daarnaast hebben eind maart 2021 drie online participatiebijeenkomsten met dertig aanwezigen plaatsgevonden om de resultaten van onderzoeken te bespreken, waarbij met eigenaren en belanghebbenden onder meer is gesproken over de opgave, scope, belastbaarheid van kelders, weren te zwaar verkeer en lekkages van kelders. Aanvullend hebben bewonersgroepen uit eigen beweging visies gepresenteerd die tussentijds zijn gedeeld met de raad (Natboek van keldereigenaren in de Choorstraat en Code Oranje Boek van comité Oudegracht). Ook zijn eigenaren en gebruikers van de kelders actief betrokken bij het in kaart brengen van alle kelders in het wervengebied.

Alle schriftelijk ontvangen vragen met betrekking tot de onderzoeken en het programmaplan die sinds de vaststelling van het Plan van Aanpak zijn gesteld door werkgroepen en stakeholders zijn beantwoord middels een tweekolommenstuk. Dit is onderdeel van het participatieverslag. De opdracht aan en het selecteren van de Commissie van Wijzen Wervengebied is samen met drie

keldereigenaren tot stand gekomen. De commissie heeft een eigen participatietraject georganiseerd waarbij zij in gesprek is gegaan met gemeente, keldereigenaren en andere belanghebbenden. De commissie heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken stakeholders en verschillende gemeentelijke afdelingen.

Van de drie online participatiebijeenkomsten in maart 2021 is een kort videoverslag gemaakt.

Communicatie

Het programmaplan wervengebied is drempelvrij beschikbaar gemaakt op de website: www.utrecht.nl/werven, inclusief een samenvatting op hoofdlijnen. De onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het programmaplan zijn, waar mogelijk, in een eerdere fase al beschikbaar gesteld. Wanneer nieuwe onderzoeksresultaten beschikbaar zijn delen we die. Het programmaplan wordt gepresenteerd met als belangrijkste doelgroep de keldereigenaren en een oproep aan diezelfde eigenaren om medio mei met ons in gesprek te gaan over de verdere uitwerking van het plan, zodat zij voldoende gelegenheid hebben om het plan te lezen. Daarnaast wordt de samenvatting en een link naar de website gedeeld met deelnemers van de werkgroepen en informatiebijeenkomsten en partners zoals het CMU, CABU, HDSR en nutsbedrijven. Ook maken we de informatie bekend via de nieuwsbrief, Wervenapp en een wijkbericht.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Programmaplan wervengebied

Bijlagen informatief
- Voorlopige expertbeoordeling belastbaarheid middeleeuwse kelders
- Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht
- Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren
- Participatieverslag
- Definitief advies commissie van wijzen

Werk aan de werf

Programmaplan wervengebied
April 2021

Foto: GU Beeldbank (Claire Bontje)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
werven

Gebiedskaart

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.

Leeswijzer

In dit plan staat de programmatische uitwerking van het programma wervengebied. De aanleiding voor dit programma komt in hoofdstuk 1 aan bod. Hoofdstuk 2 gaat in op de context, zoals het complexe karakter van het wervengebied, de waarde hiervan, en de schade aan het erfgoed. In hoofdstuk 3 volgt de concrete opgave. De aanpak van deze opgave is tweeledig en komt aan bod in de hoofdstukken 4 (de technische werkzaamheden) en 5 (samenwerking in het gebied). Op de programmering en kosten van het programma wordt in hoofdstuk 6 ingegaan. Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de programmabeheersing.

Woordgebruik

Het programma wervengebied gaat uit van samenwerking tussen de gemeente en de verschillende beheerders en eigenaren in het gebied. Wanneer er in dit programmaplan wordt gesproken met ‘wij’, wordt er gesproken vanuit al deze samenwerkingspartners en niet alleen vanuit de gemeente.

Omdat er in het programmaplan verscheidene technische termen worden gebruikt, is er een verklarende woordenlijst opgenomen. Zie pagina 62 voor deze lijst.

Navigatie

Dit document is interactief. Concreet betekent dit dat er verscheidene klikbare links in het digitale document zitten, waaronder een klikbare inhoudsopgave. Met behulp van de home button kan er vanaf elke pagina direct worden teruggekeerd naar deze inhoudsopgave.

Foto: Frank Doves

Inhoudsopgave

1 Aanleiding **Een gezamenlijke zorg**

1.1 Leren van het verleden 6
1.2 Waarom een programma? 6
1.3 Programmaplan wervengebied 7

2 Context **Erfgoed onder druk**

2.1 Een middeleeuwse haven 10
2.2 Het belang van behoud 10
2.3 Schade 10
2.4 Oorzaken van schade 10

Reportage - Stichting Herstel Werfkelders in de jaren '90 14

3 De opgave **Een uitdaging van formaat**

3.1 Doel programma wervengebied 17
3.2 Een brede scope 18
3.3 Onderzoek 20
3.4 Deelopgaven 22

Reportage - Wonen in een werfkelder 25

4 De aanpak I **Werk aan de werf**

4.1 Voorkomen schade 28
4.2 Herstel gebreken 35
4.3 Op orde houden van erfgoed 37

Reportage - Choorstraat 38

5 De aanpak II **Werk met de werf**

5.1 Een vergeten burenplicht 41
5.2 Wederzijds belang 41
5.3 Samenwerkingsarrangement 42
5.4 Eigendomsverhoudingen 43
5.5 Beheerverantwoordelijkheden 44
5.6 Schade en lekkages 44
5.7 Wervenkadaster 45

Reportage - Universiteit Utrecht 46

6 Uitvoering **Programmering en kosten**

6.1 Wat moet er gebeuren? 49
6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd? 49
6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023 52
6.4 Kosten en financieringsstrategie 53

7 Sturing **Programmabeheersing**

7.1 Programmabeheersing 56
7.2 Programmaorganisatie 56
7.3 Risicobeheersing 60

Gebiedskaart 2
Leeswijzer 3
Verklarende woordenlijst 62
Colofon 63

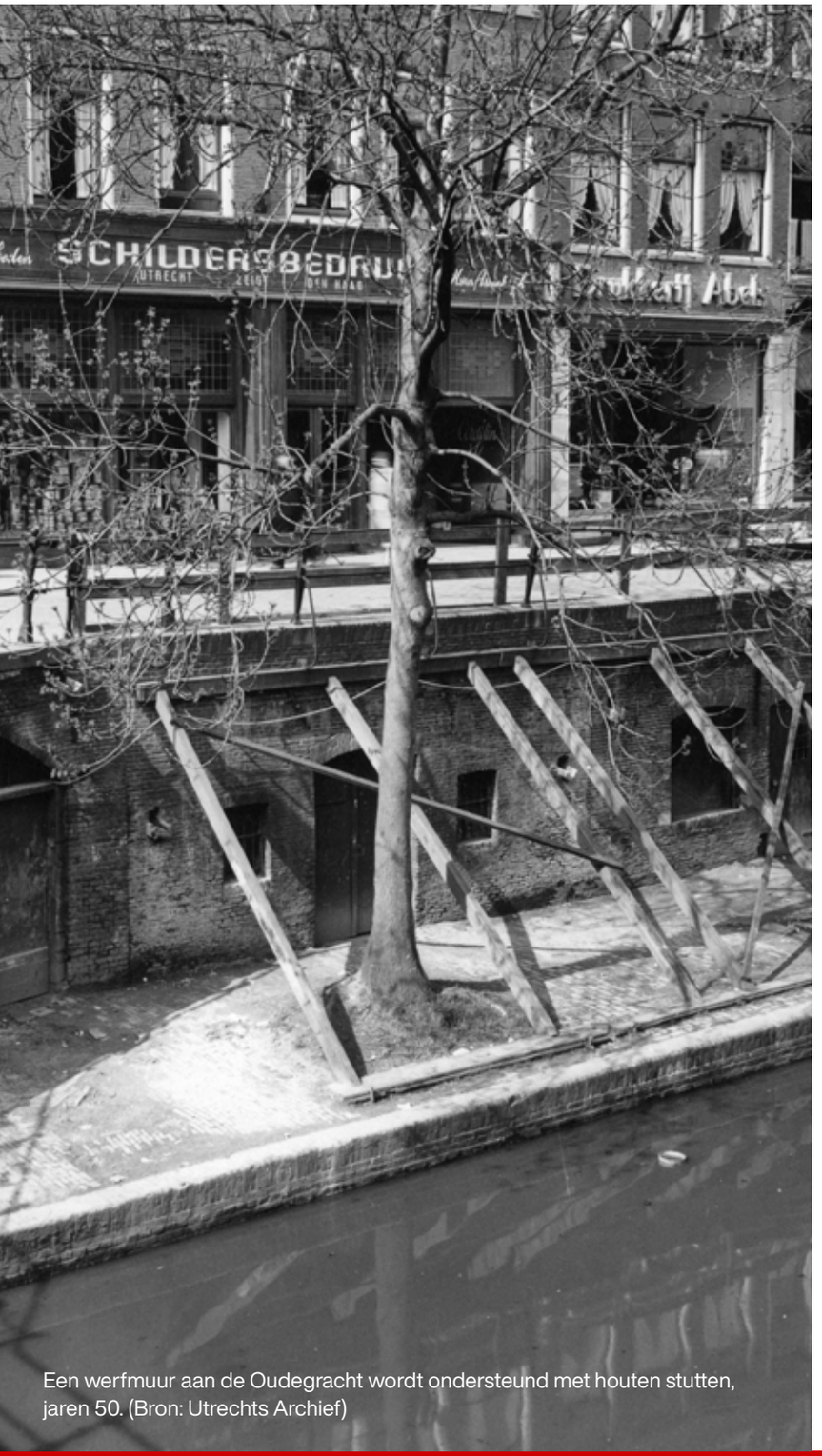
Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

1

Aanleiding

Een gezamenlijke zorg

Het verhaal van Utrecht wordt verteld door haar werven. De geschiedenis van deze unieke bouwwerken begint bijna negenhonderd jaar geleden, toen Utrecht haar stadsrechten kreeg. Ze zijn levende sporen van de bedrijvigheid van de stad door de eeuwen heen. Voor dit kostbare erfgoed moeten we goed zorgen. Daarom is er het programma wervengebied, bedoeld om de werven te herstellen en te behouden. Een programma voor de komende circa dertig jaar met een uitvoeringsplan voor de komende drie jaar.



Een werfmuur aan de Oudegracht wordt ondersteund met houten stutten, jaren 50. (Bron: Utrechts Archief)

1.1 Leren van het verleden

Voor het herstel en behoud van het erfgoed gaat het programma wervengebied uit van samenhang en samenwerking. Dat deze focus niet vanzelfsprekend is, blijkt uit het advies 'vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Zo richtte de gemeente zich in het verleden met name op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had zij minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed. Deze houding en werkwijze leverden bij keldereigenaren een gebrek aan vertrouwen op.

Met behulp van het programmaplan wervengebied pakt de gemeente het herstel en het behoud van het erfgoed nu in samenhang aan. Hiervoor is uitvoerig onderzoek gedaan, wat heeft geleid tot meer kennis over het wervengebied.
Tegelijkertijd is ook het besef gekomen dat het gebied nog veel complexer in elkaar steekt dan werd gedacht. Mede met de nieuwe informatie is er een programmatische aanpak opgezet waarmee het beheer en behoud in samenwerking met eigenaren en beheerders de komende dertig jaar in goede banen wordt geleid. Voor de eerste drie jaar hiervan is een uitvoeringsplan gemaakt.

1.2 Waarom een programma?

De gemeente Utrecht werkt sinds 2008 aan het herstel van de wal- en kluismuren. In mei 2019 is het herstel van de wal- en kluismuren waar mogelijk stilgelegd of getemporiseerd, omdat dreigde dat de planning niet werd gehaald en het herstel duurder zou worden dan was voorzien. In 2019 concludeerde Antea Group dat de complexiteit van het werk stelselmatig was onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde was, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte en dat verbetermaatregelen onvoldoende waren geïmplementeerd en geëvalueerd. Een herziening was noodzakelijk.

Antea Group adviseerde om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de samenhang met kelders, het draagvermogen en de technische staat van de kelders, de werkwijze rond bomen, het weren van te zwaar verkeer en de eigendomsverhoudingen (zie hoofdstuk 3 voor deze onderzoeken en hoofdstuk 4 voor de technische aanpak).
Ten tweede adviseerde Antea over sturing op samenhang, risicobeheersing en een goede inrichting van de organisatie (zie hoofdstuk 7 over programmabeheersing).
Tot slot zijn conclusies getrokken over betere samenwerking met eigenaren en verbetering van communicatie en omgevingsmanagement (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking). Wel is Antea in haar advies positief over de bouwmethoden en de wijze waarop het werk wordt aangepakt.

Plan van aanpak wervengebied

In december 2019 besloot het college van B&W tot het instellen van een programmatische en integrale aanpak voor het wervengebied. Er kwam ook een interventieteam, bedoeld om maatregelen te treffen bij situaties waar vanwege veiligheid en het behoud van erfgoed direct actie nodig was. Dat bleek noodzakelijk toen uit voorzorg twee straten met kwetsbare kelders tijdelijk werden afgesloten.

In juli 2020 heeft de gemeenteraad voor het programma het plan van aanpak vastgesteld met de aankondiging van vele onderzoeken naar de oorzaken van schade aan het erfgoed, de complexiteit en samenhang. Veel van de adviezen van Antea zijn verwerkt in het plan van aanpak én in dit programmaplan. Ook is besloten tot de instelling van een commissie voor advisering over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking tussen gemeente en (kelder)eigenaren.

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie ziet een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Dit heeft meerdere oorzaken, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders voeren de boventoon.

De commissie signaleert in haar advies tevens ‘een vergeten burenplicht’ van de gemeente. In het wervengebied is deze burenplicht juist erg belangrijk, want hier is sprake van een unieke situatie waarin de gemeente aan drie zijden de ‘buur’ is van eigenaren van werfkelders; door de wegen, werfmuren en fundering. Schade aan kelders tast ook het erfgoed aan en is daardoor ook een zorg voor de gemeente. De commissie geeft aanbevelingen over de eigendommen, de daarmee verbonden rechten en plichten, en de beste samenwerkingswijze tussen gemeente en eigenaren.

De gemeente herkent het beeld van een vergeten burenplicht. Dit beeld kwam ook naar voren in participatiebijeenkomsten met keldereigenaren. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht

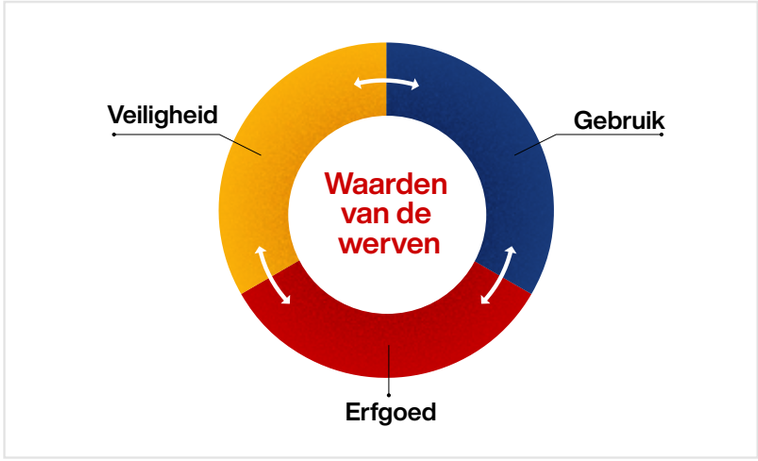
Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. De gemeente ziet het als haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van haar buren te herstellen. Daarbij gaat ze op zoek naar het juiste midden tussen de overheid die ze wil zijn, de juridische rol- en verantwoordelijkheidsverdeling en de besteding van publieke middelen ook in relatie tot andere urgente opgaven in de stad. De goede balans hierin moet worden gevonden.

Een belangrijk uitgangspunt rondom samenwerking in het wervengebied is dat er, ook volgens de commissie, geen inhoudelijke belangentegenstellingen zijn. Het behoud van het erfgoed en de zorg voor veiligheid staan bij iedereen voorop. Het echte probleem is dat men parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang heeft gezien.

1.3 Programmaplan wervengebied

Het plan van aanpak, de vele onderzoeken, de inbreng van keldereigenaren én de adviezen van Antea Group en de commissie vormen de bouwstenen voor dit programmaplan wervengebied. Met dit plan wordt de basis gelegd voor een gezamenlijke aanpak en beheer van het erfgoed, zodat dit behouden kan worden voor toekomstige generaties. Uitgangspunt daarbij zijn de waarden ‘veiligheid’, ‘behoud van erfgoed’ en ‘gebruik van het gebied’ (zie hoofdstuk 3).

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Dat blijkt onder meer uit de onderzoeken naar de oorzaken van schade aan de middeleeuwse kelders en muren, de stabiliteit en het draagvermogen van kelders, de oorzaken van lekkage en de mogelijkheden voor het weren van te zwaar verkeer. Er is een grote onderlinge samenhang tussen de onderdelen in het gebied, waardoor bij de schade aan erfgoed vele factoren een rol spelen. Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en eigendom soms onduidelijk. Over de beheerverantwoordelijkheden zijn bovendien verschillende verwachtingen. Deze complexiteit neemt niet weg dat er dankzij onderzoek nu veel kennis is verkregen waarmee het programma beheersbaarder is geworden dan in het verleden het geval was. Werken in middeleeuws erfgoed zal echter altijd tot verrassingen blijven leiden.



Figuur 1: de samenhang van de drie waarden

1. huis werfkelder Oudegracht 264, 1925 (Cat.no: 832414) 1925 • **2.** Oudegracht nabij Geertebrug, 1953 RCE 043933 • **3.** Gezicht op kromme nieuwe gracht werfmuur, vanaf het water ter hoogte van nr 49., 1976 (Cat.no: 60948)• **4.** Drift 11-13, 1908 • Bron: Utrechts Archief

De werven in vogelvlucht

Het kenmerkende hoogteverschil tussen de werven en straten is ontstaan bij het uitgraven van de Utrechtse grachten. De eerste gracht was de Oudegracht. Nadat Utrecht in 1122 stadsrechten had gekregen, ging de schop in de grond voor deze waterweg, die een belangrijke handelsweg moest worden voor de stadseconomie. De laatste, de Nieuwegracht, werd in de veertiende eeuw uitgegraven.

Voor Utrecht als laatmiddeleeuwse handelsstad waren de waterwegen belangrijker dan de landwegen. In de vroege dertiende eeuw kwam iemand op het slimme idee om de spullen via een tunneltje door de dijk direct in de huiskelder te brengen. Dit idee werd snel gekopieerd. De tunnels werden in de loop der tijd steeds breder en voorzien van gemetselde gewelven, zodat er ook meer opslagruimte voor handelswaar ontstond. De voorkant van de tunnels waren in het begin nog open. Later kwamen er houten latwerken en uiteindelijk werden ze afgesloten met stenen muren; de huidige werfmuren.

Zo ontstond van de dertiende tot de vijftiende eeuw geleidelijk aan een langwerpige haven. Deze werd zo'n twee kilometer lang. De haven ontstond voornamelijk langs de Oudegracht, omdat deze breed genoeg was om schepen in beide richtingen te laten passeren. Bovendien was er aan beide zijden ruimte voor werven. De Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht waren smaller, waardoor er voor werven geen ruimte was. Veel kelders, in dit geval kluizen genoemd, grensden hier direct aan het water. De werfmuren worden hier dan ook wel kluismuren genoemd.

Deze bijzondere gracht-, kade- en kelderstructuur is eeuwenlang intensief in gebruik geweest. Alle onderdelen, zoals de werven, werfmuren en -kelders, waren in particulier bezit. Zelfs het water van de grachten was tot in de zeventiende eeuw van de aangrenzende huiseigenaren, maar werd daarna door de stad beheerd.

Verval en restauratie

In de loop van de negentiende eeuw werden de schepen groter en het vaarverkeer drukker. Om iets aan de toenemende drukte te doen, werd de Catharijnesingel als vaarroute in gebruik genomen, gevolgd door vaarwegen als het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Maar na verloop van tijd werden spoor- en landwegen steeds belangrijker voor goederenvervoer. Minder handelsschepen voeren over de grachten en de werven en kelders verloren hun gebruik.

Het verlies van de functie van het wervengebied in de loop van de negentiende eeuw ging ook ten koste van het onderhoud. Na de Tweede Wereldoorlog was het erfgoed ernstig in verval geraakt. Daarom nam het stadsbestuur de werven en meeste werfmuren in eigendom over van de particuliere eigenaren. In de decennia die volgden, werden er kostbare restauratiecampagnes opgezet, bijvoorbeeld met financiële steun van het Rijk voor de lage walmuren en de werf- en kluismuren in de jaren zeventig. In de jaren negentig vond een grote hersteloperatie aan monumentale bruggen plaats en werkten de gemeente en keldereigenaren succesvol samen om kelders waterdicht te maken. Hiermee werden (opnieuw) functies mogelijk, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. En dat verhoogde weer de aantrekkingskracht van de binnenstad. Er werd een stichting in het leven geroepen voor gezamenlijk opdrachtgeverschap waarbij de gemeente gemiddeld zestig procent van de kosten voor haar rekening nam, en keldereigenaren veertig (zie hoofdstuk 5).

In 2008 startte het project Wal- en Kluismuren (WKM) om de meeste walmuren langs de Oudegracht, Nieuwegracht, en Kromme Nieuwegracht te vervangen en de kluismuren te renoveren. Vanwege de toenemende complexiteit en complicaties in de benodigde projectbeheersing werd het project in 2019 grotendeels stilgelegd (zie hoofdstuk 2).

Het behoud en herstel van het wervengebied vraagt om een aanpak met samenhang en samenwerking. De vanzelfsprekendheid waarmee het wervengebied al eeuwenlang het karakter van de Utrechtse binnenstad bepaalt, blijkt in de dagelijkse praktijk ook een opgave voor de eigenaren en gebruikers. Gemeente, eigenaren en beheerders zullen samen moeten blijven zorgen en investeren, zij het ieder naar eigen kunnen en vermogen.

Foto: GU Beeldbank (Klaas Boonstra)

2

Context

Erfgoed onder druk

Het eeuwenoude erfgoed in het wervengebied staat onder druk. Het wervengebied is een complex gebied dat zorgvuldig onderhoud vergt en door meerdere oorzaken in de loop der tijd schade heeft opgelopen. Om het bijzondere erfgoed te behouden, moet hier de komende decennia structureel werk van worden gemaakt. De basis voor deze aanpak schuilt in belangrijke geleerde lessen uit projecten, onderzoeken, inspecties en adviesrapporten.

Gezicht op Oudegracht, Bezembrug en het Stadhuis, datering 1910.
Bron: Utrechts Archief (Cat.no 24904)

2.1 Een middeleeuwse haven

De werven maken deel uit van het middeleeuwse havencomplex dat dwars door de stad loopt. Over de grachten voeren vroeger bevoorradingsschepen die aan de kaden voor de werfkelders hun goederen losten. Deze kelders stonden in verbinding met opslagkelders van grachtenpanden. Hier werden talloze goederen opgeslagen, zodat Utrechtenaren onder meer werden voorzien van vis, vee, graan, en groente. De grachten en bijbehorende werven waren, kortom, de levensaders van de stad.

Na al die eeuwen heeft Utrecht niets aan activiteit ingeboet. Inmiddels zijn de werven erfgoed in bedrijf; ze worden nog steeds volop gebruikt. Het veranderde gebruik stelt ook andere eisen aan het gebied. Rondvaartboten varen erlangs en auto's rijden eroverheen. Geschreeuw van scheepslui heeft plaatsgemaakt voor gelach op terrasjes. En sjouwende arbeiders zijn vervangen door sjouwende shoppers. De grachten en werven zijn eigenlijk nog steeds de levensaders van weleer.

2.2 Het belang van behoud

Erfgoed dat zo oud is en zo veel gebruikt wordt, heeft goed onderhoud nodig. Om de eeuwenoude werven te beschermen, is inzicht nodig waar achteruitgang door komt, hoe dat hersteld moet worden en hoe achteruitgang kan worden voorkomen. Het behoud van het erfgoed voor toekomstige generaties vraagt daarnaast om een goede samenwerking tussen de verschillende partijen in het gebied. In deze samenwerking moeten verantwoordelijkheden en afspraken over beheer en herstel duidelijk zijn.

Het wervengebied bestaat uit veel onderdelen, zoals muren, kelders, bruggen, wegen en vaarwegen. Vaak staat er niets los van elkaar en hebben werkzaamheden aan het ene onderdeel invloed op het andere. De samenwerking voor de bescherming van het erfgoed vraagt daarom om samenhang. Dit is best een opgave, mede omdat er in het gebied veel eigenaren en beheerders actief zijn. Zij zijn samen verantwoordelijk voor het herstelen behoud van het wervengebied.

Alle gebruikers van het erfgoed hebben baat bij een aantrekkelijk wervengebied dat in een gezonde staat verkeert.
Het gebied kent verschillende vormen van gebruik. Zo is het met zijn restaurants, winkels, bedrijven en toeristische trekpleisters economisch van groot belang. Tegelijkertijd vormt het een druk woongebied. De bescherming van het erfgoed moet dus in balans zijn met het dagelijks gebruik. Dit onderstreept het belang van een aanpak vanuit samenwerking en samenhang. Zonder zo'n aanpak wordt de balans uit het oog verloren, wat behoud van dit kwetsbare erfgoed bemoeilijkt.

2.3 Schade

In de honderden jaren dat het erfgoed bestaat, is schade ontstaan bij veel werven, muren, en kelders. Er zijn meerdere soorten van schade aan dit erfgoed. Soms is deze schade constructief, zoals scheuren in gewelven en muren. Maar er is ook bouwfysische schade, bijvoorbeeld vocht en schimmel in kelders.

Schade heeft directe en indirecte oorzaken (zie 2.4). Daarnaast speelt er ook een natuurlijk proces van veroudering. Het erfgoed is inmiddels al vele eeuwen oud. Dit maakt het vanzelfsprekend dat er regelmatig onderhoud nodig is om het in een goede staat te houden. Zo werden meer dan 100 jaar geleden ook al inspecties en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd door de gemeente.

2.4 Oorzaken van schade

Er is onderzoek gedaan naar de technische staat van de wal- en kluismuren en werf- en straatkelders, oorzaken van schade aan muren en kelders, en samenhang tussen de onderdelen van het wervengebied. Dankzij deze onderzoeken weten we nu beter wat de schade aan het erfgoed veroorzaakt én wat er moet worden gedaan om deze schade te voorkomen en te herstellen.

In de rest van dit hoofdstuk worden de oorzaken beschreven. De opgave wordt in hoofdstuk drie omschreven, en in hoofdstuk vier en vijf de aanpak.

Links: een leiding door het keldergewelf heen. Rechts: zwaar verkeer op de Oudegracht. Bron: Gemeente Utrecht

Schade aan werf-, kluis-, en straatkelders
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Achterstallig onderhoud. Niet elke kelder wordt even goed onderhouden. Dit is mede afhankelijk van het gebruik van de kelder. Zo worden de lagere werfkelders en de kluiskelders die direct op de gracht uitkomen vaak alleen gebruikt voor opslag, terwijl er in met name de hogere werfkelders gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Kelders die nauwelijks worden gebruikt zullen (veel) minder vaak worden geïnspecteerd, met achterstallig onderhoud tot gevolg.

Verschillen in zetting. De huizen met hun huiskelders en de kelders onder de straat zijn meestal op een zandbed gebouwd, maar niet altijd op dezelfde diepte. De werf- en kluismuren zijn dieper op het zandbed gefundeerd, of ze staan op houten palen als deze al eens zijn vervangen. Hierdoor ‘zetten’ deze onderdelen zich alle op een iets andere manier en ontstaan er scheuren of kieren tussen de onderdelen. Deze verschillen in zetting blijven optreden, omdat het een direct gevolg is van de manier waarop het wervengebied in de loop der eeuwen is gebouwd.

Plaatselijk ingrijpen. Door de jaren heen hebben veel kelders te maken gekregen met allerlei ingrepen. Denk aan verbouwingen of verlenging van de kelder, doorboringen, het aanbrengen of verwijderen van trappen of muren, en het leggen van leidingen door en in kelders. Zulke ingrepen leiden soms tot vermindering van stabiliteit en scheuren in de kelder.

Te zwaar verkeer. De belasting van kelders door te zwaar verkeer heeft bij sommige kelders tot schade geleid. Het gaat hierbij niet om het totale gewicht van de voertuigen, maar om de druk van de wielen van passerende voertuigen op de ondergrond. Bewegende voertuigen zorgen voor een hogere belasting dan stilstaande. Bij het rijden over oneffenheden wordt de druk door de wielen op de ondergrond fors hoger. Hoe sneller een voertuig rijdt, des te groter is de belasting. Of en hoeveel schade er komt, hangt af van de belastbaarheid van de kelders, die per kelder verschilt.

Neerslag en vocht. Neerslag die op de straten valt, rechtstreeks of via het dak en de regenpijp, verdwijnt maar gedeeltelijk in het riool. Een deel van de neerslag trekt ook in

Boven: (schade door) boomgroei en worteldruk (foto: Frank Doves)
Onder: schade aan een straatkelder aan de Hoogt (foto: M. van der Korput)

het zandpakket onder de weg en komt op het poreuze ‘dak’ van de kelders. Dit water verzamelt zich tussen de bogen van de kelders, waar het via afvoergoten en spuwers in de werf- en kluismuren wordt afgevoerd naar de werf of in de gracht. Water kan hier ook blijven staan of loopt soms zelfs terug richting het pand. Dit water trekt in het poreuze eeuwenoude metselwerk. Een paar zwakke plekken zijn extra gevoelig voor lekkage. Voorbeelden hiervan zijn de naden tussen de werfmuur en kelder, tussen de kelder en de woning, en eventuele scheuren in de bogen.

Een teveel aan vocht, maar ook te weinig vocht kan zorgen voor schade. Het waterdichtmaken en het stoken in deze kelders hebben samen mogelijk effect op de constructie. Oudere keldergewelven zijn met kalkmortel gemetseld. Kalkmortel moet in meer of mindere mate vochtig blijven om haar sterkte te behouden. Het waterdicht maken van de kelder en het stoken in deze ruimtes zorgt ervoor dat de kalkmortel uitdroogt en haar sterkte verliest.

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze vloeren van kelders.

Herstel wal- en kluismuren. Herstelwerk aan de fundering van kluismuren is niet mogelijk zonder delen van de aangrenzende kelders (de eerste meters) te beschadigen en te repareren. Soms is meer nodig als de kelder al in slechte staat verkeerde. Ook is herstel aan funderingen van wal- en kluismuren niet mogelijk zonder energie de grond in te brengen door het aanbrengen van (tijdelijke) damwanden en buispalen, hoe trillingsarm dit ook gebeurt. Daarnaast gaan de bouwmethoden voor herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren gepaard met bemaling, waardoor het waterpeil in de bouwkuip en het grondwater – zo beperkt mogelijk – tijdelijk wordt verlaagd. Door deze oorzaken kunnen er zettingsverschillen en scheurvorming in de nabijgelegen fundering van (werf)muren en kelders ontstaan.

Schade aan wal- en kluismuren
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Veroudering. Door de veroudering van het metselwerk worden de muren kwetsbaarder en gevoeliger voor het intrekken van vocht. Een ander voorbeeld van veroudering is het aantasten van houten funderingen (houtrot).

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze het metselwerk van muren.

Ondermijnen van funderingen. De funderingen van de wal- en kluismuren kunnen verzakken als gevolg van te diep baggeren. Daarnaast zorgt gemotoriseerd varen voor stroming, die kan leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder de funderingen. Tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten wordt er namelijk veel water verplaatst.

Achterstallig onderhoud. De wal- en kluismuren zijn soms onvoldoende onderhouden. Achterstallig onderhoud verergert aanwezige schade en verzwakt de constructie.

Aanvaren. Het metselwerk van walmuren en bruggen ondervindt schade van het aanvaren door boten op de gracht.

Wat is wat?

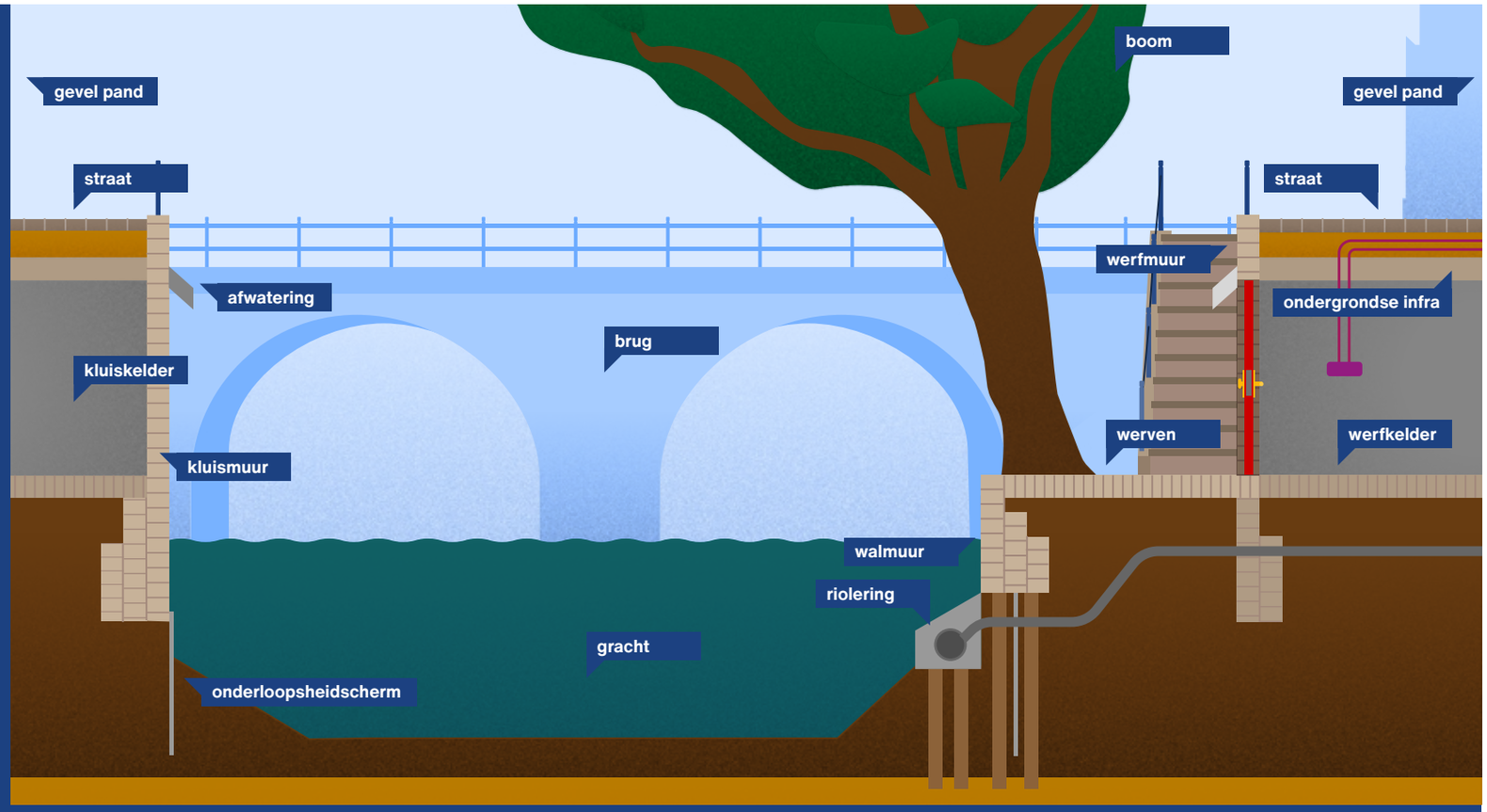
Als je goed naar de grachten kijkt, zie je dat er verschillende situaties zijn. Soms liggen de kelders aan het water, soms een stuk ervandaan. De situatie is van invloed op de precieze samenhang tussen de onderdelen in het wervengebied, zoals de kelders en muren. Daarom is het goed om te weten welke situatie je waar kunt vinden.

In de rechter situatie is er een gracht met een werf. Dit is het geval bij brede grachten. Hierbij grenst er een *walmuur* aan de gracht. Dit is een lage bakstenen muur die gemiddeld 50 cm boven het grachtwater uitsteekt. Achter deze muur bevindt zich de werf, een openbaar bestraat vlak dat loopt tot aan de *werfmuur*, ofwel de muur van de *werfkelder*. De werfkelder is een kelder onder de straat en staat haaks op de gracht. Deze sluit aan op de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand. In deze situatie kunnen ook bruggen eigen kelders hebben.

Te vinden in: Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Lichtegaard, Vismarkt, Zoutmarkt

In de linker situatie is er bij de gracht geen werf. Dit is het geval op plekken waar de grachten hiervoor te smal zijn. In plaats van een werfkelder is er een *kluiskelder*, die tot aan de gracht loopt en hier haaks op staat. De kluiskelder zit net zoals de werfkelder onder de straat. Tussen de gracht en de kluiskelder bevindt zich de *kluismuur*. Deze staat dus aan het water. De kluiskelder grenst aan de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand.

Te vinden in: Drift, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Stadhuis, Vismarkt, Zoutmarkt



Figuur 2: een overzicht van de verschillende situaties binnen het wervengebied

Tot slot liggen er onder de openbare weg ook de minder zichtbare *straatkelders*. De straatkelders liggen in straten evenwijdig aan de Oudegracht, zoals de Choorstraat, Lijnmarkt en Donkere Gaard én straten haaks op de Oudegracht, zoals de Haverstraat en Zadelstraat. Straatkelders zijn dan meestal alleen te bereiken via het aangrenzende gebouw. Ze zijn geen onderdeel van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en hebben dezelfde status als het gebouw waar ze aan grenzen, bijvoorbeeld dat van rijks- of gemeentelijk monument.

Te vinden in: Choorstraat, Lijnmarkt, Zadelstraat, Lange- en Korte Nieuwstraat, Haverstraat, Donkere Gaard

Fotoreportage: Ivar Pel

“Beide partijen hadden een gemeenschappelijk doel ”

Johan Blom was twintig jaar geleden de bedenker van Stichting Herstel Werfkelders. Via deze stichting werden van 1992 tot 2002 honderden werf-kelders hersteld en waterdicht gemaakt. Johan is nu weer betrokken bij het plan voor het herstel en onderhoud van de werven als deelnemer aan de werkgroep Plompetorengracht. Hij is nu directeur van de Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel, die een aantal werfkelders bezit.

Hoe is Stichting Herstel Werfkelders tot stand gekomen?

“In 1992 was ik net begonnen met een bureau op het gebied van monumenten en vastgoed. Ik werd toen benaderd door de toenmalige Wijkmanager Binnenstad van gemeente Utrecht. Hij vertelde dat de gemeente worstelde met vragen rondom het onderhoud van de werfkelders. Ze vroegen zich af: waar begint de verantwoordelijkheid van de gemeente en waar die van de eigenaar? Het idee speelde toen om een proefproces uit te lokken zodat een rechter daar een oordeel over zou vellen. Ik heb toen aangegeven: dat kun je natuurlijk doen, maar dan ben je een paar jaar verder. Is het geen idee om een stichting op te richten waarin zowel de eigenaren als de gemeente vertegenwoordigd zijn? Dan kunnen we een voorstel doen voor de kostenverdeling en van de gelegenheid gebruik maken om de werfkelders waterdicht te maken zodat de eigenaren ook een bruikbare kelder hebben. Met dat model, de stichting, zijn we toen aan de slag gegaan.”

De meeste kelders waren begin jaren ’90 dus nog niet waterdicht?

“De werfkelders zijn in de middeleeuwen gebouwd voor opslag. Daar zijn de kelders ook na de middeleeuwen nog lang voor gebruikt. Zonder waterdichte laag waren de meeste kelders te nat om er een verblijfs-ruimte in te maken. Sinds begin jaren ’90 kwamen er wel steeds meer kantoren in en zelfs woningen. Officieel was dat niet toegestaan, maar dat gebeurde wel.”

“Veel eigenaren hadden er baat bij als hun kelder waterdicht gemaakt zou worden. En de gemeente had in die tijd ook de wens om meer economisch gebruik te maken van de werven. Dat was goed voor de dynamiek en het leven in de binnenstad. Dat kun je je nu, dertig jaar later, nog nauwelijks voorstellen. Nu is er soms misschien wel te veel leven in de binnenstad, maar toen was dat er nog niet. Dus de tijd was rijp voor het project.”

Hoe werden de plannen ontvangen?

“Het is best goed uitgepakt, denk ik. De gemeente betaalde zestig procent van de kosten en de eigenaren de rest. Doordat er meerdere kelders tegelijk werden aangepast, waren de kosten per kelder lager dan wanneer een eigenaar deze aanpassing zelf zou willen realiseren. Ik heb als secretaris van de stichting met ongeveer 500 keldereigenaren een contract gesloten. Daarin stond wat de werkzaamheden zouden zijn en wie wat zou betalen. Blijkbaar viel dat contract toen goed bij de meeste eigenaren: slechts 200 van de 700 werfkeldereigenaren deden niet mee. Zij zeiden bijvoorbeeld: ‘Luister, ik gebruik mijn kelder alleen als kanostalling, van mij hoeft het niet waterdicht.’ En een beetje conflict heb je altijd wel, maar de overgrote meerderheid ging akkoord met het voorstel.”

Wat was de sleutel tot deze goede samenwerking?

“Beide partijen, de gemeente en de eigenaren, hadden een gemeenschappelijk doel. En beide partijen vonden de kostenverdeling redelijk. Als je het vandaag in euro’s bekijkt, waren de bijdragen van de eigenaren heel laag. Hier en daar betaalde een eigenaar wel een hoger bedrag, maar in de regel waren de kosten goed te overzien. Het is verder niet zo dat de gemeente toen een betere reputatie had dan nu hoor, daar lag het niet aan. Het was gewoon een redelijk voorstel.”

“Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

Hoe kijkt u naar de huidige werkzaamheden aan de werven?

“De manier waarop het project nu wordt aangepakt is heel erg goed, vind ik. De gemeente opereert transparant en doet goed onderzoek voordat ze iets beweert. Er is een commissie van wijzen wervengebied ingesteld, er is een juridisch onderzoek gedaan en er worden allerlei andere onderzoeksrapporten opgemaakt en gedeeld met de eigenaren. Dat gaat zoveel beter dan een paar jaar geleden. Ik praat af en toe mee over de plannen. Niet alleen vanwege mijn kennis van het vorige herstelproject, maar ook omdat wij als Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel zes werfkelders hebben. Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

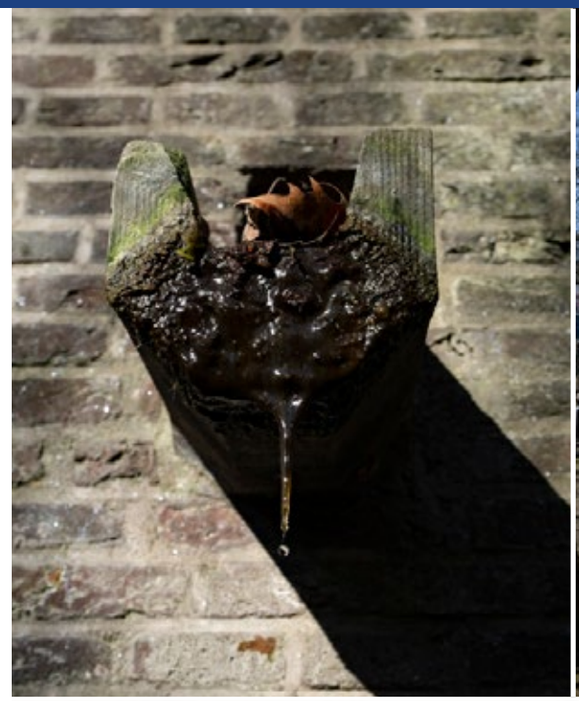


Foto: Frank Doves

3

De opgave

Een uitdaging van formaat

Inmiddels is duidelijk dat we in het wervengebied voor een complexe opgave staan. Er zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen in het gebied, die ook nog eens veel samenhang hebben. Eigendom en beheerverantwoordelijkheden zijn onduidelijk, de complexiteit is en blijft groot en de samenwerking schiet tekort. Des te belangrijker is het dat we onze doelen helder voor ogen hebben. Maar wat zijn die doelen? Waar gaat het om als we het hebben over het ‘programma wervengebied’?
En met welke opgedane kennis geven we invulling aan de opgave?

3.1 Doel programma wervengebied

De centrale opgave van het programma is een **samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied**. In de komende periode van circa dertig jaar wordt deze opgave gerealiseerd.

Hiermee wordt er in balans invulling gegeven aan drie waarden: veiligheid, erfgoed en gebruik. Dit gebeurt onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders, de belasting door verkeer, en de aanpak van lekkages van kelders. De waarden vormen een leidraad waarbij goede afwegingen gemaakt moeten worden. Balans tussen de waarden en proportionaliteit staat voorop. Zo kunnen verschillende omstandigheden leiden tot een andere rangschikking. Dit kwam ook naar voren bij gesprekken tussen de gemeente en keldereigenaren tijdens de online participatiebijeenkomsten.

> **Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht**

Daarnaast is de scope verbreed ten opzichte van het project herstel wal- en kluismuren, waar alleen werd gekeken naar de muren en niet naar andere onderdelen (zie 3.2 voor de scope). De onderdelen hebben echter veel onderlinge samenhang en moeten vaak samen worden aangepakt. Deze samenhang vraagt ook om samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Samenwerking vindt plaats met open en transparante communicatie (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking).

De renovatie van een kelder op de Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

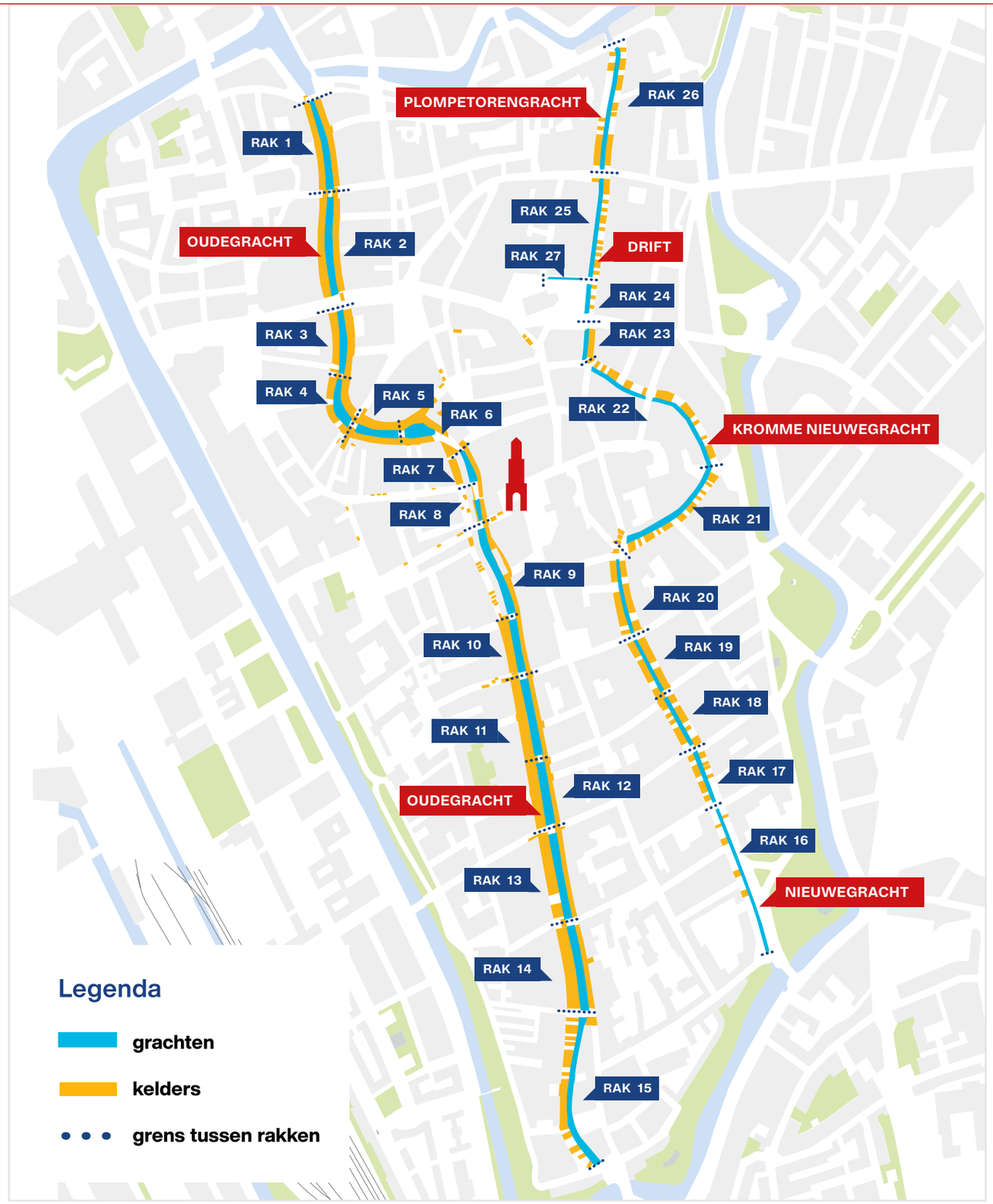
3.2 Een brede scope

De in het plan van aanpak genoemde onderzoeks- en analysefase is nu (vrijwel) afgerond. Onderzoeken zijn gedaan naar de oorzaken van schade en lekkage aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, het draagvermogen van kelders, en het weren van te zwaar verkeer. Daarnaast heeft de commissie van wijzen wervengebied advies gegeven over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Deze onderzoeken hebben geleid tot een concretisering en tot verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.

Dit wervengebied bestaat uit verschillende onderdelen. Het programma heeft als uitgangspunt een gezamenlijke, samenhangende en integrale aanpak van gevel tot gevel, waaronder de bruggen, wegen, ondergrondse infrastructuur, waterbeheer, wal- en kluismuren, watergevels, straat-, kluis- en werfkelders en bomen. Met andere woorden: het hele gebied wordt vanuit zijn totaliteit benaderd. Deze benadering is nodig omdat er veel samenhang is tussen de onderdelen.

Schade ontstaat door verschillende oorzaken. Deze heeft bijvoorbeeld te maken met het gebruik van het erfgoed. Aanvaren leidt tot beschadiging aan het metselwerk, te zwaar verkeer resulteert in schade aan kelders, en stoken in kelders zorgt voor uitdroging van de kalkmortel die als voegsel dient tussen de stenen.



Figuur 3: gebiedskaart met de aanduiding van de rakken

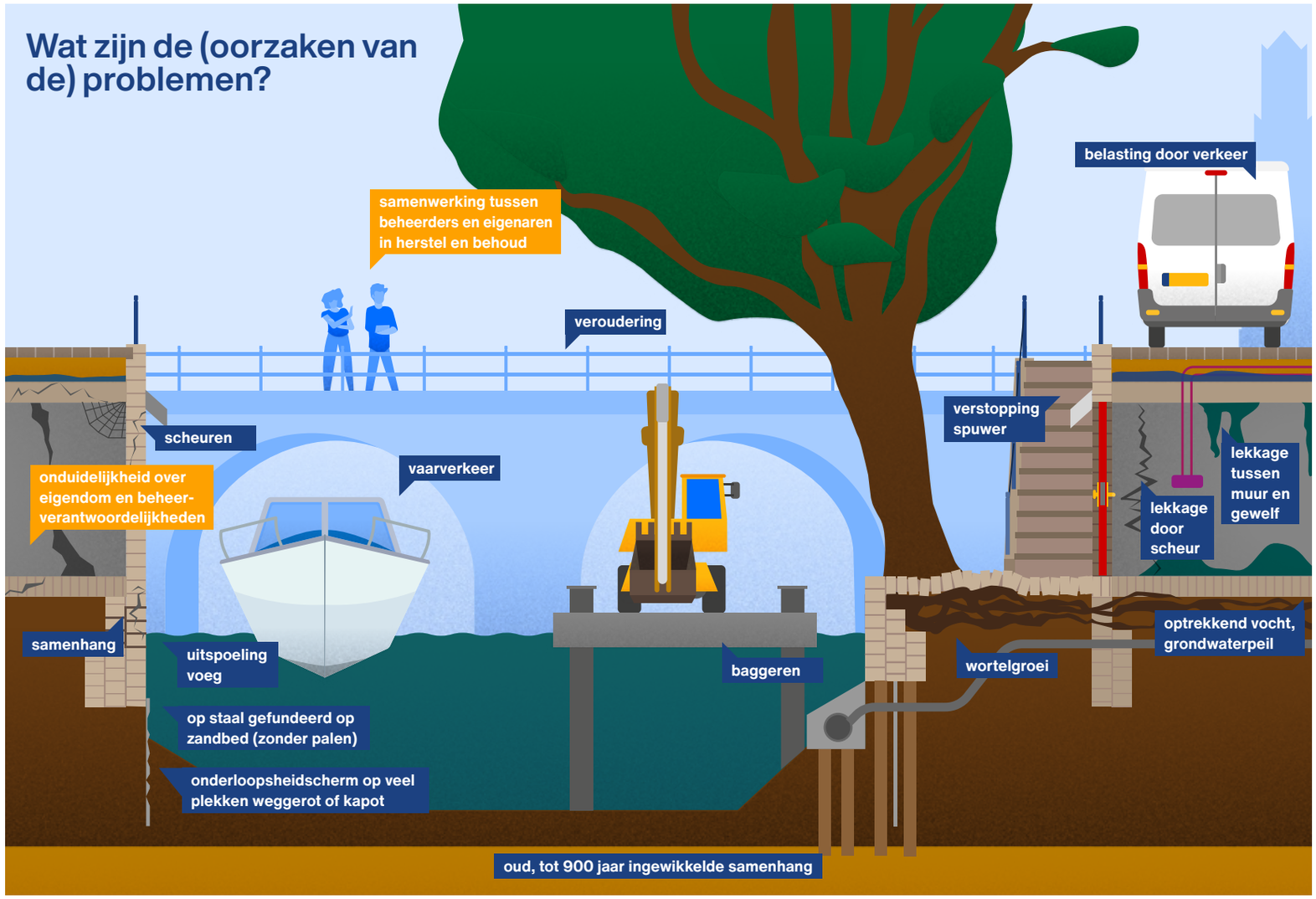
Ook kunnen beheer en herstel hun tol eisen als deze onvoldoende of verkeerd worden uitgevoerd. Denk aan te diep baggeren, waardoor funderingen kunnen verzakken. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. En herstel van een kluismuur kan niet zonder effecten op de kelder die eraan vastzit. Maar omgekeerd geldt dat ook. Constructief herstel van een kelder kan niet zonder de boogconstructie onder de weg vrij te graven en risico voor de werfmuur.

Verder is er lekkage, die wordt verergerd bij een slechte afvoer van hemelwater, en brengen boomwortels het erfgoed soms in verdrukking. Tot slot is het erfgoed natuurlijk ook gewoon eeuwenoud, wat om goed onderhoud vraagt.
Voor een goede samenwerking worden ook eigenaarschap en beheerverantwoordelijkheden bekeken. Zo wordt er duidelijk hoe beheerders en eigenaren het beste kunnen samenwerken voor het herstel en behoud van het erfgoed.

Wat valt buiten de scope?

De focus van het programma is het herstel en behoud van de werven als erfgoed. Aspecten die te maken hebben met de functie, het gebruik en beheer van het wervengebied die geen directe relatie hebben met het herstel en behoud van het erfgoed, maken geen onderdeel uit van de scope. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad, mobiliteitsplan of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte. Zo valt het weren van te zwaar verkeer dat schade toebrengt aan kelders binnen de scope, maar het weren van personenauto's, verkeersveiligheid en het opheffen van parkeerplaatsen juist niet. Ook de functie van werfkelders en het beleid ten aanzien van terrassen valt buiten de scope van het programma wervengebied.

Ondanks dat het geen onderdeel is van het programma wervengebied, fungeert de programmaorganisatie voor dergelijke zaken wel als loket. Vragen van bewoners worden middels goede interne afstemming overdragen naar collega's van de gemeente.



Figuur 4: overzicht van schade en de oorzaken van schade aan de werven, muren en kelders

Links: inspectie van de kademuren op de Drift. Rechts: onderzoek aan de beschadigde fundering van walmuren (foto's: Gemeente Utrecht)

3.3 Onderzoek

De centrale opgave voor het herstel en behoud van de werven bestaat uit meerdere deelopgaven. De scope en deze deelopgaven zijn tot stand gekomen aan de hand van verschillende onderzoeken die genoemd staan in het plan van aanpak. Ze zijn bedoeld om de opgave, complexiteit en samenhang van het wervengebied in zijn totaliteit in kaart te brengen. Het gaat om onderzoeken naar de volgende zaken:

- Schadeoorzaken. Wat zijn de oorzaken van schade aan kelders, muren en werven?
- Schade voorkomen. Hoe kunnen we deze schade voorkomen?
- Schadeherstel. Hoe moeten we deze schade herstellen?
- Lekkage. Wat kunnen we doen aan de oorzaken van lekkage in de kelders, en welke maatregelen kunnen we treffen?
- Samenhang. Hoe verhouden de onderdelen van het wervengebied zich tot elkaar?
- Eigendom. Wat zijn de eigendomsverhoudingen? Wie is eigenaar van de onderdelen van het wervengebied die tot de scope behoren?
- Beheerverantwoordelijkheden. Welke partij beheert wat en wat mag men van elkaar verwachten?
- Samenwerking. Hoe kan er invulling worden gegeven aan de samenwerking in het complexe wervengebied met de vele eigenaren en beheerders?
- Programmabeheersing. Hoe kan er worden gezorgd voor tijdige keuzes en transparantie over risico's en afwijkingen binnen het programma?
- Informatie. Welke informatie is er nodig en hoe kan deze inzichtelijk worden gemaakt?

Onderzoeken werf-, kluis- en straatkelders

Inventarisatie van aanwezigheid van kelders

De opgave van het wervengebied vraagt om een zo compleet mogelijk beeld van de ligging en staat van de straat- en werfkelders.

Om inzicht te krijgen in de locatie van de kelders is een grondradar ingezet en zijn historische-, riool- en bouwtekeningen geanalyseerd. Ook is hulp gevraagd aan de stad bij het in kaart brengen van de kelders. Uit archiefonderzoek kwam bovendien een document uit 1913 naar boven. Deze biedt een overzicht van bijna 1000 kelders onder de openbare weg.

Met deze informatie kon er gerichter onderzoek worden gedaan naar kelders. Er zijn kelders aangetroffen in o.a. de Choorstraat, Lijnmarkt, Donkeregaard, Zadelstraat, de Ganzenmarkt, Haverstraat, Korte en Lange Smeestraat en de Schoutenstraat (zie kaart met kelders). Sommige kelders uit het overzicht van 1913 bestaan niet meer omdat ze gesloopt zijn of omdat ze met zand zijn volgestort.

Een duiker inspecteert de staat van een watergevel (foto: Hercules Duikbedrijf)

Belastbaarheid van kelders
Terwijl de kelders steeds ouder worden, is het gewicht van het verkeer toegenomen. Om te weten wat het effect is op het erfgoed, wordt momenteel onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van de kelders. Zo komen we te weten met welke maximale aslast het erfgoed veilig en heel blijft. In de huidige situatie geldt voor de straten met kelders langs de grachten een begrenzing tot maximaal 2 ton aslast.

Schadepatronen voor schade aan kelders
Er is om een expertoordeel gevraagd van Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV over de schades aan kelders. Hierbij is er gekeken naar schadepatronen en de oorzaken van deze schade.

Onderzoek naar verkeersintensiteiten en belasting
Er is twee weken lang onderzoek gedaan om in beeld te brengen hoeveel verkeer er rijdt op de wegen met kelders. Het aantal voertuigen dat in het gebied rijdt is gemeten. Op basis van voertuigkenmerken zijn de gegevens over gewicht opgevraagd. Tevens zijn er door handhaving gerichte acties uitgevoerd waarbij voertuigen daadwerkelijk gewogen zijn. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het beschermen van kelders en de aanpak van te zwaar verkeer.

Onderzoeken wal- en kluismuren

Samenhang constructies
Wanneer aan wal- en kluismuren wordt gewerkt, kan dit invloed hebben op aangrenzende constructies zoals kelders. Daarom is onderzoek gedaan naar de samenhang. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. Om (de fundering) van de kluismuur te herstellen, wordt ook ingegrepen op de eerste meters van de kluiskelder, die dan ook hersteld moeten worden. Als er ondanks alle voorzorgsmaatregelen onvoorziene schade optreedt, dan wordt deze via de CAR-verzekering van de gemeente afgehandeld.

De samenhang met aangrenzende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren. Kluismuren zijn direct verbonden met kluiskelders, en vragen daarom bij het herstel en onderhoud in het bijzonder om een goede afstemming met keldereigenaren. Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op een aantal plekken, zoals bij het stadhuis, liggen de werf- en brugkelders bij smalle werven erg dicht bij deze walmuren. Deze complexe situaties vragen eveneens om vergaande samenwerking voor herstel.

Met de verkregen inzichten uit de vele onderzoeken en met de opgedane ervaring met het herstel van de kelders op de Kromme Nieuwegracht kan beter worden ingespeeld op de samenhang. Dankzij de nieuwe kennis is er een verbeterde aanpak voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren. Deze aanpak komt voort uit het plan van aanpak en vormt de basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de herstelwerkzaamheden.

Schade door vaarverkeer en beheer
Het vaarverkeer en beheer in de grachten zijn beide van invloed op de staat waarin wal- en kluismuren verkeren. Zo kunnen de schroefbewegingen van boten en te diep baggeren de funderingen aantasten (zie ook hoofdstuk 2). Er is onderzoek gedaan om de effecten vast te stellen én om te bepalen hoe hiermee moet worden omgegaan bij het herstel van de muren. Er is inzicht in waar welke waterdiepte gehandhaafd moet worden. Belangrijk, want zo kunnen de funderingen beter beschermd worden.

Schade door boomwortels
Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg. Dit kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen.

Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom herstelwerkzaamheden, bomen, en vaarverkeer.

Onderzoeken naar samenwerking
De gemeente en keldereigenaren hebben een commissie van wijzen wervengebied ingesteld. Met als doel om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.

Onderzoek naar basiswaarde samenwerking
De ingestelde commissie heeft onderzocht hoe goede samenwerking kan worden opgezet. Men is uitgegaan van 'vertrouwen' als fundament van samenwerking, wat in het wervengebied niet vanzelfsprekend is. De commissie constateert een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren doordat de gemeente zich met name heeft gericht op de uitvoering van de eigen beheertaken en minder aandacht had voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed, en omdat de gemeente een afwachtende houding had ten aanzien van te zwaar verkeer, schade en lekkages. Het scheppen van heldere wederzijdse verwachtingen is cruciaal.

Onderzoek naar samenwerkingsvorm
De commissie heeft geadviseerd over een samenwerkingsvorm voor het dagelijks beheer van het wervengebied en het opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.

Onderzoek naar eigendomsverhoudingen en beheerverantwoordelijkheden
Er is door de commissie onderzoek gedaan naar de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten die hiermee samenhangen, zoals beheerverantwoordelijkheden.

Onderzoek naar programmabeheersing
Rapport Antea Group
Na het stilleggen van het project wal- en kluismuren, als gevolg van de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning, heeft Antea Group onderzoek verricht en aanbevelingen gedaan hoe het project toch kon worden afgerond. Een van de conclusies was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en kenbare onzekerheden te beheersen en te sturen op het proces bij onverwachte/niet kenbare onzekerheden, die altijd kunnen optreden. Zie hoofdstuk 6 voor de aanpak van programmabeheersing.

Onderzoek naar informatiemanagement
Wervenkadaster
De commissie adviseert dat er een goede en toegankelijke registratie moet komen van alle meldingen en onderzoeken. Dit sluit aan bij het wervenkadaster uit het plan van aanpak. Er heeft vooronderzoek plaatsgevonden naar de bestaande databases, de volledigheid van informatie en de mogelijkheden om deze informatie te combineren en beschikbaar te stellen aan de gemeente, eigenaren en beheerders ten behoeve van het beheer en herstel van het wervengebied.

3.4 Deelopgaven

Dankzij de gedane onderzoeken is duidelijk geworden wat er moet gebeuren om de opgave van het programma te realiseren. Hierna volgen de opgestelde deelopgaven, waarvan de aanpak in hoofdstukken 4 en 5 wordt uitgewerkt.

Voorkomen van schade aan erfgoed
Om het erfgoed te behouden voor toekomstige generaties moeten de juiste maatregelen worden getroffen om verdere schade waar mogelijk te voorkomen. De meeste oorzaken van schade zijn nu duidelijk. Schade aan muren komt onder meer door werkzaamheden zoals baggeren, gebruik zoals vaarverkeer, maar ook door bomen en/of veroudering. Schade aan kelders wordt onder meer veroorzaakt door schade aan belasting door te zwaar verkeer, verschillen in zetting, plaatselijke ingrepen, en/of lekkage. Zowel de muren als kelders ondervinden schade door veroudering en door achterstallig onderhoud.

De opgave is om voor deze oorzaken een oplossing te vinden, zodat in de toekomst het erfgoed zo goed mogelijk wordt behouden. Vanuit de context van samenhang zal deze

Herstelde walmuren en werven op de Oudegracht (foto: Gemeente Utrecht)

vaak worden gevonden in het opstellen van maatregelen en aangepaste werkwijzen. Zie hoofdstuk 4 voor de oplossingen waarmee het erfgoed wordt beschermd.

Ten aanzien van te zwaar verkeer moet er een aantal zaken worden bepaald. Ten eerste moet het draagvermogen van kelders worden onderzocht. Op basis hiervan kan een maximale toegestane aslast worden bepaald. Vervolgens kunnen er maatregelen worden getroffen om het draagvermogen van kelders te vergroten en/of belasting door verkeer te verminderen. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom te zwaar verkeer.

Herstellen van schade aan erfgoed

Om de staat van het erfgoed te verbeteren moet ontstane schade worden hersteld. Maar voordat deze herstelwerkzaamheden kunnen plaatsvinden, moeten verschillende zaken duidelijk zijn. De eerste is de schade zelf; wat is er precies aan de hand? De tweede is het zo goed mogelijk vaststellen van de oorzaak ervan. Vaak komt deze door meerdere oorzaken. Tot slot wordt bekeken wie de schade gaat herstellen en vergoeden.

Aanpassen van uitvoeringsmethode

Uitvoeringsmethoden voor het herstel aan erfgoed zijn én worden voortdurend aangepast om schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt bij het herstel van de wal- en kluismuren de buispalenmethode veel vaker toegepast, vindt er intensiever en gerichter vooronderzoek plaats, en worden waar nodig en mogelijk voorafgaand in overleg met de eigenaar (tijdelijke) beheersmaatregelen getroffen. Ook wordt er gekeken naar aanpassingen aan herstelwerkzaamheden uitgevoerd door de keldereigenaren zelf en mogelijke verbeteringen aan maatregelen uit de jaren negentig om de kelders lekkagevrij te maken.

Mogelijke oplossingen en beheersmaatregelen moeten daarom voortdurend worden onderzocht. Deze kunnen de uitvoeringsmethode zelf betreffen, maar er kan ook worden gekeken naar gespecialiseerde aannemers of een kenniscentrum voor kennis over herstel.

Herstellen van lekkages

Er komt een aanpak van lekkages om schade aan erfgoed als gevolg van ernstige lekkage te voorkomen. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de vochtproblematiek aan te pakken om kelders geschikt te maken als woon- of werkruimte. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het herstellen van lekkages.

Voorkomen van lekkages

Ten aanzien van schade aan het erfgoed en de woon- en werkfuncties van kelders moet ook worden bekeken op welke manieren lekkages en vochtinwerking voorkomen kunnen worden. Deze hebben te maken met aanpassingen aan kelders zelf, maar ook met zaken zoals de afvoer van hemelwater. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het voorkomen van lekkages.

Regulier beheer en onderhoud

In het wervengebied is er sprake van verschillende beheerders die allen verantwoordelijk zijn voor bepaalde elementenonderdelen. Zo gaat het hoogheemraadschap (HDSR) over het waterbeheer van de grachten, is goed onderhoud van kelders door eigenaren noodzakelijk, en is de gemeente onder andere verantwoordelijk voor de staat van wal- en kluismuren, wegen en bruggen. Ook zullen nutsbedrijven zorgvuldig moeten omgaan met de plaatsing en het beheer van kabels en leidingen.

Doen deze partijen dit niet of onvoldoende, dan kan dit schade opleveren aan het erfgoed. Goed beheer, onderhoud, vergunningverlening en toezicht moeten daarom een gewoonte zijn. Het is zaak om regulier beheer en toezicht op orde te hebben en bovenal onderhoud te plegen op een verantwoorde manier.

Eigendom- en beheerverantwoordelijkheden

Het moet duidelijk worden wie waarvan eigenaar is. Vanuit deze kennis kunnen beheerverantwoordelijkheden worden bepaald. Belangrijk is dat er helderheid wordt verschaft in wat beheerders van elkaar kunnen verwachten en op welke vlakken beheerders kunnen samenwerken.

Figuur 5. Boven: aanpak voor uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid. Onder: aanpak behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies

Een wervenkadaster kan uitkomst bieden om inzicht te krijgen in onderdelen, eigendom en status, en ontbrekende informatie aan te vullen. Hiervoor worden bestaande data ontsloten om de informatie te krijgen die nodig is voor de centrale opgave van het programma.

Zie hoofdstuk 5 voor de eigendom- en beheerverantwoordelijkheden en de aanpak van een wervenkadaster.

Samenwerking
Er zal een samenwerking worden opgezet tussen de gemeente, eigenaren en beheerders. Deze samenwerking zal gegrondvest zijn op vertrouwen. Er is echter een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente. Daarom wil de gemeente er alles aan doen om het vertrouwen te herstellen.

Op het gebied van samenwerkingsorganisatie zal er een juridische samenwerkingsvorm gekozen moeten worden. Daarnaast is het onder andere zaak om de kostenverdeling voor herstel te bepalen en kennisdeling vorm te geven.

Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.

Drift (foto: Frank Doves)

Fotoreportage: Ivar Pel

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk”

Kunstenaar Kees Wennekendonk woont en werkt sinds 1994 in een werfkelder aan de Oudegracht in Utrecht. Tijdens kunstdiners en pindaconcerten deelt hij de bijzondere ruimte met anderen.

Waarom besloot u hier te gaan wonen?

“Toen ik vanuit Groningen naar Utrecht verhuisde, wilde ik opnieuw beginnen met muziek schrijven. In Groningen schreef ik vooral muziek voor theaterproducties, hier wilde ik meer ondersteunende muziek voor bij films, documentaires en reclames gaan schrijven. Eerst heb ik zeven jaar in Lombok gewoond. In die tijd paste ik weleens op het hondje van de vorige bewoners van deze werfkelder. Toen ik hier een paar keer was geweest, dacht ik: wat zou het gaaf zijn als ik hier kon wonen zeg! Vooral ook omdat ik toen nog voluit muzikant was en weinig mensen in zo’n werfkelder last hebben van jou, én andersom. Toen de vorige bewoners uit elkaar gingen, kon ik in de werfkelder trekken. Mijn concertvleugel is met een hijskraan over de gracht in de kelder getakeld.”

Heeft u nog iets aangepast in de werfkelder?

“Tijdens het oppassen op het hondje van de vorige bewoners had ik al gemerkt dat het hier vochtig was. Mijn schoenen waren na drie dagen al groen van de schimmel. Ik heb daarom ventilatie aangelegd. En ik heb een apparaat gekocht om de luchtvochtigheid te beheersen. Ik heb bij allerlei musea gevraagd of ze er toevallig eentje overhadden. Van Museum Volkenkunde heb ik er uiteindelijk twee kunnen kopen: eentje voor mijn buurman en eentje voor mijzelf.”

Hoe gebruikt u de werfkelder nu?

“Ik ben de eerste tijd volledig met muziek bezig geweest. Toen kwam ontwerpen op mijn pad; zowel het maken als het uitvoeren van ontwerpen. Achter in mijn kelder maak ik brilmonturen van hout en van hoorn. Later begon ik ook voor het Utrechts Nieuwsblad portretten te tekenen. Daar kreeg ik veel opdrachten in. Zo zijn langzamerhand mijn werkzaamheden verschoven van muziek naar tekenwerk, ontwerpwerk en later ook fotowerk. Ik maak nog steeds veel muziek, maar het meeste werk zit in tekeningen, fotografie en brillen maken.”

“Ik organiseer hier ook kunstsalons, die heten pindaconcerten. Dat doe ik normaal gesproken een stuk of zes, zeven keer per jaar. Mensen vanuit allerlei kunststromingen krijgen hierbij een kwartier de tijd om te vertellen waar ze mee bezig zijn. Ik organiseer daarnaast ook kunstdiners in mijn werfkelder. Voor een impressie van mijn werk kun je kijken op www.keeswennekendonk.nl.”

Wat is er veranderd sinds u hier woont?

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk, maar in vijfentwintig jaar tijd is er heel veel veranderd. Er is nu overdag veel meer horeca en veel meer lawaai. Daar moet wel echt wat tegen gaan gebeuren. Er zijn allerlei partijen die sloepjes verhuren. In die verhuurcontracten staat dat huurders geen muziek mogen afspelen, maar niemand die daarop let. Dus zijn er veel gettoblasters met harde muziek aan boord. Dat noem ik ook wel onderdeel van de verpretparkisering van de binnenstad. We merken als bewoners ook dat de gemeente soms wel erg vrij is geweest in het verlenen van horecavergunningen en dat de gemeente qua omgevingslawaai wel heel veel toestaat. De communicatie met de gemeente hierover wordt nu georganiseerd via platforms Oudegracht Zuid en Binnenstad 030. Die communicatie is veelbelovend voor de toekomst.”

Hoe vindt u het contact met de gemeente?

“Een jaar of acht geleden had ik een geweldige lekkage in mijn werfkelder, vlak achter de concertvleugel. Dat was het gevolg van glasvezelwerkzaamheden. Het duurde heel lang voordat de gemeente daar een keer wat aan kwam doen, terwijl het water echt met een straaltje uit de muur kwam. Toen ik hier YouTubefilmpjes van maakte, kwam de gemeente gelukkig wel in actie. Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden. Je kunt als bewoner gewoon in overleg met de omgevingsmanager, met degene die over de werkzaamheden gaat én met de aannemer. Zij komen ook bij je over de vloer. Dat voelt heel erg fijn.”

“Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden.”

Heeft het herstel van de werven veel gevolgen voor uw woning?

“Ik zit de hele dag in de herrie en er komt ook een hoop gruis uit het plafond, maar goed: daar bereid je je op voor. Dit komt er al jaren aan. Ik heb mij van tevoren goed ingelezen. Als je je proactief opstelt, kom je van alles te weten. En via de wijkmanager heb ik ook met een paar anderen een soort rondleiding gekregen. De communicatie gaat dus echt twee kanten op. Aan de ene kant krijgen bewoners blaadjes in de bus met ‘we gaan dan dit doen’ en aan de andere kant moet je ook wel navraag doen naar jouw specifieke situatie. Ik kijk uit naar de zomer, wanneer we allemaal weer lekker buiten kunnen zitten bij onze herstelde werven.”

Wegens een stroomstoring aan de werf was er tijdens de fotosessie alleen noodverlichting

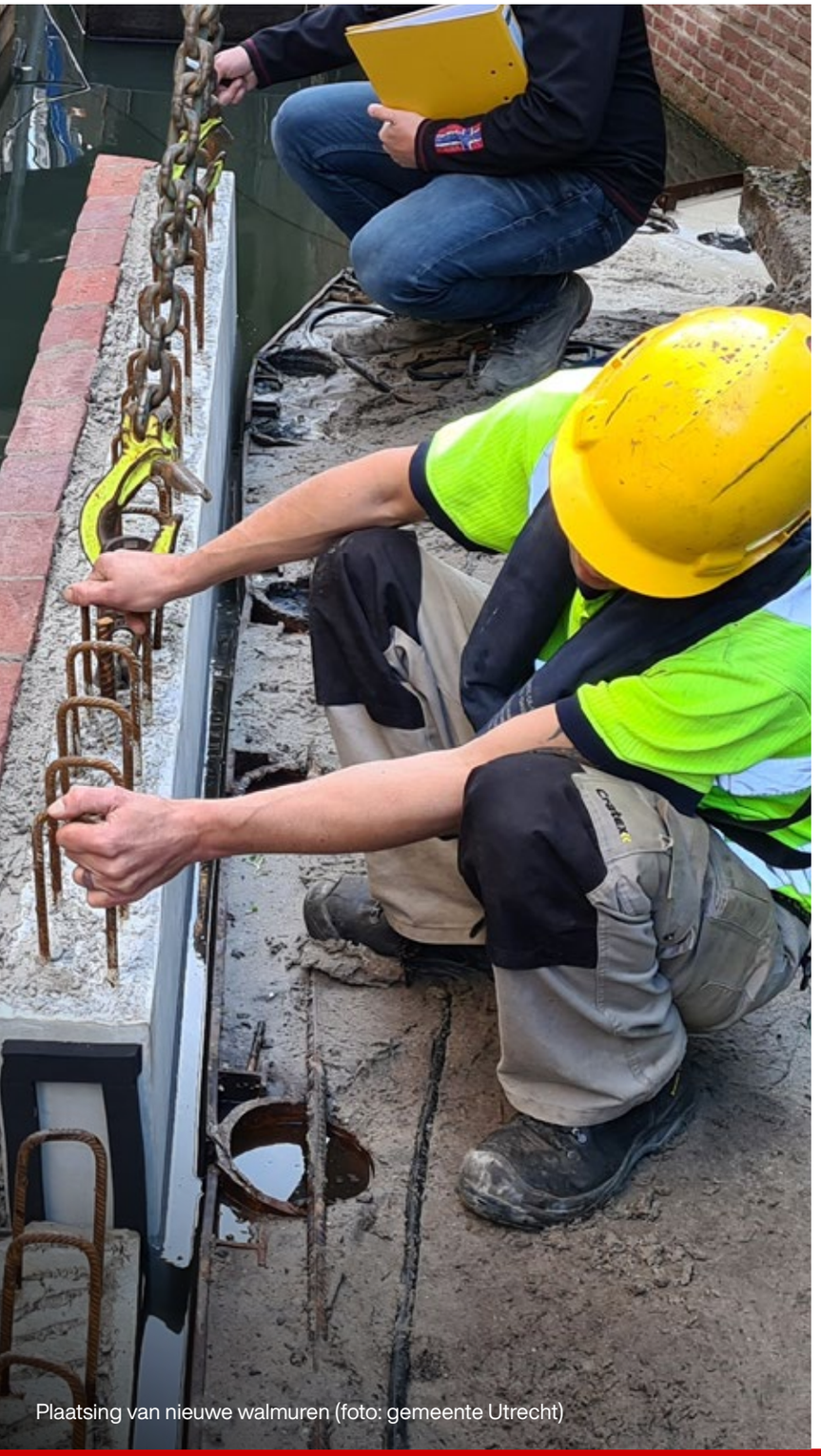
Foto: GU Beeldbank (Dionne van de Sluijs)

4

De aanpak I

Werk aan de werf

In dit hoofdstuk staat beschreven wat er in het complexe wervengebied gaat gebeuren. Ofwel: met welke concrete activiteiten wordt invulling gegeven aan de opgave? Deze activiteiten worden in drie categorieën ingedeeld: het voorkomen van schade aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, en het op orde houden van het wervengebied.



Plaatsing van nieuwe walmuren (foto: gemeente Utrecht)

De werfkelders en werf- en kluismuren zijn door hun constructie en ouderdom bijzonder kwetsbaar. Het complex is in de loop der eeuwen stapsgewijs gebouwd. Zo zijn de werf- en kluismuren later tegen de kelderbogen aangebouwd, waardoor er tussen deze onderdelen naden zijn ontstaan. Ook vertonen panden en kelders verschillend zettingsgedrag. Dit komt door het verschil in gewicht van bouwwerken die op staal zijn gefundeerd. Hierdoor kunnen scheuren ontstaan tussen de kelderboog, de werf- en kluismuren en het grachtenpand.

De kwetsbaarheid van kelders en muren wordt vergroot door achterstallig onderhoud, ongunstige ingrepen en (externe) invloeden. Denk aan inwerking van vocht, wisseling grondwaterstanden en belasting door te zwaar verkeer. Het is daarom belangrijk maatregelen te nemen om te voorkomen dat de kwetsbare kelders en muren worden beschadigd én om de kelders en muren goed te onderhouden. Dat vergt een continue inspanning van de gemeente (en andere beheerders in het wervengebied) en de eigenaren van werfkelders.

In dit hoofdstuk staan deze maatregelen centraal. In 4.1 wordt gekeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed. Eerst wordt ingegaan op de stabiliteit van funderingen, vervolgens op invloeden van buiten (zoals te zwaar verkeer) en tot slot op invloeden van binnen (zoals bouwkundige ingrepen). De paragraaf 4.2 gaat in op het herstellen van de huidige gebreken aan het erfgoed. Tot slot wordt in 4.3 bekeken hoe het erfgoed behouden kan worden, bijvoorbeeld met goed onderhoud.

4.1 Voorkomen schade

Voor de veiligheid en behoud van het erfgoed moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat er nieuwe gebreken ontstaan. De primaire oorzaken van achteruitgang zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Het is belangrijk te voorkomen dat de funderingen van muren en kelders achteruitgaat en verzakken. Dit kan leiden tot ernstige schade, waardoor herstel meer inspanning vergt en het duurder wordt.

Stabiliteit van funderingen
In het wervengebied begint stabiliteit van de funderingen van muren, kelders en bruggen bij een stabiele ondergrond. De meeste bouwwerken staan namelijk zonder palen op deze ondergrond gefundeerd. De ondergrond bestaat voornamelijk uit zandlagen met soms klei/veenlagen ertussen.

Voor de stabiliteit van de funderingen is het volgende belangrijk:

Beheersen grondwaterpeil
Voor een stabiele ondergrond is het nodig om het grondwaterpeil, het niveau van het water in de bodem, boven een vastgesteld minimum te houden. Dit is bijvoorbeeld belangrijk bij langdurige droogte, maar ook bij werkzaamheden waarbij het peil tijdelijk moet worden verlaagd. Het verlagen van het peil kan onder andere door ‘bemaling’, ofwel het droogpompen van een bouwkuip. Vandaar dat er bij de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan muren en kelders moet worden onderzocht wat het invloedsgebied van bemaling is. Op basis daarvan kan worden bepaald of bemaling kan worden gebruikt én of er voor bemaling beheersmaatregelen nodig zijn (of dat er een alternatief moet worden gekozen). Als er voor bemaling wordt gekozen, moet tijdens de uitvoering worden gemonitord welke effecten optreden. Treden er ongewenste effecten op? Dan wordt het werk stilgelegd en worden aanvullende beheersmaatregelen toegepast.

Beheersing grondmechanische belastingen
Grondmechanische belastingen, veroorzaakt door werkzaamheden zoals trillingen, moeten worden beheerst. Ook in dit geval moet bij de voorbereiding van herstelwerkzaamheden aan muren en kelders, en bij werkzaamheden van derden, onderzocht worden wat het invloedsgebied van de trillingen is. Op basis daarvan wordt bepaald wat de best passende bouwmethode is en of er vooraf beheersmaatregelen moeten worden getroffen aan de uitvoeringswijze en/of in de omgeving van het werk. Tijdens de uitvoering wordt gemonitord. Als de vooraf bepaalde grenswaarden in de monitoring worden overschreden, wordt het werk stilgelegd en aanvullende beheersmaatregelen getroffen.

Vernieuwde werkwijze herstelwerkzaamheden
Rondom de wal- en kluismuren is een vernieuwde werkwijze opgesteld voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden. Met deze aangepaste manier van werken ligt de focus nog meer op de onderlinge samenhang, een gedegen voorbereiding, en betere project- en risicobeheersing. Zo kan er integraler gewerkt worden en wordt schade aan de bouwkundige onderdelen zoveel mogelijk beheerst.

Vastleggen waterbodemdiepte
De waterbodemdiepte van de grachten wordt in overleg met het Hoogheemraadschap vastgelegd in de legger, zodat deze past bij de aanwezige funderingsconstructies.

Vermijden sterke waterstromen
Sterke waterstromen kunnen plaatselijk het zandpakket onder funderingen aantasten doordat het zand verzakt of wegspoelt. Om dit te vermijden, worden de regels en afspraken voor het vaarverkeer en (waar nodig) het spuien van de grachten hierop aangepast. Ook zal periodiek de diepte van de waterbodem worden onderzocht.

Stabiel houden waterpeil
Het waterpeil van de gracht moet stabiel worden gehouden. Dit is al het geval, doordat er gedurende het gehele jaar een vast waterpeil wordt aangehouden in plaats van een zomer- en winterpeil.

Maatregelen tegen wegspoelen zandpakket
Manoeuvres van vaarverkeer en te diep baggeren kunnen leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder funderingen (zie hoofdstuk 2). Dankzij een onderzoek naar de effecten van vaarverkeer en waterbeheer (hoofdstuk 3) zijn er op dit gebied belangrijke nieuwe inzichten verkregen. Met deze kennis kan schade aan erfgoed worden voorkomen. De gemeente heeft een aantal concrete maatregelen opgesteld voor verschillende plekken in het wervengebied.

Waterbodem Oudegracht
Dankzij baggeren kunnen schepen blijven varen, maar te diep baggeren leidt tot aantasting van funderingen. Op de diepere plekken in de Oudegracht komt extra bescherming voor de funderingen, zodat deze geen schade oplopen. Uit onderzoek blijkt dat we dan de huidige waterdiepte kunnen aanhouden. Het huidige vaarverkeer blijft met deze maatregelen daarmee ongewijzigd.

Waterbodem tweede waterloop
Om aantasting van de funderingen aan de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht te vermijden, moet de huidige waterdiepte formeel vastgelegd worden in de legger van het Hoogheemraadschap. Na deze aanpassing mag er niet meer dieper worden gebaggerd dan tot deze waterdiepte. Het huidige vaarverbod voor gemotoriseerde boten blijft voorlopig in stand. Hierbij is er wel ontheffing mogelijk voor bijzondere vaartuigen zoals onderhoudsvaartuigen én voor incidentele gevallen.

Schade aan watergevels
Voor de stabiliteit is het belangrijk om de funderingen van watergevels (gevels van erfgoed aan het water) goed te kennen. Enkele niet eerder onderzochte watergevels, zoals aan de Oudegracht en Drift, worden nog geïnspecteerd door duikers. Die watergevels zijn in bezit van particulieren en instellingen. De inspectieresultaten geven een indicatie of er aanpassingen nodig zijn aan de constructie of de waterbodem.

Ook als de genoemde invloeden op de stabiliteit van funderingen met succes worden beheerst, blijven er wel verschillen in zetting van funderingen optreden. Dit komt doordat er nu eenmaal verschillende soorten bouwwerken zijn (kelderbogen, muren en bruggen) met verschillende typen funderingen op staal (op een zandbodem zonder palen), die al dan niet fysiek verbonden tegen elkaar óf vlakbij elkaar staan.

Een duiker onderzoekt de fundering van een walmuur (foto: Hercules Duikbedrijf)

Beheersing belastingen door invloed van buiten
Naast de stabiliteit van funderingen zijn ook belastingen op kelders en muren een belangrijke factor bij het voorkomen van schade. De belangrijkste in deze categorie zijn de invloed van te zwaar verkeer en inwerking van hemelwater en vocht. Andere oorzaken van achteruitgang hebben te maken met nutsleidingen, varen op de grachten en bomen.

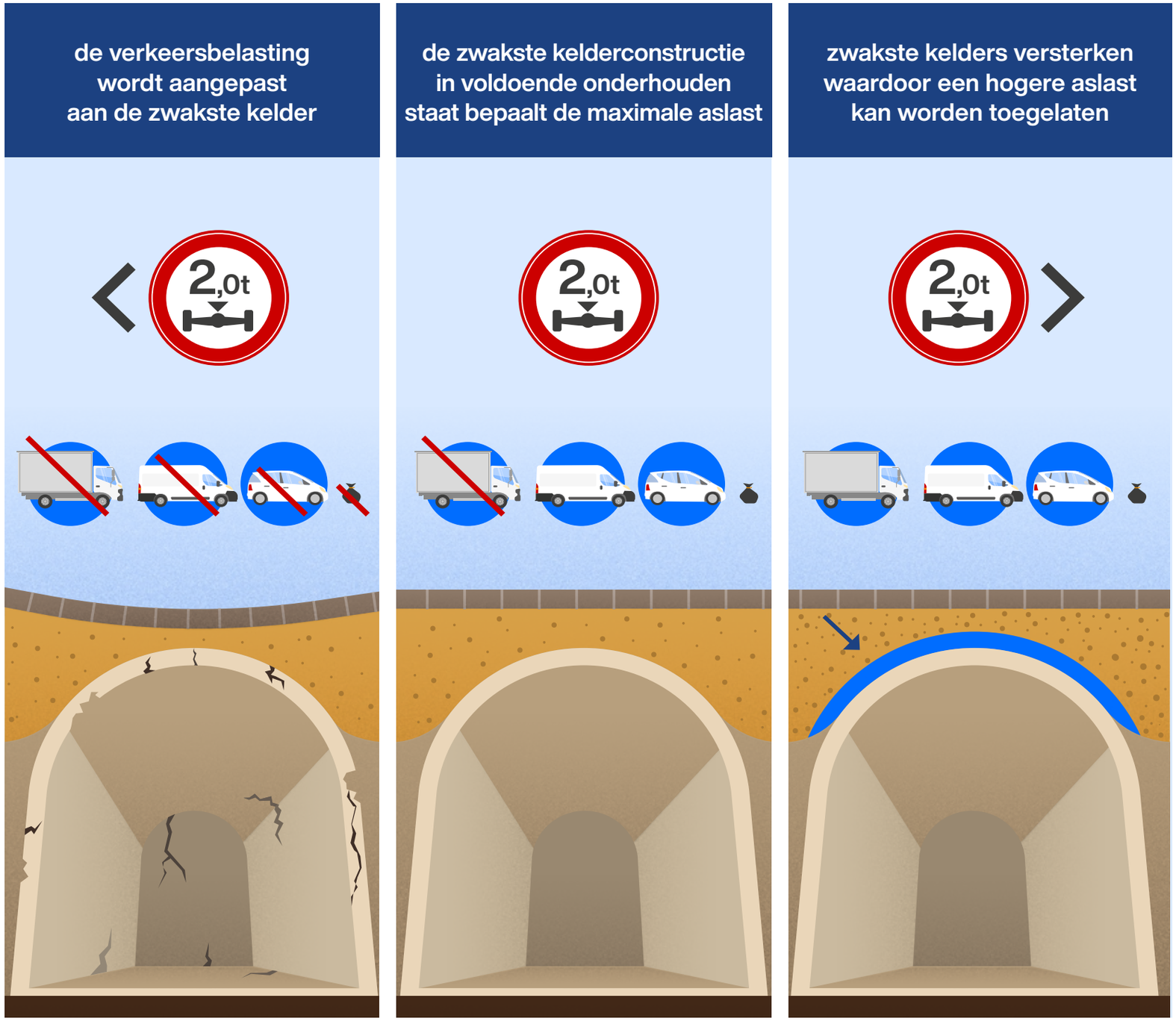
Balans tussen draagvermogen en belasting
Ten aanzien van het te zware verkeer moet er een balans worden gevonden tussen het draagvermogen van kelders en de belasting door verkeer. Hiertoe wordt het draagvermogen van kelders op verschillende locaties bepaald. Dit leidt op elke locatie tot bijpassende aslastbeperking, handhaving van te zwaar verkeer, of aanpassingen aan kelders voor de maximum toegestane aslasten. Anderzijds is eenduidigheid in maatregelen ook belangrijk.

Er zijn zestien kelders onderzocht om een beeld te vormen van de zwakste kelderconstructies in voldoende staat van onderhoud.

Volgens het voorlopige expertoordeel is het aannemelijk, dat verkeer met aslasten tot 2 ton veilig en zonder schade aan werf- en kluiskelders kan passeren. Hierbij is rekening gehouden met de dynamische belasting (de snelheid van verkeer en remmen speelt ook een rol), waarbij geldt dat de maximumsnelheid in het gehele wervengebied 30 km/u is. Aslasten die fors hoger zijn dan 2 ton vormen waarschijnlijk een risico voor de staat van de kelders. Mogelijk blijkt dat op sommige grachten belasting met een iets hogere aslast slechts leidt tot een beperkt risico op schade. In afwachting van besluitvorming over het definitieve rapport van het onderzoek naar draagvermogen van kelders wordt vooralsnog uitgegaan van continuering van de maximale toegestane aslast van 2 ton boven kluis- en werfkelders.

<u>Versterking van kelders</u>
Terwijl wordt gezorgd voor minder belasting, worden schades aan kelders hersteld die ervoor zorgen dat de kelders niet sterk genoeg zijn om 2 ton te dragen. Bij inspectieonderzoek naar 200 kelders met een hoog risico zijn enkele kelders gevonden waarin een verzwakking was opgetreden. Hier zijn tijdelijke maatregelen genomen.

Scenario's balans en draagvermogen



Figuur 6: de verkeersbelasting in samenhang met het draagvermogen van de kelder

Om bij alle kelders eventuele zwakke plekken te vinden zullen de komende jaren alle kelders worden geïnspecteerd.

Als er kelders onder routes liggen die belangrijk zijn voor de bevoorrading van de stad kan er worden gekeken of de kelders kunnen worden versterkt. Als hier ruimte voor is, dan kan extra zand worden gestort tussen de kelder en de weg. Verder is het een optie om de dikte van de boogconstructie te vergroten, en kan zo'n boogconstructie worden 'overkluisd', bijvoorbeeld met een betonconstructie. Of deze maatregelen gebruikt kunnen worden, moet in specifieke situaties technisch worden onderzocht en beoordeeld worden door erfgoedspecialisten. Ook het volstorten met zand behoort tot de mogelijkheden, mits deze maatregel omkeerbaar is.

<u>Extra maatregelen te zwaar verkeer</u>
Om overbelasting van kelders verder te voorkomen, zijn extra maatregelen nodig tegen te zwaar verkeer op de kwetsbare straten. Op de straten met werfkelders en sommige straten met straatkelders is ter bescherming van het erfgoed sinds jaar en dag een aslastbeperking tot maximaal 2 ton waarop ook wordt gehandhaafd. Desondanks rijden er te zware voertuigen (voertuigen met een aslast van meer dan 2 ton) in het gebied.

Aanvullend is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd. Ook zijn fysieke breedtebeperkingen aangebracht om te zwaar verkeer te weren.

We zoeken naar robuuste en esthetische oplossingen voor de fysieke breedtebeperkingen. De huidige, tijdelijke breedtebeperkingen worden vervangen. Hierbij is het belangrijk dat nood- en hulpdiensten altijd snel en goed toegang hebben.

Met het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen zijn deze straten fysiek (bijna) niet meer toegankelijk voor vrachtwagens. Ook blijft het gebied toegankelijk voor lichte bedrijfsvoertuigen (zoals bestelbussen) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot meer dan 2,5 ton (zie figuur 3: verdeling van voertuigen in het wervengebied).

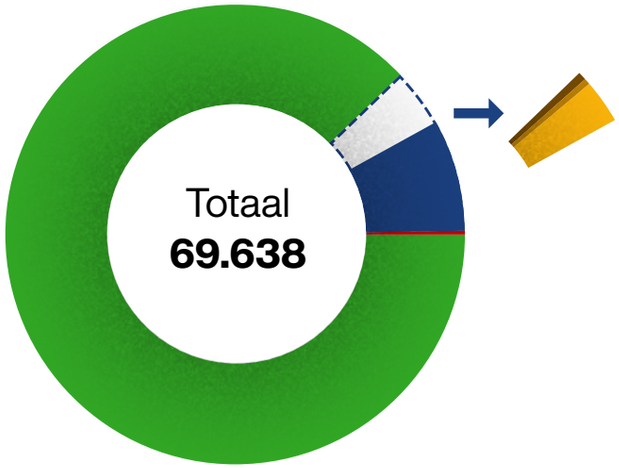
Verdeling van voertuigen in het wervengebied*

Verkeerstellingen in periode 16-9 tm 29-9-2020

Personenauto's 61.281 stuks (88%)
totaalgewicht < 3500 kg

Lichte bedrijfsvoertuigen 8.313 stuks (12%)
totaalgewicht < of = 3500 kg

Zware bedrijfsvoertuigen 44 stuks (< 1%)
totaalgewicht > 3500 kg



mogelijk te zwaar belast
(aslast = of > 2000 kg)**

23%	2000 - 2250 kg
3%	2250 - 2500 kg
4%	> 2500 kg

Bij een weegactie van lichte bedrijfsvoertuigen in februari 2021 zijn geen aslastovertredingen geconstateerd

* gemiddelde aantallen per week
** conform de voertuigkenmerken (RDW) een aslast mogen hebben van meer dan 2 ton

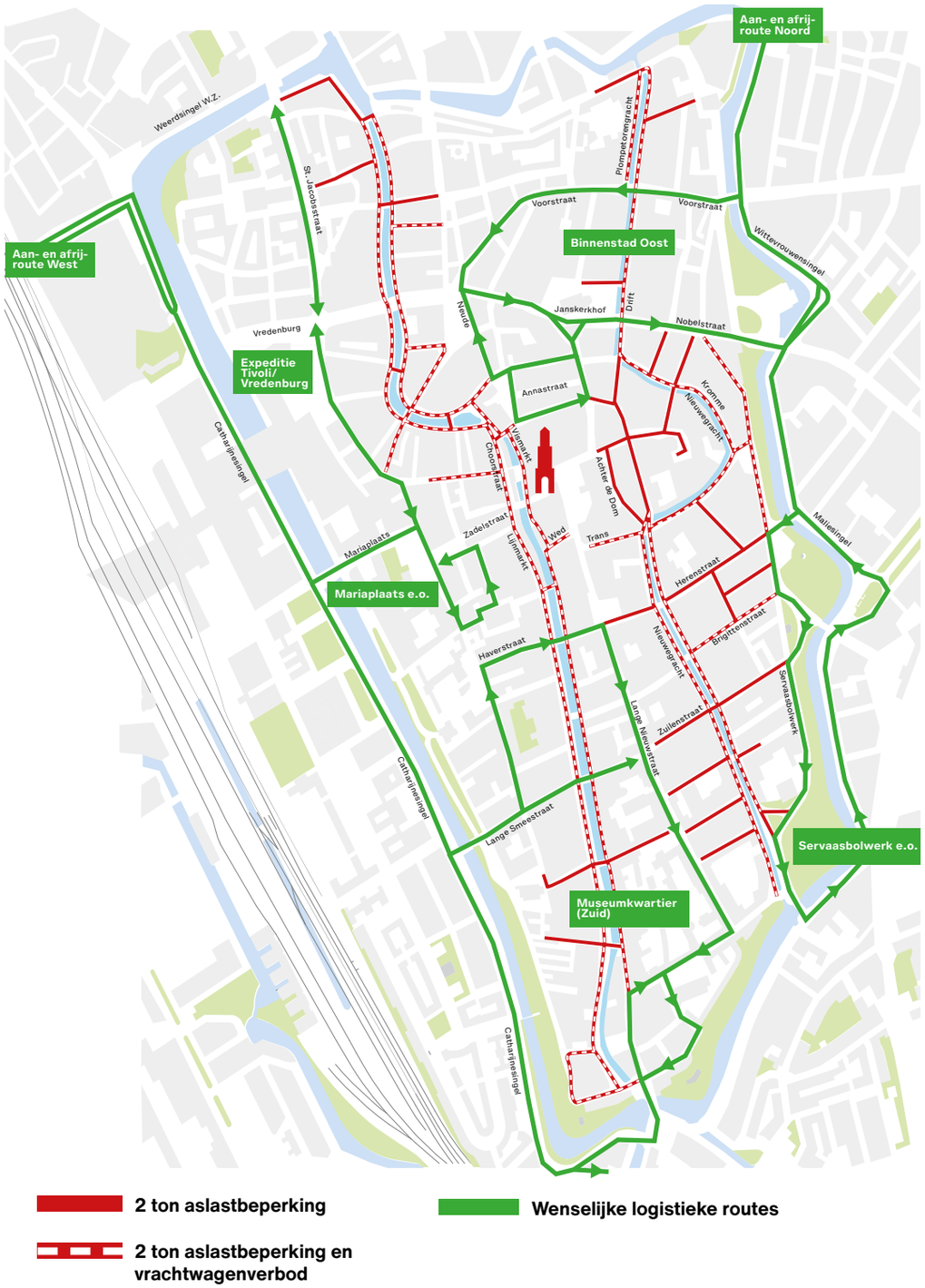
Figuur 7: de gemiddelde hoeveelheid voertuigen per week dat in het wervengebied rijdt

Om ook dit te zware verkeer structureel te weren, worden extra maatregelen genomen. Er is onderzoek gedaan naar verschillende scenario's om, aanvullend op de al genomen maatregelen, extra maatregelen te nemen om te zwaar verkeer te weren. Hierbij is gekeken naar waar deze maatregelen nodig zijn, om welke maatregelen het gaat, en welke voertuigen worden geweerd.

Voor optimale bescherming van de kelders gaat de voorkeur uit naar het fysiek weren van te zware voertuigen, maar de nadelen hiervan zijn te groot. Pollers, slagbomen en weegbruggen zijn fysiek niet of zeer moeilijk inpasbaar, hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid, zijn onderhoudsgevoelig, leiden tot stremmingen en zijn esthetisch gezien geen goede oplossing in de smalle straatjes van de binnenstad.

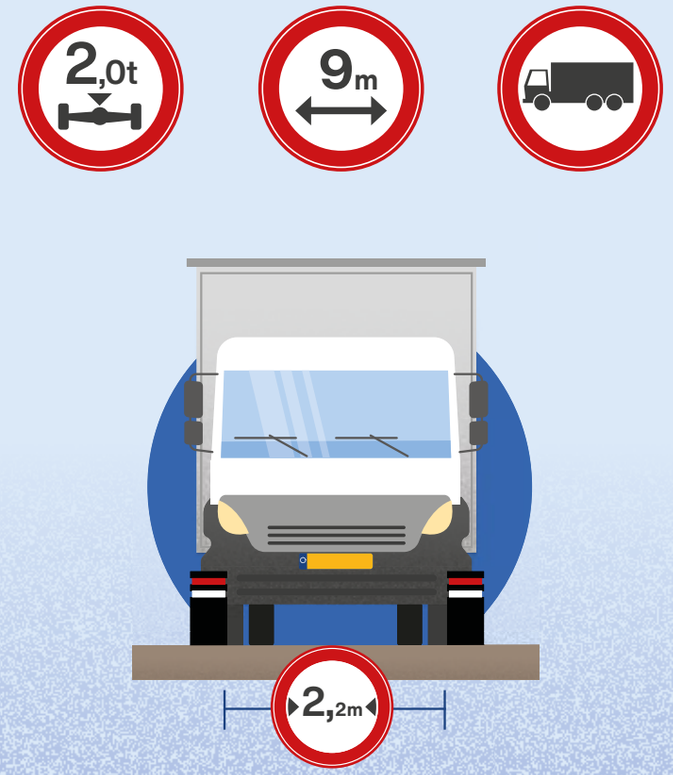
Logistieke routes
Om de werfkelders te beschermen geldt voor de bovenliggende openbare weg een aslastbeperking tot maximaal 2 ton en een vrachtwagenverbod. Tegelijkertijd zijn bevoorradingsroutes nodig om de binnenstad te bevoorraden of bewoners de gelegenheid te geven te verhuizen. De kaart laat de verschillende huidige en wenselijke bevoorradingsroutes zien. Met dit netwerk aan routes zijn de meeste gebieden van het wervengebied en binnenstad bereikbaar, soms na een korte wandeling.

Tenzij inspecties van straatkelders of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven, verandert op deze routes de nu geldende aslast niet en blijven deze te gebruiken. Voor deze straatkelders vindt een andere afweging plaats tussen gebruik en erfgoed dan voor werfkelders. Als op basis van de inspecties of onderzoeken knelpunten ten aanzien van belastbaarheid worden geconstateerd, worden de bevoorradingsroutes opnieuw bestudeerd en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders en het gebruik van het wervengebied.



Figuur 8: kaart met huidige en wenselijke logistieke routes

Huidige maatregelen weren zwaar verkeer



Handhaving door o.a. wegen

Figuur 9: overzicht van maatregelen voor het weren van zwaar verkeer

Boven: breedtebeperking door middel van paaltjes (foto: Gemeente Utrecht)
Onder: ANPR camerahandhaving (foto: Connection Systems)

Aanpak weren te zwaar verkeer

Om te zwaar verkeer in de toekomst verder te weren, voert de gemeente ANPR (Automatic Number Plate Recognition, kentekenherkenning) camerahandhaving met een ontheffing -systeem in. Dit wordt ook al in de milieuzone zo toegepast. Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Daarnaast wordt er gehandhaafd met het wegen van voertuigen. Boetes kunnen hierbij oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1100 euro (bij meer dan 3 ton). De hoogte van de boete hangt dus samen met de mate van overschrijding van de aslastbeperking.

Er komt een ontheffingsbeleid voor voertuigen met een aslast lager dan 2 ton. Nood- en hulpdiensten hebben een vrijstelling. Onderzocht wordt of ontheffing kan worden gegeven aan voertuigen (bijvoorbeeld bouwverkeer) waarvan het transport noodzakelijk is, waarvoor geen alternatief beschikbaar is, en of er hiervoor maatregelen kunnen worden genomen om schade aan erfgoed te voorkomen.

De aanpak voor het weren van te zwaar verkeer gaat verder dan alleen het plaatsen van ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem. Zo brengt de gemeente ook de informatievoorziening (digitaal en op straat) en communicatie verder op orde. Tot het moment dat de ANPR camerahandhaving met het ontheffingsysteem is ingevoerd, wordt het dagelijks toezicht en de handhaving met het wegen van voertuigen in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Hierna zal een gedeelte van de handhaving door de camera's worden overgenomen.

Maatregelen kelders zijstraten

In een aantal straten waar straatkelders zijn ontdekt, geldt vooralsnog geen 2 ton aslastbeperking. De aslastbeperking tot 2 ton wordt uitgebreid naar 't Hoogt. In de Zadelstraat en Haverstraat wordt de huidige aslastbeperking van 8 ton verlaagd naar 2 ton. Hier zijn kwetsbare historische kelders gevonden en er is aanleiding om deze te beschermen tegen verdere overbelasting. Voor de overige goederenvervoerroutes naar de binnenstad door het wervengebied verandert de maximale aslast van 8 ton niet, tenzij de inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding voor geven. Voor deze belangrijkste routes voor goederenvervoer worden de mogelijkheden verkend om de belangrijkste routes voor goederenvervoer (waaronder materieel voor verhuizingen en bouwverkeer) geschikt te maken voor vervoer met een hogere maximale aslast dan 2 ton. Het kan nodig zijn om hiervoor te zwakke kelders te versterken.

Beheersing van invloed hemelwater

Hemelwater dat op de straten valt wordt grotendeels afgevoerd naar de grachten of het riool. De neerslag die op de straat valt en vervolgens via het zand onder de weg naar de kelder zakt, kan leiden tot lekkage. Als er geen waterdichte laag op de werfkelder is aangebracht trekt dit water het poreuze metselwerk in. Als er ook scheuren of kieren tussen de muur en kelder of de muur en het pand aanwezig zijn, kan het water tot lekkage- en vochtproblemen in de kelder leiden. Als het water niet goed via waterspuwers wordt afgevoerd kan dit het vochtprobleem verergeren. Inwerking van (optrekkend) vocht kan ook uit de vloer in de kelder komen.

Lekkage en vochtinwerking hebben vervelende gevolgen. Zo kunnen ze leiden tot schade aan kelders of dat kelders niet te gebruiken zijn als woon-, werk-, of bedrijfsruimte. Er zijn enkele maatregelen die de inwerking van hemelwater en het optreden van lekkages kunnen verminderen. Hiernaar vindt aanvullend onderzoek plaats.

Beschermen van erfgoed

Er zijn verschillende preventieve maatregelen die kunnen worden genomen om erfgoed te beschermen tegen hemelwater. Een daarvan is het zorgen dat het regenwater dat op de daken van de grachtenpanden valt, niet meer op de straat komt. Momenteel is het namelijk zo dat sommige afvoerpijpen op de straat lozen, waardoor neerslag kan inwerken op het zandpakket onder de verharding. Aansluiting op de riolering is echter niet de meest duurzame oplossing met het oog op klimaatbeheersing, waardoor de voorkeur is om de regenpijpen op de spuwers aan te sluiten.

Bij de werfkelders leidt intensivering van beheer ook tot een preventie van problemen door hemelwater. De afvoer van water via het ondergrondse systeem met goten en spuwers moet goed werken. Door regelmatig onderhoud te plegen, wordt zo goed mogelijk voorkomen dat water lang boven de kelderconstructies kan blijven zitten en voor lekkages kan zorgen.

Bij straatkelders die dicht bij grachten liggen, zoals onder de Choorstraat, is vermoedelijk een vergelijkbaar afvoersysteem aanwezig. Dit wordt momenteel onderzocht en als het inderdaad wordt aangetroffen proberen we het afvoersysteem waar nodig te herstellen en knelpunten op te lossen. Straatkelders, die verder van de grachten af liggen hebben geen afvoersysteem op open water. Daar moet al het hemelwater wegzakken in de bodem rond de kelderconstructies.

Werkwijze rondom nutsleidingen
Nutsleidingen moeten altijd zorgvuldig geïntegreerd worden in het wegprofiel en de kelderconstructie. Dit vraagt om een aanpassing van werkmethoden, procedures en toezicht. Nu komt het weleens voor dat er van bovenaf uitsparingen voor een gasleiding, waterleiding of leiding van de stadsverwarming zijn uitgehakt in booggewelven om die leiding op voldoende diepte te kunnen leggen.

Werkwijze voor waterdicht maken kelders
In de jaren negentig zijn werkzaamheden uitgevoerd om kelders waterdicht te maken, zodat ze geschikt werden om in te wonen en werken. De gemeente wil de ervaringen uit deze renovatie gebruiken en kijken of er nieuwe ontwikkelingen zijn om de kelders voor hoogwaardig gebruik geschikt te maken. Ook wil de gemeente onderzoeken of de toenmalige methode op sommige locaties heeft geleid tot het uitdrogen van kalkvoegen. Dan moet de methode voor waterdichte afwerking van kelders voor gebruik als woon- of werkruimte of horecagelegenheid worden herzien.

Huidige werkwijze rondom bomen voortzetten
Bomen worden zoveel mogelijk behouden. Ze zijn immers onmisbaar: ze zorgen voor wateropvang, schonere lucht, verkoeling, biodiversiteit en geluk. Er staan al lang bomen op de grachten, die ook ziek, oud en kwetsbaar kunnen worden. Bovendien tasten boomwortels kelders en muren aan als ze het erfgoed in verdrukking brengen. Daarnaast kunnen sommige instabiele bomen bij het herstel van muren omvallen, wat niet alleen onveilig is, maar ook schade aan het erfgoed oplevert.

Het is belangrijk om steeds een financieel-maatschappelijke verantwoorde afweging te maken tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden. De gemeente probeert de beste balans te vinden tussen het beschermen van bomen (conform Bomenparagraaf 2009, Bomenvisie 2012 en de Herplantplicht 2018) en het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten (Motie 2015/M32). Hiermee voorkomen we dat bomen die niet heel gezond meer zijn tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken. Er vinden inspecties plaats in de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan de muren, maar er zijn ook reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud. Voor de aanpak zijn verschillende uitvoeringsmethoden mogelijk. Soms kan een boom bij werkzaamheden alleen behouden worden door het gebruik van tijdelijke constructies, wat extra kosten oplevert. Bij een te groot risico op onveiligheid en grote aantasting van erfgoed wordt een boom verwijderd. De verwijderde bomen worden vervangen door nieuwe aanplant.

Voorkomen van schade door vaartuigen
Aanvaringen door boten kunnen bruggen en muren beschadigen. Maar met geleidewerken, voorzieningen die deze constructies beschermen, worden kwetsbare plekken hiertegen beschermd. Het gebruik van geleidewerken wordt uitgebreid, o.a. bij muren en particuliere watergevels. Onderzoek naar schade door het aanvaren van muren en private watergevels aan de Oudegracht zal vaststellen welke kwetsbare plekken kunnen worden voorzien van geleidewerken.

Beheersing belastingen door invloed van binnen
Ingrepen en activiteiten in het interieur van kelders kunnen leiden tot achteruitgang van werf- en kluismuren en kelders.

Soms brengen boomwortels het erfgoed in verdrukking (foto: Gemeente Utrecht)

Boven: het aanbrengen van een waterdichte laag op een kelderboog
Onder: het herstellen van scheuren in het metselwerk van de kelderboog
(foto's: Gemeente Utrecht)

Dan gaat het om ondeskundige aanpassingen in de constructie of ondeskundig gebruik.

Bouwkundige ingrepen
Niet alle eigenaren hebben de vereiste kennis in huis om bouwkundige ingrepen in het kelderinterieur zelf uit te voeren of hiervoor opdracht aan een aannemer te geven. Het gaat bijvoorbeeld om het aanbrengen of verwijderen van steunmuren, scheidingswanden, en trappen, het maken van doorbraken of doorboringen en het verwijderen van trekankers. Door eigenaren te voorzien van informatie en de weg te wijzen naar deskundigen voor het uitvoeren van aanpassingen, kunnen we achteruitgang door ondeskundige aanpassingen in de constructie voorkomen.

Onderhoud en gebruik
Als er geen regelmatig onderhoud aan een oud bouwwerk zoals een werfkelder wordt gepleegd, treedt achteruitgang op met gevolgen voor de staat van het erfgoed. Om achteruitgang te voorkomen moet elk bouwwerk aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Voor het gebruik als opslagkelder hoeft een kelder niet waterdicht te zijn. Om in een kelder te kunnen wonen en werken, is extra inspanning nodig om een kelder volledig waterdicht te maken. Voor het dagelijkse gebruik is verwarming en vochtregulering nodig. Helaas kunnen ook deze inspanningen averechts werken op de toestand van de kelderconstructie als ze niet goed worden uitgevoerd. Dit heeft vooral te maken met het type metselwerk, waar de kelderbogen mee zijn gebouwd. Het metselwerk mag niet te vochtig en niet te droog worden. Het is een uitdaging om deze balans te behouden en tegelijk de kelder waterdicht te houden. Nader onderzoek, het verstrekken van informatie en het verwijzen naar deskundigen voor onderhoud, conservering en klimaatbeheersing zijn nodig om achteruitgang door gebrekkig of ondeskundig onderhoud en gebruik te vermijden.

4.2 Herstel gebreken

Er zijn kelders en muren met aanzienlijke gebreken. Deze moeten worden opgespoord en hersteld om verdere achteruitgang waar mogelijk een halt toe te roepen of toekomstbestendig te herstellen. Voor het overzicht en de samenhang zijn ook deze maatregelen in drie groepen ondergebracht.

Schade aan funderingen opsporen en herstellen

Walmuren, kluismuren of watergevels
Als de fundering van een walmuur, kluismuur of watergevel langs de gracht is verzakt, moet allereerst worden nagegaan of het zandpakket onder de constructie weer stabiel en nog intact is. Dit wordt nagegaan door het uitvoeren van duikonderzoeken. Is de uitkomst negatief? Dan dreigt verdere verzakking en zouden delen van de muren uiteindelijk kunnen instorten. Daarom worden tijdelijke maatregelen getroffen voor het stabiliseren van het zandpakket en het beschermen van de aangetaste funderingsconstructie. Later volgt het definitieve herstel van deze funderingsconstructie.

Werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden
Bij verzakkingen in funderingen van werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden ligt de situatie anders, omdat deze niet aan een gracht grenzen. De funderingen zijn rondom opgesloten waardoor er minder kans op verzakken is.

Schade aan muren en kelders opsporen en herstellen

Naden
Door de eeuwenlange groei van het wervengebied tot het huidige complex van bouwwerken zijn enkele constructieve eigenaardigheden ontstaan. Zo zijn eerst de boogconstructies van de kelders gebouwd, vaak als verlengstuk van een kelder onder een grachtenpand. Later zijn daar de werf- en kluismuren tegenaan gebouwd. Het metselwerk tussen beide constructies is niet hecht verbonden: er zit altijd een naad tussen.

Deze naden tussen de bogen en de muren van kelders zijn structurele zwakke plekken. Ze laten gemakkelijk vocht door, waardoor ze vaak lekkages vertonen. De naden kunnen bovendien wijder worden, doordat de muur en de boog van elkaar wijken. De achteruitgang en lekkage wordt dan groter. De naden tussen de kelder en de gemeentelijke werf- of kluismuur kunnen worden afgedekt met een zogenaamde L-wand van beton plus een waterdichte laag. De naad wordt dan overbrugd door een flexibele waterdicht laag. Het wijder worden van de naden wordt bestreden door het herstellen van gebreken aan de zogenaamde trekankers, het vervangen van verwijderde trekankers, of een andere oplossing. Deze trekankers houden de werf- of kluismuur langer op hun plek, doordat deze muren met de ankers zijn gekoppeld aan de voorgevel van het grachtenpand of in de kelder zelf. De kelders, die in de negentiger jaren onder regie van de gemeente zijn hersteld en waterdicht gemaakt, hebben allemaal een L-wand gekregen. Bij privaat herstelde kelders is de L-wand soms wel, soms niet toegepast. Kelders, die nog niet zijn gerenoveerd en waterdicht gemaakt, hebben nog geen L-wand.

Helaas is bij waterdicht gemaakte kelders soms een nieuwe barrière ontstaan voor de afvoer van water richting de spuwers: het hoogteverschil tussen de aangebrachte L-wand en de oorspronkelijke kelderboog. Bij te herstellen kelders moet worden gezocht naar een aanpassing hierop.

Scheuren
Door allerlei oorzaken kunnen scheuren zijn ontstaan in muren en kelderbogen. Als de oorzaken van de scheurvorming zijn weggenomen, moeten de scheuren worden hersteld. Grote scheuren, die de constructie verzwakken en scheuren, die leiden tot lekkages, zijn het meest urgent. Als de constructie ernstig is aangetast, kan het vervangen van delen metselwerk of het gedeeltelijk nieuw opbouwen noodzakelijk zijn. Als de scheuren in de kelderboog zitten, zal hiervoor meestal de bovenzijde moeten worden blootgelegd. Daarna wordt het metselwerk hersteld en kan een betonnen L-wand en een waterdichte laag op de kelderboog worden aangebracht.

Sleuven en doorboringen
Tussen de bovenkanten van de kelders en de wegverharding zit een ondiepe laag straatzand. Op veel plaatsen is die laag niet dik genoeg om daar gas-, water- en warmteleidingen in te leggen. Warmteleidingen zijn vaak via doorboringen door de interieurs van kelders gevoerd. Voor andere leidingen zijn vaak sleuven uit de bovenzijde van de kelderboog gehakt. Voor het behoud van de kelders en voor de levensduur van de leidingen is de huidige situatie op veel plekken niet goed. Waar deze sleuven en doorboringen tot verdere schade hebben geleid in de vorm van scheuren, gaten, of lekkages moeten deze worden gerepareerd.

Verslechterd metselwerk
Onder meer door verzadiging met vocht door lekkage of juist verdroging door waterdicht maken en/of het verwarmen van de kelder kan de materiaalkwaliteit van de metselstenen en het voegwerk achteruit zijn gegaan. Als de constructie hierdoor ernstig is aangetast, dan kan het vervangen van delen metselwerk noodzakelijk zijn. In minder ernstige gevallen kan oppervlakkiger herstel en conservering voldoende zijn.

Beschadigd metselwerk
Plaatselijk komen beschadigingen aan het metselwerk van de wal- en kluismuren en watergevels voor, vooral op plekken waar gemakkelijk aanvaringen door boten plaatsvinden. Grote beschadigingen moeten worden uitgehakt en worden geheeld met nieuw metselwerk.

Schade door invloeden van binnen opsporen en herstellen

Verwijderde of toegevoegde bouwkundige elementen
Soms zijn in kelders oorspronkelijke onderdelen van de constructie verwijderd, zoals een binnentrap of een binnenmuur. Zowel door het verwijderen als door het ondeskundig aanhelen daarna, kan de constructie plaatselijk verzwakt zijn of kan de werking van krachten in de gehele kelderconstructie zijn veranderd. Als dit het geval is, dan moeten compenserende maatregelen worden genomen om de oorspronkelijke balans in de constructie te herstellen.

Een walmuur wordt hersteld door middel van de 'buispaalmethode' (foto: Gemeente Utrecht)

Er kan ook schade ontstaan door het toevoegen van bouwkundige elementen. Vooral later aangebrachte muren binnen de kelder veranderen de verdeling van krachten die op de constructie inwerken. Zo kunnen belastingen van bovenaf, bijvoorbeeld verkeer, leiden tot scheuren op plaatsen waar deze normaal niet zouden ontstaan. Ook in deze gevallen moeten de eerdere ingrepen ongedaan worden gemaakt of worden gecompenseerd.

4.3 Op orde houden van erfgoed

Alles vraagt regelmatig onderhoud, zeker een door de eeuwen heen gegroeid en intensief gebruikt havencomplex. Als de oorzaken van achteruitgang zijn bestreden en gebreken zijn hersteld, dan kan dit regelmatige onderhoud goed worden beheerst en doelmatig worden uitgevoerd.

Regulier onderhoud

Allerlei objecten in de openbare ruimte, zoals verhardingen, lantaarnpalen, stalen balustrades, bomen etc. hebben regulier onderhoud nodig. Dit is in het wervengebied hetzelfde als elders in de stad. Hetzelfde geldt voor de private panden en kelders. Elk bouwwerk moet aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Bijzonder onderhoud

In het wervengebied zijn ook objecten aanwezig die specifiek zijn voor dit gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor het hele afvoersysteem van hemelwater naar de gracht en voor de werf- en kluismuren. Deze bijzondere objecten moeten regelmatig worden gecontroleerd op vaak terugkerende gebreken, gericht op het tijdig uitvoeren van kleine reparaties of reiniging. Zo kunnen waterspuwers die verstopt zijn geraakt zorgen voor een gebrekkige hemelwaterafvoer. Dit leidt tot lekkages. Er is dus regelmatig beheer nodig om de spuwers vrij te maken en te houden. Een ander voorbeeld is inspecties aan kelders en het beheer van wal- en kluismuren om deze constructief goed te houden.

Groot onderhoud

Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt. Hoe beter het groot onderhoud uit het programmaplan wordt uitgevoerd en hoe beter de oorzaken van schades worden beheerst, des te langer zal het duren tot de volgende renovatieronde nodig wordt.

Reguleren van gebruik

Naast onderhoud en inspecties is ook handhaving een vorm van beheer. Zo zal er intensiever worden gehandhaafd tegen te zwaar verkeer, en heeft de gemeente een rol als vergunningverlener voor nutsbedrijven die kabels en leidingen willen leggen. Ook hiervoor is toezicht en handhaving nodig.
In hoofdstuk 5 worden de beheerverantwoordelijkheden uiteengezet.

> **Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt**

Renovatie van de werven aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

Fotoreportage: Ivar Pel

Een jaar geleden verscheen het rapport Nat Boek. Acht keldereigenaren in de Choorstraat luidden daarin de noodklok over water in de middeleeuwse gewelven onder hun straat. Zij verenigden zich in Woning en Winkel Collectief IN KOOR. Ilonka Cornelisse (nr.8) en Cees Hilberdink (nr.16) voerden het overleg met de gemeente.

Waarom besloten jullie een rapport op te stellen?

Ilonka: “Van de ene op de andere dag stroomde bij ons het water naar binnen. Nog steeds trouwens. Bij regenachtig weer kieper ik elke drie weken vijftig liter in de gracht. Toen bleek dat de buren met dezelfde problemen kampten en overal duidelijk te zien was dat het water vanaf de straat binnendrong, lag het voor de hand om contact op te nemen met de eigenaar van de straat: de gemeente. De vraag was alleen: hoe?”

“Toen bezoeken van gemeentelijke controleurs niets opleverden, besloten wij geen boze brieven naar de burgemeester en wethouders te schrijven, maar de samenwerking te zoeken. Met burgerparticipatie als insteek”, vult Cees aan. “Dat was een onwennig handelingsperspectief voor een lokale overheid, bleek na de mislukking van de eerste fase van het wervenproject. Maar wat niet is, kan komen, dachten wij. Vandaar dat wij Nat Boek afsloten met een uitnodiging aan het gemeentebestuur om gezamenlijk aan de slag te gaan. Wethouder Kees Diepeveen kwam kijken en startte meteen een proefproject.”

Hoe verliep de samenwerking?

Ilonka: “Wij wilden een proces op gang brengen waardoor samen werken, via samenwerking, evolueert tot saamhorigheid.

“Mysterie verdwenen waterspuwers opgelost”

In het begin ging dat eigenlijk best goed. We werkten met een koppel jonge getalenteerde ambtenaren, die merkbaar gedreven waren door de wil ‘ons’ straatkelderproject te laten slagen. We spraken in een speciale werkgroep af om eerst de draagkracht van de gewelven te onderzoeken. Stel je het doemscenario eens voor van een vracht-wagen die van het ene op het andere moment door de straat zakt, de kelder in, en daar een gasleiding verbrijzelt. Dat wil niemand!”

Cees: “Na een jaar en drie onderzoeken was zelfs met het verhelpen van de lekkages nog geen begin gemaakt. Toen wij aandrongen op het nemen van concrete stappen zag het er even naar uit dat de sfeer van welwillendheid, over en weer, dreigde te bezwijken onder het vooruitzicht dat dan ook de veroorzaker van de wateroverlast moest worden aangewezen.”

En toen?

Cees: “De oorzaak van die verkoeling zoeken Ilonka en ik in de omslag van een paternalistische overheid naar egalitair burgeroverleg. Sowieso niet makkelijk. Neem alleen al het verschil in verantwoordelijkheden. In de werkgroep stelden we dat de werkgroep uit twee soorten buren bestond. Horizontale en verticale. De horizontale is de straateigenaar, de verticale de aanwonende. Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten. Dan komt het aan op nabuurschap. En dat is geen maniertje maar een mentaliteit. Ontbreekt het daaraan? Dan verandert goodwill in het tegenovergestelde.”

“Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten.”

Wat bleek de oplossing?

“De samenwerking werd gered door te focussen op waar het ooit om begonnen was: droge kelders en veilige straten. Gesymboliseerd door wat wij Het mysterie van de verdwenen waterspuwers gingen noemen,” vertelt Cees. “In onze percelen zitten namelijk geen waterspuwer. Waar blijft al dat regenwater, was de vraag. Het antwoord kregen we toen de straat werd opgebroken om een paar kelderbogen te inspecteren. Toen werd zichtbaar hoe vroeger het hemelwater werd afgevoerd. In de diepe geul tussen twee bogen werd een hardstenengoot gelegd. Afgedekt met een grindbed, gewikkeld in doek. Het grind diende als zeef terwijl het doek voorkwam dat het grindpakket verzadigd raakte met zand. Via buizen door de kelder werd vervolgens afgewaterd op de gracht; onzichtbaar, onder de waterlijn. Tot ieders verbazing was de goot er nog, maar waren grind en doek verdwenen. Een vluchtig onderzoekje wees uit dat de goot verstopt was. In de loop der tijd zocht het water logischerwijs een eigen weg door de voegen van de keldermoppen. Lekkage! De oplossing ligt voor de hand”, stelt Cees. “Herstel de oorspronkelijke gootfunctie en voer het hemelwater gewoon af op de oude vertrouwde manier.” Ilonka valt hem bij. “Zo hebben we het mysterie van de verdwenen waterspuwers opgelost!”

Vernieuwing van de walmuren aan de Oudegracht bij de Vismarkt (foto: Frank Doves)

5

De aanpak II

Werk met de werf

De complexiteit en samenhang van het middeleeuwse wervengebied vragen om goede samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders en duidelijke onderlinge afspraken over eigendom en beheer. Omdat de afspraken en verwachtingen niet duidelijk zijn, is een commissie van wijzen wervengebied gevraagd hierover te adviseren. De invulling daarvan is nu aan de gemeente, eigenaren en beheerders. De gemeente gaat er alles aan doen om een goede samenwerking mogelijk te maken.

Buurtbewoners eten gebak met werkuitvoerders aan Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

5.1 Een vergeten burenplicht

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Er zijn talloze onderdelen met samenhang die zorgen voor ingewikkelde bouwkundige en deels ook juridische relaties (zie hoofdstuk 3 voor de samenhang tussen de onderdelen). Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en zijn eigendom en verantwoordelijkheden soms onduidelijk.

De afgelopen jaren werd er te weinig gedacht vanuit deze samenhang en daarmee samenwerking, zo bleek ook uit het advies van Antea. Met het plan van aanpak werd het startschot gegeven voor een verbetering. De commissie van wijzen wervengebied is door keldereigenaren en de gemeente gevraagd dit verder uit te werken; in april 2021 presenteerde zij haar advies.

Deze commissie signaleert een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Hierbij springen twee aspecten eruit: het te zware verkeer over de grachten en de afhoudende opstelling van de gemeente bij scheuren en lekkages (zie hoofdstuk 4 voor de aanpak van deze aspecten). De commissie constateert mede hierom een ‘vergeten burenplicht’ van de gemeente.

Beterschap

Dit beeld kwam ook naar voren tijdens gesprekken met werkgroepen met keldereigenaren en de online participatiebijeenkomsten met eigenaren, bewoners en ondernemers in het wervengebied.

Vooropstaat dat de gemeente dit beeld herkent. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Naast deze herkenning belooft de gemeente beterschap. Er zal beter invulling worden gegeven aan de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. Het is voor goede samenwerking cruciaal om een partij te hebben die zich als zodanig richt op het ‘grote geheel’ en zich verantwoordelijk voelt voor het hele gebied.

5.2 Wederzijds belang

Samen verantwoordelijk

Vanwege de onderlinge afhankelijkheid binnen het wervengebied is wederkerigheid zeer belangrijk. Dit betekent dat deelname aan de samenwerking voor de gemeente, maar ook voor (kelder)eigenaren niet vrijblijvend is: we zijn allen afhankelijk van elkaar. Bovendien draagt wederkerigheid bij aan vertrouwen binnen de samenwerking.

Door deze afhankelijkheid is het ook belangrijk dat we begrip hebben voor elkaars positie. De grote opgave van het programma kan simpelweg alleen worden gerealiseerd wanneer we goed samenwerken. Dit betekent ook dat er een besef van gezamenlijke verantwoordelijkheid moet zijn. Deze term werd al door keldereigenaren gebruikt tijdens de participatiebijeenkomsten in aanloop naar dit programmaplan.

Volgens de commissie is er gelukkig een belangrijk gegeven dat houvast biedt. Er is een gezamenlijk belang voor het behoud van erfgoed. Het probleem in het wervengebied was dat de gemeente en eigenaren parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang zagen; een gezamenlijk belang dat er daadwerkelijk is. Want het staat buiten kijf dat iedereen dit eeuwenoude erfgoed wil behouden voor toekomstige generaties.

Jules Kneepkens (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie heeft de gemeente en eigenaren geadviseerd over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvormen bij het herstel, en behoud van het wervengebied. Los van haar conclusies en adviezen, vormde de commissie ook op zichzelf al een start van een hernieuwde samenwerking.

Gemeente en een drietal eigenaren hebben namelijk samen gezorgd voor de selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling.

De conclusies van de commissie moeten leiden tot nieuwe vormen van samenwerking. Een woord waarop die nieuwe samenwerking gegrondvest zal zijn, is ‘vertrouwen’. Dat bereik je door heldere wederzijdse verwachtingen. Door duidelijkheid over eigendom en verantwoordelijkheden. En door samen te doen wat samen moet.

Met het oog op het recente verleden is samenwerken vanuit vertrouwen niet een-twee-drie geregeld. Maar gedeelde doelen, eerdere samenwerkingen zoals in de jaren negentig, en zelfs de middeleeuwse gilden (die samen de wegen onderhielden) laten zien dat het wél kan. En dit biedt perspectief voor de toekomst.

Daan Westerik (tijdens participatiebijeenkomst):
“Ik geloof dat we nu zover zijn, in dit stadium, dat we elkaar nu allemaal als samenwerkingspartners gaan zien.”

5.3 Samenwerkingsarrangement

Goed nabuurschap kan niet zonder een implementatie van waarden zoals openheid, transparantie, wendbaarheid en eigenaarschap. Als er belangentegenstellingen zijn, moeten deze worden overbrugd, en deze waarden kunnen hierbij helpen. Rollen moeten worden ingevuld, verantwoordelijkheden moeten worden genomen, en de gemeente dient haar zorgplicht uit te oefenen. De gemeente stelt een samenwerkingsarrangement voor om invulling te geven aan goed nabuurschap.

In het arrangement is ruimte voor verschillende maatregelen om de samenwerking te verbeteren. In dit plan komen de eerste uitgangspunten aan bod. Belangrijk is dat de keldereigenaren hier een grote rol in hebben. Dit arrangement is dus niet iets van alleen de gemeente; alleen samen kunnen we het arrangement invullen.

Onafhankelijke derde

Eigenaren, gemeente en beheerders moeten eerst bepalen wat concreet wordt verstaan onder nabuurschap. Wat zijn de wederzijdse verwachtingen? Waarover zijn de partijen het eens en hoe worden verschillen overbrugd? Daarom staat het samenwerkingsarrangement onder leiding van een onafhankelijke derde. De regie op dit proces moet niet bij de gemeente liggen, maar juist bij een onafhankelijke derde. Anders is het alsnog de gemeente die aan de touwtjes trekt. Wel stelt de gemeente voor de adviezen van de commissie te betrekken als eerste uitgangspunten in dit arrangement.

De terugkeer van de wervenmeester

Er komt een wervenmeester. Dit is een nieuwe vooruitgeschoven post van de gemeente voor het dagelijks beheer en onderhoud. Bij participatiebijeenkomsten en werkgroepen met keldereigenaren werd de wens hiervoor uitgesproken. Ook de commissie adviseerde een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht.

De wervenmeester is een eerste aanspreekpunt voor alle betrokken partijen, kent het gebied en de mensen die er wonen en werken. En belangrijk: de wervenmeester is een echte ‘doener’ die zaken geregeld krijgt. In deze hoedanigheid kan hij of zij zelf problemen oplossen, maar ook werken als intermediair. Zo’n persoonlijk aanspreekpunt met deskundigheid, bevoegdheden én slagkracht kan problemen effectief oplossen. In het verleden hadden we al eens een wervenmeester en dit beviel goed.

In kader van het samenwerkingsarrangement wordt de precieze invulling van de wervenmeester de komende periode nader uitgewerkt, Deze uitwerking betreft bijvoorbeeld de rol, taken en positionering van de wervenmeester.

Boven: Uitreiking rapport van commissie van wijzen aan Kees Diepeveen en bewoner Peter Hustinx. Onder: eindfeest ter ere van renovatie Kromme Nieuwegracht (foto's: Gemeente Utrecht)

Werkzaamheden aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

Gezamenlijk opdrachtgeverschap kelderherstel
Er komt een stichting waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Dit gebeurt onder toeziend oog van een onafhankelijke voorzitter. Voordat de stichting wordt opgericht, bespreken eigenaren en de gemeente de invulling en uitwerking van deze stichting. De herstelmethode, de kostenverdeling, het opdrachtgeverschap en de financiering van het herstel worden nog ingevuld. Het is belangrijk om in de vormgeving van de stichting het integrale herstel van het wervengebied (beheer en herstel van gevel tot gevel), de democratische legitimiteit en de besluitvorming over de besteding van publieke middelen te betrekken en mee te wegen. De samenhang en de gezamenlijke opgave maakt ook dat de deelname van en samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders noodzakelijk is.

Naast de stichting zal ook het gemeentelijk interventieteam blijven opereren. Dit multidisciplinaire team blijft actief voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.

Marijke van der Wende (tijdens participatiebijeenkomst):
“Volgend jaar wordt de stad 900 jaar en is jarig. Het mooiste cadeau dat we Utrecht kunnen geven is een voldragen plan wat dan ook in uitvoering kan worden genomen.”

Gemma Boormans (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het feit dat ik hier woon vind ik ondergeschikt aan het behoud en de culturele waarde van het gebied. Wij zijn de passanten en rentmeesters van het erfgoed.”

5.4 Eigendomsverhoudingen

De commissie heeft duidelijkheid gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Daarbij heeft ze op hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortkomen.

Drievoudige buren
In het wervengebied is een unieke situatie ontstaan: veel keldereigenaren hebben hier de gemeente als ‘drievoudige buur’, namelijk door de weg als bovenbuur, de kluis- en werfmuur als voorbuur en de fundering als onderbuur. En dan beheert de gemeente ook nog op 32 adressen werfkelders die grenzen aan andere kelders, zodat ze ook een ‘echte buur’ is. Dit betekent, kortom, dat goede samenwerking cruciaal is.

Door de complexiteit van het wervengebied is dit niet gemakkelijk. Van een deel van de kelders is niet bekend wie de eigenaren zijn, en dus niet bekend wie de buren zijn. Soms heeft een eerdere bewoner een muur gemetseld naar een oudere kelder, een oude ingang weggehaald, of een kelder volgestort met zand. De eigenaar is soms door verloop van tijd niet meer te achterhalen.

Eigendomsverhoudingen
De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werf-, straat- en kluiskelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden, ook al ligt de kelder in gemeentegrond. Dit volgt uit de regels over horizontale natrekking uit het Burgerlijk Wetboek. Een watergevel (een muur van een gebouw dat direct aan een water grenst) is eigendom van de eigenaar van dat gebouw.

‘Losse’ kelders (ofwel de wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Wel zal nog worden onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding met het pand wordt verbroken. Dit gebeurt als er bijvoorbeeld een muur gemetseld is tussen een kelder en een pand.

5.5 Beheerverantwoordelijkheden

De gemeente is het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de handhaving van de regels op grond van de Woningwet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (o.a. aslastbeperking en vrachtwagenverbod), de Waterwet (zorgplicht hemelwater en grondwater) en de Verordening kabels en leidingen. Daarnaast is de gemeente de beheerder van het rioleringssysteem. De nutsbedrijven zijn beheerder van de nutsleidingen voor elektriciteit, gas-, waterleidingen, stadsverwarming en telecom. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de waterkwaliteit en het peilbeheer ligt bij waterbeheerder HDSR. Ook is de waterbeheerder verantwoordelijk voor het bepalen van de waterdiepte en het baggeren (relevant voor de fundering van muren en kelders). Tot slot is er de politie, die handhavingstaken heeft. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, wat relevant is voor de dynamische belasting van kelders.

Ook de beheerverantwoordelijkheden zijn complex. Er is veel samenhang tussen de onderdelen en verschillende eigenaren en beheerders (zie hoofdstukken 2 en 3). Wordt er bijvoorbeeld door waterschappen te diep gebaggerd? Dan spoelt het zandpakket onder de funderingen weg. En wordt te zwaar verkeer onvoldoende geweerd? Dan kan dit leiden tot schade aan kelders. De commissie heeft in haar advies een toelichting gegeven op de verschillende beheerverantwoordelijkheden. Duidelijk is dat de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud en herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en bomen.

5.6 Schade en lekkages

Herstel van schade

Het uitganspunt is dat de veroorzaker van schade deze ook vergoedt. In beginsel is elke eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom, en moet deze dus zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Maar er zijn factoren die het ingewikkelder maken en in een andere richting kunnen wijzen.

Uit de onderzoeken naar schadepatronen (zie hoofdstukken 3 en 4) blijkt dat de schade voortkomt uit een combinatie van oorzaken die per kelder sterk kan verschillen. Het kan gaan om autonome schades, schades zonder bekende oorzaak, maar ook om schades die mogelijk veroorzaakt zijn door de gemeente, het hoogheemraadschap, nutsbedrijven of de eigenaar zelf. Voor keldereigenaren is het moeilijk om te bewijzen dat schade aan hun kelders is veroorzaakt door derden.

Een mogelijke oplossing die nader verkend kan worden, is dat een door eigenaren en gemeente aangewezen gezamenlijk aangewezen onafhankelijke deskundige op basis van onderzoek advies geeft over de schade en kostenverdeling. De gemeente is bereid om de kosten van deze onafhankelijke deskundige voor haar rekening te nemen.

Voorkomen van schade

Schade verhelpen is één ding, maar als deze kan worden voorkomen is dat uiteraard beter. Daarom moeten ook hier goede afspraken over worden gemaakt. Het moet duidelijk zijn wat we per schadeoorzaak van partijen mogen verwachten.

Voorkomen lekkages en vochtinwerking

Gemeente en keldereigenaren hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om aantasting van erfgoed door ernstige lekkage te voorkomen. Dit betekent dat de afvoer en waterspuwers goed moeten functioneren en er geen grote kieren zitten tussen de gevel en de kelder, en tussen de werf/kademuur en de kelder. Daarnaast mogen er geen grote scheuren in het gewelf zitten.

Beperken van vochtinwerking voor gebruik kelder

Om werfkelders geschikt te maken voor andere functies oals wonen en bedrijvigheid zijn maatregelen nodig die verder gaan.

Op grond van de Waterwet heeft de gemeente een inspanningsplicht met betrekking tot de inzameling van hemelwater. De gemeente is echter niet verplicht te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt of doordringt in het poreuze gewelf. Daarmee is de kelder niet waterdicht en vochtvrij.

Boven: Een kelder met sporen van lekkages en vochtinwerking
Onder: Herstel van grote scheuren aan de bovenkant van een keldergewelf
(Foto's: gemeente Utrecht)

Waar het behoud van erfgoed bij uitstek een gezamenlijke inspanning zal zijn van de gemeente en eigenaren, ligt dit bij het gebruik wat anders. Kelders waren oorspronkelijk niet bedoeld om in te wonen of werken, maar als doorvoer van goederen. Wil een eigenaar kunnen wonen of werken in zijn kelder? Het geschikt maken van de kelder aan de woon- of bedrijfsfunctie en wettelijke eisen komt voor rekening van de eigenaar, die ook het profijt van het gebruik van de ruimte heeft.

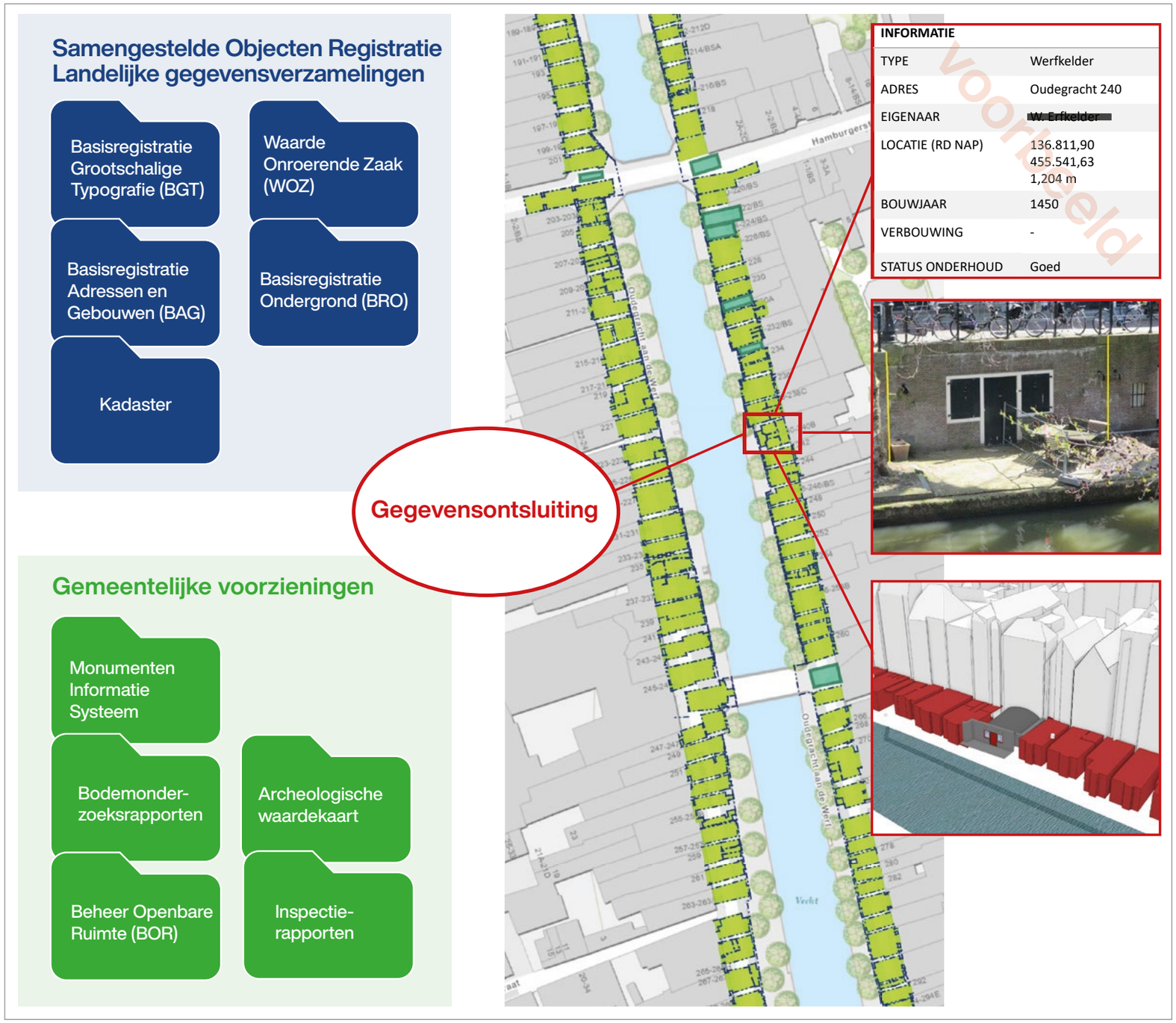
Met het oog op het gebruik van de kelder is het belangrijk dat de basis op orde is. Met goed en regelmatig onderhoud kunnen lekkages en vochtinwerking worden voorkomen.

5.7 Wervenkadaster

In het wervengebied zijn veel onderdelen, zoals kelders, muren, bruggen en waterlopen. Hiervoor zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk. Alleen is de staat en het speelveld niet volledig duidelijk. Er wordt een register gemaakt zodat er een integraal overzicht komt van het wervengebied met informatie over eigendam, locaties, status, etc. Dit is belangrijk uit het oogpunt van inzicht, veiligheid, onderhoud en besluitvorming.

Het project is onderdeel van de visie Digitale stad. Het college heeft de raad voorgesteld om deze visie vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden gerealiseerd.
Er worden Innovatielabs gestart voor het realiseren van doorbraakinnovaties, waarbij niet de techniek maar het oplossen van maatschappelijke problemen centraal staat.

Een van de labs is het programma wervengebied. Bestaande databases, bijvoorbeeld met adressen en eigendom (kadaster) worden aangevuld. De data worden gekoppeld en ontsloten, en beschikbaar gesteld aan eigenaren en beheerders.



Figuur 10: overzicht van gekoppelde data die tot een integraal overzicht leiden van het wervengebied

Fotoreportage: Ivar Pel

“Voor sommige onderzoeken zijn de kelders ideaal”

Misschien heb je er nooit bij stilgestaan, maar Universiteit Utrecht bezit naast veel mooie panden ook veel kluis- en werfkelders in onze stad. Deze zijn te vochtig en te klein om les in te geven, maar ze worden wel op andere manieren gebruikt. Als laboratorium bijvoorbeeld! Jarno Dekker, Assetmanager bij Universiteit Utrecht, vertelt over de verschillende kelders en hun functies.

Hoeveel werfkelders bezit Universiteit Utrecht?

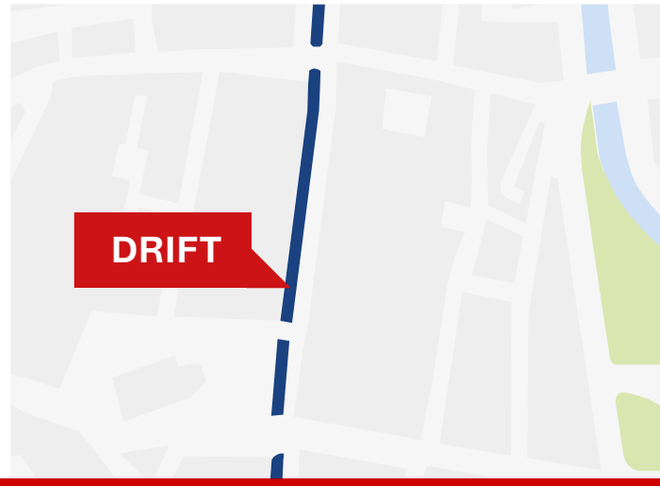
“De universiteit heeft veel soorten kelders: straatkelders, brugkelders, kelders die met hun voeten in het water staan en werfkelders. Kluiskelders hebben we met name bij de Drift. Bijna de hele Drift is namelijk aan weerskanten van de universiteit. Bij de Trans en de Kromme Nieuwegracht hebben we ook nog een aantal werfkelders. Het precieze aantal noemen is lastig, zeker omdat veel van onze panden geschakeld zijn. Bij de Trans zijn er bijvoorbeeld meerdere gebouwen aan elkaar geschakeld met verschillende niveauverschillen. Je loopt daar eigenlijk van het ene gebouw naar het andere gebouw. Een concreet aantal kan ik dus niet noemen, maar het zijn er in elk geval tientallen.”

Sinds wanneer bezitten jullie deze?

“Dat wisselt heel erg: we hebben onze gebouwen door de jaren heen verworven. Die kelders kregen we er dan bij. We huren trouwens ook wat panden. Voor ons gaat het met name om de panden boven de straat, de kelders zijn ondersteunend.”

Waar gebruiken jullie de werfkelders dan voor?

“De kluiskelders zijn relatief vochtig. Het wisselt een beetje per kelder, maar over het algemeen zijn ze niet waterdicht gemaakt. Ze staan niet alleen met hun voeten in het water, maar er komt ook heel veel water van boven. Op het moment dat het gaat regenen, loopt het water door de straat, door het gewelf en dan komt het vervolgens in de kelder terecht. We kunnen de kelders daarom maar voor weinig doelen gebruiken. Omdat er verder ook geen ventilatie of daglicht is, kunnen we ze bijvoorbeeld niet gebruiken voor onderwijs.



Het gebruik van de kelders beperkt zich tot installaties, technische ruimtes en opslag. In de kelders waar we minder vocht hebben, kelders die wat meer onder de gebouwen zitten, kunnen we wat meer doen: onderzoeken bijvoorbeeld. Zo zitten er bij het Janskerkhof laboratoria in de kelders. Die locatie is ideaal voor onderzoek waarbij weinig geluid en prikkels belangrijke voorwaarden zijn. Denk bijvoorbeeld aan onderzoeken naar het reactievermogen van baby's."

"Het meeste onderhoud moeten we van buitenaf uitvoeren. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf."

Hebben jullie veel onderhoud aan de kelders?

"Omdat de kelders beperkt gebruikt worden, is het onderhoud ook beperkt. Het onderhoud heeft een andere interval dan onze gebouwen. Het onderhoud aan de kelders moet van buitenaf uitgevoerd worden. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf. In het ergste geval moet een stuk van het straatwerk open, met alle gevolgen van dien. Dan komt een belangrijke ader van de stad open te liggen."

Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

Uitvoering

6 Programmering en kosten

Er is veel te herstellen en te beheren.
De samenhang en complexiteit in het wervengebied vergen goed vooronderzoek en een uitgebreide voorbereiding van de uitvoering. Dit kost tijd.
De gemeente en stad kunnen immers niet alles tegelijkertijd uitvoeren. Bovendien zal de realisatie ook een grote financiële opgave zijn.

Door de verbredings- en verdiepingsslag van het programma wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa dertig jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Het uitvoeringsprogramma heeft een looptijd van drie jaar. Daarna wordt aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting. E wordt er een vier-jarenplan gemaakt, waarin staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Dit programma wordt jaarlijks aangevuld en geactualiseerd om de looptijd van het programma behapbaar en beheersbaar te maken. Deze werkwijze maakt het programma flexibel genoeg om zich te kunnen aanpassen aan nieuwe inzichten.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het bepalen van de prioritering, de programmering voor de eerste drie jaar, het bijbehorende kostenplaatje en de verwachting voor de komende decennia.

6.1 Wat moet er gebeuren?

De in hoofdstuk 3 besproken scope laat zien hoe breed de programmaopgave is. Er zijn veel onderdelen die in samenhang moeten worden aangepakt. In hoofdstuk 4 is getoond dat de opgave om een omvangrijke aanpak vraagt. Het concrete doel van de opgave is het voorkomen van schade, het herstellen van gebreken en het op orde houden van het wervengebied. In het volgende overzicht staat wat er op dit moment bekend is én wat er moet gebeuren.

6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd?

Het programma gebruikt een afwegingskader om te programmeren. Hiermee wordt er geprogrammeerd op basis van urgentie, samenhang, het voorkomen van aantasting van erfgoed, continuïteit en efficiëntie, én de programmawaarden (veiligheid, erfgoed en gebruik).

Door het karakter van het gebied en een onvoorspelbare toekomst is het onmogelijk om voor 30 jaar te programmeren. Er is een periodieke herwaardering van het afwegingskader nodig om snel in te spelen op mogelijke ontwikkelingen. Zodoende gaat het programma uit van een cyclische aanpak om stap voor stap te kijken waar het programma staat, en wordt er op basis van eventuele nieuwe inzichten de volgende stap vormgegeven.

Dankzij onderzoek weten we veel, maar niet alles. Daardoor blijft onderzoek in algemene zin naast de werkzaamheden een belangrijk onderdeel van het programma. In de voorbereiding van een rak worden vervolgens nog rak-specifieke en meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd. Daarbij is de toekomst moeilijk te voorspellen. Denk aan mogelijke ontwikkelingen in de functie en het gebruik van de het gebied.

Criteria

De programmering voor de komende drie jaar komt tot stand door de mix van de criteria. Er moet hierbij ook gekeken worden naar wat de stad en de organisatie aankunnen.

Urgentie

De urgentie ten aanzien van de muren is bepaald met een beoordelingswijze van het CROW voor binnenstedelijke kademuren en een daarop gebaseerde methodiek; de Risicogestuurde Prioritering. Deze is in Amsterdam ontwikkeld. Bij de methodiek scoren objecten op hun technische staat, functie en leeftijd/ constructietype. De objecten krijgen kleurcodes toebedeeld op basis van urgentie. ‘Rode’ onderdelen hebben een hoge urgentie (iets dat nu moet worden aangepakt), ‘groene’ de minste. Deze methodiek is én wordt nog aangepast, zodat deze ook goed gebruikt kan worden t.a.v. kelders en andere objecten.

Om de urgentie ten aanzien van de kelders te bepalen, is er onderzoek gedaan naar 200 kelders met een verhoogd risico. Bij kelders op het Hoogt en in de Haverstraat is uit voorzorg voor de veiligheid de constructie ondersteund met stempels. Op de Zadelstraat, Twijnstraat en Haverstraat zijn afspraken gemaakt over monitoring. Bij de overige kelders lijkt het er vooralsnog op dat er geen acute zorgen zijn voor een veiligheidssituatie.

Wat weten we?*

Muren, kelders en bruggen:

- nog **0,9 km van de 4 km** aan walmuren te doen
- nog **1,1 km van de 1,3 km** aan kluismuren te doen
- tot nu toe **923 kelders** bekend
- er zijn **25 toegangsbruggen**

Maatregelen zwaar verkeer:

- **24x ANPR camera’s**
- **18x breedtebeperkingen**

Continu:

- **Onderzoek**
- **Onderhoud en beheer**
- **Handhaving**

** Gegevens zoals bekend in april 2021*

Figuur 11: Overzicht van constateringen en maatregelen binnen de uitvoering

Om de staat van de overige kelders in beeld te krijgen zal er vervolgonderzoek plaatsvinden (met keldereigenaren). Wel is er op sommige plekken ernstige lekkage geconstateerd (bijvoorbeeld in de Choorstraat).

Samenhang

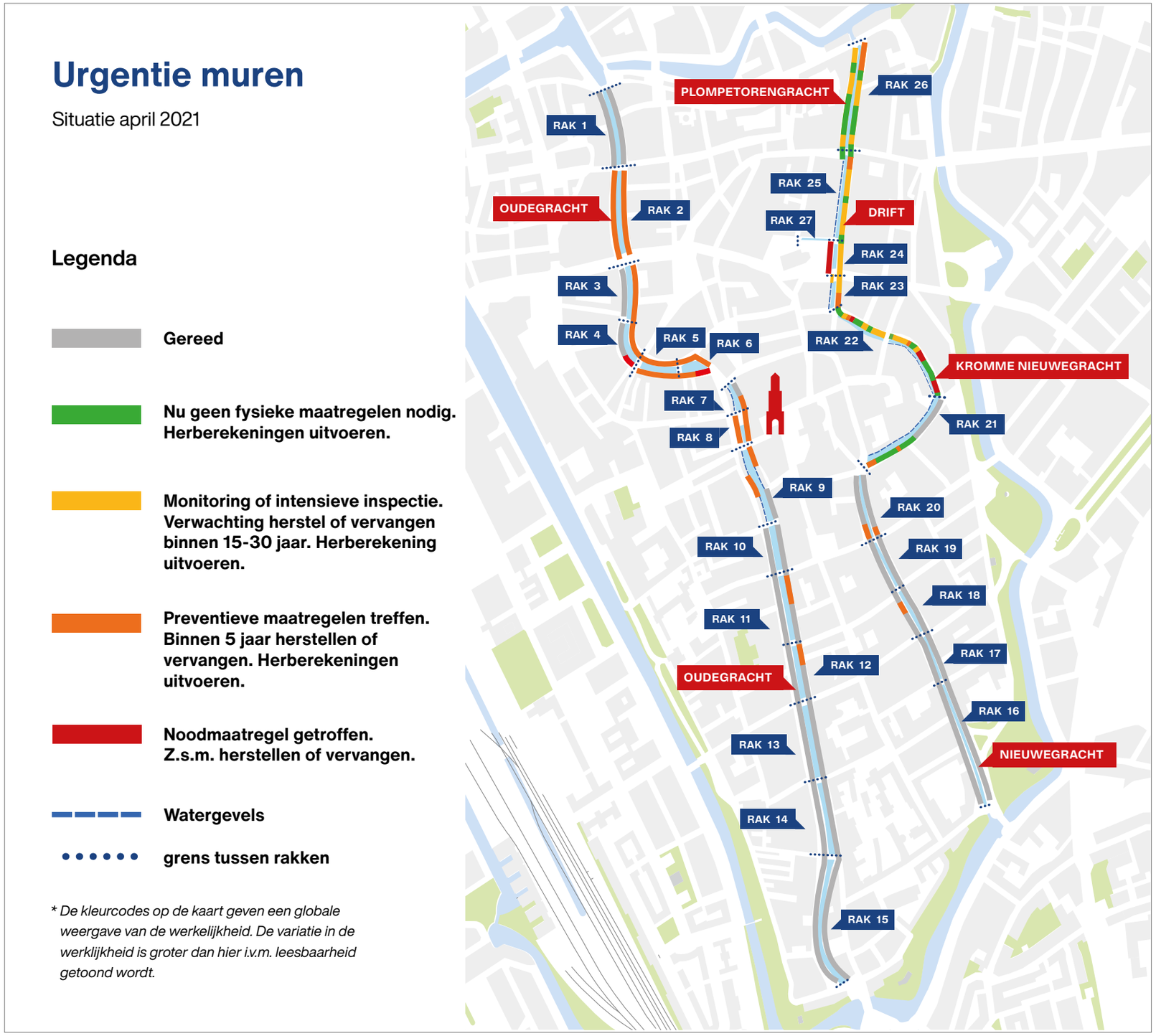
Vanwege de samenhang tussen onderdelen is goed bekeken wat samen kan worden aangepakt. Dit biedt bovendien voordelen qua efficiëntie. Sommige onderdelen kunnen eventueel afzonderlijk worden aangepakt (zoals sommige walmuren, kelders, werven, inclusief bomen en riolering), maar alleen als deze aangrenzende constructies niet te dicht naderen. Én als daarbij voor en tijdens de uitvoering voor voldoende risicobeheersing en afstemming met de omgeving is gezorgd. Andere onderdelen vragen altijd om een integrale aanpak (zoals wegen, werf- en straatkelders, werf- en kluismuren) en vragen meer voorbereiding, afstemming en samenwerking.

Aantasting erfgoed

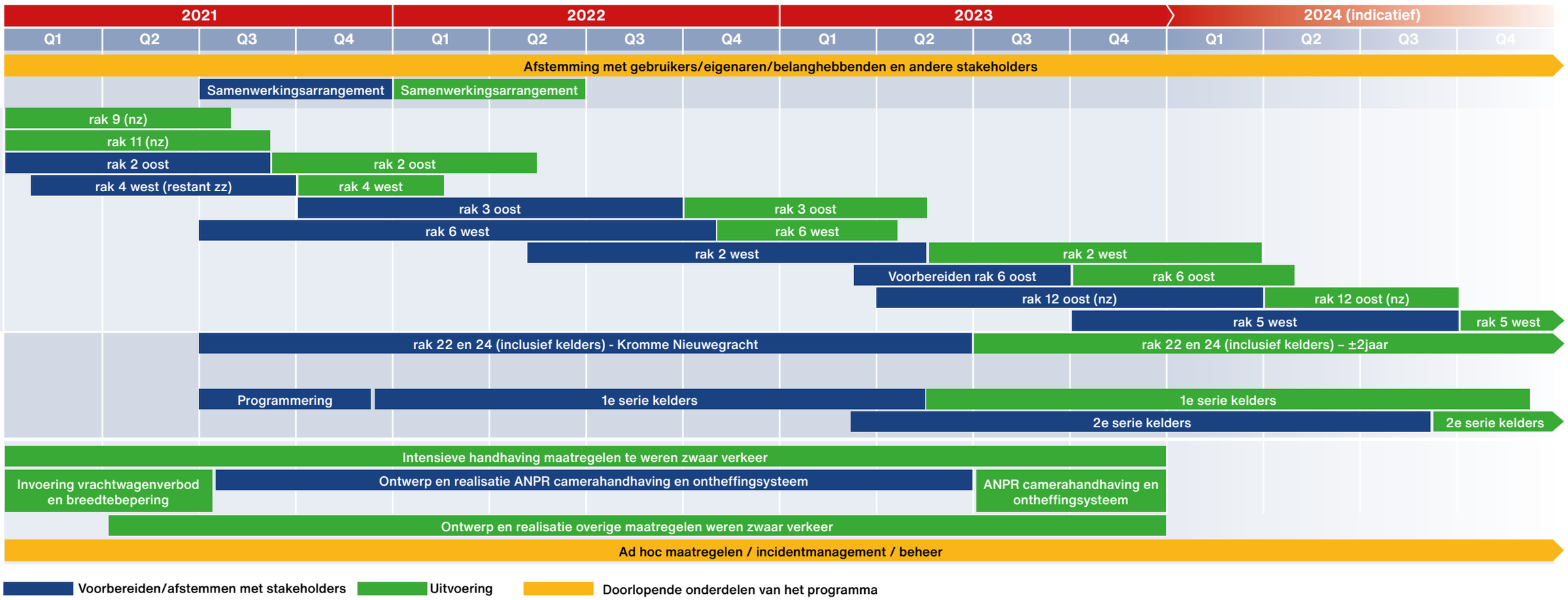
Daarnaast wordt in de prioritering en programmering gekeken naar de maatregelen die nodig zijn om aantasting van erfgoed te voorkomen, zoals in hoofdstuk 4 is opgenomen. De mate waarin deze afspraken de aantasting van het erfgoed kunnen voorkomen, worden als criterium meegenomen in het afwegingskader.

Continuïteit en efficiëntie

Het meest efficiënt is om het werk te organiseren en te plannen in een overlappende aanpak. Hierbij zijn telkens onderdelen in uitvoering en worden gelijktijdig nieuwe onderdelen voorbereid die na afloop van het ene deelproject weer uitgevoerd kunnen worden. Uiteraard vragen onvoorziene omstandigheden ook om flexibiliteit in de planning.



Figuur 12: kaart met kleurcodes die de urgentie van maatregelen aangeven met betrekking tot de muren in het wervengebied



Figuur 13: de planning zoals vastgesteld voor de komende drie jaar

Voor ieder rak wordt een vaste volgorde gehanteerd: voorbereiding → uitvoering → overdracht. In de voorbereiding kunnen ook maatregelen uitgevoerd worden die nodig zijn om voldoende tijd vrij te maken voor een gedegen voorbereiding. Denk aan bouwkundig onderzoek, het extra stabiliseren van de omgeving of het treffen van andere veiligheidsmaatregelen en samenwerkingsafspraken maken met eigenaren. De uitvoering behelst de werkzaamheden aan het rak zelf. De overdracht vindt daarna plaats tussen het programma en de beheerder van de openbare ruimte en/of de eigenaar.

Foto: Frank Doves

6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023

Voor de komende drie jaar is er een uitvoeringsprogramma gemaakt. Dit is gedaan op basis van de onderzoeken, inspecties, en het verbeterde afwegingskader ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode.

Herstel van walmuren, kluismuren en kluiskelders
De komende drie jaar ligt het accent op de urgente rakken op de Oudegracht en Kromme Nieuwegracht. Dit is bepaald met de werkwijze van risicogestuurde prioritering (zie 6.2). In 2021 is het programma op de Oudegracht gestart met het herstel van de walmuren op de rakken 9 oost en 11 oost. Deze zijn gevolgd door de voorbereiding van een praktijkproef op rak 4 west zuid (walmuur dicht bij een kelder) en de voorbereiding van rak 2 oost. Op het “rode” rak 6 west is een extra maatregel getroffen om te voorkomen dat de situatie hier verder verslechtert. De voorbereiding van het herstel wordt hier gestart.

In de planning voor het resterende herstel van de walmuren aan de Oudegracht kan, dankzij de ervaringen van de afgelopen tijd en het lopende contract met de aannemer, snel en effectief worden gewerkt aan het verdere herstel. Hoewel urgente delen naar voren zijn gehaald in de planning, is een dergelijke voortvarende aanpak van het herstel van de overige walmuren aan de Oudegracht nodig. Hiermee kan worden voorkomen dat er door verdere achteruitgang veiligheidsissues ontstaan en dat er onnodig kosten gemaakt worden als gevolg van stagnatie. Om deze reden zijn in de periode tot en met 2023 de volgende rakken geprogrammeerd: 3 oost, 6 west, 2 west, 6 oost, en 12 oost.

Ook de kluismuren zijn onderdeel van de projectscope. Op de Kromme Nieuwegracht verkeren enkele delen van wal- en kluismuren in zeer slechte staat (“rood”). Medio 2021 wordt daarom gestart met de voorbereiding van het herstel van deze delen (van de rakken 22 en 24).

In de planning voor het herstel van kluismuren en bijbehorende kluiskelders is rekening gehouden met de complexiteit van de benodigde aanpak. Dit betekent een langere doorlooptijd in de voorbereiding (opzetten samenwerking, onderzoeken, contractvorm), maar ook in de uitvoering. Afhankelijk van de complexiteit (en de daarbij behorende risico’s en uitvoeringsmethode) duurt de voorbereiding anderhalf tot twee jaar en de uitvoering een tot twee jaar. Onder voorbehoud van de uitkomsten van het vooronderzoek wordt in 2023 gestart met de uitvoering van rak 22 en 24.

Herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages
In het uitvoeringsprogramma wordt rekening gehouden met het herstel van meerdere losse kelders die niet kunnen wachten vanwege veiligheid, erfgoed en/of gebruik (urgentie). Bijvoorbeeld om schade door ernstige lekkage te voorkomen of te herstellen, of kelders die onvoldoende stabiel zijn. Welke dat zijn, moet nog worden bepaald aan de hand van inspectie en prioritering.

Maatregelen om te zwaar verkeer te weren
Er is gestart met de voorbereiding van de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer door slimme handhaving met camera’s. De juridische en technische voorbereiding zal circa twee jaar duren. Op korte termijn zal de handhaving door toezichthouders worden geïntensiveerd. Ook wordt een maximale aslast van 2 ton ingevoerd op de Zadelstraat, Haverstraat en ’t Hoogt.

Inzet van het interventieteam
De permanente inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed wordt gecontinueerd.

Intensivering beheer
Naar aanleiding van de onderzoeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed wordt het beheer geïntensiveerd. Bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en voor inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

Noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders
De komende drie jaar vinden er vervolgonderzoeken plaats naar onder meer de fysieke staat van kelders en muren, stabiliteit van kelders, aanwezigheid en eigendom van kelders en de monumentale waarde, oorzaken van lekkage en maatregelen om schade te voorkomen, uitvoeringsmethoden voor herstel kelders en muren. De uitkomsten van deze onderzoeken vormen de basis om in 2022 het uitvoeringsprogramma te actualiseren.

De samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren
Medio 2021 wordt gestart om op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied samen met (kelder) eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. Dit gebeurt onder leiding van een onafhankelijke derde. Er worden afspraken gemaakt over de uitwerking en invulling van de wervenmeester voor het dagelijks beheer, de organisatie van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, de invulling van integraal herstel en behoud, de beheerverantwoordelijkheden en de zorgplicht, en de kostenverdeling voor het herstel van schade en het toekomstig beheer. Deze samenwerkingsafspraken wil de gemeente toepassen bij de uitvoering.

6.4 Kosten en financieringsstrategie

Kosten totale opgave (2021-2050)
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het bedrag is inclusief de inschatting van kosten van circa 250 miljoen euro voor het herstel en waterdicht maken van kelders. In de raming is rekening gehouden met het herstel van alle nog uit te voeren wal- en kluismuren, een inschatting van het aantal te herstellen kelders, een inschatting van het aantal kelders dat alleen waterdicht gemaakt moet worden, de kostenvoor de maatregelen om te zwaar verkeer te weren, de kosten om de samenwerking te verbeteren, intensivering van beheer en toezicht, de overige programmakosten en een risicoreservering. De omvang van de maatregelen en de raming van de kosten is bepaald op basis van huidige ervaringsgegevens.

Het is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (WKM) (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer, onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg bouwkosten, voorbereidings- en begeleidingskosten en een risicoreservering.

Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden. Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar: de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen. Ondanks een goede werkwijze voor programmabeheersing zullen tijdens het herstel nieuwe ontdekkingen worden gedaan. Hoewel deze niet voorzien hadden kunnen worden, kunnen ze verstrekkende gevolgen hebben voor de tijd, kwaliteit en kosten.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning. Deze planning is opgezet op basis van de ervaringen van de reeds uitgevoerde wal- en kluismurenprojecten. Gezien de ouderdom en historische waarde van het wervengebied, en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd. Net als de Dom zijn ook de werven nooit af.

Tabel 1: Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023 (x1000)

Onderdeel van het programma	2021	2022	2023	Totaal
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.500	€ 10.500	€ 15.800	€ 33.800
Weren Zwaar Verkeer	€ 500	€ 900	€ 1.100	€ 2.400
Interventie & Onderzoek	€ 1.500	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.700
Programma kosten	€ 1.300	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.500
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 400	€ 1.200	€ 1.200	€ 2.900
Totaal x 1000	**€ 11.200**	**€ 15.800**	**€ 21.300**	**€ 48.300**

Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023

Het uitvoeringsprogramma 2021-2023 met onder meer maatregelen voor het herstel van muren, kelders, weren van zwaar verkeer en voorkomen van schade aan erfgoed, wordt geraamd op 48 miljoen euro. Hiervan is voor 38 miljoen reeds dekking beschikbaar voor de komende 2,5 jaar.

Kostenverdeling

Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten zijn zeer groot. Tegelijkertijd zijn nergens op de wereld grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Het is uniek erfgoed, maar ook een financiële opgave die de stad en keldereigenaren niet alleen kunnen dragen. Daarom is een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie.

Dekking en subsidie

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 wordt een financiële strategie uitgewerkt. Deze wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022. Onderdeel daarvan is een structurele financiering van de uitvoering van het programma wervengebied. Hierin wordt tevens duidelijk welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied betreft een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer, onderhoud, herstel altijd zal doorgaan.

Het programma brengt in kaart welke subsidiemogelijkheden er voor zowel de gemeente als de eigenaren zijn. Een eerste ‘quick scan’ laat zien dat een mogelijke aanpak is om subsidiemogelijkheden te verkennen per te programmeren rak. Een eerste blik laat verschillende mogelijkheden zien, zoals het Fonds Erfgoedparels (Provincie Utrecht) en de Subsidie woonhuismonumenten (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Er zijn verschillende randvoorwaarden waar een aanvraag aan moet voldoen. Zo dient het te gaan om een rijksmonument en moeten de werkzaamheden technisch noodzakelijk zijn, gericht op sober en doelmatig herstel. De uitwerking hiervan vindt het komend jaar plaats.

Daarnaast is een deel van de kosten voor beheer, onderhoud en herstel voor rekening van (kelder)eigenaren en beheerders. De uitwerking daarvan is onderdeel van het samenwerkingsarrangement, op basis van de adviezen van de commissie.

Vanwege de doorlooptijd van dertig jaar kent deze raming een grote mate van onzekerheid. Daarnaast is een van de grootste risico’s dat de gevolgen van werken in erfgoed bijna niet voorspeld kunnen worden. Achter elke steen kan een verassing vandaan komen.

Naast de investering voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

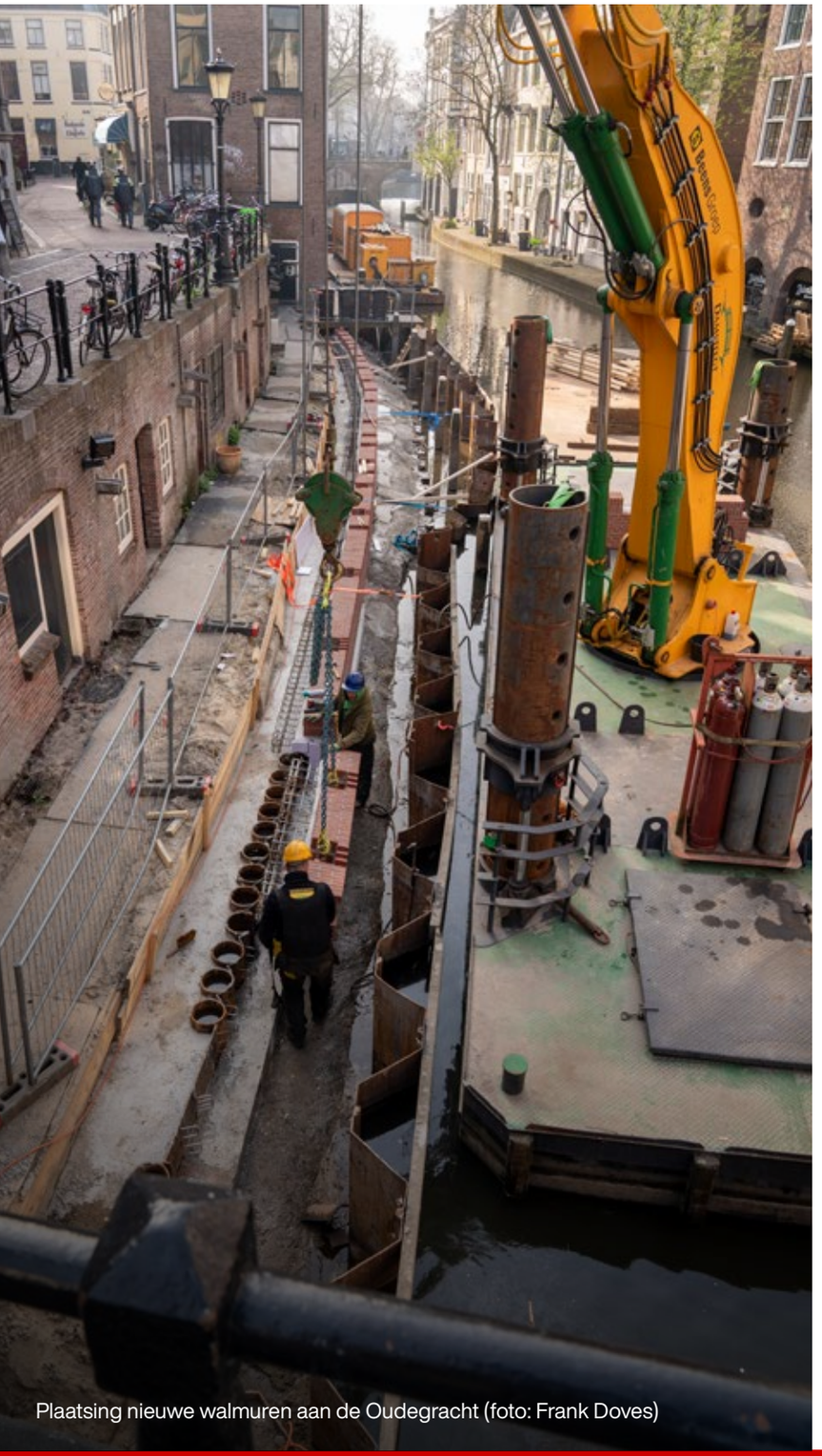
Foto: GU Beeldbank (Juri Hiensch)

7

Sturing

Programma beheersing

Het wervengebied is een complex gebied dat met samenhang moet worden aangepakt. Mede vanwege het eeuwenoude erfgoed zullen hier altijd verrassingen komen die van invloed zijn op het programma. Met goede programmabeheersing en een goede programmaorganisatie die verbinding legt tussen gemeente, eigenaren en beheerders, wordt controle verkregen waar dat kan én gestuurd op processen waar dat niet kan. Daardoor kunnen tijdig keuzes gemaakt worden en staat transparantie voorop.



Plaatsing nieuwe walmuren aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

7.1 Programmabeheersing

Het programma wervengebied heeft een omvangrijke en langjarige opgave in een gebied met veel samenhang. De complexiteit zorgt voor veel uitdagingen bij de werkzaamheden; onvoorziene omstandigheden zoals verborgen gebreken of onverwachte gevolgen tijdens het werk, kunnen de planning, het risicoprofiel en kostenplaatje plotseling veranderen. Ook het vinden van 'nieuwe' kelders en het (moeten) toepassen van nieuwe technische methodes hebben een groot (financieel) gevolg.

Zodoende is het van groot belang dat er een professionele opgezette programmabeheersing is. Beheersing, ofwel in control zijn, is het proces om binnen het programma samen en transparant besluiten te nemen over keuzes (die tijdig worden voorgelegd) die bijdragen aan het halen van de programmadoelen. Om dit mogelijk te maken is het nodig risicogestuurd te werken en te prioriteren, de financiën te bewaken, de scope te managen, de planning op orde te hebben, en een organisatie op te zetten die aansluit bij de opgave. Het belangrijkste van in control zijn is daarmee sturen op het proces om zo de complexe werkelijkheid en onverwachte omstandigheden gedurende de komende jaren te kunnen beheersen. Dergelijke integrale programmabeheersing is absoluut noodzakelijk voor het slagen van het programma.

De beheersing wordt vormgegeven met professionele werkmethodes die aansluiten op het programma, en door de inzet van medewerkers die zijn opgeleid in de verschillende onderdelen van beheersing. De inrichting ervan binnen het programma vloeit voort uit aanbevelingen van Antea Group om controle te krijgen door te sturen op scope, planning en budget. Zo wordt er integraal gewerkt en is er ten aanzien van beheersing een team opgezet bestaande uit experts op het gebied van planning, budget, kwaliteit, scope en risico. Enkele belangrijke onderdelen, waaronder risicomanagement en organisatie, worden in dit hoofdstuk uitgelicht.

Uitdagingen en risico's
Een belangrijk onderdeel van programmabeheersing, zeker in het eeuwenoude en daardoor soms onvoorspelbare wervengebied, is risicomanagement. Het is vrijwel zeker dat het wervengebied voor verrassingen zal zorgen, met in het bijzonder onvoorziene omstandigheden tijdens de werkzaamheden.

In het programma wordt risicogestuurd gewerkt. Dit betekent dat teamleden van het programma met elkaar de risico's in beeld brengen en als gevolg daarvan waar nodig werkzaamheden aanpassen. Hoewel niet kan worden voorkomen dat veranderingen optreden, zijn risico's met een professionele programmabeheersing te herkennen, zodat er op tijd naar kan worden gehandeld. Daarnaast zal de organisatie in staat zijn snel en adequaat te reageren als er een risico optreedt.

Zie het kader op pagina 61 voor een aantal bekende risico's in het wervengebied.

7.2 Programmaorganisatie

Een ander belangrijk onderdeel van de programmabeheersing is de programmaorganisatie. Er moet een organisatie staan die de complexe opgave aankan. Een organisatie die in staat is de rol van hoofdstuk 5 in te vullen, samen te werken met de eigenaren en beheerders in het wervengebied, en de benodigde slagkracht, kennis en expertise in huis heeft. Een organisatie die daarbij om kan gaan met de onzekerheden tijdens de uitvoering en risico's zoveel mogelijk beheerst.

De organisatie moet de komende decennia de integraliteit van de aanpak in het wervengebied in- en extern bevorderen, bewaken, en waar nodig uitvoeren. Ze moet in staat zijn om de regie te voeren, vanuit goed naoberschap betrouwbaar samen te werken en goed herstel en beheer te organiseren en uit te (laten) voeren. Van daaruit levert ze een bijdrage aan de samenwerkingsvorm met andere belanghebbenden, welke vorm ook gekozen wordt.

De programmaorganisatie is gegrondvest op enkele waarden. De organisatie:

- Werkt integraal en samenwerkingsgericht;
- Is open, transparant en toegankelijk;
- Neemt eigenaarschap en verantwoordelijkheid;
- Ontwikkelt voortdurend en vormt een kennis- en expertise-centrum om kennis te kunnen delen;
- Kenmerkt zich door slagkracht (in onderzoek, ontwikkeling en uitvoering);
- Reflecteert en leert.

Uitgangspunten van de inrichting

De programmaorganisatie wordt een integrale gemeentelijke opdrachtgeversorganisatie die voor alle belanghebbenden in de stad een betrouwbare partner is voor het behoud van het wervengebied. Deze kan deelprojecten oppakken, realiseren en beheersen. De taken die onder leiding van de programmamanager worden uitgevoerd, zijn als volgt:

- Opdrachtgeverschap voor herstel van wervengebied en coördinatie van beheer
- Opdrachtgeverschap voor de uitvoeringsorganisatie, ofwel de projectteams herstel van muren/kelders en weren te zwaar verkeer, de wervenmeester, en het interventieteam
- Voor verbinding zorgen met eigenaren en beheerders en gebruikers
- Voor verbinding zorgen met een in de toekomst uit te werken vorm van extern en/of gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van de kelders
- Portefeuille- en dienstoverstijgend werken, maar niet losgezongen van de lijnonderdelen
- Motor voor de ontwikkeling van vakgebied overstijgende samenwerking en probleemoplossing
- Verantwoordelijkheid nemen waar het moet, loslaten waar het kan
- Het gebruik van specifieke kennis en expertise (bijvoorbeeld juridisch, bij innovatief aanbesteden, subsidies, administratief, databeheer, procesinrichting)
- Omgevingsmanagement en communicatie
- Afleggen verantwoording aan ambtelijk opdrachtgever, college en de Raad

Foto: Frank Doves

Programmateam en Uitvoeringsorganisatie

Het programmateam wordt in het wervengebied ondersteund door de (programma)uitvoeringsorganisatie. Deze uitvoeringsorganisatie bestaat uit meerdere teams. Zowel de opdrachtgevende organisatie (het programmateam) als de uitvoeringsorganisatie bestaan uit competente medewerkers in een optimale mix tussen in- en externen, die zeker in de komende jaren kunnen ontwikkelen én borgen.

Het programmateam bestaat, naast de programmamanager, uit een team voor omgevingsmanagement en communicatie én een team voor de beheersing en ondersteuning.

Het omgevingsmanagementteam voert professioneel omgevingsmanagement en communicatie uit. Het doel is om begrip, samenwerking en vertrouwen te vergroten tussen keldereigenaren, bewoners, ondernemers, andere professionele stakeholders en de gemeente, en om samen een duurzame relatie aan te gaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een mix van verschillende communicatiemiddelen. Voorbeelden hiervan zijn wijkberichten, de gemeentelijke website en de wervenapp, maar ook persoonlijk contact.

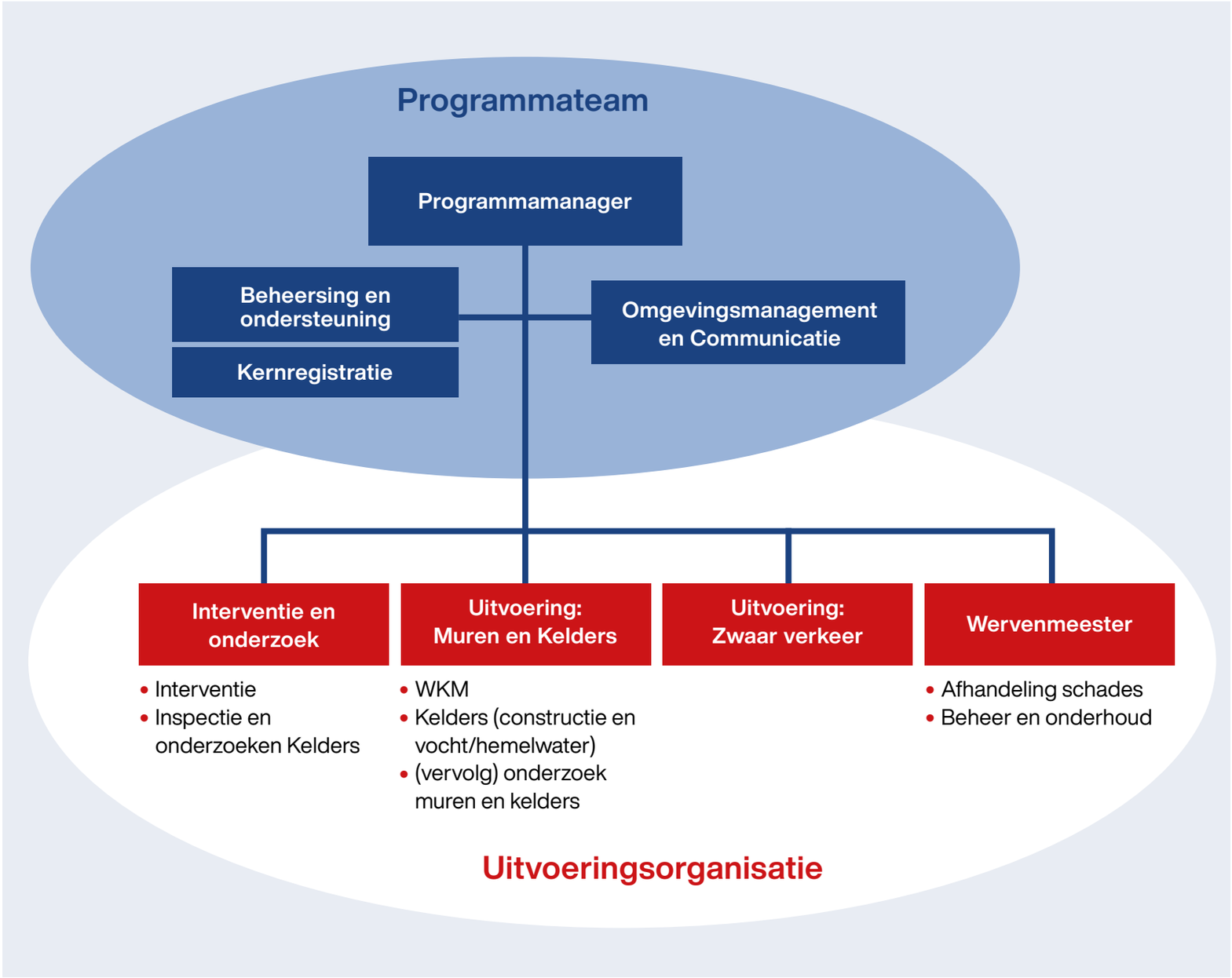
Het team beheersing en ondersteuning voert de taken uit zoals deze in paragraaf 7.1 zijn beschreven. Daarnaast stuurt het team op het halen van de programmadoelen, draagt het zorg voor de programmering, organiseert het waar nodig vervolgonderzoeken, richt het tegenspraak in en zorgt het voor een systeem waarin de belangrijkste data over het wervengebied toegankelijk worden gemaakt (kernregistratie). Het team zorgt dat er gewerkt wordt binnen de scope van het programma en dat er hier transparant over wordt gerapporteerd. Bovendien zorgt het team dat de afspraken die gemaakt worden met externe partijen, zoals nutsbedrijven en het heemraadschap, bijdragen aan het halen van de doelen van het programma. Ook de aansturing (opdrachtgeverschap) van de uitvoeringsteams valt binnen dit team.

In de uitvoeringsorganisatie is er ten eerste een interventieteam voor interventies die acuut noodzakelijk zijn voor de veiligheid en het behoud van erfgoed. Dit team zorgt ook voor het opsporen van 'nieuwe' kelders.

Daarnaast is er de wervenmeester. Deze is verantwoordelijk voor de coördinatie van het dagelijks beheer en onderhoud. De wervenmeester is de spin in het web voor meldingen van lekkage, scheuren, en schade.

De projectteams voor de programmeerbare herstelwerkzaamheden aan muren en kelders zijn ingericht en werken volgens het IPM-model van Rijkswaterstaat (5 rollen: Projectmanagement, Projectbeheersing, Omgevingsmanagement, Technisch management, Contractmanagement) en vastgestelde regels rondom risicomanagement en projectbeheersing. Ook zal dit team een belangrijke rol krijgen in het onderzoeken en oplossen van de vocht- en hemelwaterproblematiek bij kelders.

Tot slot is er het projectteam weren te zwaar verkeer. Dit team overziet de maatregelen om te zwaar verkeer te weren. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom dit onderwerp.



Figuur 14: organogram van de programmaorganisatie

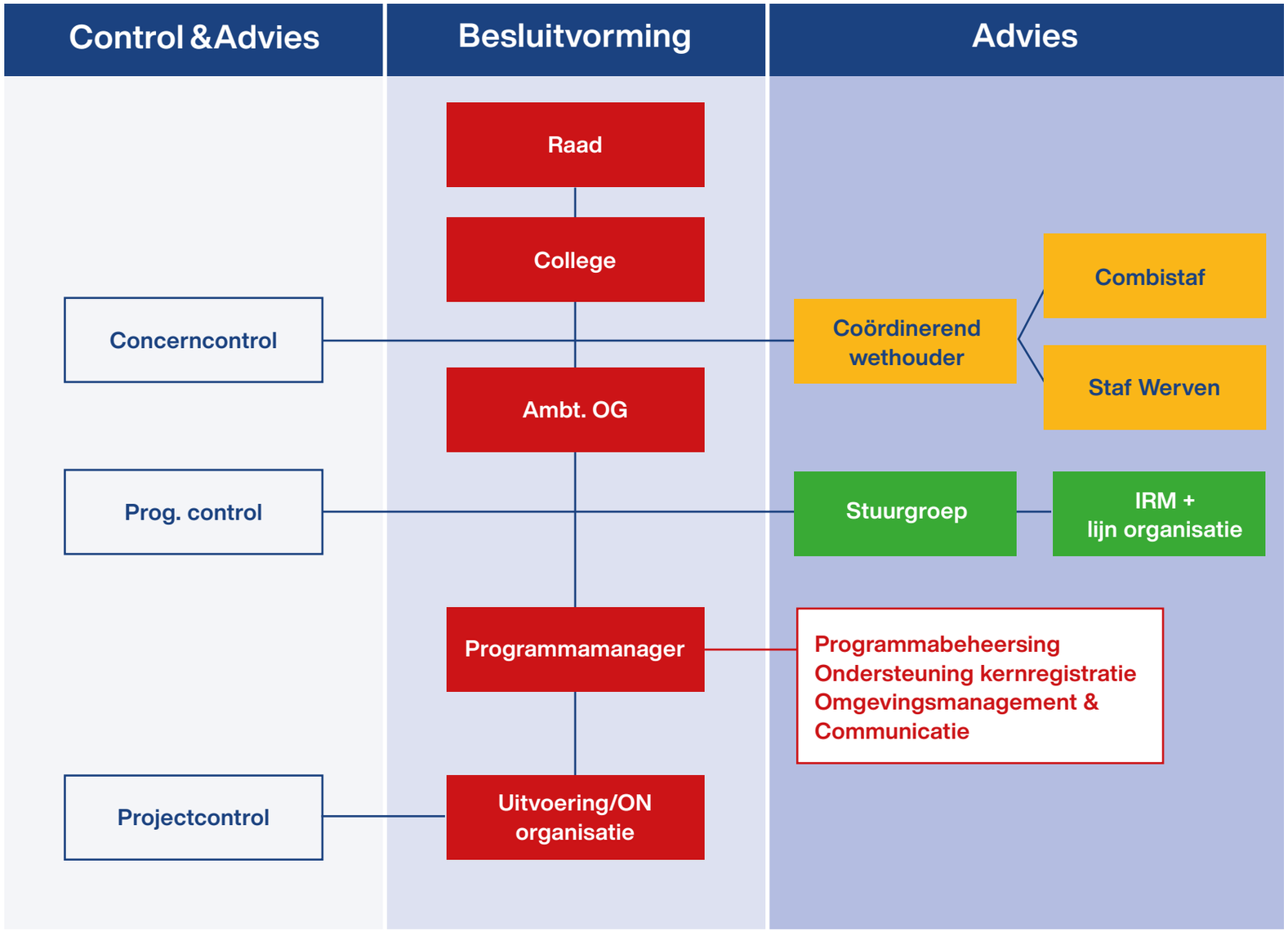
Besturing Programmaorganisatie
Ten aanzien van de besturing van de programmaorganisatie zijn er 3 lijnen (zie afbeelding): de uitvoering en besluitvormingslijn, de (onafhankelijke) controllijn, en de advieslijn.

Uitvoering en besluitvormingslijn
Bestuurlijk opdrachtgeverschap van het programma vindt plaats met een coördinerend wethouder en portefeuille overstijgende afstemming met de andere wethouders. Het ambtelijk opdrachtgeverschap gebeurt op directieniveau met een stuurgroep op directeurenniveau met betrokken diensten en disciplines. De programmaorganisatie zelf heeft een programmamanager. Daaronder valt de uitvoeringsorganisatie.

De programmaorganisatie heeft hiermee slagkracht en mandaat om direct (bijvoorbeeld in geval van een veiligheidssituatie) te handelen en de besluitenlijn te gebruiken voor de escalatie en verantwoording. Het programma zal elk kwartaal een voortgangsrapportage voorleggen aan de stuurgroep en de ambtelijk opdrachtgever. Elk half jaar zal de raad geïnformeerd worden.

Controllijn
De controlfunctie is op drie niveaus belegd: op het niveau van concern, programma en project. De controllers hebben toegang tot alle informatie op alle niveaus en kunnen gevraagd en ongevraagd adviseren, en indien nodig escaleren tot aan het college. De scope van Control omvat de bedrijfsvoering, financiën, juridische zaken, en risico's. Control is volledig onafhankelijk en maakt geen deel uit van de programmaorganisatie. Dat stelt hen in staat onafhankelijk te toetsen en te adviseren.

Advieslijn
Naast het programma zijn er meerdere adviesorganen. Buiten de overleggen waarin de verschillende portefeuillehouders met elkaar afstemmen, is er een stuurgroep die bestaat uit de directeuren van de verschillende ambtelijke diensten. De afstemming met de lijnorganisatie op IRM-niveau bewaakt en zorgt voor een integrale aanpak van het programma. Op uitvoeringsniveau wordt overleg gevoerd en advies verkregen over de realisatie.



Figuur 15: organogram van de besturing van de programmaorganisatie

Samenwerken, leren en groeien
Centraal in het programma staat dat we de opgave samen zullen doen. Ook zullen we de komende jaren nog veel leren. Hierdoor zijn het programma en alle betrokkenen steeds beter in staat om taken, verantwoordelijkheden en wensen op elkaar af te stemmen. De uitvoering en programmering zullen regelmatig worden aangepast op basis van geleerde lessen.

Duur programmaorganisatie
Omdat de organisatie een betrouwbare partner wil zijn, zal deze opereren zolang dit nodig is. Elke programmaorganisatie is tijdelijk, maar sommige onderdelen zullen blijvend zijn. Voorbeelden hiervan zijn de wervenmeester en de ondersteunende slagvaardige organisatie. Dit betekent dat na de realisatie van de programmaopgave verder wordt gewerkt aan het behoud van het erfgoed.

Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren

Naarmate lijnonderdelen onder regie van het programma steeds beter in staat zijn om zelfstandig en integraal samen te werken met de omgeving in het behoud en beheer, zal het minder nodig zijn om een grote programmaorganisatie en uitvoeringsorganisatie te hebben. Toch zal er altijd een vorm van afstemming en regie nodig blijven. Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren. De maatregelen ten aanzien van het weren van te zwaar verkeer zullen na circa drie jaar grotendeels uitgevoerd zijn. De handhavingstaken zouden dan door de reguliere organisatie opgepakt kunnen worden.

7.3 Risicobeheersing

Ten aanzien van de risicobeheersing worden periodiek risico-inventarisaties gehouden. Deze worden gehouden op basis van gesprekken met diverse partijen en zijn gebaseerd op de risicodossiers en geleerde lessen van de uitvoering. Het houden van periodieke risico-inventarisaties is, hoe belangrijk ook, slechts een onderdeel van de risicobeheersing door het programma. De belangrijkste algemene beheersmaatregelen die getroffen zijn worden hieronder toegelicht. Daarna wordt een overzicht gegeven van de nu bekende belangrijkste risico's. Binnen de gemeente valt het programma wervengebied onder 'risicovolle projecten'. In het kader van de regeling Risicovolle Projecten wordt de raad dan ook elke zes maanden geïnformeerd over de stand van zaken met voortgangsrapportages.

Daarnaast is er binnen het programma tegenspraak georganiseerd zodat er extra klankborden zijn. Vanwege het belang van tegenspraak is er al vanaf het begin ingezet op verschillende vormen van tegenspraak, bijvoorbeeld met de commissie van wijzen wervengebied. Tegenspraak zal zich binnen het programma manifesteren als reviews (onafhankelijke toetsingen), het inschakelen van experts uit de markt voor onderzoeken, evaluaties/eindrapportages van de uitgevoerde deelprojecten wal- en kluismuren, en interne audits.

Verder zijn er beheersmaatregelen genomen op het gebied van onderzoek en andere werk- en uitvoeringsmethodes die uitgaan van de samenhang van de onderdelen in het wervengebied. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het in de uitvoering toepassen van het IPM-model (een beproefde vorm van projectmanagement bij Rijkswaterstaat en andere overheden voor complexe projecten). In het programma worden de vijf verschillende rollen die binnen dit integraal projectmanagement model gebruikt worden (projectmanagement, projectbeheersing, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement) door verschillende mensen uitgevoerd, met waar nodig een eigen team van specialisten.

Risico's

Risicomanagement betekent dat er continu gewerkt wordt aan het in beeld brengen en beheersen van risico's. Een risico kan zich echter altijd voordoen. Bovendien kunnen er altijd nieuwe risico's ontdekt worden. De hier benoemde risico's zijn de belangrijkste die middels risicomanagement benoemd zijn (zie 7.1) en hebben een effect op veiligheid, erfgoed en/of gebruik en kunnen spelen tijdens de looptijd van het programma:

- Er zijn onvoorziene zaken bij de werkzaamheden. Achter elke steen kan een verrassing zitten. Het wervengebied is eeuwen oud. Onderzoek waarbij schade aangericht moet worden om 'achter of in' een muur of fundering te kijken, is soms de enige manier om echt te weten wat de staat van de kelder of muur is en wat er gedaan moet worden. Dit is uiteraard geen wenselijke optie voor een programma dat juist gericht is op het beschermen van het erfgoed. Onvoorziene zaken zullen daarom altijd invloed hebben op de planning en kosten. Hiervoor bestaat de beheersmaatregel uit voldoende onderzoek, het in de programmering actief meenemen van geleerde lessen van de uitvoering, en acceptatie dat er zich soms verrassingen voordoen.

- De samenwerking en het draagvlak met stakeholders loopt niet goed. Goede samenwerking is cruciaal maar niet vanzelfsprekend. Bij een gebrek aan draagvlak kan een meningsverschil ontstaan over het beleid, de rolverdeling en de 'beste' oplossing. Ook kan het voorkomen dat eigenaren de gemeente geen toestemming geven voor beheersmaatregelen bij een kelder die in slechte staat verkeert. Het programma zet daarom sterk in op het verbeteren van de samenwerking en het vertrouwen.

- Beschadiging van panden, muren en kelders tijdens het werk. Door werkzaamheden is het mogelijk dat er beschadigingen optreden op of naast de locatie waar gewerkt wordt. Voor aanvang van de uitvoer wordt daarom grondig onderzoek gedaan en worden beheersmaatregelen genomen. Het voorkomen van schade is echter nooit te garanderen. Daarbij kunnen aangrenzende constructies in slechtere staat blijken dan gedacht, waardoor ze extra kwetsbaar zijn.

- Er vindt een calamiteit plaats los van de geprogrammeerde werkzaamheden. Ondanks de inspecties, onderzoeken, programmering en het actief zoeken naar mogelijke knelpunten, is nooit voor de volle 100% uit te sluiten dat alsnog een deel van een kade, kelder, of brug verzakt of zelfs instort.

- Verwachtingen van stakeholders zijn hoger dan de doelstelling die bij het programma hoort. Het programma vraagt bestuurlijk gezien een lange adem (van decennia). Daarnaast verlangen stakeholders antwoorden die nu nog niet gegeven kunnen worden of verlangen zij maatregelen die niet tot de scope van het programma behoren. Als de verwachtingen te hoog zijn in vergelijking met de doelstelling, kan dit zorgen voor een gebrek aan vertrouwen.

- Problemen rondom uitvoering en handhaving weren te zwaar verkeer. Er kan bijvoorbeeld bezwaar worden gemaakt tegen verkeersmaatregelen die in de toekomst worden genomen, zoals extra verboden of een andere route indeling. Voor de camera gestuurde handhaving op basis van een kenteken en met automatische boetes is juiste toestemming en techniek nodig.

Verklarende woordenlijst

Brugkelder Een brugkelder is een boogkelder die evenwijdig loopt aan de gracht, en haaks ligt op een werfkelder. Een brugkelder ligt in het verlengde van een boogbrug en moet dan ook gezien worden als een constructieve eenheid met de boogbrug. Een bijzondere vorm van een brugkelder is een kelder die haaks op de brug staat en een mengvorm is van een brugkelder en een straatkelder. Om dit onderscheid te duiden worden deze pleinkelders genoemd.

Drift Een deel van de Nieuwe Gracht lopende van de Jansdambrug tot aan de Driftbrug.

Gewelf Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overspannen van een ruimte.

HDSR Afkorting voor Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Hemelwater-afvoer De afvoer van het hemelwater (schoon water) is vaak gescheiden van het vuile water.

Kluiskelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.

Kluismuur De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.

Kromme Nieuwegracht Het gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Nieuwegracht tot de Drift.

L-wand Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.

Nieuwegracht Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht (tegenwoordig Nieuwegracht) en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht). De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht.

Oudegracht Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht).

Plompetoren-gracht Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug

Rak Een rak is een het gedeelte van de gracht die wordt begrenst tussen twee openbare bruggen.

Spookkelder Kelder onder de openbare weg die niet toegankelijk is. Er zijn bouwsporen van deze kelder aanwezig, maar het is onduidelijk of de kelder gesloopt is.

Spuwer Een natuurstenen waterafvoer die ervoor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzamelt door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.

Straatkelder Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating (en de gracht). De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar.

Walmuur De keerconstructie (lage kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert en de grond stabiel houdt voor de bomen en fundering van de kerlders. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door metselwerk op betonnenvloer op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt.

Weeskelder Een kelder onder de openbare weg die geen verbinding (meer) heeft met het achterliggende pand. Een weeskelder heeft geen eigen adres en onderzoek naar de eigenaar heeft geen duidelijkheid opgeleverd.

Werf De werf is de openbare ruimte tussen de werfmuur en de overgang van de walmuur en de gracht. Onder een werf wordt de ruimte aangeduid waarop vroeger de havengoederen konden worden op- en overgeslagen.

Werfkelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Utrecht.

Kijk op **Utrecht.nl/werven** voor meer informatie over de aanpak van het Utrechtse wervengebied.

Aan de in dit document vermelde informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Adres
Stadskantoor
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Telefoon
14 030

E-mail
werven@utrecht.nl

Concept en realisatie
Kris Kras Context, Content and Design

April 2021

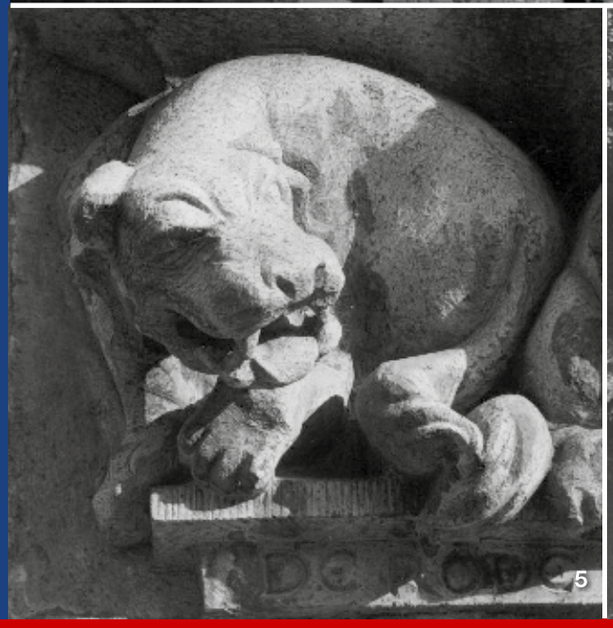
Bronvermelding rechterpagina
1. Oudegracht ingang Studenten vereniging Biton, datering 1981 (cat.no.118630) ©Utrechts Archief • **2.** Champignon kwekerij in kelder Kromme Nieuwegracht 20, datering ±1913 (SFA022805457) ©National Archief/ Spaarnestad • **3.** Console Sint Quintijn, Nieuwegracht 73 (cat.no. 810149) ©Utrechts Archief • **4.** Console de Roode Hont, Oudegracht 350, datering 1977 (cat.no. 67836) ©Utrechts Archief • **5.** Oudegracht, 1975 (DFEC00156) ©Spaarnestad photo • **6.** Gezicht op de werf en de werfkelder aan de oostzijde Oudegracht nr 294, datering 1947 (cat.no. 28449) ©Utrechts Archief

1

2

3

4


5

6

IN UTRECHTS WERVEN

ligt het verleden opgeslagen,
opeengestapeld tot voorbije dagen.

Deze werven hebben het van weemoed
zwaar te verduren, alsof het bovenlangs
rijdend vrachtverkeer de balans van zand
en steen doet schuren.

Al is zo'n snel gevonden metafoor meer
iets dat in een rapportage hoort
waarin het de kades tot kaders maakt,
gestut door een woud aan procedures
los van die gewelfde ruimtes zelf.

Werven klagen niet, zij bogen
op wat er aan goederen naar binnen
werd gesjouwd, de verhalen
waarmee hun bestaan werd volgestouwd
en hoe het hun later is vergaan.

Zie de werven aan het water staan,
zie dat complex van eigendomsverhoudingen,
zie de mensen die de werven nu betreden
zie ze opnieuw verdwijnen in een verleden

dat ook vroeger al werd behouden, met alles
wat er aan de werven werd toevertrouwd.

Ruben van Gogh
Gildemeester Utrechts Stadsdichtersgilde

Foto: GU Beeldbank (Robert Oosterbroek)

DE VERGETEN BURENPLICHT

ADVIES VAN 12 APRIL 2021, UITGEBRACHT AAN DE RAAD EN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE UTRECHT EN DE EIGENAREN

COMMISSIE VAN WIJZEN WERVENGEBIED UTRECHT

A Inhoudsopgave

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen 5

2 De opdracht 13

Inleiding 13

Nadere omgrenzing van de opdracht 14

Opbouw van het advies 15

3 De door ons gevolgde werkwijze 16

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten 19

De voorgeschiedenis 19

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie 21

Staat, status en functie van de werfkelders 23

Enkele andere aspecten 23

5 De resultaten van onze inventarisatie 25

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen 25

Juridische verhoudingen 27

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders 28

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen 33

Algemeen 33

De eigendom van de wegen 33

De eigendom van de werfkelders 35

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen 37

De eigendom van trekankers 37

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren 38

7 Rechten en plichten 39

Algemeen 39

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade 41

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden 47

Voorzorgsmaatregelen 52

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen 54

Gemeenten en samenwerking 54

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen 55

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel) 56

Uitvoering van de opgaven 57

9 Samenwerking in het herstel via een stichting 61

Algemeen 61
De stichtingsvorm 61
Het overlegorgaan 66
Bouw- of herstelbegeleiding 67
Mediation 67
Geschilregeling 67
Samenwerkingsovereenkomsten 68
Financiële aspecten 68

B Lijst van bijlagen

1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen
2 Kaart van het wervengebied
3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving
4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief
5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren
6 Spreiding van de reacties
7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

C Verklarende woordenlijst (met enkele gebruikte afkortingen)

asdruk	het deel van het gewicht van een voertuig dat via de wielen van één as wordt overgebracht op de ondergrond
aslastbeperking	maatregel waarbij de maximaal toegestane *asdruk* van voertuigen wordt beperkt
B&W	het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
BW	Burgerlijk Wetboek
CvWW	Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
huiskelder	de kelder onder het (grachten)pand, veelal verbonden met de *werfkelder*
kademuur	grondkerende constructie tussen de gracht en straat
keldergewelf	gebogen bouwconstructie voor het overspannen van een kelder
kluiskelder	een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst (zonder tussenliggende werf)
kluismuur	muur van een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst
mandeligheid	gemeenschappelijke eigendom van een onroerende zaak die nuttig is voor twee of meer erven
onderloopheidscherm	een aaneengesloten scherm tussen de palen van de fundering, dat ervoor zorgt dat er geen zand of grond tussen de palen door naar het water kan stromen waardoor er geen gaten in de *fundering* vallen
opstalrecht	het recht om in, op of boven de grond van een ander een gebouw of werk (bijvoorbeeld een kelder) in eigendom te hebben
raad	de gemeenteraad van Utrecht
rak	deel van een gracht tussen twee bruggen (er zijn 26 rakken)

RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (vroeger: Rijksdienst voor de Monumentenzorg)
spookkelder	los gelegen kelder onder de openbare weg waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed
straatkelder	*werfkelder* onder de straat zonder naastgelegen water
spuwer	natuurstenen waterafvoer (van de straat door de muur naar de gracht of de *werf*)
trekanker	een anker aan de buitenzijde van de werfmuur die de werfmuur vastmaakt aan de werfkelder door een verbinding met de keldermuur
VvE	vereniging van eigenaren (van een in appartementsrechten gesplitst gebouw)
walmuur	kademuur die grenst aan de gracht en de *werf*
watergevel	direct aan de gracht grenzende achtergevel van een grachtenpand
weeskelder	los gelegen kelder zonder (bekende) eigenaar
werf	openbare ruimte tussen *werfmuur* en de overgang van *walmuur* naar gracht
werfkelder	kelder meestal haaks op de gracht, met een toegang op de werf en vaak ook een verbinding met een *huiskelder* (NB: in dit advies wordt het begrip “werfkelder” ook wel gebruikt als overkoepelend begrip voor alle soorten kelders onder een weg, zoals een *werfkelder* in de hier beschreven betekenis, een *kluiskelder* en een *straatkelder*)
werfmuur	muur die de *werfkelder* afsluit aan de werfzijde
WKM	project herstel wal- en kluismuren (vanaf 2008)

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen

Vooraf: van conceptadvies naar eindadvies

Op 30 oktober 2020 hebben B&W van de gemeente Utrecht, samen met eigenaren van werfkelders en in opdracht van de raad van de gemeente, de Commissie van Wijzen voor het wervengebied Utrecht ("CvWW") ingesteld. De CvWW bestond uit drie leden: de heren mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis (voorzitter), prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots en drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, en is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit als secretaris. De CvWW heeft op 1 maart 2021 een conceptadvies uitgebracht aan de raad en B&W van de gemeente Utrecht en de eigenaren van werfkelders. In een periode van ruim drie weken daarna heeft een ieder kunnen reageren op het concept. Voor u ligt nu het eindadvies, waarin rekening is gehouden met de ingekomen reacties, waaronder een uitgebreid commentaar van 24 maart 2021 van B&W. Al deze reacties hebben de CvWW reden gegeven tot nader grondig beraad over haar bevindingen en aanbevelingen. Dit heeft geleid tot enkele wijzigingen, die in het advies worden besproken en toegelicht, en tot een ruim aantal verduidelijkingen. De CvWW handhaaft de kern van haar oordeel en advies, die zijn gebaseerd op de waarneming dat in de loop van de jaren een ernstig gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente is ontstaan. B&W hebben geschreven dat zij dit beeld herkennen en dat zij het als hun maatschappelijke verantwoordelijkheid zien om het vertrouwen van hun "buren" te herstellen. De CvWW ziet in de reactie van B&W nog voorzichtigheid in het omarmen van de gedachte aan een ruimere invulling van zorgplichten en het nemen van ruimhartige verantwoordelijkheid voor schade aan de werfkelders. Deze voorzichtigheid is te begrijpen; de CvWW ziet de scherpe en deels kritische vragen van B&W als een uiting van het standpunt dat overtuigende antwoorden op deze vragen nodig zijn om deze ruimere verantwoordelijkheden te kunnen nemen. Het gaat immers om de besteding van publieke middelen en de democratische verantwoording daarover. Daarmee biedt deze eerste reactie hoop op een betere invulling van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht van de gemeente, en daarmee op het noodzakelijke herstel van vertrouwen. De CvWW wenst de raad, B&W en de eigenaren wijsheid en succes in het toekomstige herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied, waaronder de werfkelders.

Algemene inleiding, aard van deze samenvatting

De CvWW is onafhankelijk en heeft een dubbele opdracht: zij moet adviseren over (1) de rechten en plichten van eigenaren en gemeente en de eigendomsverhoudingen, en (2) de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente bij het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Het wervengebied is uniek in de wereld, heeft nationale betekenis als erfgoed en is een van de iconen van de binnenstad van Utrecht.

Met dit eindadvies geeft de CvWW uitvoering aan haar opdracht.

Deze samenvatting, met conclusies en aanbevelingen, is zelfstandig leesbaar en geeft een beknopt maar volledig beeld van onze bevindingen. De CvWW heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken *stakeholders* en verschillende gemeentelijke afdelingen. Daarnaast heeft de CvWW vele gesprekken met eigenaren gevoerd. Ook heeft zij kennisgenomen van tientallen documenten: ambtelijke stukken uit het verleden en het heden, technische rapporten, juridische studies en boeken over het wervengebied. Niet alles wat dit onderzoek heeft opgeleverd laat zich eenvoudig in de mal van eigendomsverhoudingen, rechten en plichten en samenwerkingsvormen gieten. Want onder deze meer formele vraagstukken speelt zich

de echte werkelijkheid af. Daarom ligt in deze samenvatting het accent op bevindingen die onder de oppervlakte – zeg maar door de keldergewelven – van dit rapport lopen. In de conclusies vat de CvWW haar oordeel over de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten samen. De aanbevelingen bevatten het advies over samenwerkingsvormen en suggesties voor een daarbij passende juridische structuur.

Gebrek aan vertrouwen
Een eerste bevinding die in het overgrote deel van de gesprekken met eigenaren van werfkelders naar voren kwam, is een gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Dit speelt in veel opzichten, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders vormen hierbij de boventoon. De vraag is vervolgens: hoe heeft deze situatie kunnen groeien? Om tot een antwoord te komen heeft de CvWW eerst de belangen, de onderlinge verhoudingen en vroegere onderzoeksresultaten geïnventariseerd.

De belangen in het wervengebied lopen parallel.
De opdracht geeft de CvWW mee om "niet uit te gaan van belangentegenstellingen". Opmerkelijk is dat inhoudelijke belangentegenstellingen nauwelijks aan de orde zijn, in ieder geval niet tussen gemeente en eigenaren. Beide hebben het belang van het erfgoed hoog in het vaandel staan: de gesprekken met eigenaren wezen vooral op veel liefde voor het erfgoed en de gemeente wilde tot een aantal jaren geleden het wervengebied zelfs op de UNESCO-werelderfgoedlijst krijgen. En zowel eigenaren als gemeente vinden constructieve veiligheid een eerste vereiste. Voor veel eigenaren is dat reden om scherp en kritisch te blijven ten opzichte van handhaving van de aslastbeperking in het gebied. Blijft over de functionaliteit. Ook daar lopen de belangen niet ver uiteen. De gemeente heeft het functionele belang van bereikbaarheid al decennia geleden verbonden met de belangen van erfgoed en veiligheid door de introductie van een aslastbeperking van twee ton langs de grachten in het wervengebied. Het is immers bekend dat een te hoge aslast risico's geeft voor de stabiliteit van de werfkelders en kans op schade geeft. Een andere functionaliteit – of beter: voorwaarde voor functionaliteit – is de waterdichtheid van de werfkelders. Ook dat is niet een belang dat alleen door eigenaren wordt gehuldigd; de gemeente heeft zelf in het begin van de jaren '90 van de vorige eeuw in goed overleg met de eigenaren een actie tot gezamenlijk herstel opgezet. Waterdichte werfkelders zouden immers andere functies in de werfkelders mogelijk maken, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. Dat zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen. Dit doel is ook bereikt. Kortom: de belangen die in onze opdracht centraal staan, lopen tussen gemeente en eigenaren feitelijk al parallel. Natuurlijk zijn er *stakeholders* met andere belangen. Daarbij gaat het vooral over de aslastbeperking. Voor de bevoorrading van de binnenstad en voor grotere bouwprojecten zou het behulpzaam zijn als de aslast in ieder geval op strategische plekken of routes hoger zou kunnen zijn.

Een vergeten burenplicht
Het echte probleem zit hierin dat de parallel lopende belangen niet als een gezamenlijk belang worden gezien. In ieder geval niet door de gemeente. Even is dat wel zo geweest, namelijk in de periode 1993-2002, toen het gezamenlijke herstelproject van de werfkelders is uitgevoerd. Daarbij zijn, zoals gezegd, veel kelders ook waterdicht gemaakt. Ook toen ging er een fase van aandacht voor de juridische verhoudingen met vragen over rechten en plichten aan vooraf, en die heeft uiteindelijk tot een gezamenlijke aanpak en actie geleid. Deze gezamenlijkheid is na afloop van dat project echter uit het zicht verdwenen.

De opvatting van de gemeente dat de gezamenlijke belangen scherp te scheiden zijn in een publiek belang, dat zij vertegenwoordigt, en een privaat belang dat van de eigenaren is, lijkt in eerste aanleg

logisch. Normaal gesproken kunnen eigenaren van een gewoon woonhuis ook niet bij de gemeente aankloppen bij scheurvorming of lekkage, hoewel het ook een gemeentelijk belang is dat huizen veilig zijn en gezond om in te wonen. Maar in het wervengebied wringt deze opvatting. Hier is vanuit de historie immers de situatie gegroeid dat eigenaren van werfkelders de gemeente in veel gevallen aan drie zijden als zeer directe “buur” hebben: door de weg als bovenbuur, de werfmuur als voorbuur en de fundering of ondergrond als onderbuur. Ook al betekent dit niet dat de gemeente hiermee een buur in de gebruikelijke zin is, het leidt er wel toe dat de gemeente hier in de uitoefening van haar publieke taak een “burenplicht” heeft. Een gebrekkige handhaving van de aslastbeperking heeft langs de grachten de consequentie dat er scheuren in de dragende delen van de werfkelders komen, met schade en veiligheidsrisico’s: gebrekkige hemelwaterafvoer leidt tot lekkage, uitspoeling van zand door een onvolkomen oeverbeveiliging leidt tot aantasting van de fundering, en onvoldoende aansluiting van werfmuren op de werfkelders leidt ook tot lekkages. Je zal maar een buur hebben die bij gevolgen als deze niet altijd thuis geeft, in algemene zin afhoudend is en dan laat weten dat lekkages je eigen probleem zijn en dat je maar moet aantonen dat de scheuren een gevolg zijn van overtredingen van de aslast. Ondanks de vele acties die de gemeente wel heeft ondernomen is dit het overheersende beeld van de gemeentelijke werkwijze dat uit het onderzoek van de CvWW naar boven komt.

Hier komt bij dat alle optredende schade ook het unieke erfgoed aantast, zij het vaak op plekken die voor het algemene publiek minder zichtbaar zijn. Alles bijeen vraagt het van de gemeente dat zij aan haar zorgplicht voor het beheer en onderhoud in het wervengebied een veel nauwkeuriger invulling geeft, zowel vanuit het belang van het erfgoed zelf maar vooral ook vanuit een burenplicht die in vergetelheid is geraakt. Zorgplicht en burenplicht, ook wel *noaberschap*, zijn in het unieke wervengebied dure plichten, waarbij het woord “duur” een morele betekenis heeft.

Van onderzoek naar onderzoek

Een andere invulling van de gemeentelijke zorgplicht kan ook aanzienlijke financiële consequenties hebben. Mogelijk ligt hierin ook een van de redenen waarom in het afgelopen decennium verschillende onderzoeken hebben plaatsgevonden, vooral technische onderzoeken, maar ook nogal eens juridische onderzoeken. Aan de aanbevelingen uit dergelijke onderzoeken, die zich vooral richtten op het achterhalen van oorzaken van schade, de schade zelf en de juridische rechten en plichten, is niet of onvoldoende zichtbaar uitvoering gegeven. Er zijn verkeersmaatregelen getroffen of geïntensiveerd, maar de handhaving liet te wensen over. Het vraagstuk van de gezamenlijke belangen van eigenaren en gemeente werd ook pas urgent toen het project voor het herstel van de wal- en kluismuren aanbelandde bij de eerste kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht. Daar bleek onmiskenbaar dat kluismuur en werfkelders één geheel vormen, dat uitgespoeld zand van de fundering ook de werfkelder en soms zelfs het achtergelegen pand beschadigt en dat dagelijkse vrachtwagens over de gracht niet ten goede komen aan de kwaliteit van het gezamenlijke erfgoed. Wat op dat momentum volgde was deels voorspelbaar: een grote behoefte aan meer onderzoek, onder meer op technisch en juridisch vlak. Met als wezenlijke verandering dat het onderzoek fundamenteler van aard lijkt; het is gericht op het bepalen van de uiterste belastbaarheid van de werfkelders en het diagnosticeren van schade en er is meer nadruk komen te liggen op samenwerking tussen gemeente en eigenaren. Het streven om het nu goed te doen wordt tegelijk belast door het gebrek aan vertrouwen dat de afgelopen jaren bij eigenaren is ontstaan, en bij meerdere eigenaren is omgeslagen naar wantrouwen.

Naar de conclusies en aanbevelingen

De CvWW hoopt met dit advies bij te dragen aan herstel van het vertrouwen. Dit begint met een goed beeld van de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten van gemeente en eigenaren. Duidelijkheid daarover is een eerste basis voor samenwerking. Wie is waarop aan te spreken in het

wervengebied? Rechtsregels moeten in dit verband duidelijkheid en houvast bieden, en geen bron zijn voor haarkloverij of eindeloze geschillen. De CvWW adviseert tot een zo eenvoudig mogelijke structuur, ook voor hier en daar ingewikkelde juridische kwesties. Daarbij formuleert zij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Dit laatste is nodig omdat zij geen bindende en algemeen geldende uitspraken kan doen over de eigendomsverhoudingen en de daarmee verbonden rechten en plichten. Zij heeft immers niet “pand voor pand” onderzoek gedaan naar oude akten, kadastrale registraties enzovoort. Het is echter wel mogelijk om algemene vuistregels te formuleren.

Na deze conclusies volgen aanbevelingen over de samenwerking. Hierbij maakt de CvWW onderscheid tussen de uitvoering van het beheer en onderhoud, gezamenlijke planvorming en samenwerking in het herstel van de werfkelders. Voor de samenwerking in dit herstel beveelt de CvWW ook een bepaalde juridische structuur aan.

Conclusies over eigendomsverhoudingen en rechten en plichten

De eigendomsverhoudingen
De eigendomsverhoudingen zijn in algemene zin duidelijk. De gemeente is de eigenaar en de beheerder van de wegen. Zij is ook de eigenaar van de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. En zij is verlener van zogenoemde opbreekvergunningen voor de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen, inclusief de handhaving daarvan.

De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de met de kelders verbonden grachtenpanden. Hier geldt de juridische leer van de “horizontale natrekking”: ook al ligt de werfkelder in gemeentegrond, de horizontale verbinding met het achterliggende grachtenpand is bepalend voor de eigendom. “Losse” kelders zonder bekende eigenaar, de zogeheten wees- en spookkelders, behoren in het algemeen toe aan de gemeente. Hier geldt de verticale natrekking: de eigenaar van de weg is ook eigenaar van hetgeen daaronder ligt. Voor de “straatkelders” geldt hetzelfde: afhankelijk van de feitelijke situatie zijn ze ofwel van de gemeente ofwel bestanddeel van het pand waarmee ze zijn verbonden.

De rechten en plichten, waaronder verantwoordelijkheden voor schade
De rechten en plichten van gemeente en eigenaren vloeien uit deze eigendomsverhoudingen voort. Als beheerder van de wegen is de gemeente verantwoordelijk voor de regulering van het verkeer over de grachten en voor de handhaving van de genomen maatregelen, met inbegrip van de regels gericht op een aslastbeperking tot twee ton. De gemeente is ook verantwoordelijk voor een goede en doeltreffende afvoer van het hemelwater en voor de riolering. En zij is verantwoordelijk voor het doelmatige beheer en onderhoud van haar eigendommen: de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. Zo ook voor de regulering van de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen. De veelomvattende taak van dit beheer en onderhoud, dat het overgrote deel van het wervengebied omvat, kan worden gezien als een uiterst belangrijke zorgplicht. Omdat deze zorgplicht betrekking heeft op monumentaal erfgoed dat uniek in de wereld is, is de verantwoordelijkheid groot om hier goed invulling aan te geven. Onderdeel van deze zorgplicht is de hiervoor geïntroduceerde burenplicht ten opzichte van de eigenaren van de werfkelders.

Verantwoordelijkheden voor schade
Het zorgen voor goed onderhoud van de werfkelders is de taak van de eigenaren, maar schade die ontstaat door het tekortschieten van de gemeente in háár taak moet voor rekening van de gemeente komen. Voor de gemeente ziet de CvWW bij schade aan werfkelders een ruime

verantwoordelijkheid. De middeleeuwse kelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en de onder het openbare gebied gelegen kelders. Een goede staat van de kelders is essentieel voor het behoud van het erfgoed, dat een algemeen belang vormt waarvoor nu juist de overheid verantwoordelijk is. De zorgplicht voor het beheer en onderhoud van het overgrote deel van dit erfgoed is zoals al vermeld een publieke verantwoordelijkheid. Schade die een gevolg is van de wijze waarop die verantwoordelijkheid tot uitvoering is gekomen, komt daarmee voor rekening van de gemeente.

De CvWW werkt deze algemene beoordeling uit in bewijsvermoedens, op een wijze die in het Burgerlijk Wetboek is vastgelegd voor schades door mijnbouw in het Groningenveld. Daarbij is dan de hoofdregel dat bepaalde, nader te omgrenzen, schades worden *vermoed* te zijn veroorzaakt door gedragingen van de gemeente. De gemeente heeft echter de mogelijkheid om aan te tonen of aannemelijk te maken – op het verschil tussen deze begrippen gaat de CvWW nader in – dat dit vermoeden niet gepast is. Als zij hierin slaagt, geldt een uitzondering op de hoofdregel. Het omgekeerde, een vermoeden ten nadele van de eigenaar, kan ook voorkomen. De introductie van bewijsvermoedens van deze aard is bedoeld als verheldering en vereenvoudiging, als een manier om te “dejuridiseren”. Dergelijke bewijsvermoedens passen in het rechtssysteem, waarin uitzonderingen mogelijk zijn op de normaal geldende regels voor het verdelen van de bewijslast (wie moet wat bewijzen?) bijvoorbeeld op grond van “*de eisen van redelijkheid en billijkheid*”. Bij de bewijsvermoedens maken we een onderscheid. Enerzijds zijn er werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders gelden de hierna beschreven bewijsvermoedens. Anderzijds zijn er werfkelders, ongeveer 20% van het totaal, die niet hebben deelgenomen aan die hersteloperatie en ook niet langs andere weg in de recente geschiedenis hersteld. Op deze groep van werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Het advies bevat de volgende bewijsvermoedens:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage, worden vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hierbij is te denken aan: een te zware belasting van de weg, ontoereikende afvoer van hemelwater, beschadiging door leidingaanleg, wortelgroei bij bomen en zettingen door nabije bouwwerkzaamheden van de gemeente of andere zettingsproblemen, bijvoorbeeld door (grond)waterstandsveranderingen. Een soortgelijk vermoeden geldt bij schade die is ontstaan na de aanleg of het herstel van leidingen in de weg of boven de werfkelders. Het vermoeden bestaat dat alle werfkelders (vanouds) constructief zijn opgewassen tegen verkeer dat de aslastbeperkingen in acht neemt. De gemeente mag tegenbewijs leveren door aan te tonen dat de hier bedoelde schade een of meer oorzaken heeft die buiten haar invloed liggen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om onoordeelkundig uitgevoerde particuliere verbouwingen, autonome veroudering of nalatigheid in het onderhoud door eigenaren.[1]
- De kosten van het “binnenwerk” in de werfkelders komen in beginsel voor rekening van de eigenaren. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. De kosten van het binnenwerk zijn echter voor rekening van de gemeente voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat het gaat om gevolgen van scheuren in de gewelven, de muren en de vloer.

[1] Voor de goede orde: met deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast.

- Schade in werfkelders door optrekkend vocht wordt vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de eigenaar verantwoordelijk is. Dit vermoeden kan opzij worden gezet als de eigenaar aannemelijk maakt dat de vochtoverlast is ontstaan door een oorzaak die bij anderen, zoals de gemeente, ligt.

Bij de kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Anders gezegd: op deze kelders passen we de regeling van de eerdere hersteloperatie toe. Zie het als een “spijtoptantenregeling”.

Deze bewijsvermoedens moeten – om gemeente en eigenaren te kunnen binden – worden opgenomen in een bepaalde (juridische) structuur. Deze komt hierna ter sprake in het onderdeel over samenwerking. Ten aanzien van de in noot 1 genoemde waterdichtheid doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag is na tien jaar afgelopen. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter rond 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag worden gedragen door de eigenaar.

Aanbevelingen over samenwerking en samenwerkingsvormen

Na deze uiteenzetting over de bevinding dat de belangen tussen gemeente en eigenaren niet alleen parallel lopen, maar ook gezamenlijk zijn en zelfs uitmonden in een “burenplicht” of *noaberschap*, komt de vraag aan de orde hoe deze gezamenlijkheid vorm kan krijgen. Het is goed hierbij onderscheid te maken tussen (1) de uitvoering van het beheer en onderhoud, (2) gezamenlijke planvorming en (3) samenwerking in het herstel. Voor suggesties over de samenwerking is de CvWW ook te rade gegaan bij de eigenaren. Zij noemen vooral randvoorwaarden voor de uitvoering: zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht, zorg voor één goed aanspreekpunt, zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke praktische oplossingen, ga uit van gelijkwaardigheid, laat dit ook zien in de wijze van communiceren, zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (door een kennisbank), doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied en kom in actie als het urgent is – en voer niet alleen het zoveelste onderzoek uit.

Samenwerking in het beheer en onderhoud
In een minimale variant van beheer en onderhoud is het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Als de gemeente een goede invulling geeft aan haar zorgplicht voor beheer en onderhoud in het wervengebied, voorkomt dat veel schade. Het gaat om: het daadkrachtig en effectief weren van te zwaar verkeer uit het wervengebied, tijdig onderhoud van de wal- en kluismuren en van de werfmuren, prognose en verkleining van de invloed van bouwwerkzaamheden op nabije constructies, het op orde hebben van de oeverbeveiliging in de grachten, zorgen voor een deugdelijke hemelwaterafvoer en goed onderhoud van de bomen. Het *noaberschap* in de relatie met de eigenaren van de werfkelders zou vervolgens in heel eenvoudige dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig, zij het dat vanzelfsprekend ook van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder

wordt gevergd. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een "responsieve gemeente", dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken met eigenaars in het wervengebied heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. Alle randvoorwaarden die eigenaren hebben geformuleerd kunnen zo met deze werkwijze worden verbonden. Dit leidt tot twee nadere aanbevelingen:

- De herintroductie van de functie van keldermeester; kort gezegd: een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die het gebied en de mensen kent en zowel zelfstandig voor oplossingen van voorkomende problemen kan zorgen als intermediair is naar de verschillende uitvoeringsonderdelen.
- Betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van de verschillende onderdelen in het wervengebied. Bewoners kennen hun pand en de omgevingsfactoren als geen ander. Hun participatie in monitoring en observatie kan ook behulpzaam zijn in het omgaan met de onzekerheden die in de technische onderzoeken en de beoordeling naar voren komen. Er is dan in elk geval een gezamenlijk beeld van de feitelijke toestand.

Samenwerking in de planvorming

Het is voor iedereen duidelijk dat er een veelheid van zeer uiteenlopende vraagstukken in het wervengebied speelt. Dit leidt tot het advies om te komen tot een integrale of samenhangende visie op de toekomst van het wervengebied. Zo'n visie kan een uitwerking zijn van de *Omgevingsvisie binnenstad* die in de afgelopen periode is opgesteld; dit heet ook wel een "gebiedsprofiel". Uitkomst daarvan kan een integraal programma voor de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied zijn. Daarin zijn constructieve veiligheid en schadebeperking harde randvoorwaarden. Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het nodig om rekening te houden met de verschillen tussen rakken. Deze verschillen kunnen bijvoorbeeld betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, zoals die voor de bereikbaarheid en het parkeren. In de tweede plaats is het raadzaam om meteen ook "de netwerklaag" – kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming, enzovoort – op te nemen in de visievorming. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. Een dergelijk proces kan veel doeleinden dienen, waaronder het herwinnen van vertrouwen van eigenaren.

Samenwerking in het herstel van de werfkelders

De CvWW adviseert tot samenwerking in een op te richten stichting waarin vertegenwoordigers van eigenaren en gemeente samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Het model van een stichting heeft eerder, in de jaren 1993-2002, goed gefunctioneerd bij het herstelplan voor de werfkelders. Daarbij ging het ook om het waterdicht maken. Niemand is verplicht om deel te nemen aan de stichting, maar iedere eigenaar die daarvoor kiest kan voor herstel van zijn werfkelder een samenwerkingsovereenkomst met de stichting aangaan. Zo'n overeenkomst vormt de grondslag voor de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden. Binnen deze samenwerking gelden de eerder genoemde bewijsvermoedens. De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente en voor het overige van de eigenaren, indien het gaat om maatregelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Zij kan ook subsidies van derden krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van monumentensubsidies. Een stichting in de hier voorgestelde opzet heeft onder meer de volgende kenmerken:

- Het doel is: het uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor een duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied.
- Het bestuur bestaat uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente, met een externe, onafhankelijke voorzitter.
- Er komt een permanent overlegorgaan, met vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente onder leiding van een externe en onafhankelijke voorzitter. Dit overlegorgaan wordt in een vroeg stadium betrokken bij plannen en kan spreken over belangen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Het heeft geen formele bevoegdheden.
- Om de kwaliteit van de feitelijke uitvoering te bevorderen en om eigenaren waar nodig bij te staan volgt de aanbeveling om een vorm van bouw- of herstelbegeleiding toe te voegen. Deze begeleiding kan lopen van schade-inventarisatie tot een herstelplan en van offertebeoordeling tot aan begeleiding in de feitelijke uitvoering.
- Doet zich toch een potentieel conflict voor, dan wordt zo mogelijk geprobeerd om door mediation het geschil in de kiem te smoren.
- Als ook mediation niet tot een oplossing leidt, bestaat de mogelijkheid van bindend advies door een of meer externe deskundigen – uit een daarvoor beschikbare groep personen – om laagdrempelig, snel en relatief goedkoop tot een oplossing te komen.

De CvWW komt ook met enkele andere aanbevelingen:

- De gemeente moet zorgen voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn “oog en oor” voor waarnemingen in dit gebied. De gemeente draagt zorg voor een kennisbank over het wervengebied en doet dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners.
- Voordat in dit kwetsbare gebied werkzaamheden worden uitgevoerd, moet er een deugdelijke nulmeting zijn. Er moet ruim aandacht zijn voor voorzorgsmaatregelen. De fragiele evenwichtstoestand vraagt om goede prognoses van het effect op nabije objecten en extra monitoring tijdens bouwwerkzaamheden. De betrokkenen moeten hierover tijdig en goed worden geïnformeerd.

Verdere samenwerking

De CvWW beveelt tot slot aan om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. Eerst moet vertrouwen terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een keldermeester. En door een geolied herstelproces, waarbij op zijn minst duidelijkheid en eensgezindheid bestaat over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, met inbegrip van de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw, gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een hernieuwde basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die voortbouwen op de samenwerking in het herstelproces. Op deze basis is het ook mogelijk om vooruit te kijken en de opgaven voor de werfkelders te koppelen aan opgaven door de energietransitie en klimaatadaptatie. De hier bepleite samenwerking is ook een gezamenlijke “ontwerpopgave”; niet iets dat kan worden aangeraden in een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

2 De opdracht

Inleiding

2.1 Op 30 oktober 2020 hebben B&W, na een gezamenlijke voordracht van de gemeente en enkele participerende eigenaren in het wervengebied van de gemeente, de "Commissie van wijzen wervengebied Utrecht" ("de CvWW") ingesteld. De CvWW bestaat uit de volgende personen:

- mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis, oud-rechter, tevens voorzitter;
- prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar constructiemechanica aan de TU Delft;
- drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, programmamanager bij de gemeente Enschede.

De CvWW is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit, zelfstandig adviseur, die als secretaris is opgetreden. De volledige opdracht van de CvWW is opgenomen in **Bijlage 1**. De CvWW is onafhankelijk, en dus ook ten opzichte van de gemeente en van de eigenaren.

2.2 De centrale vraag aan ons, als de leden van de CvWW, is: "*te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied*". Uit deze centrale vraag vloeien de in **Bijlage 1** tevens weergegeven deelvragen voort. Aan ons is gevraagd het concept van ons advies uiterlijk in februari 2021 gereed te hebben. In nader overleg met de gemeente en eigenaren hebben wij als streefdatum 1 maart 2021 genoemd. Op deze datum hebben wij een conceptrapport aangeboden aan de opdrachtgever. Wij hebben het ook op onze website geplaatst en toegestuurd aan degenen (eigenaren en anderen) met wie wij eerder contact hebben gehad. Op basis van de nu te ontvangen reacties zijn wij tot dit definitieve rapport gekomen.

2.3 De opdracht bevat drie hoofdelementen: veiligheid en schade, behoud en beheer van het erfgoed en functionaliteit. Een ander belangrijk aspect is de leefbaarheid van het wervengebied.

2.4 Onze opdracht is veelomvattend. In de binnenstad van Utrecht bevinden zich ongeveer 750[2] werfkelders, die dateren uit de middeleeuwen. **Bijlage 2** bevat een kaart waarop de grenzen van het wervengebied zijn te zien. Centraal daarin zijn de waterlopen langs de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht. De problemen die zich daarbij nu voordoen hebben een lange voorgeschiedenis. Het gebied heeft een uniek en monumentaal karakter. Het is mede daardoor van bijzondere betekenis voor de stad Utrecht en is zelfs van nationale waarde. Naast de Domtoren zijn de stadswerven, met een totale lengte van ongeveer 4 km, *iconen* van de (binnen)stad, met grote beeldbepalende en toeristische waarde.

2.5 De huidige problemen met de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de werfkelders zijn van zeer uiteenlopende aard. Het geheel van problemen vraagt om een integrale aanpak. Er moeten niet alleen oplossingen komen voor technische of juridische problemen, het is ook noodzakelijk dat er een besef groeit van onderling verbonden verantwoordelijkheden, van eigenaren, mogelijk andere betrokkenen en de gemeente. En dit

[2] Het precieze aantal blijkt niet uit de ons bekende stukken.

besef moet ook doorklinken in de dagelijkse praktijk van de uitvoering van plannen, regelgeving en beleid. **Bijlage 3** toont enkele tekeningen van dwarsdoorsneden van de werfkelders, muren, werven en waterlopen.

Nadere omgrenzing van de opdracht

2.6 De ons gegeven opdracht vermeldt dat het ons vrijstaat om in het advies, gemotiveerd, "*af te wijken van de strikte regels van het recht*". Hiervoor is ruimte als wij menen dat de gegeven feiten en omstandigheden daartoe aanleiding geven.[3] Wij zullen, op de hierna toe te lichten beperkte manier, van deze vrijheid gebruikmaken.

2.7 Het is ook van belang om vast te stellen wat *niet* onder onze opdracht valt. Dit is een veelheid van onderwerpen en aspecten. Gemeenschappelijk aan de hierna volgende thema's is dat ons advies niet rechtstreeks daarop betrekking heeft, maar dat wij ons daarin veelal wel hebben verdiept. Het gaat steeds om belangrijke randvoorwaarden of de context waarin ons advies moet worden gezien.

- Buiten onze opdracht valt in de eerste plaats de beoordeling van individuele dossiers (in bouwtechnisch of in juridisch opzicht), met beschouwingen over schuld en aansprakelijkheid. Nog afgezien van het gegeven dat wij als CvWW slechts adviseren, zijn wij geen rechterlijke instantie. Wij bepalen niet, na hoor en wederhoor, wie in lopende of toekomstige zaken gelijk of ongelijk heeft en kunnen dus niet bindend vaststellen hoe de juridische posities liggen. Dit betreft uiteraard ook mogelijke juridische geschillen tussen buren, bijvoorbeeld na bouwkundige ingrepen of verwaarlozing in een bepaalde kelder met gevolgen voor de daarnaast gelegen kelder(s). Wij hebben ook geen onderzoek in de kadastrale registers uitgevoerd. Wel hebben we *kennisgenomen* van diverse individuele problemen en juridische dossiers. Die hebben ons een goede illustratie gegeven van de huidige situatie en van de problemen die zich daarbij kunnen voordoen en waren behulpzaam bij het vinden van algemene patronen.
- Ook het uitvoeren van eigen technische of bouwkundige opnamen en onderzoeken behoort niet tot onze opdracht. Wij hebben in dit opzicht slechts kennisgenomen van de resultaten van dergelijke onderzoeken in het (soms verdere) verleden en van tussenrapporten van lopende onderzoeken. Bij dit laatste betreft het inventariserende onderzoeken van Royal HaskoningDHV BV ("RHDHV"), Witteveen + Bos Raadgevende ingenieurs BV ("W+B") en Antea Group ("Antea"), alle in opdracht van de gemeente. Een van ons heeft enkele gesprekken van deze adviesbureaus met vertegenwoordigers van de gemeente bijgewoond. Algemene gegevens over de bouwkundige staat van de kelders en hun directe omgeving, waaronder de wal- en kluismuren, en over omgevingsfactoren zoals verkeersbelasting en mogelijke zettingen, vormen de context van onze advisering.
- Het beoordelen van stedenbouwkundige en planologische ontwikkelingen en visies, zoals de *Omgevingsvisie voor de binnenstad*, valt evenmin binnen onze opdracht. In zekere zin beschouwen wij de gedachten daarover, en de daaruit mogelijk voortvloeiende maatregelen, als een gegeven waarbinnen ons advies moet passen of waarvan wij in ons advies gebruik kunnen maken.
- Ditzelfde geldt voor het adviseren over oplossingen voor verkeersproblemen. Deze problemen en hun voorgeschiedenis komen echter wel in verschillende opzichten

[3] Zie artikel 2 lid 6 van de opdracht.

prominent naar voren: onder meer bij het duiden van de huidige staat van de werfkelders en bij het adviseren over belangrijke randvoorwaarden voor oplossingen van de problemen. Op diverse plaatsen komen wij hierop terug.

- Buiten de opdracht valt ook het begroten van de zuiver financiële aspecten van de problemen en het bedenken van oplossingen daarvoor. Wij beseffen dat “geld” een hoogst belangrijke voorwaarde is voor het uitvoeren van welke oplossing dan ook. Het ramen van de totale kosten van herstel en onderhoud van het wervengebied, en de werfkelders in het bijzonder, is echter geen onderdeel van onze opdracht en valt overigens ook buiten onze deskundigheid. De besluitvorming over het beschikbaar stellen van de financiële middelen voor herstel en behoud is in handen van de gemeentelijke organen, in het bijzonder de raad, en van de individuele eigenaren voor zover de kosten voor hun rekening (moeten) komen. Uiteraard hebben onze aanbevelingen wel ingrijpende financiële gevolgen. Waar nodig gaan wij daarop nog in.

Opbouw van het advies

2.8 Ons advies is als volgt opgebouwd. De samenvatting met conclusies en aanbevelingen is opgenomen in de hieraan voorafgegane § 1, de opdracht in § 2. Wij geven hierna allereerst een beschrijving van de manier waarop wij te werk zijn gegaan (§ 3). Daarop volgt in § 4 een beknopte weergave van de voorgeschiedenis, met de historie van het wervengebied en de historie van de problemen die reden hebben gegeven tot de opdracht aan onze commissie. In § 5 komen onze eigenlijke bevindingen aan bod: in feitelijke zin (wat hebben wij vastgesteld?) en in juridisch en bouwkundig opzicht. In § 6 geven wij ons oordeel over de eigendomsverhoudingen en § 7 bevat een overzicht van de rechten en plichten in het wervengebied. Vervolgens bespreken wij in § 8 het kernelement “samenwerking” en mogelijke vormen van samenwerking. Dit wordt uitgewerkt in § 9, die een schets geeft van de door ons aanbevolen stichtingsvorm.

3 De door ons gevolgde werkwijze

3.1 Ons onderzoek viel in een ongelukkige tijd. De beperkingen als gevolg van COVID-19 hebben ons zeer in de weg gezeten. Wij hebben daardoor niet ook *op locatie* ons werk kunnen doen, door rond te lopen in het wervengebied, daar te worden rondgeleid, kelders met eigen ogen te bekijken en belanghebbenden in hun eigen omgeving te spreken (individueel of samen met anderen). Mogelijk hebben wij daardoor bepaalde bijzonderheden gemist.

3.2 Een tweede algemene opmerking vloeit voort uit het feit dat op het moment waarop wij zijn begonnen, al op veel terreinen onderzoek werd gedaan en overlegvormen bestonden of daarmee een begin werd gemaakt. Zo bezien zijn wij op een rijdende trein gestapt. Veel onderzoeken zijn op dit moment, bij het uitbrengen van dit advies, ook nog niet afgerond. Daardoor hebben wij geen kennis kunnen nemen van de resultaten en van de commentaren daarop. Maar dit alles is – anders dan de beperkingen door de coronapandemie – onvermijdelijk bij een onderzoek als dit. Het gewone leven gaat immers door.

3.3 Onze eerste stap was het achterhalen van de namen en de adressen van de eigenaren in het wervengebied en daarbij in het bijzonder: de eigenaren met een werfkelder. Ook andere vaste belanghebbenden (de zogeheten *stakeholders*) wilden wij in kaart brengen. Tot onze verrassing bleek dit alles veel moeilijker te zijn dan wij hadden voorzien. Voor het opstellen van een lijst met namen en adressen waren wij aangewezen op de gemeente. Maar de gemeente bleek deze gegevens slechts zeer ten dele beschikbaar te hebben. Het heeft ons veel moeite gekost om een lijst met keldereigenaren en hun adressen samen te stellen. Later zijn daarop aanvullingen gekomen, maar een compleet overzicht ontbreekt nog steeds. Dit was een tegenvaller, en voor ons onderzoek ook lastig. Het gevolg van de incompleetheid van de lijst met namen en adressen is dat wij niet alle eigenaren hebben kunnen bereiken. Sommigen waren hierover begrijpelijkerwijs teleurgesteld.

3.4 Wij hebben alle ons bekende eigenaren en andere belanghebbenden (waaronder de gemeente zelf, in allerlei rollen en verantwoordelijkheden) op diverse manieren benaderd. De bij ons bekende eigenaren hebben per post een op naam gestelde brief gekregen. De tekst daarvan is bijgevoegd als **Bijlage 4.** Tot die eigenaren behoren zowel particulieren als rechtspersonen (verenigingen van eigenaren, bedrijven, beleggers en dergelijke). Afzonderlijke brieven zijn uitgegaan naar elf gemeentelijke diensten, maar ook naar veertien andere betrokkene partijen, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en Brandweer Veiligheidsregio Utrecht. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van onze opdracht. Daarnaast hebben wij een eigen website geopend, met onder meer documenten en uitnodigingen tot reacties, en zijn er berichten over de CvWW opgenomen in huis-aan-huis-wijkberichten. In al onze uitingen hebben wij onze onafhankelijkheid beklemtoond. In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren op onze brieven gereageerd. Zij zijn afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. In **bijlage 5** zijn de binnengekomen reacties op een kaart gezet. **Bijlage 6** geeft een indicatie van de spreiding van deze reacties over het gebied. De door ons ontvangen berichten waren deels afkomstig van *groepen* bewoners, die soms per rak zijn georganiseerd. Ook hebben wij van het grootste deel van de gemeentelijke diensten en van de andere betrokkenen een reactie gehad.

3.5 Verder hebben wij kennisgenomen van stukken van allerlei aard: boeken, oude en recente raadsstukken (waaronder die over een eerdere aanpak van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw), technische en andere rapporten, stukken die eigenaren ons hebben toegestuurd, enzovoort. In **Bijlage 7** zijn de belangrijkste door ons geraadpleegde documenten opgesomd, deels met verwijzing naar nog weer andere stukken. Tot deze documenten behoort een memo over juridische kwesties met betrekking tot de werfkelders dat in opdracht van de gemeente is opgesteld door het advocatenkantoor Van Benthem & Keulen (“VBK”). De gemeente heeft ons dit memo (“memo VBK”), van 12 november 2020, toegestuurd. Wij hebben over enkele belangrijke onderdelen van dit memo een *second opinion* ingewonnen bij een door ons aangezochte externe deskundige, mr. H.D. Ploeger, die is verbonden aan de TU Delft. Hij heeft op 26 januari 2021 zijn advies (gedateerd 20 januari 2021) toegestuurd. Wij hebben het memo en dit advies (“advies HP”) gepubliceerd op onze website. Wij hebben op 28 januari 2021 aan alle eigenaren en andere belanghebbenden die persoonlijk hadden gereageerd op onze uitnodiging om problemen en oplossingen aan ons door te geven, een afzonderlijke brief gestuurd over deze externe juridische rapporten, met de uitnodiging daarop desgewenst te reageren. Sommigen, onder wie enkele collectieven van eigenaren, hebben van deze mogelijkheid gebruikgemaakt.

3.6 Afzonderlijk vermelden wij hier de vele technische gegevens waarvan wij hebben kennisgenomen. In de loop van vele jaren zijn er allerlei opnamen en inventarisaties geweest. Soms is daaraan uitvoering gegeven, maar er zijn ook gevallen waarin de aanbevelingen zonder gevolg zijn gebleven. Van recente datum zijn enkele hierna te noemen interimrapporten van externe adviseurs van de gemeente, zoals RHDHV, W+B en Antea. Dit betreft onder meer een voorlopige expertbeoordeling van de constructieve veiligheid in verhouding tot geobserveerde schades, voor een aantal kelders.

3.7 Wij hebben half januari 2021 een communicatieplan gepubliceerd op onze website, waarin alle toen verrichte en voorgenomen vormen van communicatie van ons met directe belanghebbenden zijn opgenomen. Omstreeks half januari en half februari hebben we voortgangsberichten over onze activiteiten gepubliceerd. Wij hebben diverse (digitale) bijeenkomsten van de gemeente met groepen belanghebbenden, van bewoners tot vertegenwoordigers van Centrum Management Utrecht, bijgewoond. We hebben ook zelf dergelijke bijeenkomsten belegd, met (groepen van) eigenaren die ons een reactie hadden gestuurd. Enkele individuele eigenaren hebben wij telefonisch benaderd, sommige andere eigenaren hebben een schriftelijke reactie op specifieke opmerkingen en suggesties gekregen. Ook hebben enkelen van ons *on line* gesprekken met een of meer van de betrokken wethouders gehad.

3.8 Op 1 maart 2021 hebben wij – zoals aan ons was gevraagd – een conceptadvies gepubliceerd. Het is toegestuurd aan de opdrachtgevers (met inbegrip van de drie initiatiefnemers-eigenaren) en aan allen die eerder commentaren hadden ingestuurd. Het is ook op onze website geplaatst. Wij hebben daarop ongeveer tien schriftelijke reacties ontvangen, deels van een eigenaarscollectief, en daaronder ook een brief van 24 maart 2021 van B&W. We hebben zes *online*-bijeenkomsten gehad met groepen eigenaren of vertegenwoordigers van de gemeente. En er zijn enkele individuele contacten, per telefoon, geweest. Wij hebben het conceptadvies ook voorgelegd aan twee hoogleraren van de Radboud Universiteit, te weten prof. dr. T. Brandsen (bestuurskunde) en prof. dr. E. van der Krabben (planologie), voor hun commentaar daarop. Mede op basis van al deze reacties en het daarop gevolgde intensieve

nadere interne beraad zijn wij tot dit definitieve advies gekomen. In dit eindadvies gaan wij op enkele van de ontvangen reacties in. Hierbij worden B&W met name genoemd, omdat zij hun reactie openbaar hebben gemaakt, maar de anderen die een reactie hebben ingestuurd niet. Dit laatste vanwege de vertrouwelijkheid die wij hun hebben toegezegd. Voor de leesbaarheid van het advies beperken wij ons hier tot hoofdpunten. Een meer gedetailleerd commentaar is te vinden in twee afzonderlijke stukken, een voor eigenaren en een voor B&W, die wij tegelijk met de publicatie van dit advies hebben toegestuurd aan allen die een reactie op het conceptadvies hadden ingezonden.

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten

De voorgeschiedenis

4.1 De werfkelders hebben een lange voorgeschiedenis. De eerste werfkelders, met de daaraan grenzende veelal oudere werven, dateren van het begin van de dertiende eeuw. In de latere middeleeuwen zijn vele andere werfkelders gebouwd. Door de ligging direct aan de waterlopen was er een praktische mogelijkheid voor opslag. Het stelsel van grachten, bruggen en werven is een middeleeuws havencomplex. De werfkelders zijn veelal, in de loop van vele jaren, gegraven onder of in de hoger gelegen wegen (dijken) en vormden een gemakkelijke verbinding met de particuliere huizen aan de andere kant van de weg. Geleidelijk aan ontstond zo een bijzonder geheel van waterwegen, werven, wegen, bruggen, bomen en monumentale panden met kelders onder de wegen. Op sommige stukken ontbreken werven. Daar grenzen de kelders, gescheiden door de kluismuren, direct aan het water. Deze kelders worden ook kluiskelders genoemd. De hier aanwezige combinatie van waterlopen met de werven en de onder de inmiddels voor ieder toegankelijk geraakte, openbare, weg gelegen werfkelders, op zo grote schaal, is uniek in de wereld. Zo is het gehele wervengebied aangewezen als het rijksmonument *Stadsbinnengrachten en werven* en hebben veel afzonderlijke panden en andere objecten, zoals bruggen, de status van rijksmonument of gemeentelijk monument. De met deze panden verbonden werfkelders hebben daarmee als vanzelf ook een monumentenstatus. Het wervengebied maakt deel uit van het beschermde stadsgezicht *Utrecht binnenstad*.

4.2 In de loop van de tijd is bij veel werven, werfmuren, wal- en kluismuren en werfkelders schade ontstaan, zowel mechanisch (bijvoorbeeld scheuren in gewelven en muren) als bouwfysisch (bijvoorbeeld problemen met waterdichtheid en ouderdom). Deze zaken hebben veel perioden met slecht onderhoud gekend. Aan het einde van de jaren ’40 en in de jaren ’50 van de vorige eeuw zijn, op enkele uitzonderingen na, de werven, de wal- en kluismuren en de werfmuren in handen van de gemeente gekomen, deels door onteigening (“*in het belang van monumentenzorg*”) en voor het overige door minnelijke aankoop. In die periode en later – tot in de jaren ’80 – zijn de panden aangesloten op het openbare riool. De gemeente heeft, als eigenaar, de toegankelijkheid van de werven vergroot. Ze werden deel van het openbare gebied, waardoor, ook weer met enkele uitzonderingen, looproutes direct langs het water ontstonden.

4.3 Gaandeweg is er stelselmatige aandacht gekomen voor het herstel en het onderhoud van de werven en de werfkelders. Dit leidde tot diverse vormen van een collectieve aanpak van de daarmee samenhangende problemen. Soms was zo’n aanpak succesvol. Na verloop van jaren ontstonden nieuwe problemen, die deels met goed gevolg zijn verholpen en ook wel in hun uitvoering zijn gestrand. In 1985 is een begin gemaakt met een project voor de restauratie van de werfmuren over een lengte van 1 km. Hiervoor zijn zowel van het rijk als van de provincie subsidies verkregen.

4.4 In 1993 heeft de aanpak van de werfkelders een nieuwe impuls gekregen. De toestand werd in dat jaar als "*zorgwekkend*" beschreven. Bij 613 van de toen bekende 726 werfkelders[4] is de toestand geïnspecteerd. De toestand is bij 280 werfkelders als "*matig*" beoordeeld en bij 138 als "*slecht*". In een ontwerp raadsvoorstel uit november 1992 is te lezen dat de hoofdoorzaak van de scheurvorming ligt in de voortdurende wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Volgens ditzelfde voorstel wordt een ander probleem veroorzaakt door het binnendringen van vocht. In 1993 is de Stichting Herstel Werfkelders opgericht. Deze stichting had een privaatrechtelijke vorm, met een directe band met de gemeente. De meerderheid van de bestuursleden bestond uit eigenaren van werfkelders. De functies van secretaris en penningmeester werden vervuld door gemeenteambtenaren. Het doel van de stichting was de bevordering van de realisatie van het herstelplan voor de werfkelders, aanvankelijk alleen aan de Oudegracht aan de Tolsteegzijde, maar in de praktijk en gaandeweg in een veel ruimer gebied. De stichting moest dit doel bereiken door het sluiten van overeenkomsten waarbij eigenaren van de werfkelders aan de stichting de last geven om (1) werkzaamheden, zoals het herstel van scheuren en het waterdicht maken, uit te voeren en (2) de eigenaren daarbij te vertegenwoordigen. De statuten voorzagen in binding van de stichting aan het door de raad goedgekeurde plan, met inbegrip van een kostenverdeling tussen gemeente en eigenaren. Bij deze aanpak van de werfkelders zijn de straten opengelegd. Er zijn waterdichte lagen (met bitumen) aangebracht boven de (ton)gewelven. De eigenaren waren niet verplicht om mee te werken, maar een heel groot aantal van hen heeft dit wel gedaan. Een van de belangrijkste redenen om deel te nemen lag in de mogelijkheid om de werfkelders waterdicht te maken. Dat vergrootte de gebruiksmogelijkheden, bijvoorbeeld voor wonen of bedrijvigheid, waaronder horeca. De gemeente heeft dit doel ook actief bevorderd, omdat een groei van de functies langs de werven kon bijdragen aan de aantrekkingskracht van de binnenstad. Uiteindelijk lag de participatiegraad onder de eigenaren op ongeveer 80%. Enkelen waren geen voorstander van het gebruik van de bitumen afdeklaag en hebben daarom niet meegedaan. Ook andere redenen zullen hebben bestaan om geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Daaronder vielen bijvoorbeeld beperkingen in de werfkelders zelf die in de weg stonden aan andere gebruiksmogelijkheden, onder meer door een te geringe hoogte. De kosten van de aanpak van de werfkelders (zonder de werf- en kluismuren, die eigendom zijn van de gemeente) en de daarboven gelegen straten, met alle daaronder gelegen openbare voorzieningen, zijn door de gemeente en de eigenaren gezamenlijk gedragen. Heel algemeen gezegd heeft de gemeente 60% van de kosten gedragen en is 40% voor rekening van de eigenaren gekomen. Het project heeft geduurd tot ongeveer 2002. De toenmalige wethouder Van Zanen heeft in het "Woord vooraf" van het boekje *Verborgen wereld aan de werf* (2002) met trots opgetekend dat het project Herstel en Waterdicht maken Werfkelders "*is afgerond*". Wij hebben van veel (oudere) eigenaren gehoord dat men over het algemeen tevreden was over de aanpak van dit project en over de bereikte resultaten.

4.5 Ondanks dit herstelprogramma zijn in de afgelopen jaren weer problemen aan het licht gekomen, met scheuren en vocht in de werfbogen en de muren, lekkages en allerlei andere problemen. Op meerdere plaatsen in en bij werfkelders zijn onveilige situaties ontstaan, met verzakkingen en instortingen. Naar onze waarneming is de gemeentelijke aanpak van deze problemen in deze periode vooral afhoudend geweest. Hierbij werd uitgegaan van gedeelde verantwoordelijkheden, met een nadruk op de verantwoordelijkheid van de eigenaren om de eigen werfkelder waterdicht te houden en constructief veilig. In geval van instortingen laat de

[4] Zoals ook in noot 2 is vermeld, is het totale aantal werfkelders niet precies te noemen. In oudere en recente stukken zijn wij diverse aantallen tegengekomen.

gemeentelijke aanpak zich kenschetsen als incidentgericht, en in mindere mate gericht op het achterhalen van oorzaken en het voorkomen van problemen.

4.6 In 2008 heeft de gemeente een begin gemaakt met een ander project, dat was gericht op het herstel van de funderingen van de wal- en kluismuren ("WKM") langs de historische grachten in de binnenstad, met als doel het waarborgen van de veiligheid van de constructies voor de komende 100 jaar. De uitvoering van het project is begonnen in 2013 en is in 2019 stilgelegd. Nadat ongeveer 63% van de werkzaamheden was uitgevoerd en de kosten al aanzienlijk hoger bleken te zijn uitgevallen dan aanvankelijk was begroot, heeft de gemeente noodgedwongen pas op de plaats gemaakt. Hierbij speelde mee dat het project zich in het eerste deel vooral heeft gericht op de walmuren langs de werven. Op die plekken is er door de tussenliggende werven geen directe relatie met de werfkelders. Toen het project de aanpak van de kluismuren bereikte, was er wel een direct verband met de (kluis)kelders daarachter. De daar aangetroffen funderingsvraagstukken raakten direct aan de staat van de kluiskelders, waardoor plots de noodzaak tot samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren van kluiskelders in beeld kwam. Daarbij kwam meteen de vraag naar voren wie nu waarvoor verantwoordelijk is. En ook: welke oorzaken liggen ten grondslag aan de geconstateerde problemen? De uitvoering is ook stil komen te liggen door deze samenhang; er kon niet verder worden gewerkt aan de kluismuren zonder dat tegelijk iets werd gedaan aan de geconstateerde problemen. Konden tot dat moment de problemen met de werfkelders nog worden opgevat als toevallige incidenten, zonder relatie met de gemeentelijke eigendommen, van dat moment af was dat niet meer mogelijk. De gemeente heeft daarop een extern bureau, Antea, ingeschakeld om de oorzaken van het vastlopen te analyseren en daarover te rapporteren. Het hierop gevolgde rapport van Antea dateert van 14 november 2019. Een van de aanbevelingen van Antea betrof het scheppen van zoveel mogelijk duidelijkheid over de technische staat van de wal- en kluismuren en de fundering, en over de verschillende eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Antea heeft beschreven onder welke voorwaarden het project alsnog succesvol kan worden afgerond. Alles bijeen heeft deze gang van zaken geleid tot een vernieuwd *Plan van Aanpak programma wervengebied*, dat op 9 juli 2020 door de raad is vastgesteld.

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie

4.7 De gemeente is de beheerder van de openbare wegen in het wervengebied en de eigenaar van bijna alle werven[5], kluismuren en werfmuren[6], de walmuren, de bruggen, het openbaar groen enzovoort. De vraag of de gemeente ook de eigenaar is van de wegen, komt hierna in de nrs. 6.2 en volgende afzonderlijk aan de orde.

4.8 Een groot deel van de werfkelders is in handen van particulieren (de eigenaren van het veelal daarmee verbonden pand aan de gracht). De panden aan de grachten (de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht) zijn over het algemeen in private handen. Veruit de meeste eigenaren zijn particulieren. Daarnaast zijn veel rechtspersonen eigenaar. Hierbij gaat het om (private) verenigingen van eigenaren (VvE's) en om bedrijven, zoals beleggers. Enkele honderden werfkelders vallen in deze categorieën. Bij de

[5] Een beperkt aantal werven is eigendom gebleven van de eigenaar van de daaraan grenzende werfkelder. Deze eigendom staat er niet aan in de weg dat de werf ook in die gevallen openbaar toegankelijk is.
[6] Ook bij de kluis- en werfmuren heeft in het verleden in enkele gevallen geen overgang (door onteigening of op andere wijze) aan de gemeente plaatsgevonden.

VvE's betreft het grachtenpanden die in appartementsrechten zijn gesplitst. De gemeente bezit zelf 32 werfkelders, die veelal zijn verhuurd aan derden. In een beperkt aantal gevallen hebben de werfkelders andere rechthebbenden dan de eigenaren van het grachtenpand. Kadastraal hebben zij dan een eigen nummer. Voor zover ons bekend is dit juridisch vormgegeven door de vestiging van een opstalrecht betreffende de kelder. Dit is het geval bij een aantal kelders op of bij de Oudegracht; niet op andere plaatsen. In de ons bekende gevallen heeft de gemeente daar voor de kelder een opstalrecht gevestigd, dat is "afgesplitst" van haar eigendom en aan bepaalde (onderhouds)voorwaarden is gebonden. Het is ook mogelijk een apart (van de rest van de eigendom afgesplitst) appartementsrecht voor de kelder te vestigen. Zo'n appartementsrecht is dan in handen van een eigenaar die niet het desbetreffende pand bezit. Er zijn ook "losse" kelders, die niet zijn verbonden met een achterliggend pand en waarvan de eigenaar onbekend is: de zogeheten weeskelders. Ten slotte zijn er "spookkelders": kelders waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed. In een raadsbrief van 19 juni 2020 hebben B&W melding gemaakt van 140 kelders waarvan het bestaan bekend is maar die niet worden gebruikt of door verbouwingen niet meer eenvoudig toegankelijk zijn, en van ongeveer 60 adressen met "*onbekende holtes*". Een van de kenmerkende elementen van het wervengebied is dat de (huis)kelders onder de panden zijn verbonden met werfkelders, die onder de openbare weg – veelal een van de genoemde grachten – liggen. Een vrij algemeen kenmerk van de werfkelders is daarmee dat zij deel uitmaken van het pand waarmee zij inwendig zijn verbonden. De huiskelder vormt in de regel één geheel met de werfkelder.

4.9 Bij de overgang van de werfmuren aan de gemeente, door onteigening of een daarop gerichte overeenkomst, is veelal een erfdienstbaarheid ten gunste van het perceel met de werfkelder gevestigd. Deze erfdienstbaarheid houdt in dat de keldereigenaren het recht hebben om in de werfmuren deuren en ramen te hebben (in de omvang waarin deze op het tijdstip van de overgang aanwezig waren) en om een in- en uitgang te hebben vanaf en naar de werf ter plaatse. Vastgelegd is ook dat het herstel van het hang- en sluitwerk van deze deuren en ramen en de vervanging van gebroken ruiten voor rekening van de keldereigenaar komen. Voor het overige heeft de gemeente zich verplicht tot herstel, vernieuwing en onderhoud van de werfmuren.

4.10 De werfkelders doen zich, ruimtelijk bezien, in diverse typen voor. Veruit de meeste werfkelders grenzen aan werven of direct aan het water; in dit laatste geval betreft het de kluiskelders. Sommige kelders liggen onder de openbare weg zonder naastgelegen water. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Choorstraat. Deze kelders worden wel aangeduid als "straatkelders".

4.11 Bij dit alles is van belang om op te merken dat de kadastrale registratie lang niet altijd compleet is. Voor een deel is dat het gevolg van een algemeen kenmerk van deze registratie. Sommige gebeurtenissen, zoals verkrijging door verjaring, leiden niet tot vastlegging in de registers. Bij de werfkelders en hun directe omgeving is de registratie ook door andere oorzaken gebrekkig. Van diverse kanten hebben wij gehoord dat de eigendomsbewijzen van de eigenaren van de grachtenpanden en de daarmee verbonden werfkelders in veel gevallen niet compleet zijn in de beschrijving van wat tot de eigendom behoort. De wees- en spookkelders hebben naar hun aard geen geregistreerde eigenaar. Zoals eerder vermeld, hebben wij niet zelf een onderzoek in de kadastrale registratie ingesteld.

Staat, status en functie van de werfkelders

4.12 De werfkelders verkeren in wisselende staat. Een deel is goed tot zeer goed onderhouden en constructief in orde. Een ander deel heeft problemen. Deze zijn van allerlei aard: scheuren, met soms gevaar voor de veiligheid, vochtoverlast, schimmel enzovoort. Mede afhankelijk van de bouwkundige staat en de omvang (grondoppervlak, hoogte) van de werfkelders is er een grote variatie in het gebruik van de werfkelders. Er zijn soms sterke verschillen tussen de rakken. Zo zijn de werfkelders aan de Kromme Nieuwegracht in het algemeen veel kleiner dan die aan de Oudegracht. Werfkelders hebben – uiteraard mede afhankelijk van hun grootte – soms een woonbestemming, al dan niet als deel van het daarmee verbonden woonhuis, of een bedrijfsbestemming. Dit alles geldt in het bijzonder voor de hogere werfkelders. Werfkelders met een bedrijfsbestemming zijn veelal in gebruik als kantoor, als atelier of voor bedrijfsmatige opslag. Vooral aan de Oudegracht hebben diverse werfkelders een horecabestemming. De lagere werfkelders worden vaker alleen gebruikt voor opslag. Het ligt voor de hand dat kelders die niet of weinig in gebruik zijn, zelden of nooit worden geïnspecteerd. Dan zal achterstallig onderhoud vaker kunnen voorkomen.

Enkele andere aspecten

4.13 Een belangrijk gegeven, dat nog nader aan de orde komt, is de verkeersfunctie van de grachten (de wegen boven de werfkelders). Het feit dat de werfkelders zijn gebouwd in tijden met heel ander verkeer is een belangrijke factor bij het ontstaan en het oplossen van de problemen. Ook de ligging aan open water – gemakkelijk voor bevoorrading – is van belang. Dit gegeven vormt een van de bepalende elementen van het wervengebied, maar is tegelijk een aandachtspunt. Denk aan overmatige pleziervaart en de gevolgen van de diepte en de stroming voor de staat van de fundering van de bebouwing (uitspoeling van zand). Ook het grondwaterpeil is van invloed op de fundering en daarmee op de aanpalende kelders. Werkzaamheden zoals het herstel van kades of van woningen kunnen bronbemaling nodig maken, en ook die kan – door aantasting van de fundering – gevolgen hebben voor de staat van de werfkelders en andere bouwwerken. In algemene zin geldt dat de aaneenschakeling van naburige metselwerkconstructies, de funderingen, de grond die zowel belasting als ondersteuning is, en het water tezamen door de jaren heen een fragiel evenwichtssysteem hebben gevormd dat de tand des tijds heeft doorstaan. Een ingreep in één van de componenten raakt al gauw een andere component. Alles hangt constructief met elkaar samen. Ingrepen die invloed hebben op de zogenoemde randvoorwaarden of ondersteuningen van de gewelven kunnen deze negatief beïnvloeden, evenals de hoge externe belastingen, waaronder gewicht van boven. Bovendien betreft het metselwerk dat – anders dan gewapend beton – ongewapend is en daarmee gevoelig is voor scheurvorming. Dit alles noopt tot voorzichtigheid en voorzorg.

4.14 Onder of naast de wegen, en soms dwars door de werfkelders, komen allerlei vormen van infrastructurele voorzieningen voor. Hierbij gaat het om kabels en andere leidingen, bijvoorbeeld voor de stadsverwarming. Leidingen daarvan lopen in delen van de Nieuwegracht zelfs *door* de tongewelven van de werfkelders heen. Daarnaast betreft het de riolering, die voor een belangrijk deel *langs* de wal- en kluismuren is gelegd, en andere voorzieningen voor waterafvoer. Dit aspect, dat in het ruimtelijke beleid ook wel “de netwerklaag” wordt genoemd, is temeer relevant door een aantal grote gemeentelijke opgaven, waaronder de energietransitie – vooral de warmtetransitie in de gebouwde omgeving – en klimaatadaptatie. Bij dit laatste gaat het om de omgang met toenemende wateroverlast; en dit terwijl ook de

huidige hemelwaterafvoer in het wervengebied al een probleem kan vormen.

4.15 Een kenmerkend en beeldbepalend aspect van het wervengebied is het openbaar groen. Op de werven staan veel – deels al oude – bomen, met kruinen op straathoogte. Het wortelstelsel heeft zich in de loop van vele jaren een moeizame weg gebaand tussen de ondergrond van de werven en de werfkelders, met de reële mogelijkheid van schade aan opstallen of de bestrating.

4.16 En ten slotte is de Utrechtse binnenstad ook en vooral een aantrekkelijk en karakteristiek gebied met een veelheid aan functies. Het is een geliefd woon-, werk- en winkelgebied en het trekt veel toeristen, ook over het water. Ook hier zien wij verschillen tussen de grachten, waarbij bedrijfsfuncties vooral op de Oudegracht voorkomen en de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwegracht zich veel meer kenmerken door woonfuncties. De karakteristieke werven en de daarmee verbonden werfkelders spelen een belangrijke rol bij de aantrekkelijkheid van het gebied. Een voorwaarde voor het vervullen van dit geheel aan functies is een goede bereikbaarheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers, en voor bevoorrading, waarbij ook voldoende parkeervoorzieningen nodig zijn. Het zal duidelijk zijn dat ook hierin verschillen tussen de grachten of zelfs de rakken optreden.

5 De resultaten van onze inventarisatie

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen

5.1 Een vaak terugkerend thema in veel van onze contacten met eigenaren van werfkelders is het gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Niet alle reacties maken hier melding van, en wij kennen de ervaringen van degenen die niet hebben gereageerd uiteraard niet. Het is in theorie denkbaar dat de non-respondenten in algemene zin tevreden zijn en “niets te melden” hebben, maar het kan ook zijn dat mensen zijn afgehaakt omdat zij geen vertrouwen meer hebben in welke collectieve acties ook. Ook kan het zijn dat eigenaren die hun werfkelder actief gebruiken of bijvoorbeeld een grote passie hebben voor behoud van het wervengebied, een grotere neiging hebben gehad om ons te informeren dan andere eigenaren. Bij deze laatste categorie (“andere eigenaren”) is mogelijk vooral te denken aan de verhuurde panden. Hoe dit ook zij: in veel van onze contacten had het gebrek aan vertrouwen een prominente plaats. Een ander algemeen aspect is dat veel respondenten hebben geprobeerd om in goed contact met de gemeente te komen over problemen in hun werfkelders. Het verlies van vertrouwen hangt samen met een groot aantal verschillende factoren en achtergronden. Wij geven hiervan in willekeurige volgorde een opsomming:

a. Veelvuldig zijn er wisselingen van contactpersonen (“aanspreekpunten”) binnen de gemeente geweest. Daarbij was er vaak een gebrekkige overdracht van dossiers als een contactpersoon wordt opgevolgd door een ander. Mede daardoor ontbreekt het bij de gemeente veelvuldig aan een “collectief geheugen” en is er een groot gebrek aan continuïteit in de aanpak.
b. Meermalen hebben eigenaren ons, aan de hand van concrete voorbeelden, gevallen genoemd van opeenvolgende opnamen in hun kelders of de werfmuren en de fundering daarvan – soms met duikers die de situatie onder de waterspiegel hebben opgenomen – waarover zij vervolgens nooit een terugkoppeling hebben ontvangen. Soms werden zelfs scheurmeters in een werfkelder geplaatst en later weer weggehaald, zonder enig bericht. Ook verzoeken om dergelijke informatie alsnog te krijgen, hebben volgens onze zegslieden geen effect gehad of hooguit heeft geleid tot terughoudende reacties van de gemeente. In veel gevallen is ook onduidelijk tot welke actie(s) onderzoeken hebben geleid, behalve (soms) nieuw onderzoek.
c. De handhaving op de aslastbeperking schiet tekort, ondanks soms dagelijkse meldingen van bijvoorbeeld te zwaar verkeer. In het verlengde hiervan hebben wij signalen gekregen die erop wijzen dat de gemeente in haar contacten gedurende de afgelopen jaren een oorzakelijk verband tussen overtredingen van de aslastbeperking en schade aan de werfkelders bewust buiten beeld heeft gehouden.
d. Reacties van de gemeente op serieuze problemen worden als afhoudend en als onnodig juridiserend ervaren. Tot deze problemen behoren lekkages als gevolg van hemelwater vanaf de weg en langs de werf- of kluismuren. De gemeente volgt hierbij samengevat de volgende beantwoordingslijn: “U bent zelf verantwoordelijk voor de waterdichtheid van uw werfkelder, de gemeente heeft daar geen belang bij, en als u vindt dat de gemeente u schade heeft berokkend, dan kunt u daarvoor een schadeclaim indienen.”
e. Er zijn soortgelijke ervaringen met de handhaving betreffende de staat van de gebouwde omgeving. Bij constructief onveilige situaties in de werfkelders kiest de gemeente voor bestuursrechtelijke handhaving, waarbij de eigenaar onder dreiging van een dwangsom of bestuursdwang wordt gelast de werfkelder te herstellen. En dit

ondanks een door eigenaren ervaren samenhang met bijvoorbeeld veelvuldige en forse overtredingen van de aslastbeperking of samenhang met werkzaamheden aan aanpalende constructies.

f. Ook hebben wij gehoord over abrupte confrontaties met besluiten die zonder waargenomen inbreng van belanghebbenden “van bovenaf” worden opgelegd. Hiertoe behoort druk van de gemeente om *per omgaande* medewerking te verlenen aan het herstel van een werfkelder omdat de gemeente haar eigen naastgelegen kelder(s) wil opknappen.
g. Er zijn ook eigenaren die de communicatie van de gemeente best goed vinden, met als toevoeging dat wanneer het onderwerp “schade” naar boven komt, de communicatie afhoudend wordt en vaak zelfs stopt.
h. Eigenaren ervaren ook een gebrek aan expertise bij de gemeente. Volgens hen ontbreekt het aan ambtenaren die “alles” weten van het wervengebied, de problemen kennen en een beeld hebben van oplossingen. Die zich eigenaar voelen van de complexiteit aan vraagstukken die daar spelen en “handelingsvaardig” zijn, in actie komen bij problemen, dat wil zeggen: niet afhouden en juridiseren en niet slechts overgaan naar weer een nieuw onderzoek.
i. Juist in de periode van onze betrokkenheid speelt ook mee dat de gemeente het onderzoek (ten behoeve van ons als CvWW) naar rechten en plichten en eigendomsverhoudingen heeft laten uitvoeren door haar “huisadvocaat” VBK. Een ruim aantal eigenaren heeft hierin een schijn van belangenverstrengeling gezien. Daardoor is het vertrouwen in het huidige proces nog verder onder druk komen te staan.
j. Hetzelfde geldt voor het huidige proces waarin de gemeente participatie opzet met vertegenwoordigers van rakken. Bij de daarbij te zetten stappen ligt de nadruk op het verzoek om schriftelijk te reageren op de technische en juridische onderzoeken die de gemeente heeft uitgezet. Deze reacties “worden dan meegenomen in de actualisatie van het programmaplan voor het wervengebied”. Er zijn bewoners die zich ongemakkelijk voelen bij dit beperkende frame en er niet een begin in zien van de nagestreefde samenwerking tussen gelijkwaardige partners in het wervengebied.
k. En tot slot: argwaan en wantrouwen hebben zich doorgezet tot het einde van ons onderzoek. Een deel van de respondenten heeft er weinig vertrouwen in dat de gemeente iets gaat doen met voor haar onwelgevallige conclusies en aanbevelingen uit ons conceptadvies.

5.2 Deze en dergelijke negatieve ervaringen staan een voortvarende en effectieve, breed gedragen aanpak in de weg. Dit is extra spijtig omdat zeer velen zich nauw betrokken voelen bij de omgeving van hun panden en kelders. Sommigen hebben mooie historische beschrijvingen gestuurd van hun pand. Uit dit alles blijkt een grote liefde voor de binnenstad en het wervengebied of het eigen rak in het bijzonder. Werken aan herstel van vertrouwen is dan ook een eerste opgave om een basis te leggen onder toekomstige samenwerking in het dit gebied. Allerlei onderdelen van het *Plan van Aanpak programma Wervengebied* (april 2020) en de opdracht tot de kort geleden in gang gezette technische en bouwkundige onderzoeken laten zien dat de gemeente zich hiervoor inspant, maar wij hebben bij de eigenaren daarover ook scepsis ervaren.

5.3 Wij voegen hieraan toe dat ook ambtenaren zelf niet altijd gelukkig zijn met het keurslijf waarin zij zich bevinden. In het bijzonder gaat het dan om de punten die in nr. 5.1 na de letters

d en e zijn vermeld en als onnodig juridiserend worden ervaren. Uit deze waarneming volgt dat de gemeente er nog niet in is geslaagd een integrale verbinding tot stand te brengen tussen de complexiteit aan problemen in het wervengebied en de instrumenten die daarop kunnen worden ingezet. Hiertoe behoort ook de wijze van omgang met belanghebbenden, waarbij naast eenzijdig handhavend of afhoudend optreden ook uit een ander, meer op samenwerking gericht, gedragsrepertoire zou kunnen worden geput.

5.4 Een ander algemeen punt betreft de onvolledige en moeilijk beschikbare registratie van de belanghebbende eigenaren en hun panden. Wij noemden al de moeilijkheden die wijzelf hebben ondervonden bij onze zoektocht naar de namen en adressen van de keldereigenaren. Maar de registratie kent meer gebreken. De kadastrale registraties blijken niet zelden incompleet te zijn en overdrachtsakten die betrekking hebben op de panden-met-werfkelder zijn ook lang niet altijd volledig. Een ander punt van registratie heeft betrekking op meldingen, vooral van schade. Volgens recente informatie van de gemeente aan ons zijn er in de afgelopen drie jaren 68 meldingen (met mogelijk enkele dubbelingen) bij de gemeente binnengekomen. De gemeente heeft plannen voor een project om met inschakeling van een externe specialist eigenaren beter en gerichter bij te staan.[7]

5.5 Wij hebben al aangestipt dat er in het wervengebied veel onderlinge verschillen zijn. De grachten zijn niet eender, er zijn brede en smalle werven en kelders die direct aan het water grenzen (zonder tussenliggende werf) en grote en kleine werfkelders (met zeer uiteenlopende hoogten en gebruik). Ook de bouwkundige staat van de kelders toont grote verschillen. Dit betreft ook de funderingen van de wal- en kluismuren, die soms vrijwel ontbreken en in andere gevallen deugdelijk zijn. Daarnaast zijn er de genoemde wees-, spook- en straatkelders. Geregeld ontbreekt goede documentatie over al deze aspecten en variaties. In dit advies kunnen wij dus niet uitgaan van één basispatroon.

5.6 Bij een overzichtelijke verdeling van eigendomsverhoudingen en daarmee verbonden verantwoordelijkheden in het wervengebied heeft iedereen belang. Dit thema vormt ook een van de hoofdpunten van onze opdracht. Zoals wij eerder al hebben vermeld, kunnen wij geen bindende uitspraken doen over de eigendomsverhoudingen. Individuele eigenaren kunnen dus geen zekerheid ontlenen aan dit advies. Wij *adviseren* slechts en wij beschikken bovendien niet over alle individuele gegevens (zoals oude akten) die daarvoor geraadpleegd zouden moeten worden. Ook hebben wij geen onderzoek per pand ingesteld, laat staan dat wij zorgvuldig alle daarbij betrokkenen hebben gehoord. Op basis van de gegevens waarover wij wel beschikken, komen wij tot “vuistregels” of “standaardmodellen”, die naar onze mening een stevige basis hebben in de wet en de langjarige praktijk, maar waarop in bijzondere gevallen uitzonderingen mogelijk zijn. Op veel punten formuleren wij een *hoofdregel,* waarop binnen strikte grenzen *uitzonderingen* mogelijk zijn. De belangrijkste spelers daarbij zijn de (kelder)eigenaren en de gemeente. Het hierna volgende overzicht moet dus worden gelezen met inachtneming van deze beperkingen.

Juridische verhoudingen

5.7 Er is onduidelijkheid over de juridische verhoudingen in het wervengebied. Dit was een van de redenen voor de instelling van de CvWW. De grachten met de werven, bruggen, openbaar

[7] Zie ook het gemeentelijke *Plan van Aanpak programma wervengebied*, p. 22 en 23, waarin deze aspecten ook worden genoemd.

groen, wal- en kademuren, kluismuren en werfkelders vormen soms een juridisch doolhof, dat "voer voor juristen" oplevert en ertoe leidt dat de onderlinge verhoudingen op scherp worden gezet. En dit temeer bij grote schade – dreigende of zelfs al opgetreden schade – en bij lastige vragen over de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid daarvoor. Dergelijke vragen kunnen ook de verhoudingen tussen private buren betreffen, al dan niet in samenloop met de verhouding tot de gemeente of andere partijen. Hierbij kan vanuit het perspectief van de eigenaren van de werfkelders de gemeente – als de eigenaar van de daarboven gelegen weg (zie nrs. 6.2 en volgende), de eventuele onderliggende fundering en de aangrenzende werf- of kluismuur – ook als ("driezijdige") buur worden gezien. Voor alle betrokkenen staat er veel op het spel. Zoals gezegd hebben wij kennisgenomen van het memo VBK en van het advies HP, en ook van de soms zeer uitgebreide beschouwingen van eigenaren, deels ook met commentaar op deze stukken. Over allerlei relevante juridische kwesties bestaat geen eenstemmigheid. Wij gaan daar uiteraard nader op in.

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders

5.8 De toestand van de werfkelders is vanzelfsprekend ook, en in belangrijke mate, een bouwkundig en "technisch" probleem. Hierbij zijn twee hoofdelementen aan de orde: de veiligheid en schade. Het begrip veiligheid verwijst naar het gevaar voor instortingen en mogelijk slachtoffers. Hier kunnen grote individuele risico's in het geding zijn. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit. Bij het begrip schade is het nodig eerst een goede diagnose te stellen (welke schade is er) en vervolgens te beoordelen hoe die is te behandelen en te repareren. Daarnaast moet worden vastgesteld hoe toekomstige schade is te voorkomen of te beperken. Dit is een zaak van secundaire prioriteit (in verhouding tot de veiligheid). Er zijn uiteenlopende soorten schade (of dreigende schade). Er kunnen scheuren optreden in de gewelven en de muren, met mogelijk fysiek gevaar voor de stabiliteit van de constructie en daarmee voor de veiligheid, en er kan wateroverlast zijn; door lekkage vanaf de daarboven gelegen weg en van opzij (bijvoorbeeld door een ondeugdelijke verbinding tussen werf- of kluismuren en de keldermuren). Ook kan er sprake zijn van optrekkend vocht van onderaf, in het bijzonder als gevolg van een hoge grondwaterstand.

5.9 In de loop van de tijd zijn er veel onderzoeken en enkele hersteloperaties geweest. In de jaren 1993-2002 zijn, zoals vermeld, veel werfkelders waterdicht gemaakt. In 2009 heeft de gemeente het rapport *Situatie waterkering Utrechtse Grachten* laten opmaken. Dit rapport had betrekking op de wal- en kluismuren en hun fundering, waarvan de staat is opgenomen mede na duikinspecties. In het rapport is beschreven dat de houten paalfunderingen van de walmuren in een matige tot slechte staat verkeren en een "restlevensduur" van naar schatting hooguit tien jaar hebben. Ook de onderloopheidschermen zijn in slechte staat bevonden. Dit leidt tot uitspoeling van grond van achter de wal- of kluismuren, met als gevolg verzakkingen in de bestrating op de werven. Het rapport vermeldt ook de gevolgen van de aanwezige bomen. Deze spelen, mede door hun grootte, een rol bij de geconstateerde problemen. De bomen kunnen het fundament van de muren aantasten en een opwaartse druk geven op het oppervlak van de werven. Dit heeft geleid tot maatregelen waarbij het straatwerk is opgehoogd. Gevolg daarvan is dat de bestrating op tegenschot kan komen te liggen, waardoor regenwater vanaf de boomstam naar (en in) de werfkelders loopt. Het onderzoek uit 2009 vormt de basis onder de latere aanpak van de wal- en kluismuren. De kostenraming in het rapport komt ook exact overeen met de bedragen die daarvoor in de latere aanpak zijn begroot. Terzijde voegen wij hieraan toe dat het rapport goed laat zien waar de staat van de wal- en kluismuren en van de fundering goed, matig of slecht is. Funderingen in slechte staat

werden onder meer aangetroffen langs de Kromme Nieuwegracht. Ondanks vragen van bewoners heeft het nog tot 2019 geduurd voordat een begin is gemaakt met de aanpak van dit deel van de grachten. De toestand die daar toen werd aangetroffen is inmiddels bekend.

5.10 De tot dusver verrichte onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea zijn gericht op het opstellen van eenvoudige, snelle en grofmazige modellen ("spoor 2") en meer nauwkeurige modellen ("spoor 1"). Hierdoor ontstaat een beter zicht op de hoofdaspecten veiligheid en schade, en op de samenhang daartussen. Hoe meer "weetbare kennis" er is, des te beter kan het belang van veiligheid en schadeherstel worden afgewogen tegenover andere belangen, zoals die van het verkeer en de toegankelijkheid. Een voorbeeld hiervan: als op basis van goed onderzoek bekend is welke kelders het zwakst zijn, kunnen die als eerste worden aangepakt en ontstaat er meer ruimte voor andere doeleinden binnen het wervengebied. Wij lichten dit toe aan de hand van een voorbeeld. De bereikbaarheid van de binnenstad is van groot (functioneel) belang. Soms is, binnen strakke regulering, enig zwaar verkeer daarvoor onvermijdelijk. Denkbaar is dat herstel van enkele minder sterke werfbogen, de "zwakste schakels", of versterking op strategische punten de meest doelmatige oplossing is om dit doel op een veilige manier te bereiken. Of dit het geval is, moet uiteraard uit degelijk onderzoek blijken.

5.11 Wij vermelden hier in algemene zin de belangrijkste mogelijke invloeden op de werfkelders, de wal- en kluismuren en hun fundering. De veelheid van invloeden onderstreept het belang van een integrale of op zijn minst samenhangende aanpak:

a. Zoals gezegd: de werfkelders zijn niet gebouwd op zwaar verkeer. Te zwaar – maar ook: te frequent en te snel rijdend – verkeer kan grote schade aan de onder de weg gelegen kelders veroorzaken. Het gaat hierbij zowel om statische belasting als om dynamische belasting. In 1975 is langs de grachten een aslastbeperking ingesteld. Deze geldt nog steeds, al laat, zoals wij eerder hebben opgemerkt, de handhaving te wensen over. In onze onderzoeksperiode ontvingen we soms bijna dagelijks meldingen van eigenaren, met foto's van vrachtauto's en zelfs een betonmixer – met een mogelijk gewicht van 41 ton – langs de grachten. En dit terwijl in het overgrote deel van het gebied langs de grachten een aslastbeperking van maximaal twee ton geldt. Ter vermijding van een mogelijk misverstand voegen wij hieraan toe dat dit niet wil zeggen dat een aslast onder de twee ton geen invloed kan hebben. Zo is het denkbaar dat verzwakkingen in een eerder stadium, ook door zwaarder verkeer, zijn ingetreden en dat een "toevallige" kleine latere belasting fataal wordt. Wij kunnen dit echter niet goed beoordelen.
b. Om het aantal overtredingen van de aslastbeperking terug te dringen is er met ingang van 2 maart 2021 een nieuw verkeersbesluit van kracht. Op grond hiervan gelden nu voor de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en enkele toegangswegen een vrachtwagenverbod en breedtebeperkingen. Daardoor mogen vrachtwagens en andere voertuigen breder dan 2,2 meter niet meer over de grachten rijden. De binnenstad blijft wel bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Sommige eigenaren hebben ons laten weten dat zij de positieve gevolgen van deze nieuwe maatregel ervaren. Maar er zijn ook relativeringen. Zo hebben enkelen ons erop gewezen dat de breedtebeperkingen niet voor alle grachten in volle omvang gelden. Ook is ons gezegd dat de maatregelen in bepaalde gevallen tot *gevaarlijker* verkeerssituaties kunnen leiden, bijvoorbeeld als iemand bij eenrichtingverkeer extra hard rijdt om tegen het verbod in snel op de beoogde plek wil komen. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade die is ontstaan doordat auto's te snel over een

verkeersdrempel rijden. Wij vermelden al dergelijke opmerkingen slechts, maar verbinden daar geen advies aan. Zoals in nr. 2.7 is gezegd, vallen oplossingen voor verkeersproblemen buiten onze opdracht.

c. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade door auto's die te snel over een verkeersdrempel rijden. En ook dat de (dynamische) belasting van bijvoorbeeld een over de hobbelige klinkers stuiterende pizzascooter hoger kan zijn dan die van een langzaam rijdende vrachtwagen. Trilschade kan ook volgens diverse eigenaren ook ontstaan door het gebruik van trilplaten om het terug te plaatsen zand te verdichten.
d. Ook de statische belasting van het parkeren van voertuigen langs de gracht is meermalen genoemd als oorzaak van schade. Er zijn eigenaren die op dit punt vrezen dat het toelaten van autoverkeer, met de daarbij behorende parkeerplaatsen in dit gebied, een "verdienmodel" voor de gemeente blijft vormen, en om die reden niet aangepast zal worden.
e. Ook allerlei vormen van bijzonder verkeer verdienen de aandacht. Dit kan betrekking hebben op bevoorrading (ook privé, bijvoorbeeld door pakketbezorging), calamiteiten (brand, ambulances), verhuizingen, het ophalen van afval en bouwverkeer bij bouwwerkzaamheden. In dit verband doet de gemeente er alles aan om haar eigen taken, zoals afvalinzameling, uit te voeren met wagens die binnen de grenzen van de aslastbeperking blijven. Voor de bevoorrading van het winkelgebied is de aslastbeperking een grote opgave, omdat ook autobussen al snel op een aslast van twee ton zitten. Ook de verduurzaming van het autoverkeer loopt niet vanzelf parallel met de aslastbeperking; elektrisch aangedreven voertuigen zijn gemiddeld immers zwaarder.
f. De gebrekkige hemelwaterafvoer van of via de wegen naar de grachten is op veel plekken een punt van zorg. Spuwers die dicht zitten, bijvoorbeeld door bladeren en soms zelfs met cement, drainage die niet goed werkt, grindopvangbakken op de werven die ontbreken, enzovoort. De gebrekkige afvoer is niet alleen een oorzaak van lekkages, maar leidt, als water in de tongewelven trekt, ook tot een vermindering van het draagvermogen. De druksterkte van metselwerk kan afnemen zodra het verzadigd is met water. Daarmee raakt het ook de veiligheid.
g. Ook de bomen en vooral hun wortels kunnen invloed hebben op de werven en de werfkelders. Hoe kleiner de ruimte voor de wortels, hoe groter de kans op schade. Enkele eigenaren hebben ons meegedeeld dat wortels bij hen tot in het huis en in de riolering zijn doorgegroeid en scheuren hebben veroorzaakt.[8] Met het oog op dergelijke problemen heeft de gemeente in 2012 een *Bomenvisie Utrechtse Werven* opgesteld.
h. Een andere invloed hangt samen met de werkzaamheden die nodig zijn voor het aanleggen of vernieuwen van kabels en leidingen, onder meer door energiemaatschappijen. Deze werkzaamheden vinden plaats in de laag boven de tongewelven. Soms lopen leidingen, zoals eerder vermeld, zelfs door de tongewelven; dit betreft bijvoorbeeld het warmtenet onder de Nieuwegracht. Verder zijn er noodzakelijkerwijs aftakkingen door het erfgoed heen om in de woningen te komen. De werkzaamheden worden gereguleerd via een stelsel van opbreekvergunningen op basis van de *Verordening kabels en leidingen Utrecht 2013,* waarbij ook op

[8] Een enkele eigenaar heeft ons verzocht een aanbeveling te doen over het zo nodig verwijderen van bomen. Daaraan geven wij geen gevolg, omdat dit buiten onze opdracht valt. Wij geven een advies over mogelijke aansprakelijkheden en daaruit voortvloeiende verplichtingen tot herstel of vergoeding van schade, maar de vraag of bomen behouden moeten worden – en zo ja, onder welke voorwaarden – valt daarbuiten.

archeologische waarden worden getoetst. Er is geen tot nauwelijks toezicht op de uitvoering. Wel zullen, naar ons is meegedeeld, in het *Handboek voor kabels en leidingen* specifieke eisen worden opgenomen voor het werken boven de werfkelders. Eigenaren hebben ons voorbeelden genoemd van problemen die kennelijk na (en door) werkzaamheden met leidingen en de aanleg van leidingdoorgangen zijn ontstaan. Hiertoe behoren ook de gevolgen van het werken met trilplaten, die worden gebruikt om het zand te verdichten dat in een gat wordt teruggeplaatst.

i. Aan ons zijn ook negatieve ervaringen met de wijze van herbestrating meegedeeld. Volgens diverse betrokkenen wordt hierbij niet altijd voldoende aandacht besteed aan de waterafvoer of is er geluidsoverlast in de werfkelders ontstaan door de "losse" wijze waarop de straatklinkers zijn gelegd.
j. Het lijkt erop dat het herstel van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren invloed heeft gehad op de staat van werfkelders. Ons is in meerdere gesprekken gezegd dat in werfkelders kort na afloop van dergelijke werkzaamheden lekkages zijn opgetreden of sterk zijn verergerd. Hierbij gaat het soms ook over het losraken van de aanhechting van de werfkelders en (de voorgevel van) het pand of over schade *in* panden.
k. Omgekeerd geldt dat het uitblijven van een samenhangende aanpak bij het eerdere herstel van werf- en kluiskelders tot schade heeft geleid. De staat van de wal- en kluismuren heeft immers invloed op de bouwkundige staat van de kelders. Als de fundering van de wal- en kluismuren gebrekkig is of zelfs bijna ontbreekt, vergroot dat in sterke mate de kans op schade aan de kelders.
l. Ook het vaarwegbeheer is van belang, zowel voor pleziervaart, rondvaart en bevoorrading – onder meer de "bierboot" – als voor boten voor afvalinzameling. De stroming die boten veroorzaken is een punt van aandacht. Voor de pleziervaart zijn er drie routes door Utrecht, waarbij de route met de hoogste doorvaarhoogte (3,2 meter) langs de Oudegracht loopt. Wordt de doorgang voor deze schepen afgesloten, dan moet een deel van deze kleinere schepen via het met vrachtschepen gevulde Amsterdam-Rijnkanaal.[9] Dat is onwenselijk. Onderwerpen van regulering zijn onder meer: een verbod om de schroef van een schip in werking te hebben als het schip vast ligt en een toegangsbeperking voor bepaalde boten in de kwetsbare – vaak smallere – delen van de grachten. Daarom geldt er in de Plompetorengracht, de Drift, de Kromme Nieuwegracht en de Nieuwegracht een beperking tot boten aangedreven door spierkracht.
m. Vanzelfsprekend hebben ook de taken van het waterschap (het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, HDSR) invloed. Deze taken omvatten het peilbeheer en het waterkwaliteitsbeheer. HDSR heeft de taken in 1995 overgenomen van de gemeente. HDSR gaat over de waterkolom en de waterbodem. Daaronder valt de taak om te baggeren; de diepte van de waterbodem is formeel vastgelegd in een "legger" van het waterschap. Het baggeren is toegestaan tot een bepaalde overdiepte (in de legger staat bijvoorbeeld 1,50 meter; er mag dan tot 2 meter worden gebaggerd). De gemeente gaat over de "oeververdediging", waarmee is bedoeld: de handhaving van een goede staat van de wal- en kluismuren en de fundering daarvan. Hier zit dus een onderlinge afhankelijkheid: zeker bij baggeren tot een bepaalde overdiepte is het nodig dat de oeververdediging op orde is. Het peilbeheer is een kwestie van nauwkeurigheid in de Utrechtse grachten: staat het water te hoog, dan kan het de

[9] In een van de commentaren op ons conceptrapport is een opmerking gemaakt over een nu beschikbare alternatieve route via de recent geopende Catharijnesingel. Wij vermelden deze opmerking zonder eigen oordeel daarover.

werfkelders in stromen, staat het te laag, dan kan dat gevolgen hebben voor de houten funderingspalen. De bewegingsruimte zit in + of - 10 cm waterhoogte. Tegelijk is het ook vrij nauwkeurig te reguleren. Als het nodig is, kan er 12 m^3 per seconde in gepompt worden en 30 m^3 per seconde er uit. Wel moet de stroming niet te hard zijn. Te harde stroming kan bijdragen aan uitspoeling van zand onder de oeververdediging. Dit laat onverlet dat stroming nodig is om geurhinder door het water te voorkomen. Gezien de kwetsbaarheid van de oeververdediging bij de Kromme Nieuwegracht – in het bijzonder in rak 21 – zijn er gesprekken tussen HDSR en de gemeente over het ondieper maken van de grachten (van 1,80 meter naar 1,20 meter door het ophogen met zand en/of puin), waardoor de waterbodem tot grotere hoogte steun kan bieden aan de oeververdediging. Het risico van een hogere stroomsnelheid neemt dan wel toe.

n. Bronbemaling bij werkzaamheden kan zowel tot zettingen als tot aantasting van funderingspalen leiden. De bronbemaling wordt gereguleerd door HDSR aan de hand van een vergunningstelsel. Het plaatsen van damwanden in de bodem leidt tot waterbarrières, waardoor een deel van de watervoerende laag wordt afgesloten. Dit kan gevolgen hebben voor de grondwaterstand onder de bebouwing, met verdere gevolgen zoals wateroverlast in de kelders en aantasting van het metselwerk. Ook het tijdelijk afgraven van zand tijdens de werkzaamheden kan de stabiliteit van de kelders ondermijnen, met gevolgen bijvoorbeeld voor de voorgevels van de panden.
o. Schade aan werfkelders kan ook ontstaan door gebrekkig onderhoud van de kelders door de eigenaren. Ook onoordeelkundig uitgevoerde verbouwingen en andere constructieve ingrepen, zoals het weghalen van tussenmuren, kunnen schade veroorzaken. Ingrepen bij buurkelders kunnen evenzeer problemen veroorzaken.

5.12 Uiteindelijk leiden al deze invloeden – samengevat – slechts tot enkele soorten schade:

- scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren van de werfkelders en scheuren tussen werfmuren en werfkelders en tussen kluismuren en kluiskelders;
- schade aan het binnenwerk door (1) lekkage via scheuren en via voegen en (2) scheuren in het pleisterwerk door scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren;
- optrekkend vocht.

Over de scheuren merken wij nog het volgende op. Uit de verschijningsvorm daarvan is niet altijd direct af te leiden is wat de schadeoorzaak of -oorzaken zijn. Eenzelfde schadepatroon kan verschillende en ook meer dan één (gecombineerde) oorzaken hebben. Er zijn meerdere scenario's mogelijk die tot de schade hebben geleid, elk met een bepaalde mate van waarschijnlijkheid. Uiteindelijk gaat het om de best verklarende, meest waarschijnlijke scenario's. In dit proces van schadediagnose spelen omgevingskenmerken, schadekenmerken en gebouwkenmerken een rol. Kortom: causaliteit en toerekening van schade zijn in technische zin – maar ook in juridische zin – een complexe kwestie. Voor het eerste aspect zijn technische onderzoeken heel behulpzaam. Daarbij houden wij voor ogen dat in veertien van de zojuist in nr. 5.11 genoemde vijftien oorzaken de gemeente een rol speelt of kan spelen. Voor de laatste oorzaak, onder de letter o, komen wij tot het oordeel dat gebrekkig onderhoud geen oorzaak kan zijn van scheuren in de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de periode 1993-2002. En voor ondeugdelijke verbouwingen geldt dat deze meestal eenvoudig aan te tonen zijn. Al deze omstandigheden kunnen ook gevolgen hebben voor de juridische beoordeling van de schadeoorzaken en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden. Wij komen hierop terug in § 7.

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen

Algemeen

6.1 In nr. 2.7 hebben wij vermeld dat het niet onze taak is om in dit advies uitspraken te doen over individuele eigendomskwesties. Als dat wel binnen onze opdracht zou hebben gelegen, zou dat een nauwkeurig en op alle individuele bijzonderheden afgestemd onderzoek hebben gevraagd. Dat is heel veel werk, mede doordat de documentatie op dit punt vaak onvolledig is. Onze antwoorden op de vragen van de opdracht bevatten inzichten en oplossingen die naar onze mening voor het overgrote deel van de gevallen opgaan. Dit rechtvaardigt het geven van *hoofdregels*. Daarop zijn dan, in bijzondere gevallen, *uitzonderingen* mogelijk. Deze structuur, met hoofdregels en uitzonderingen, maakt het ons mogelijk tot algemene uitspraken te komen die voor de meeste gevallen het gewenste houvast bieden. Een individuele eigenaar kan daaraan dus niet direct rechten ontlenen, maar ons advies kan naar wij hopen wel helpen om meer duidelijkheid te krijgen over problemen die een snelle oplossing in de weg zitten.

De eigendom van de wegen

6.2 De wegen zijn, als openbare weg, voor een ieder toegankelijk. Zij zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente. Dit gegeven staat niet ter discussie. De vrij algemene opvatting is dat de gemeente tevens de eigenaar van de wegen is, ook van de gedeelten die boven de particuliere werfkelders liggen. Enkele eigenaren hebben, mede met een beroep op historische gegevens, de eigendom van de gemeente in twijfel getrokken of betwist.[10] Dit leidt tot de vraag wie eigenaar van de weg is; een vraag die ook de eerste van de aan ons gestelde juridische vragen vormt.

6.3 De kadastrale registratie geeft geen antwoord op deze vraag. Afgezien van het al vermelde gegeven dat deze registratie nooit volledig uitsluitsel geeft over de eigendom, moeten wij ervan uitgaan dat de gegevens die in deze openbare registers zijn te vinden juist op dit punt heel incompleet zijn. Bovendien dateren de registers van ver na de aanleg van de werven, de wegen in het wervengebied en de werfkelders. Zoals gezegd, hebben wij zelf geen kadastrale onderzoeken ingesteld – laat staan naar alle vele honderden werfkelders en hun directe omgeving –, maar in diverse door ons geraadpleegde bronnen is te lezen dat eerder steekproefsgewijs uitgevoerd onderzoek geen duidelijkheid biedt.[11] Soms hebben grotere stukken weg, bijvoorbeeld die tussen twee bruggen, één kadastraal nummer, en dit niet altijd met duidelijke vermelding van een eigenaar. Ook allerlei andere varianten komen voor. De ons bekende overdrachtsakten bevatten op dit punt geen duidelijke afspraken. Ook individuele eigenaren hebben hierop gewezen.[12] Het geregeld voorkomende gegeven dat alle grond

[10] In een van de ontvangen reacties is op dit punt verwezen naar de tekening (aangeduid als "*Artist impressie*") in § 4.1 van de gemeentelijke publicatie *Kelders in het stadshart Utrecht* van oktober 2020. Daarop is de ondergrond van de werf- en kluiskelders weergegeven met een kleur die duidt op "privaat bezit". Wij menen dat deze tekening geen uitsluitsel geeft over – en ook niet is bedoeld als – het juridische standpunt van de gemeente. Afgezien daarvan komen wij in het navolgende tot een eigen beoordeling van deze eigendom.
[11] Zie onder meer: G.M. van den Broek e.a., *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied Utrecht (Universiteit Utrecht, 2014), p. 22 en 23.
[12] In een reactie van een collectiviteit van eigenaren hebben wij gelezen over de ontkenning van "*het bestaan van een eigendomssplitsing binnen hun gebouwen*". Daaraan is een beschouwing over de eigendom van de

waarop de weg tussen twee bruggen is gelegen kadastraal als één perceel (met één nummer) geldt, vormt overigens wel een aanwijzing voor eigendom in handen van de gemeente. Hierbij kan in het midden blijven welk *belang* een keldereigenaar erbij zou kunnen hebben om eigenaar te zijn ook van het stuk openbare weg boven zijn kelder.

6.4 Hoe zit ook zij, bij deze stand van zaken vormt artikel 13 van de Wegenwet het vertrekpunt bij onze benadering. Dit artikel heeft twee leden en luidt als volgt:

> 1. *De eigendom van wegen wordt, zoolang en voor zoover niet het tegendeel blijkt, vermoed te zijn bij de provincie, de gemeente of het waterschap, door welke of door hetwelk de weg wordt onderhouden.*
>
> 2. *Dit vermoeden werkt niet tegen dengene, van wien wel het onderhoud is overgenomen doch niet de eigendom.*

Dit artikel, dat uit 1930 dateert, schept in lid 1 dus het rechtsvermoeden dat de gemeente, die zoals we zagen de openbare wegen in het wervengebied onderhoudt, ook de *eigenaar* van deze wegen[13] is.[14] Het artikel is een voorbeeld van een publiekrechtelijke regeling (de Wegenwet) met een privaatrechtelijke regel van eigendomsrecht. Het omvat naar zijn aard ook situaties die in 1930 al bestonden en mogelijk al een lange geschiedenis hadden. Beschouwingen over het (verre) verleden van de werfkelders in de verhouding tot de daarboven gelegen openbare wegen hebben dus geen zelfstandige betekenis voor het antwoord op de vraag wie de eigenaar van de weg is. Een vermoeden als dat van dit artikel levert geen dwingend bewijs van eigendom op. Tegenbewijs is mogelijk. Lid 2 voorziet afzonderlijk in de mogelijkheid dat er oorspronkelijk één eigenaar van de weg en het aan de weg gelegen pand is die alleen de onderhoudsverplichting aan de gemeente heeft overgedragen maar de eigendom heeft voorbehouden. In beide gevallen rust de bewijslast ten aanzien van dit "tegendeel" dus op de pandeigenaar (keldereigenaar). Wij hebben geen concrete voorbeelden gezien van eigenaren die dit bewijs kunnen leveren, maar wij hebben ook hiernaar geen afzonderlijk, laat staan compleet, onderzoek ingesteld. Akten die zijn opgemaakt tussen twee opeenvolgende eigenaren van werfkelders en bijbehorende panden geven geen uitsluitsel over de verhouding tot de gemeente, als deze geen partij is geweest bij die akten. Het staat vast dat de gemeente al sinds jaar en dag het standpunt inneemt dat zij de eigenaar van de wegen is. Dit komt overeen met het hier aangehaalde vermoeden van de Wegenwet. Voor zover ons bekend, zijn er geen eigenaren (geweest) die deze aanspraak in een procedure hebben betwist. Dit alles brengt ons tot de conclusie dat de gemeente de eigenaar van de wegen in het wervengebied is. Wij gaan voorbij aan de (niet volkomen uit te sluiten) *mogelijkheid* dat dit in een enkel geval anders ligt. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, geven wij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat ook als bewezen is dat de gemeente geen eigenaar

---

boven de werfkelder gelegen weg gekoppeld. Dit lijkt ons niet een relevant gezichtspunt. Wij gaan hierop in nr. 6.6 nader in.

[13] Het begrip "weg" omvat niet alleen de stenen (of het asfalt) van de rijweg. Weg en grond zijn één, zoals H.P.J.A.M. Hennekens het heeft geformuleerd in zijn proefschrift *De openbare weg en het privaatrecht* (1977), p. 4. Hij acht scheiding van weg en grond onjuist, zowel feitelijk als juridisch.

[14] De memorie van toelichting bij het ontwerp van deze wet vermeldt dat hierin geen "*onbillijkheid*" tegenover mogelijke rechten van particulieren ligt. Meestal zal het vermoeden immers wel overeenkomen met de werkelijkheid. En in andere gevallen zal de rechthebbende, als het recht nog enig praktisch belang voor hem heeft, er wel in slagen het vermoeden te ontzenuwen. Aldus deze memorie van toelichting.

van een deel van de weg is, deze weg op basis van de Wegenwet gewoon openbaar blijft (zie artikel 4 van de Wegenwet) en dat de eigenaar het verkeer daarover moet dulden (artikel 14 lid 2 van de wet).

De eigendom van de werfkelders

6.5 Volgens artikel 5:20 lid 1 BW omvat de eigendom van de grond "*voor zover de wet niet anders bepaalt*" zowel de bovengrond als de aardlagen die zich daaronder bevinden en de gebouwen die "*duurzaam met de grond zijn verenigd*", bijvoorbeeld door vereniging met andere gebouwen en werken. Dit laatste is anders voor zover dergelijke gebouwen en werken bestanddeel zijn van de zaak van iemand anders. De eigenaar van de bovengrond – in dit geval dus de weg – is dus eigenaar van alles wat zich daarboven en daaronder (in de grond) bevindt. Kortom: "verticale natrekking" is de hoofdregel.

6.6 Op deze hoofdregel vormt de eigendom van de werfkelders een uitzondering *in die gevallen* waarin de werfkelders in verbinding staan met (en daardoor "bestanddeel" zijn van) de particuliere panden die aan de wegen zijn gelegen. Hieruit volgt dat de redenering dat de werfkeldereigenaar eigenaar is van de "bovengrond" van de kelder, niet opgaat. Er is immers een hiërarchie tussen de verticale natrekking (hoofdregel) en de horizontale natrekking (uitzondering). Het is overigens niet steeds eenvoudig om te bepalen wat een "bestanddeel" is. Volgens artikel 3:4 lid 1 BW is alles wat "*volgens verkeersopvatting onderdeel van een zaak uitmaakt*" bestanddeel van die zaak. Veel zal afhangen van de precieze feitelijke situatie. Daarbij kan bijvoorbeeld van belang zijn wie toegang heeft tot de kelder (wie heeft de sleutel). Door de hier beschreven uitzonderingssituatie, ook wel "horizontale natrekking" genoemd, behoren de kelders toe aan de eigenaren van de panden in kwestie. Het in noot 12 aangestipte thema van het al dan niet bestaan van een "eigendomssplitsing" in geval van horizontale natrekking doet hierbij niet ter zake. De hoofdzaak (in dit geval het pand) en het bestanddeel (de werfkelder) vormen immers bijna altijd één ongesplitste zaak.

6.7 Het gegeven dat de gemeente de eigenaar is van de weg heeft verder tot gevolg dat zij ook de eigenaar is van de ondergrond *onder* de werfkelders.[15] Het belang hiervan lijkt gering, maar kan aan de orde komen bijvoorbeeld als de werfkeldereigenaar zijn kelder wil verdiepen. Daarvoor is hij dan, afgezien van eventuele publiekrechtelijke vergunningen, afhankelijk van toestemming van de grondeigenaar, in dit geval dus de gemeente. Voor zover ons bekend, heeft de gemeente bij eerdere verdiepingen dit aspect niet aan de orde gesteld. Wij gaan ervan uit dat zij dit beleid zal voortzetten.

6.8 De gemeentelijke eigendom van de weg heeft nog een ander gevolg. De gemeente is daardoor ook de eigenaar van de wees- en spookkelders. Dit is een rechtstreekse toepassing van de hoofdregel van artikel 5:20 lid 1 BW met de daarin neergelegde verticale natrekking. Als deze bijzondere categorie kelders niet verbonden is met het nabijgelegen pand (en de kelders dus geen bestanddeel van dat pand zijn), is er geen plaats voor horizontale natrekking. Deze vorm van natrekking is immers een uitzondering op de hoofdregel van verticale natrekking. Een zoektocht naar degenen die het laatst als eigenaar konden gelden, kan daarom achterwege

[15] Hierbij zien wij af van de eigendom van de daarin gelegen kabels en leidingen. Daarvoor geeft artikel 5:20 lid 2 BW een afzonderlijke (sub)regel, die kort samengevat inhoudt dat de eigendom van een kabel- of leidingnet voor het transport van water, energie of informatie, dat onder de grond van een ander ligt, toebehoort aan de aanlegger van dat net.

blijven. Dit geldt vanzelfsprekend niet voor “losse” werf-, kluis- en straatkelders waarvan wel een eigenaar bekend is. Dan betreft het immers geen wees- of spookkelder.

6.9 Een bijzondere positie nemen de “straatkelders”, zoals die onder de Choorstraat, in. Daar rijst de vraag of die, evenals de “normale” werfkelders, door horizontale natrekking zijn verbonden met een achterliggend pand. Ook hier geldt dat dit het geval zal zijn als ze een “bestanddeel” van dat pand zijn, dat wil zeggen: daarmee intern zijn verbonden en daarvan volgens verkeersopvattingen deel uitmaken. De precieze individuele situatie, met inbegrip van de wijze van constructieve verbondenheid, zal hier de doorslag geven. Als er alleen een mogelijkheid van toegang tot de straatkelder bestaat, waarvan al sinds jaar en dag geen gebruik meer wordt gemaakt, is er – mede afhankelijk van andere relevante omstandigheden – misschien reden om te concluderen dat de straatkelder geen bestanddeel van het pand is. Dan is er geen horizontale natrekking en herleeft de hoofdregel van de verticale natrekking. Dit betekent dan dat de eigenaar van de straat, te weten de gemeente, de eigenaar is van de daaronder gelegen straatkelder.

6.10 In het memo VBK is de mogelijkheid besproken dat de bovenmuren van de werfkelders, de (ton)gewelven, gezamenlijk eigendom zijn van de keldereigenaren en de gemeente. Aan deze mogelijkheid van gezamenlijke eigendom (juridisch aangeduid als “mandeligheid”) ligt de gedachte ten grondslag dat het keldergewelf een dubbele functie vervult: het is onderdeel van de dragende constructie van de kelder en draagt ook de daarboven gelegen weg. Deze mandeligheid zou dan ook kunnen gelden voor de bouwkundige elementen van de werfkelder die de door de weg uitgeoefende krachten afdragen naar de fundering én voor de fundering zelf. Wij verwerpen deze mogelijkheid. De wet bestempelt een gemeenschappelijke “*scheidsmuur*” als gemeenschappelijk en mandelig, maar een plafond is geen muur. Het gewelf ondersteunt de daarboven gelegen weg, maar is daarvan geen constructief onderdeel.[16]

6.11 Enkele eigenaren hebben onze aandacht gevraagd voor de mogelijkheid dat een eigenaar – *om niet*, dan wel tegen een bepaalde, nader vast te stellen, vergoeding – afstand doet van de werfkelder ten gunste van de gemeente. Ons is niet gebleken dat deze mogelijkheid veel steun heeft; noch bij andere eigenaren noch bij de gemeente. Dit neemt natuurlijk niet weg dat betrokkenen hiervoor in een concreet geval een regeling kunnen treffen. Hoe dit ook zij: strikt juridisch gezien zou sprake kunnen zijn van zo’n afstand als de verbinding tussen de huiskelder en de werfkelder duurzaam wordt verbroken, bijvoorbeeld door de bouw van een gesloten tussenmuur. Dan is de werfkelder geen “bestanddeel” meer van het pand en herleeft automatisch de hoofdregel van de verticale natrekking, met de gemeente als de (nieuwe) eigenaar. De band met het pand moet dan wel volledig zijn verbroken; zo kan er, als de pandeigenaar als enige de sleutel voor de toegang via de werf behoudt, reden zijn voor een andere uitkomst. Ook hier zal echter veel afhangen van de verdere omstandigheden van het hier besproken geval. Bij deze kenschets passen twee kanttekeningen. Ten eerste: in het Nederlandse recht is het niet mogelijk afstand te doen van eigendom van een onroerende zaak. In dit concrete voorbeeld biedt het recht mogelijk in zoverre een oplossing dat er meteen, van rechtswege, een nieuwe eigenaar is. Ten tweede: het eenzijdig afstand doen van een werfkelder, die daarmee aan de gemeente vervalt, kan de gemeente op extra kosten jagen. Denk aan een kelder die noodzakelijk en kostbaar herstel behoeft. Los van de mogelijke overgang van eigendom is de vorige eigenaar daardoor tegenover de gemeente mogelijk aansprakelijk uit onrechtmatige daad.

[16] In deze zin ook advies HP, p. 8.

6.12 In hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies hebben B&W onze aandacht gevraagd voor de zogeheten watergevels, dat wil zeggen: de particuliere achtergevels voor de grachtenpanden waarvan de gevelmuur direct in het water staat. Zij vragen om een "aanvullend advies" daarover. Wij zijn daartoe maar heel beperkt in staat. De vraag was nieuw voor ons; voor zover wij konden nagaan, is die niet eerder aan de orde gesteld. Voor zover ons bekend, zijn de achtergevels niet opgenomen geweest in de onteigeningsbesluiten (of de daarmee overeenstemmende minnelijke verwervingen door de gemeente) van de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw. Als dat wel het geval is geweest, is de gemeente de eigenaar van de watergevels en de fundamenten daarvan. Dan ligt de parallel met de kluismuren voor de hand. Als de gemeente destijds – of op enig ander moment – deze eigendom niet afzonderlijk heeft gekregen, ligt het voor de hand om aan te nemen dat de eigendom bij de eigenaar van de grachtenpanden in kwestie berust. Dan zijn de watergevels immers bestanddeel van deze panden. Als gevolg daarvan valt het beheer dan in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het grachtenpand. Maar ook dan kan er reden zijn voor een uitzondering op deze hoofdregel volgens de – hierna uit te werken – overwegingen.

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen

6.13 Vooral door de in nr. 4.2 genoemde verwervingen (deels door onteigening) is de gemeente de eigenaar van vrijwel alle werven. Ditzelfde geldt voor de kademuren, de wal- en kluismuren en het overgrote deel van de werfmuren. Deze "buitenmuren" zijn dus in andere handen dan de direct daarmee verbonden werfkelders. De gemeente is ook de eigenaar van de bruggen en van de bomen in het openbare gebied.

De eigendom van trekankers

6.14 De trekankers – voor zover aanwezig – zijn bedoeld om de werf- en kluismuren te hechten aan de overige keldermuren. Ze bevorderen een goede afdichting en moeten daarmee voorkomen dat er zand tussen de beide soorten muren weglekt. Door de wijze van aanhechting zijn de trekankers in de regel op te vatten als bestanddeel van de werf- of kluismuur waarop zij zijn vastgemaakt. De gemeente, als de eigenaar van de werf- en kluismuren, is dan door natrekking eigenaar ook van de trekankers. Gegeven de eigendom van de trekankers zijn het onderhoud en het beheer van de trekankers een verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze hoofdregel over de verantwoordelijkheid van de gemeente kan uitzondering lijden als er concrete aanwijzingen zijn voor het tegendeel, bijvoorbeeld op basis van eigendomsbewijzen. Wij kennen daarvan overigens geen voorbeelden. Ook is het mogelijk dat een trekanker los is geraakt van de keldermuur die eigendom is van de eigenaar van de werfkelder in kwestie, bijvoorbeeld door verwaarlozing door deze eigenaar in geval van oxydatie. Ook in zo'n geval kan er, afhankelijk van de verdere omstandigheden, reden zijn voor een uitzondering op de hoofdregel. De bewijslast daarvoor rust op de gemeente, als de aansprakelijke partij volgens de hoofdregel.

6.15 Het ligt voor de hand om aan te nemen dat er wat de trekankers betreft ten laste van de werfkelder (als "dienend erf") en ten behoeve van de grond met de werf- of kluismuur (als "heersend erf") een erfdienstbaarheid bestaat. Op grond daarvan moet de keldereigenaar dulden dat zijn keldermuur door de trekankers verbonden is met de daaraan grenzende werf- of kluismuur.

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren

6.16 Met enig voorbehoud – mede gevolg van het feit dat wij de diverse feitelijke situaties niet hebben kunnen waarnemen en niet bekend zijn met de verschillende manieren waarop de eigendomsakten hierover mogelijk een regeling bevatten – maken wij nog een enkele opmerking over de eigendom van de stoepen tussen de eigenlijke weg en het (grachten)pand in kwestie en over de daaraan grenzende opgangen naar de voordeur van het pand. Het is aannemelijk dat de stoepen, door hun openbare bestemming, de eigendom van de weg volgen. De gemeente geldt dan dus als de eigenaar. Wij beschouwen de hier bedoelde opgangen als bestanddeel van het pand. Zij zijn daarmee dan in dezelfde handen als het pand. Dit heeft gevolgen voor het beheer (onderhoud), met de kanttekening dat de gemeente verantwoordelijk kan zijn voor het herstel van beschadigingen door verkeer. Op dit aspect komen wij in algemene zin nog terug.

7 Rechten en plichten

Algemeen

7.1 Terecht is buiten discussie dat het onderhoud en het herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en de bomen voor rekening komen van de gemeente, die de beheerder en naar ons oordeel in de regel ook de eigenaar van deze objecten is. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten van het vastgelopen project Herstel Wal- en Kluismuren, waarmee in 2008 een begin is gemaakt en dat vanaf 2013 in uitvoering is genomen.

7.2 Op grond van artikel 3.5 van de Waterwet behoort "*een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater*" in beginsel tot de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente. Artikel 3.6 van de Waterwet bepaalt daarnaast, kort gezegd, dat de gemeente ook zorgt voor maatregelen in het openbaar gebied om "*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming*" zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. B&W hebben in hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies geschreven dat deze zorgplichten slechts inspanningsverplichtingen van de gemeente zijn. In het eerste geval betekent het volgens B&W dat de gemeente niet de rechtstreeks afdwingbare verplichting heeft om te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt. Dit is op zichzelf waar, maar betekent niet dat deze bepalingen van de Waterwet geen rol kunnen spelen bij een eventuele aansprakelijkheid van de gemeente. Om te beginnen is het van belang om vast te stellen of de gemeente heeft voldaan aan haar zorgplicht, waarover in de desbetreffende memorie van toelichting is vermeld dat die "*zoveel mogelijk moet worden nagekomen*".[17] Bovendien leggen de hierna nader toe te lichten bepalingen van het civielrechtelijke burenrecht gewicht in de schaal. Deze bepalingen vergroten de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan die zorgplicht, in ieder geval in de relatie tot directe buren die daarvan schade kunnen ondervinden. In dit verband is ook de gemeentelijke zorgplicht voor het behoud van het erfgoed van belang. Bij de verplichtingen op grond van de Waterwet gaat het hier nu eenmaal niet slechts om algemene uitgangspunten van een publiekrechtelijke regeling, maar om een bijzondere verwevenheid, ook in ruimtelijke zin, tussen private en publieke erven in een kwetsbaar, monumentaal gebied. Bij de privaatrechtelijke beoordeling van de mogelijke onrechtmatigheid van overheidshandelen kan een eventuele overtreding van publiekrechtelijke zorg- of inspanningsverplichtingen een bijkomende rol spelen. Deze gezichtspunten leiden ons onder meer tot de – hiermee nader gefundeerde – conclusie van aansprakelijkheid van de gemeente voor de gevolgen van tekortkomingen van haar in haar verplichtingen voor een adequate waterafvoer in het wervengebied.

7.3 Bij de werfkelders liggen de rechten en plichten genuanceerder. In beginsel is iedere eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom en ligt het dus op zijn[18] weg

[17] De memorie van toelichting bij een wijziging van de Wet op de waterhuishouding, die in 2009 is opgegaan in de Waterwet, houdt over de toen geïntroduceerde nieuwe zorgplicht voor de hemelwaterafvoer het volgende in: "*De nieuwe wettelijke taak heeft het karakter van een zorgplicht, die zoveel mogelijk moet worden nagekomen. De woorden «zoveel mogelijk» duiden erop dat er van een inspanningsverplichting sprake is. (…) Bij de concrete invulling van de zorgplicht hebben gemeenten beleidsvrijheid om op het lokale niveau de integrale afweging te maken op welke wijze het beste kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu, volksgezondheid)"* (zie *Kamerstukken II*, 2005/06, 30 578, nr. 3).
[18] Of: haar. Dit geldt voor alle gevallen ons advies waarin wij de hij-vorm gebruiken.

om met het oog daarop te zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Uitgangspunt is daarmee dat de eigenaar opdraait voor schade aan zijn object en voor schade die anderen mogelijk lijden door de ondeugdelijkheid daarvan. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij instortingen. Bij de ons bekende gevallen van een opstalrecht (met de gemeente als de blooteigenaar en een andere partij als de houder van een opstalrecht op een “los gelegen” werfkelder) geldt dit uitgangspunt voor de “opstaller”. Vaak zullen de daarop betrekking hebbende verplichtingen ook zijn vastgelegd in de opstalvoorwaarden die de gemeente heeft bedongen.

7.4 Er zijn echter factoren die het ingewikkelder maken en in andere richting (kunnen) wijzen. De verantwoordelijkheid voor de goede en veilige staat van de werfkelders ligt bij derden als *hun* gedragingen – of gebeurtenissen die binnen hun verantwoordelijkheid vallen – schade aan de werfkelders veroorzaken. Het is hoogst aannemelijk dat dit zich, in de verhouding tot de gemeente, voordoet onder meer bij schade door te zwaar, te frequent en/of te snel rijdend verkeer op de grachten, en soms ook bij schade door geparkeerde voertuigen. Daarop zijn niet alle werfkelders berekend en behoeven zij ook niet (ten laste van de eigenaar) berekend te zijn. Dat is ook de reden dat de gemeente al in de jaren ’70 van de vorige eeuw een aslastbeperking van twee ton langs de grachten heeft ingevoerd. Gebreken in het toezicht en tekortschietende handhaving van die aslastbeperking vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Handhaving van de eigen regels behoort mede tot de taken van de gemeente, die daarvoor in dit geval ook bijzondere opsporingsambtenaren (boa’s) in dienst heeft. Wij beseffen dat handhaving voor de gemeente niet altijd gemakkelijk is. Het gaat veelal om kortdurende overtredingen, door steeds wisselende overtreders. Dit gegeven doet naar ons oordeel niet af aan de hier geschetste algemene verantwoordelijkheid van de gemeente. Daarvoor is te minder reden als de gemeente is gewaarschuwd voor overtredingen maar desondanks nalaat nadere maatregelen te treffen of in te grijpen. Een toezichthouder of degene die belast is met handhaving is niet automatisch en onder alle omstandigheden (naast de primaire veroorzaker, de “overtreder”) aansprakelijk voor schade die bij voldoende toezicht of effectieve handhaving mogelijk niet zou zijn opgetreden, maar in dit geval is een dergelijke aansprakelijkheid wel gerechtvaardigd. Hiervoor bestaan diverse redenen. Het is lastig – en vaak onmogelijk – om de primaire overtreder te achterhalen. Het is vaak ook niet één overtreder die voor het geheel van schade zorgt; het is juist de optelling van de gedragingen van vele overtreders, gedurende vele jaren, die een belangrijk deel van de schade aan de werfkelders veroorzaakt. De gemeente is de instantie die bij machte is verboden in te stellen en – ondanks de zonet vermelde beperkingen – toe te zien op de naleving daarvan. Het gaat om verkeer op háár weg. Daar komt bij dat de gewelven van de werfkelders in de loop van de tijd hebben bewezen verkeer van enige omvang en enig gewicht (indicatie: een aslast twee ton) te kunnen dragen, hoewel ze daarop nooit ontworpen waren. Doordat repeterende overbelasting en andere externe invloeden hebben geleid tot verzwakkingen en constructieve scheuren, is niet bekend of er nog steeds voldoende “verborgen reserve” in deze oude constructies zit. Het is dan ook een zorgplicht voor de gemeente om zowel onderzoek uit te voeren naar de resterende draagkracht als maatregelen te treffen, dat wil zeggen: tot actie over te gaan. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat de gemeentelijke nota *Voorstel aanpak werfkelders* uit 1993, het jaar waarin een begin is gemaakt met het herstel van de werfkelders, al melding maakte van de noodzaak van het tegengaan van zwaar verkeer om het toen ingezette herstel een duurzaam karakter te geven. De nota houdt hierover het volgende in: “*Het voorliggende herstelplan voor de werfkelders is afgestemd op handhaving van de wieldrukbeperking*.” Volgens de nota vormt de belasting door relatief zwaar verkeer, waaronder ook geparkeerd verkeer, zelfs de hoofdoorzaak van de scheurvorming tussen de

aansluiting van de werfkelders en de werfmuren. Intentie van de aanpak was om de situatie na afloop van het herstel "*te consolideren door onder andere de bevoorrading van de bedrijven op verantwoorde wijze te laten plaatsvinden*". Als laatste vermeldt de nota naar aanleiding van vele gesprekken met particuliere eigenaren nog dit: "*Bovendien blijkt, dat een vrij algemene irritatie bestaat omtrent de onvoldoende handhaving van de wieldrukbeperking. Deze schadeoorzaak is bekend.*" Het zal duidelijk zijn dat de geschiedenis zich op dit punt heeft herhaald.

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade

7.5 Het voorkómen van schade is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente én de eigenaren. Ook hierbij heeft de gemeente een bijzondere taak. In diverse opzichten en om meer dan één reden heeft zij de eindverantwoordelijkheid (met de daarbij horende regierol) voor het schadeherstel en het latere behoud. De bescherming van de publieke waarde en betekenis van het wervengebied als gemeenschappelijk erfgoed behoort bij uitstek tot het domein van de gemeente, als de hoeder van het algemeen belang. Illustratief is dat de onteigeningen van werven en wal-, kluis- en werfmuren in de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden "*in het belang van monumentenzorg"*. De gemeente heeft ook veel "profijt" van de monumentale en toeristische waarde van het wervengebied. Bij deze publieke taak en verantwoordelijkheid past ook de daarop afgestemde democratische controle, waarbij de raad de centrale plaats inneemt. Ook overigens vervult de gemeente in veel opzichten een centrale rol, en wel:

- als de eigenaar en in elk geval de beheerder van de zaken met een publieke bestemming (zoals: wegen, bruggen, waterlopen, werven, wal- en kluismuren, riolering, bomen enzovoort), met de daaruit voortvloeiende handhavende taken;
- als de verantwoordelijke voor de waterafvoer (zie het aangehaalde artikel 3.5 van de Waterwet en onze beschouwing daarover);
- als de vergunningverlener in allerlei opzichten (onder meer voor graafwerk voor kabels en leidingen);
- als regelgever (bijvoorbeeld voor verkeersmaatregelen) en
- als toezichthouder (bijvoorbeeld op grond van de Woningwet).

Hier komt bij dat, zoals gezegd, schade aan de (particuliere) werfkelders vaak – maar natuurlijk niet altijd – samenhangt met gebrekkig onderhoud van (of werkzaamheden aan) zaken met een publieke bestemming of onvoldoende uitvoering van regelgeving, waaronder handhaving van de aslastbeperkingen. Alles bijeengenomen zien wij een veelomvattende zorgplicht voor de gemeente voor het publieke domein en voor alles wat zich, in allerlei vormen, in het grensgebied met het private domein voordoet.

7.6 Dan rijst de volgende vraag: wat is in deze gezamenlijke verantwoordelijkheid de taak (of plicht) van de eigenaren? Wij zien hier drie elementen:

- het voorkomen van gevaar en schade door het uitvoeren van voldoende onderhoud aan de kelder;
- het "oordeelkundig" laten uitvoeren van eventuele verbouwingen, dat wil zeggen: op basis van voldoende bouwkundige expertise en expertise op het gebied van erfgoed;
- waar dat nodig is: het verlenen van medewerking aan de gemeente bij herstelwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan de werf- en kluismuren.

7.7 In hun reactie op ons conceptrapport hebben B&W indringende vragen gesteld over het begrip bestuurlijke zorgplicht. Zij nodigen ons uit om toe te lichten hoe wij vanuit juridische plichten

tot die bestuurlijke plicht komen, tegen de achtergrond van hun verplichting tot een goede afweging en verantwoording voor de inzet van publieke middelen. Wij reageren hierop als volgt. Wij beschrijven de rechten en de plichten van alle betrokkenen, gemeente én eigenaren; en dit uiteraard voor zover het relevant is voor het behoud en waar nodig het herstel van de werfkelders in dit kwetsbare gebied. De gemeente heeft publiekrechtelijke verplichtingen, zoals die voor een adequate waterafvoer, voor handhaving van de aslastbeperking en eventuele andere verkeersmaatregelen, voor het behoud van dit collectieve erfgoed en veel meer. De gemeente is bovendien, zoals wij ook in nr. 5.7 hebben vermeld, langs drie zijden "buur" van de werfkelders: aan de voorzijde van de werfkelder bevindt zich de werf- of kluismuur, aan de bovenzijde ligt de weg en ook de ondergrond van de werfkelder behoort (door verticale natrekking) toe aan de gemeente. Het onderhoud van werf- en kluismuur, de regulering van verkeer, het afvloeien van hemelwater over de weg en het onderhoud van eventueel aanwezige fundering zijn in handen van de gemeente, op basis van haar publieke taak. Ook al wordt de gemeente in het gewone spraakgebruik niet gezien als een "privaatrechtelijke" buur (*noaber*), de wet beschouwt een gemeente wel degelijk als "buur" ook als zij "slechts" eigenaar en beheerder van een openbare weg is.[19] Dit roept de vraag op of de gemeente zich in dit bijzondere geval niet meer als goede buur zou kunnen of zelfs moeten gedragen. Wij beantwoorden deze vraag positief: ook de gemeente heeft verplichtingen als goede buur, in privaatrechtelijke zin.

7.8 Deze verplichtingen als buur hebben ook consequenties voor de uitvoering van de publiekrechtelijke zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten. Hieronder noemen wij enkele van de belangrijkste plichten als voorbeeld:

- *Aslastbeperking.* De aslastbeperking komt voort uit het bewustzijn dat zich onder de weg werfkelders bevinden en dat deze slechts een beperkte draagkracht hebben. Ongetwijfeld is de aslastbeperking deels in het leven geroepen uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Maar ook het belang van behoud van erfgoed en van bescherming van eigendom zal hieraan ten grondslag hebben gelegen.
- *Handhaving van de aslastbeperking.* Als een aslastbeperking nodig is voor het behoud van de werfkelders en daarmee van het erfgoed, zal deze beperking ook moeten worden gehandhaafd. Dit geldt temeer omdat vóór het herstel van de werfkelders in 1993 de handhaving van de aslastmaatregel als een noodzakelijke voorwaarde voor zinvol herstel is gepositioneerd (zie ook in nr. 7.4). De recente historie laat zien dat de gemeente er niet in is geslaagd aan deze verplichting een goede uitvoering te geven.
- *De zorgplicht voor hemelwaterafvoer.* Zoals wij al enkele malen hebben vermeld gaat het hier om een zorgplicht die "zoveel mogelijk" moet worden nagekomen. De ook genoemde beleidsvrijheid van de gemeente ligt vooral in de vrijheid om een integrale afweging te maken over de manier waarop *het beste* kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu en volksgezondheid). Bij het begrip "functie" is in het wervengebied een bijzonder gegeven dat in de ondergrondse werfkelders (ook) wordt gewoond en gewerkt. Het zijn onder meer deze ondergrondse functies die het gebied ook in dit opzicht uniek maken. Deze omstandigheid vormt een reden om langs de grachten van Utrecht een ruimere inhoud te geven aan de zorgplicht voor hemelwaterafvoer dan in openbaar gebied waar zich geen ondergrondse functies (lees: "onderburen") bevinden.

[19] Zie de artikelen 5:42, 5:49 en 5:50 BW.

- Deze aangescherpte zorgplicht geldt temeer omdat het de gemeente zelf was die de zojuist beschreven functies in de werfkelders heeft gepropageerd. Reden daarvoor was dat – volgens de eerder aangehaalde nota uit 1993 – een waterdichte werfkelder "*ons inziens ook een hogere waarde heeft voor de binnenstad als economisch, cultureel en toeristisch geheel. Daarom achten wij het van belang zoveel mogelijk eigenaren te stimuleren tot deelname in dit project.*" Vervolgens is ongeveer 80% van de eigenaren ertoe verleid om deel te nemen aan de hersteloperatie, waarbij het toegevoegde perspectief van waterdichtheid voor velen doorslaggevend was. De recente historie laat zien dat de gemeente afhoudend is (geworden) in deze aangescherpte zorgplicht ten opzichte van haar "onderburen".
- Een laatste gegeven dat de zorgplicht voor hemelwater aanscherpt is de al eerder genoemde omstandigheid dat de druksterkte van metselwerk kan afnemen met 10 tot 40% als dit verzadigd raakt met water. Daarmee raakt een goede hemelwaterafvoer ook de veiligheid.
- Het voorgaande geldt ook voor het onderhoud van werfmuren, kluismuren, bomen en oeverbeveiliging. Al deze taken vragen om een uitvoering waarin de belangen van "buren" worden meegewogen.
- En *last but not least*: alle voorgaande zorgplichten en beheer- en onderhoudsplichten vinden plaats binnen de context van een zorgplicht voor het behoud van uniek historisch erfgoed, en dragen ook bij aan het behoud van dat erfgoed.

7.9 Als wij – zoals ook van ons mag worden verwacht – op enige afstand kijken naar de manier waarop de gemeente in de afgelopen jaren is omgegaan met deze zorgplichten, zien wij daarin een "vergeten burenplicht". Wij worden hierin gesterkt doordat bijna alle door ons opgevangen geluiden erop wijzen dat de gemeente in de afgelopen jaren schade bij haar "buren" als gevolg van haar handelen of nalaten stelselmatig heeft afgehouden. Ook de verbinding met de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, lijkt uit het geheugen te zijn gewist. Dit is om meer dan één reden niet goed te begrijpen. Hierbij springt vooral in het oog dat de gemeente en de eigenaren van de werfkelders voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het unieke cultureel erfgoed in het wervengebied. Door de beperkte invulling van haar zorgplichten, waarbij geen rekening is gehouden met deze burenplicht, is veel schade aan dit erfgoed ontstaan.

7.10 Alle hiervoor genoemde verplichtingen van de gemeente – zorgplichten en uitvoerings-, beheer- en onderhoudsplichten, met de daarmee verweven burenplichten – samen zien wij als een bestuurlijke zorgplicht; "bestuurlijk" omdat degene met deze verplichtingen een overheidslichaam is. Uit het verzaken van deze plicht, daar waar dit het geval is, vloeien financiële verplichtingen voort, onder meer tot schadevergoeding. Dat is juridisch niets bijzonders. Vanzelfsprekend zal steeds in een concrete situatie moeten worden beoordeeld hoe de gemeentelijke plicht zich verhoudt tot mogelijke particuliere plichten, in dit geval van eigenaren in het wervengebied. Dat is soms een complexe zaak, door de nauwe verwevenheid van *deze* buren (waaronder dus ook de gemeente), met hun in elkaar overlopende eigendommen. Wij hebben oog voor deze complexiteit en zullen daarom nauwkeurig onze verdere afwegingen en keuzen toelichten. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, gaat onze sterke voorkeur daarbij uit naar regels van algemene strekking, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen daarop. Dit om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden, om onnodige juridisering tegen te gaan en om de almaar gegroeide impasse waarin het herstel van het wervengebied zich bevindt, te verkleinen.

7.11 Wij komen tot de aanbeveling aan de gemeente om in algemene zin – en dus behoudens de hierna te beschrijven uitzonderingen – verantwoordelijkheid te nemen voor schade aan de werfkelders. Uitgangspunt is weliswaar dat een eigenaar verantwoordelijk is voor het behoud van zijn eigendom. Schade en waardevermindering door slijtage en natuurlijk verval komen *in beginsel* geheel voor zijn rekening. Dit geldt ook voor de gevolgen van gebrekkig onderhoud. Maar de gelding van deze algemene uitgangspunten en regels wordt hier sterk beïnvloed door andere gegevens. Deze gegevens wegen naar ons oordeel veelal zwaarder. Hierin zien wij aanleiding om in dit bijzondere en unieke geval van de werfkelders in het Utrechtse wervengebied zo nodig – maar niet in de kern, zo voegen wij hieraan al direct toe – af te wijken van de strikte regels van het recht. Wij lichten dit als volgt nader toe. De middeleeuwse werfkelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en onder het openbare gebied gelegen kelders in de Utrechtse binnenstad en staan daardoor niet op één lijn met andere onroerende zaken. De invloed van de openbare ruimte – met alle daarbij behorende functies zoals (zwaar) verkeer of openbaar groen – op de staat van de werfkelders is onmiskenbaar. Lekkages “van bovenaf” zijn veelal het gevolg van gebreken in de waterafvoer en daardoor veroorzaakte omstandigheden. Voor die gevolgen is in de verhouding tot de werfkeldereigenaren in beginsel, bij wijze van vuistregel, de gemeente verantwoordelijk. Dit is ook het geval bij een onvoldoende (geworden) aanhechting van de werf- of kluismuur en de keldermuur. Deze aanhechting was een van de kernpunten in de aanpak vanaf 1993. Ook toen erkende de gemeente overigens al dat die aanhechting haar verantwoordelijkheid was. Deze algemene overwegingen rechtvaardigen de algemene hoofdregel dat de gemeente substantieel bijdraagt aan de kosten van het herstel, waaronder deels ook herstel van de binnenruimten. In zoverre is er dus een grondslag voor het maken van een uitzondering op de hier al enkele keren beschreven uitgangspunten en regels. De uitzondering heeft een algemeen karakter en “*overrulet*” in zoverre dus het uitgangspunt of beginsel van verantwoordelijkheid van de eigenaar van de werfkelder.

7.12 Op dit punt is het goed om alvast aan te kondigen dat wij in de nrs. 7.22 en volgende een onderscheid zullen maken tussen twee soorten werfkelders. Enerzijds de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en de werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders geldt de hier genoemde uitzondering. Anderzijds zijn er werfkelders waarvan de eigenaren destijds niet hebben meegedaan en die in het recente verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld. Buiten de operatie van toen is, zoals ook eerder is gezegd, ongeveer 20% van de werfkelders gebleven. Op deze beide categorieën werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Dit laat onverlet dat eigenaren van deze werfkelders wel kunnen deelnemen in de samenwerkingsvorm die wij in § 9 van dit advies introduceren en daarmee kunnen profiteren van de daaraan verbonden voordelen. Daarnaast stellen wij voor om voor deze groep de kostenverdeling voor het herstel en waterdicht maken die toen tussen gemeente en eigenaren is toegepast, te herintroduceren.

7.13 Deze overwegingen brengen ons tot de volgende aanbevelingen voor de hiervoor omschreven groep van werfkelders:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage komen in beginsel voor rekening van de gemeente. Dit geldt ook voor scheuren in de muren en vloeren en de aansluitingen tussen de werf- en kluismuren en de werf- en kluiskelders. De wijze waarop dit gebeurt werken wij uit in het hierna, in de nrs. 7.18 en volgende, te noemen bewijsvermoeden. Voor de goede

orde: met deze aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zeggen wij niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. Op scheuren door zettingen gaan wij in nr. 7.24 afzonderlijk in.

- Voor de waterdichtheid zelf doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag bedraagt tien jaar. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter ongeveer 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is de bitumenlaag te vervangen, of dat het opportuun is dat te doen als de weg met het oog op een hersteloperatie toch wordt opengebroken, komen wij tot de aanbeveling om de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de eigenaar en de gemeente (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag komen dan geheel voor rekening van de eigenaar.
- De eigenaar van de werfkelder neemt in beginsel de kosten van het “binnenwerk” voor zijn rekening. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; kort samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. Te denken is aan scheuren in eventuele pleisterlagen, en door seizoenswisselingen (met veranderingen in warmte en koude), schimmels, uitslag, veroudering van de mortel en dergelijke; mogelijk ook vorstschade. De kosten van het binnenwerk komen echter voor rekening van de gemeente als en voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat de werkzaamheden noodzakelijk zijn door scheuren in de gewelven, de muren en de vloeren. Daarvoor is in beginsel immers de gemeente verantwoordelijk. Een en ander wordt uitgewerkt in bewijsvermoedens.
- Bij kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Wij lichten dit toe in nr. 7.22.
- Maatregelen ter voorkoming van optrekkend vocht en herstel van daardoor veroorzaakte schade komen in beginsel, met een uitwerking in de vorm van een bewijsvermoeden, voor rekening van de eigenaar van de werfkelder. Met optrekkend vocht kan elke eigenaar, ook elders, te maken hebben.
- In de verhouding tot de individuele eigenaren is een eventuele verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap toe te rekenen aan de gemeente. Deze kan zich dan zo nodig verhalen op HDSR. Een dergelijke toerekening is, zo nodig ook weer in afwijking van de strikte regels van het recht, verantwoord en geboden door de lastige bewijspositie waarin de individuele eigenaar anders zou komen te verkeren, in samenhang met het gegeven dat overheidslichamen gemakkelijker onderling hun problemen kunnen oplossen.

Bij deze aanbevelingen is het goed hier expliciet een voorwaarde te parafraseren die ook is geformuleerd vóór de hersteloperatie van 1993, namelijk: invulling geven aan deze verantwoordelijkheden is alleen zinvol als de gemeente op een ruimere, meer doeltreffende en structurele wijze uitvoering gaat geven aan haar zorg-, onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied.

7.14 De hier gegeven hoofdregels en de daarop te enten bewijsvermoedens ten laste van de gemeente lijden uitzondering als de gemeente het bewijs levert van een andere, niet aan haar toe te schrijven, oorzaak, of zo’n andere oorzaak aannemelijk maakt. Het kan van de aard van

de uitzondering afhangen welke eisen hier aan dit tegenbewijs moeten worden gesteld. Tegenbewijs kan bijvoorbeeld betrekking hebben op (de gevolgen van) ondeskundig uitgevoerde werkzaamheden in opdracht van de eigenaar zelf. Omgekeerd berust de hier weergegeven primaire aansprakelijkheid van de werfkeldereigenaar ook steeds op een bewijsvermoeden, waartegen deze eigenaar tegenbewijs – in de vorm van het aannemelijk maken van oorzaken die buiten zijn verantwoordelijkheid vallen – kan leveren.

7.15 Een tegenwerping tegen de hier aanbevolen vrij algemene – en mogelijk verregaande – verantwoordelijkheid van de gemeente zou kunnen inhouden dat alle huidige eigenaren hun eigendommen hebben verkregen in een tijd waarin de gevolgen van (te) zwaar verkeer op de grachten zich al hebben laten gelden. Hieraan kan het argument worden verbonden dat in de aankoopprijzen dit nadeel al is verdisconteerd. Daarop doorgeredeneerd zou dan de gedachte kunnen opkomen dat een financiële bijdrage van de gemeente die gebaseerd is op verantwoordelijkheid voor het toelaten van te zwaar verkeer “dubbelop” is; de aankoopwaarde van het pand-met-kelder zal immers al lager zijn geweest door deze potentiële schade. Wij onderschrijven een dergelijke redenering niet. Daardoor zou immers per saldo het nadeel bij de eigenaren terechtkomen (of blijven). Dit is niet redelijk. Soortgelijke overwegingen gelden voor de mogelijke tegenwerping dat de eigenaren van werfkelders op de hoogte zullen zijn geweest van de bijzondere risico’s die aan deze kelders kleven en dergelijke risico’s dus bij voorbaat hebben aanvaard.

7.16 Tussen een overheid (zoals hier de gemeente) en de individuele burgers bestaat een bijzondere relatie. Een overheidsorgaan moet altijd rekening houden met publieke verantwoording, met een zuinig en effectief beheer van de openbare middelen en met de eis dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld. De mogelijkheid dat bepaalde gedragingen tegenover de ene burger of gevallen waarin het overheidsorgaan ten opzichte van die burger iets nalaat, een precedent scheppen in de verhouding tot andere burgers, kan het overheidsorgaan beducht maken voor medewerking aan het herstel van schade van individuele eigenaren waarmee publieke middelen gemoeid zijn. De overheid moet er anderzijds voor waken dat dit richtsnoer niet te strak wordt. Een bijzonder gebied zoals het wervengebied kan bijzondere maatregelen of bejegeningen van de gemeente rechtvaardigen of zelfs nodig maken. Door het unieke karakter van dit gebied, met zijn openbare wegen boven historische werfkelders, gaan vergelijkingen met andere situaties, elders, niet op. Als er echt maatwerk wordt geleverd, dat is afgestemd op bijzondere situaties, is het gevaar voor ongewenste of onbedoelde precedentwerking klein en behoeft daarvan geen verlammende werking uit te gaan. De op zichzelf begrijpelijke vrees voor precedentwerking moet niet leiden tot afhoudend en defensief gedrag.

7.17 Bij dit alles is het in veel opzichten en voor allerlei doeleinden nodig dat er een deugdelijke inventarisatie en registratie komt van het eigenaarschap, de technische staat van de muren, de werfkelders enzovoort. Het behoort bij uitstek tot de verantwoordelijkheid van de gemeente, als de “spin het web”, om hiervoor te zorgen. Dit vereist een structuur waarin, voor zover mogelijk, toekomstige veranderingen snel en volledig kunnen worden verwerkt. Zo’n registratie moet vermelden wat uit het verleden bekend is (denk aan een beschrijving van de bouwkundige situatie en de vastlegging van onderzoeken uit het verleden en van wat er vervolgens is uitgevoerd). De registratie moet toegankelijk zijn voor belanghebbenden. Hieruit moet ook snel duidelijk worden welke meldingen voor een bepaald pand of rak in het verleden zijn gedaan, en wat daarmee al dan niet is gebeurd. In een dergelijk systeem kunnen ook de

waarnemingen uit de verderop in ons advies te beschrijven mogelijkheden voor permanente monitoring van de toestand van de werfkelders een plaats krijgen. Het is om diverse redenen van groot belang dat de eigenaren en bewoners hierin een rol krijgen; zij zijn “oog en oor” van de toestand van de kelders en de directe omgeving daarvan en kunnen een rol spelen in het monitoren van de stand van zaken. Maar dan moeten hun waarnemingen en meldingen wel een voor hen zichtbaar gevolg krijgen.

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden

7.18 Het is niet eenvoudig om binnen (het bereik van) een gemeente algemene regels te laten gelden die recht doen aan de hier vermelde verdeling van verantwoordelijkheden, rechten en plichten. Dergelijke regels zijn van civielrechtelijke aard en horen thuis in het BW of vloeien voort uit de voorschriften van dit wetboek. Soms bevat het BW bijzondere regels voor een bepaald (territoriaal) gebied. Artikel 6:177*a* lid 1 BW[20] is daarvan een voorbeeld. Het betreft schade door mijnbouw in het Groningenveld. Deze bepaling bevat een bewijsregel. Wij bevelen een soortgelijke bewijsregel aan voor het wervengebied. De bewijsregel komt dan kort gezegd hierop neer dat bepaalde, welomschreven, schade *wordt vermoed* te zijn veroorzaakt door het gebruik van de openbare weg of andere oorzaken waarvoor de gemeente aansprakelijk is, *tenzij* er concrete – door de gemeente te bewijzen of aannemelijk te maken – aanwijzingen voor het tegendeel zijn. Bij dit laatste is te denken aan bijvoorbeeld schade door kennelijk onvoldoende onderhoud of ondeskundig uitgevoerde bouwwerkzaamheden van de werfkeldereigenaar. Een zelfde constructie kan worden gekozen voor de situaties waarin de oorzaak in beginsel in de risicosfeer van de eigenaren liggen. Strikt genomen is hiervoor een afzonderlijk vast te leggen bewijsvermoeden overigens niet nodig. Het Nederlandse recht kent immers het uitgangspunt dat een ieder in beginsel verantwoordelijk is voor schade aan zijn eigendommen. Daaruit volgt dat een eigenaar die meent dat de schade voor rekening van een ander – in dit geval de gemeente – moet komen, moet aantonen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor die ander verantwoordelijk is. Ons voorstel houdt in dat deze en dergelijke bewijsregels worden opgenomen in de statuten van de hierna te introduceren stichting van eigenaren en gemeente samen (zie verder § 9) en daarmee de gemeente en de aangesloten eigenaren binden.

7.19 Wij gaan hier nog wat nader op in, mede omdat B&W in hun reactie op ons conceptadvies, waarin deze mogelijkheid van bewijsvermoedens ook al was opgenomen, de zorg hebben uitgesproken dat zo’n opzet tot verdere juridisering leidt. Wij delen deze zorg niet. In de bestaande situatie verkeren eigenaren met schade die naar hun overtuiging is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, in een “onmogelijke” bewijspositie. Het is voor hen heel lastig, om niet te zeggen onmogelijk, om het bewijs te leveren dat er inderdaad omstandigheden van dergelijke aard in het spel zijn. Het inschakelen van eigen deskundigen is kostbaar en tijdrovend, en individuele eigenaren voelen zich klein ten

[20] Dit artikellid luidt als volgt: “*Bij fysieke schade aan gebouwen en werken, die naar haar aard redelijkerwijs schade door beweging van de bodem als gevolg van de aanleg of de exploitatie van een mijnbouwwerk ten behoeve van het winnen van gas uit het Groningenveld of […] zou kunnen zijn, wordt vermoed dat die schade veroorzaakt is door de aanleg of de exploitatie van dat mijnbouwwerk.”*

opzichte van een “machtige” en van eigen deskundigheid voorziene gemeente, die een veel breder veld kan overzien en naar de ervaring van velen in de afgelopen jaren de verantwoordelijkheid voor schade heeft afgehouden. Dit is onbillijk, en zeker als er – zoals hier het geval is – structurele oorzaken aanwezig zijn die wijzen op verantwoordelijkheid van de gemeente, bijvoorbeeld wegens het verzaken van háár verplichtingen, die van publiekrechtelijke en van burenrechtelijke aard kunnen zijn. De mogelijkheid van een bewijsvermoeden ten nadele van de gemeente in bepaalde, welomschreven gevallen, heft deze structurele onbillijkheid op. Dat is in onze ogen geen vorm van juridisering, maar van het tegendeel: dejuridisering. Het gevolg daarvan is ook niet, zoals B&W kennelijk vrezen, dat het nu de gemeente is die in een “onmogelijke” bewijspositie komt te verkeren. Wij komen immers tot aanbevelingen waarin de mogelijkheid van tegenbewijs, of de lichtere vorm daarvan (het aannemelijk maken), wordt uitgewerkt en gefaciliteerd. Dit past in ons algemene streven om uit te gaan van hoofdregels met een generiek karakter, die de meeste gevallen dekken, maar waarop door afwijkende specifieke omstandigheden uitzonderingen mogelijk zijn. Het leveren van (tegen)bewijs door de gemeente zal overigens niet zelden ook gemakkelijker zijn dan het leveren van bewijs van het tegendeel door individuele eigenaren. Zoals gezegd, overziet de gemeente immers een ruimer veld en beschikt zij structureel over een veel bredere eigen deskundigheid. De bewijsmoeilijkheden die zich over en weer aandienen staan dus niet op één lijn. Anders gezegd: zij kunnen niet tegen elkaar worden weggestreept. En afgezien daarvan is het, heel in het algemeen gezegd, redelijker en bevredigender dat de gemeente in een niet eenvoudige of vrijwel “onmogelijke” bewijspositie verkeert dan dat er voor een veelheid van individuele eigenaren een “onmogelijke” bewijspositie in het verschiet ligt. Waarbij te bedenken is dat dit zich alleen kan voordoen als er aanwijzingen zijn voor het gelijk van de een én dat van de ander. Wij verwijzen hier tot slot naar § 9, waarin wij voorstellen doen om bij serieuze tegenstellingen en conflicten verregaande juridisering te voorkomen door vormen van mediation en van geschilbeslechting door bindend advies.

7.20 In nr. 2.6 hebben wij in herinnering geroepen dat wij de vrijheid hebben om, gemotiveerd, “*af te wijken van de strikte regels van het recht”.* Ons voorstel voor bewijsvermoedens kan worden gezien als zo’n afwijking, omdat het een regel – zij het bij wijze van vertrekpunt – toevoegt aan de bestaande algemeen werkende rechtsregels. Maar hierbij verdient wel de aandacht dat artikel 150 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv), dat betrekking heeft op de verdeling van de bewijslast, zelf al de structuur heeft van een hoofdregel, met de mogelijkheid van uitzonderingen. De hoofdregel is – kort samengevat – dat degene die zich beroept op de gevolgen van bepaalde feiten of rechten (zoals hier: aansprakelijkheid van de gemeente op grond van omstandigheden waarvoor zij verantwoordelijk is) dergelijke feiten moet bewijzen. Er is plaats voor een uitzondering op deze hoofdregel onder meer als “*uit de eisen van redelijkheid en billijkheid*” een andere verdeling van de bewijslast voortvloeit. Het is dus mogelijk dat de rechter, in een eventuele procedure over deze kwestie, van oordeel is dat de eisen van redelijkheid en billijkheid tot gevolg hebben dat de bewijslast niet op de eigenaar maar op de gemeente rust. Het door ons voorgestelde bewijsvermoeden past in dit systeem. Anders gezegd: ons advies houdt op dit punt niet méér in dan dat wij om de door ons genoemde redenen de uitzonderingsbepaling van artikel 150 Rv generiek van toepassing verklaren voor een groot deel van de werfkelders. De toegevoegde waarde daarvan is dat er vooraf duidelijkheid is over een hoofdvraag waarover anders een mogelijk ingewikkelde en lange juridische strijd moet worden gevoerd.

7.21 Ons streven naar vermindering van juridisering wordt ook gediend door een zo groot mogelijke duidelijkheid-vooraf over de mogelijkheden om aan het bewijsvermoeden te ontkomen door het leveren van tegenbewijs of het aannemelijk maken van feiten die het bewijsvermoeden opzijzetten. Het vermindert ook de kans op onbillijke uitkomsten. Wij hebben al enkele keren iets gezegd over omstandigheden die het gewenst maken dat het bewijsvermoeden niet opgaat. Wij geven hiervan enkele voorbeelden. Bepaalde schade aan een werfkelder wordt vermoed te zijn veroorzaakt door te zwaar of te snel rijdend dan wel te frequent verkeer, en komt daarmee in beginsel voor rekening van de gemeente. Maar er kunnen aanwijzingen zijn voor de conclusie dat deze specifieke schade geheel of voor het grootste deel het gevolg is van andere omstandigheden, die tot de verantwoordelijkheid van de eigenaar of de eigenaar van een buurpand behoren. Te denken is dan bijvoorbeeld aan:

- zichtbare jarenlange verwaarlozing van de werfkelder, die zich manifesteert in een vorm die het aannemelijk maakt dat de schade geheel of grotendeels dáárdoor is veroorzaakt;
- verbouwingen in of bij de werfkelder die de constructie hebben aangetast en kennelijk tot de onderzochte schade hebben geleid;
- een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt en nu waterdicht wordt gemaakt voor dergelijk gebruik.

Het zou niet redelijk zijn om de kosten van herstel dan geheel voor rekening van de gemeente te brengen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de kosten van het waterdicht maken van een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt.

7.22 Vier onderwerpen verdienen hierbij nog afzonderlijke aandacht. Het eerste betreft de positie van de eerder al aangeduide eigenaren van de panden die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002 en die ook niet op andere wijze hun werfkelder in het niet al te lang voorbije verleden hebben hersteld. Zoals eerder beschreven, hebben de toen wel deelnemende eigenaren globaal 40% betaald van alle kosten van het waterdicht maken en de verdere herstelmaatregelen. De reactie van B&W op ons conceptadvies komt er, samengevat, op neer dat het onbillijk zou zijn om degenen die toen niet hebben meegedaan nu te “belonen” met een volledige vergoeding van die kosten. B&W schrijven dat zij “*het beeld*” hebben dat het veelal deze kelders zijn waarover zij nu meldingen van ernstige lekkages ontvangen. Ons was en is niet bekend of de huidige schades zich vooral voordoen bij deze categorie panden. Maar los daarvan onderschrijven wij op dit punt de opvatting van de gemeente. Er is geen goede grond om, voor zover het gaat om de kosten van herstel en waterdicht maken van de werfkelders, de hier bedoelde eigenaren in verhouding tot andere eigenaren te bevoordelen door het bewijsvermoeden dat tegen de gemeente werkt. In de lijn van de destijds gemaakte en breed gedragen afspraken is het redelijk om van de eigenaren om wie het hier gaat, een bijdrage van 40% van de totale kosten voor het herstel en waterdicht maken te vragen. Dit is te zien als een spijtoptantenregeling. Voor de werfkelders die wel onderdeel waren van de hersteloperatie van 1993-2002 zijn ons geen concrete voorbeelden bekend van recente schades die zijn toe te schrijven aan bijvoorbeeld het einde van de levensduur van de bitumen afdeklaag die in de jaren 1993-2002 is aangebracht. Integendeel: er zijn sterke aanwijzingen voor de algemene veronderstelling dat nadien opgekomen gebreken in belangrijke mate zijn toe te schrijven aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, zoals de almaar voortgegane verkeersdruk en gebreken in de afvoer van hemelwater. Voor de categorie eigenaren van werfkelders die destijds wel hebben meegedaan aan de hersteloperatie, bevelen wij de 60-40-verhouding dus niet aan. In algemene zin hebben

gebouwen te maken met veroudering (“*aging*”, “autonome degradatie”), maar het is bepaald onaannemelijk dat dit inmiddels heeft geleid tot schade bij werfkelders die in de jaren 1993-2002 zijn hersteld en waterdicht zijn gemaakt. Ook normaal te verwachten zettingen zijn bij deze al eeuwenlang bestaande gebouwen wel “uitgewerkt”.

7.23 De tweede opmerking betreft de mogelijkheid dat er meerdere oorzaken van de schade zijn aan te wijzen of voor de hand liggen. B&W hebben ons geschreven dat soms aan de hand van de aard van de scheuren kan worden vastgesteld wat daarvan de oorzaak is. Zo passen lengtescheuren in de gewelven (dat wil zeggen: scheuren loodrecht op de rijrichting) in het beeld van schade door te zwaar verkeer en hebben breedtescheuren (scheuren parallel aan de rijrichting) veelal een andere oorzaak, gerelateerd aan verschil-zettingen. Met het eerste zijn wij het eens, maar het tweede ligt niet zwart-wit. Als in een werfkelder die in de jaren 1993-2002 is hersteld en waterdicht is gemaakt intussen weer schade is opgetreden, ligt een oorzaak binnen de risicosfeer van de eigenaar niet voor de hand; behalve (weer) als er zo’n aanwijsbare oorzaak is aan te wijzen bijvoorbeeld door een ondeskundig uitgevoerde verbouwing in de jaren na de eerdere hersteloperatie. Bij een vermoedelijke of aannemelijke samenloop van oorzaken – zoals: te zwaar verkeer en mogelijk onvoldoende eigen onderhoud door de werfkeldereigenaar – is het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente veelal weer wel gerechtvaardigd.

7.24 Dit brengt ons tot de derde opmerking. Een lastige categorie schadeoorzaken wordt gevormd door zettingen van de ondergrond. Er zijn gevallen waarin een duidelijke oorzaak van dergelijke zettingen is aan te wijzen, zoals het uitvoeren van werkzaamheden in de directe omgeving of bewust aangebrachte veranderingen in de grondwaterstand. In algemene zin is er dan voldoende reden om het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente toe te passen. Dit is ook het geval als het gaat om werkzaamheden die de gemeente in het algemeen belang (“ten algemenen nutte”) heeft uitgevoerd. Dat is op zichzelf rechtmatig, maar het zou onredelijk zijn – en in bepaalde gevallen onrechtmatig – om onevenredig nadeel dat bepaalde eigenaren daarvan ondervinden, voor hun rekening te laten. Maar er zijn ook gevallen waarin geen oorzaak van zettingen valt aan te wijzen die een kenbare relatie hebben met gedragingen (of nalaten) van de gemeente. Denk aan de gevolgen van droge zomers of een algemene vernatting of van een algehele bodemdaling. Dergelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot veranderingen in de grondwaterstand en tot “autonome”, ongelijke, zettingen, met schade ook aan werfkelders. In dit verband wijzen wij ook op de lopende onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea, die al waren ingezet toen wij onze opdracht kregen en nu, aan het einde van de opdracht, nog lang niet zijn afgerond. In nr. 3.1 hebben wij hiervoor al de beeldspraak van het “op een rijdende trein stappen” gebruikt. Het is denkbaar dat de lopende onderzoeken inzichten geven over schadeoorzaken en schadepatronen die wij nog niet goed in beeld hebben. Wij kunnen daarover nu geen zinvolle uitspraken doen. Niettemin handhaven wij de door ons aanbevolen structuur van hoofdregels (met in het verlengde daarvan: bewijsvermoedens) met de mogelijkheid van uitzonderingen (door tegenbewijs). Als er sterke aanwijzingen zijn voor oorzaken buiten de macht van de gemeente én van de betrokken eigenaren, kan er reden zijn voor het maken van zo’n uitzondering. Hierbij is te denken aan de zonet bedoelde natuurlijke, “autonome” oorzaken, waarvoor ook geen oplossing kan worden gevonden in de zorgverplichting van de gemeente om “*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand*” voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen, zoals het al eerder aangehaalde artikel 3.6 van de Waterwet het formuleert. Een dergelijke uitzondering tast de basisstructuur van ons advies niet aan. Ook overigens is het goed om voor ogen te

houden dat wij geen uitspraken doen met een gelding van 100% voor alle gevallen. Maar deze beperking mag er niet toe leiden dat er over de hele linie fundamentele onzekerheid blijft bestaan. Wij weten ook veel *wel*.

7.25 De vierde opmerking betreft schade door lekkage in de voegen tussen gemeentelijk eigendom (de werf- en kluismuren) en particulier eigendom (de overige keldermuren). Het is aannemelijk dat voegwerk een van de zwakke plekken is. Dit geldt in zijn algemeenheid voor overgangen. Daarom zijn er dilatatievoegen, die de gevolgen van bewegingen van de muren ten opzichte van elkaar moeten beheersen. Metselwerk beweegt altijd in meerdere of mindere mate, bijvoorbeeld in een dag- of nachtcyclus en een seizoenscyclus. Het gegeven dat het hier gaat om schade bij de overgang tussen deze gemeentelijke eigendommen en private eigendommen rechtvaardigt naar ons oordeel niet dat de eigenaren in de regel moeten bijdragen in de kosten van het herstel van schade door lekkage in de voegen. In het al eerder genoemde raadsvoorstel uit 1993, dat ten grondslag heeft gelegen aan het herstelplan 1993-2002, hebben B&W als de "*hoofdoorzaak van de scheurvorming*" ter plaatse van de aansluiting van de werfkelders aan de werfmuren aangewezen de voortdurend wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Hieronder verstonden zij zowel het rijdende verkeer als het geparkeerde verkeer langs de balies aan de werfmuren. Wij menen dat deze generieke oorzaak ook nu nog gelding heeft, zeker na de toen in gang gezette hersteloperatie. Maar ook hier heeft deze zienswijze (slechts) de kracht van een bewijsvermoeden, dat opzij kan worden gezet als er sterke aanwijzingen zijn voor andere oorzaken. Denk bijvoorbeeld aan aantoonbaar falend onderhoud aan voegen "van binnenuit" in gevallen waarin de eigenaar daarmee bekend was of kon zijn en de gemeente daarvan onkundig was. Ook hier geldt dat wij niet alle concrete of denkbare gevallen kunnen overzien en met algemene aannamen, met daarop gebaseerde bewijsvermoedens, werken.

7.26 In algemene zin is de eigenaar van een object (gebouw) verplicht tot het onderhouden van het object. Dit volgt ook uit art. 1*a* lid 1 van de Woningwet, dat een zorgplicht legt op de eigenaar van een bouwwerk. Dit betekent dat deze plicht normaal gesproken niet op anderen rust. Een eigenaar heeft tot op zekere hoogte de vrijheid om zijn object te verwaarlozen. Maar anderen mogen daarvan niet de dupe worden. Als gebrekkig onderhoud van een werfkelder gevaar voor de veiligheid oplevert, dient de eigenaar maatregelen te nemen om dat gevaar af te wenden. Dit geldt dus ook voor de gemeente in haar hoedanigheid van eigenaar en beheerder van de weg: als een te zware belasting of gebrekkig onderhoud van de weg nadeel aan anderen (zoals de eigenaar van de daaronder gelegen werfkelder) berokkent, levert dit een onrechtmatige daad van de gemeente tegenover die anderen op. De gemeente dient dan maatregelen te treffen om dergelijk nadeel te voorkomen of te herstellen. Hetzelfde is het geval bij gebreken in de waterafvoer vanaf de openbare weg.

7.27 Deze overwegingen rechtvaardigen, samengevat, de regel dat schade die zich manifesteert in scheurvorming en lekkages wordt vermoed het gevolg te zijn van oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hiertoe behoren in het bijzonder de te zware belasting van de weg, een ontoereikende afvoer van hemelwater met daardoor onder meer het gevaar van weggespoeld zand onder de weg, onvoldoende onderhoud aan de oeververdediging waardoor funderingen kunnen worden aangetast en beschadiging door wortels van bomen. Hierbij bestaat de mogelijkheid van tegenbewijs, waarbij de gemeente moet aantonen dat er oorzaken in het spel zijn waarvoor de eigenaar van de werfkelder verantwoordelijk is. Deze regel geldt niet voor maatregelen die nodig zijn voor het herstel en waterdicht maken van de

werfkelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002. Wij komen tot de aanbeveling om van de eigenaren van deze kelders in beginsel een bijdrage van 40% van de kosten van deze operatie te vragen.

7.28 Samenvattend komen wij tot de volgende verdeling van verantwoordelijkheden voor de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, of die op andere wijze in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld en waterdicht gemaakt:

Aard van het probleem	**Aansprakelijke partij (bij wijze van bewijsvermoeden)**	**Uitzondering**
Scheuren in de gewelven, muren en vloeren en tussen werf- en kluismuur of tussen werf- en kluiskelder	Gemeente	Bij ondeugdelijk uitgevoerde ingrepen in de werfkelder door eigenaar of door buren
"Binnenwerk" werfkelder, met "dagelijkse" reparaties; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen aan de binnenkant van het gewelf	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de werkzaamheden nodig zijn als gevolg van scheuren in de gewelven, muren en/of vloer of andere omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is
Vervanging bitumenlaag	Gemeente en eigenaar elk voor de helft verantwoordelijk	
Vochtdoorslag "van onderop"	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de schade het gevolg is van een andere, niet aan de eigenaar toe te schrijven, oorzaak

7.29 De gemeente en nuts- en kabelbedrijven hebben een specifieke zorgplicht voor de leidingen die in de weg en boven de werfkelders liggen. Schending van deze zorgplicht leidt tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade voor anderen, zoals de eigenaren van werfkelders. Een eventuele verantwoordelijkheid van HDSR is – zoals wij in nr. 7.13 ook al hebben geschreven – in de verhouding tussen een eigenaar en de gemeente toe te rekenen aan de gemeente, die daarvoor zo nodig verhaal kan zoeken bij HDSR.

7.30 Eigenaren van naastliggende percelen hebben op grond van het burenrecht en de algemene regels van het aansprakelijkheidsrecht (onrechtmatige daad) de verplichting om hun pand zo te onderhouden en bij bouwactiviteiten zodanig te werk te gaan dat de buurpercelen daarvan geen schade ondervinden. Ook hier leidt schending van deze plicht tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade van anderen.

Voorzorgsmaatregelen

7.31 Voorzorg en maatregelen op dat gebied beginnen met inzicht. Met het oog daarop bevelen we aan dat de gemeente zorgdraagt voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn "oog en oor" voor waarnemingen in dit gebied. In bredere zin kan de gemeente inzetten op een kennisbank over

het wervengebied. Het ligt voor de hand dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners te doen. Onderdeel van de kennisbank kan bijvoorbeeld ook zijn een advies of richtlijn voor deugdelijk onderhoud van het erfgoed, waaronder in ieder geval de werfkelders, en waar je voor onderhoudsvragen terecht kan. Of voor subsidies.

7.32 Allereerst is degene die in dit gebied bouwactiviteiten gaat uitvoeren, verplicht alles te doen wat redelijkerwijs mogelijk is om te voorkomen dat deze activiteiten schade aan anderen of gevaar veroorzaken. Het gaat dan om fysieke schade aan objecten in de omgeving, maar ook om de mogelijke gevolgen van bijvoorbeeld bronbemaling. Dit geldt in algemene zin en zeker ook in dit kwetsbare gebied. Daarnaast is het, ook voor de eigenaren van die andere objecten, verstandig om de situatie van juist vóór deze activiteiten vast te leggen in een “nulmeting”. Voorafgaand overleg tussen de initiatiefnemer en deze eigenaren is ook hoogst gewenst. Als de eigenaren tevoren weten wat er gaat gebeuren, kunnen ook zij – wanneer dat op eenvoudige wijze binnen hun mogelijkheden ligt – maatregelen nemen om eventuele schade aan hun eigendommen te voorkomen. Maar de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de degene die gaat bouwen.

7.33 Bij dreigend gevaar, bijvoorbeeld voor instorting, of bij serieuze vrees daarvoor, dient de eigenaar van een werfkelder zijn medewerking te verlenen aan een onderzoek door de gemeente naar de situatie in en rondom zijn kelder. Zo nodig kan hij verplicht zijn tot herstel. Voor de draagplicht (wie betaalt uiteindelijk de kosten?) geldt het hiervoor in de nrs. 7.17 en verder geïntroduceerde bewijsvermoeden.

7.34 De zorgplicht van de gemeente omvat ook het doorzetten van het door haar in gang gezette onderzoek naar de resterende weerstand van de keldergewelven en het nemen en handhaven van maatregelen die de belasting beperken. Risicoanalyses zetten de belasting op een constructie af tegen de weerstand (capaciteit, draagkracht) ervan. Ruw gezegd: de belasting moet kleiner zijn dan de weerstand, met inachtneming van veiligheidsfactoren. De werkelijke weerstand van de keldergewelven, al dan niet beschadigd, is thans onbekend. Kennis uit onderzoek maakt het mogelijk om de weerstand beter in te schatten, zowel de weerstand tegen schade als die tegen bezwijken. In de tussentijd moet het zekere voor het onzekere worden genomen, met strikte verkeersbeperkende maatregelen. Bij meer kennis over en inzicht in de werkelijke draagkracht en mogelijke “verborgen reserves” is meer belasting mogelijk verantwoord. Ook kunnen op bepaalde trajecten de meest kwetsbare kelders worden opgespoord en vervolgens versterkt, zodat meer belasting kan worden toegelaten om ook andere belangen, zoals bereikbaarheid en bevoorrading, te dienen. Voorbeelden van versterkingsmogelijkheden zijn ophogingen boven de gewelven (geven meer druk in de gewelven en zijn dus gunstig) of het toevoegen van slimme compatibele wapening aan binnen- of buitenzijde van de gewelven. In feite zijn er twee knoppen om aan te draaien: de belasting reduceren (beperken verkeersbelastingen statisch en dynamisch, beperken opgelegde zettingsverschillen) of de weerstand verhogen (de constructie *upgraden*, versterken). Dergelijke afwegingsmogelijkheden kunnen op termijn in zicht komen.

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen

8.1 In het voorgaande hebben wij een advies gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied en de rechten en plichten die daarmee samenhangen. Daarmee is er een solide basis voor gedachten over toekomstige samenwerking, die is gericht op het beheer en onderhoud en op het herstel in het wervengebied. Met het oog daarop geven we eerst in zevenmijlslaarzen een algemeen beeld van gemeenten en samenwerking met inwoners. Vervolgens gaan we in op samenwerking in het wervengebied, waarbij we onderscheid maken tussen samenwerking in de totstandkoming van beleid en uitvoeringsplannen en samenwerking in de uitvoering zelf. We sluiten af met een advies over samenwerking in het herstel van werfkelders die schade hebben. Dat is een even noodzakelijk als te onderscheiden onderdeel van de uitvoering, waarvoor wij ook een bepaalde juridische samenwerkingsvorm adviseren[21].

Gemeenten en samenwerking

8.2 Gaan we ver terug in de tijd, dan zien we dat de oorsprong van lokaal bestuur mede ligt in de behoefte van ingezetenen om gezamenlijk en in onderlinge samenwerking om te gaan met gemeenschappelijk bezit of gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kon zijn een gezamenlijke meent voor het vee om te kunnen grazen of de omliggende “woeste grond” voor het kappen van hout of voor heideplaggen. Het doel van het besturen lag voornamelijk in het reguleren van het gebruik om de meent of de woeste grond te beschermen tegen overexploitatie en daarmee verval te voorkomen Het oogmerk van samenwerking zit daarmee – om het zo te zeggen – in het DNA van het lokale bestuur. We nemen in deze introductie bewust deze stap terug in de tijd omdat in stukken die zijn voorafgegaan aan de opdracht van de CvWW ook wel is verwezen naar de vroegere “*commons*” (meent) en naar de wijze waarop deze door de gezamenlijkheid van (private) ingezetenen werd bestuurd. En dan is het goed te weten dat deze wijze van besturen als een voorloper van (publiek) lokaal bestuur kan worden gezien.

8.3 In de groei van gemeenten in de afgelopen eeuw en in de toeneming van hun taken, waaronder de uitvoering van een voortdurend aanwassende last aan regelgeving, is een samenwerkende stijl ten opzichte van inwoners eerder uitzondering dan regel. Gemeenten stuurden vooral hiërarchisch en raakten verkokerd. De aandacht ging meer uit naar de uitvoering van taken dan naar de effecten daarvan op inwoners. In de afgelopen decennia groeit de inzet om samenwerking met inwoners hoger op de agenda te krijgen. Meestal gebeurt dat onder de noemer van “participatie”. Enerzijds vanuit een behoefte van inwoners om meer zeggenschap te hebben over het gemeentelijke beleid, waaronder in elk geval dat voor de eigen woon- en leefomgeving, en anderzijds steeds meer ook vanuit gemeenten zelf. Voor een deel is dit het geval omdat de vraagstukken zo complex zijn is geworden dat het noodzakelijk is om inzichten en wensen vanuit de samenleving – waaronder de inwoners – in het beleid en in de uitvoering te betrekken. Voor een ander deel omdat de gemeente niet

[21] Over de paragrafen 8 en 9 over samenwerking en de samenwerkingsvorm is een advies gevraagd aan de hoogleraren Brandsen en Van der Krabben (zie nr. 3.8). In hun reflectie over ons conceptadvies schrijven zij dat zij ons advies op hoofdlijnen steunen. Zij hebben ons voorzien van enkele adviezen die de effectiviteit van de door ons voorgestelde oplossingen kunnen verhogen. De adviezen en een inhoudelijk gesprek daarover met hen hebben geleid tot enkele kleine maar relevante aanpassingen en toevoegingen op het punt van de samenwerking en de samenwerkingsvorm. Deze zijn in dit eindadvies verwerkt.

meer de financiële mogelijkheden heeft om zelfstandig in alle noodzakelijke collectieve goederen te voorzien. Ook daarom is samenwerking met grotere en kleinere institutionele partners en met inwoners steeds meer nodig. De beweging van gemeenten om het bestaande, verkokerde systeem van besturen om te vormen naar een meer responsieve stijl van besturen, is echter ook een zoektocht. Onder responsief bestuur verstaan wij een wijze van besturen waarin de inwoners zelf weer meer centraal staan. Waarin er interesse is in hun belangen en standpunten en waarin er vertrouwen bestaat of groeit dat deze belangen en standpunten ook serieus worden genomen. Het gemeentebestuur heeft daarbij een meer dienende rol, die niet verward moet worden met een "volgzame" rol. De gemeente blijft immers de hoeder van het algemeen belang, en dit vergt dat met "leiderschap" het geheel van deelbelangen met elkaar wordt verbonden en tegen elkaar wordt afgewogen. Responsiviteit is vervolgens nodig in alle onderdelen van het beleidsproces: het maken van beleid en uitvoeringsplannen (waarin de deelbelangen met elkaar worden verbonden) en in de uitvoering zelf en liefst ook in de evaluatie van het beleid en de uitvoering daarvan.

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen

8.4 In nr. 5.11 hebben we een beeld gegeven van het grote aantal factoren dat van invloed is op de staat van de werfkelders, de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de weg. Een veelheid van actoren speelt daarbij een rol: de gemeente, eigenaren, HDSR, binnenstadpartners, bezoekers, de toeristische sector, vervoerders, enzovoort. En er is een veelheid aan vraagstukken: verkeer (vooral te zwaar verkeer), hemelwater, pleziervaart, bomen, bronbemaling, het werk aan de wal- en kluismuren zelf en nog vele andere aspecten. Het is, kortom, duidelijk dat het onderhoud en het beheer van het wervengebied – gericht op het in een goede staat houden van het erfgoed, de veiligheid en de functionaliteit – een complexe opgave vormen.

8.5 Het is relevant om hier op te merken dat de eerder genoemde belangen van de gemeente en de belangen van eigenaren voor een belangrijk deel parallel lopen. Dat geldt zeker voor de belangen van behoud van erfgoed en van veiligheid. Vrijwel alle eigenaren hebben in de gesprekken met ons gezegd hoe belangrijk zij behoud van het erfgoed vinden. Er zijn onder de eigenaren ook veel kennis over en liefde voor het erfgoed in het wervengebied. Hetzelfde geldt voor veiligheid: vooral met het oog op dat belang zijn veel foto's van vrachtwagens die over de grachten rijden aan ons gestuurd, met daaronder de soms wanhopige oproep om ACTIE! tegen de blijvende stroom aan voertuigen die met een veel te hoge aslast over de werfkelders rijden.

8.6 Het laatste belang is dat van functionaliteit. We onderscheiden twee functionaliteiten. De *eerste* is het belang van bereikbaarheid van het wervengebied. De gemeente heeft dit belang al jaren geleden verbonden met de belangen van behoud van erfgoed en veiligheid, en wel door de introductie van de al meermalen genoemde aslastbeperking. Als gevolg daarvan geldt er, zoals bekend, een verbod voor voertuigen met een aslast hoger dan twee ton. Voor zover wij kunnen overzien wordt deze "beperkte bereikbaarheid" door een groot deel van de eigenaren gedragen. Er is ook een deel dat streeft naar het weren van al het verkeer van de grachten. Daartegenover staat ook een ander belang, onder andere vertegenwoordigd door Centrum Management Utrecht en door de Universiteit Utrecht, die om verschillende redenen – denk aan de bevoorrading van winkels of aan het belang van grotere bouwwerkzaamheden – naar een hogere toegelaten aslast streven. Een *tweede* functionaliteit is die van de waterdichtheid van de werfkelders. Dit is een belang dat vooral wordt nagestreefd door een

belangrijk deel van de eigenaren. Het was overigens ook de gemeente zelf die het streven naar waterdichte werfkelders in de jaren ’90 heeft geïnitieerd, onder meer om meer functies in de werfkelders mogelijk te maken. Dit zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen – en dat heeft het ook gedaan. Waterdichtheid is in dit verband een noodzakelijke voorwaarde. Als wij dit alles overzien, lijken de inhoudelijke belangen van erfgoed, veiligheid en functionaliteit vrijwel volledig parallel te lopen tussen gemeente en eigenaren. Het enige echte verschil tussen gemeente en eigenaren ligt dan ook in de taakopvatting dan wel taakvervulling door de gemeente om aan die belangen tegemoet te komen en in de wijze waarop de gemeente met de eigenaren omgaat. Over dit vermelden wij nog dat de gemeente in het project van herstel van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw juist wel vanuit samenwerking opereerde. Op enig moment in de jaren na afronding van dit project in 2002 is deze stijl van samenwerking met de eigenaren van de werfkelders uit beeld verdwenen.

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel)

8.7 De complexiteit van alle op elkaar inwerkende vraagstukken vereist een integrale en samenhangende aanpak. Een uitspraak als deze is een gemeenplaats, maar daarom niet minder waar. Het wervengebied zelf is immers al “integraal”; het is de gemeentelijke organisatie die het gebied vanuit verschillende sectoren (“kokers”) benadert. De opdracht om het wervengebied meer integraal te benaderen is ook al van andere kanten gekomen, waaronder het rapport van Antea. Om tegemoet te komen aan de noodzaak tot een meer integrale en samenhangende aanpak zijn de voorbereidingen van de gemeente voor de invoering van de Omgevingswet mogelijk behulpzaam. Met het oog daarop heeft de gemeente kort geleden een concept voor een (integrale) ruimtelijke strategie voor de stad opgesteld, waarin de mogelijkheid bestaat om voor bepaalde gebiedsdelen, waaronder de binnenstad, “gebiedsbeleid” te maken. In dit verband is, met inbreng van bewoners en andere partners, een omgevingsvisie voor de binnenstad in voorbereiding. De omgevingsvisie introduceert een nieuw instrument: het “gebiedsprofiel”. Zo’n profiel is bedoeld voor gebieden waarin veel veranderingen worden verwacht of functies met elkaar schuren, of als het gebied een impuls nodig heeft. Het behoeft geen betoog dat deze drieslag in het wervengebied aan de orde is. Het gebiedsprofiel is niet bedoeld om een zwaar bureaucratisch instrument te worden, maar is vooral een hulpmiddel om tot een gezamenlijk beeld en samenwerking te komen. Alles bijeengenomen kan dit instrument een schot in de roos zijn voor het maken van integraal beleid in, en een integraal programma voor, de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied – al dan niet op te knippen in verschillende kleinere gebieden –, zo mogelijk in coproductie met de eigenaren van werfkelders en met betrokkenheid van andere belanghebbenden.

8.8 Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het noodzakelijk om recht te doen aan de verschillen tussen rakken. De verschillen zijn immers aanzienlijk. Ze onderscheiden zich bijvoorbeeld in uitstraling en functies; het ene rak is onderdeel van een bruisende binnenstad, het andere rak is onderdeel van een rustiger woon-, werk- of studeergebied. Verschillen als deze kunnen betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, onder andere op het gebied van bereikbaarheid en parkeren. Ten tweede is het raadzaam om meteen ook “de netwerklaag” of beter: de functies die meestal onderdeel zijn van de netwerklaag – denk aan kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming enzovoorts –, op te nemen in het gebiedsprofiel. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde

omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. De netwerklaag – in het wervengebied is dit de uiterst smalle laag tussen de weg en de gewelven van de werfkelders – vormt door haar beperkte ruimte een grote opgave voor het inventieve en innovatieve vermogen. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. In een dergelijk proces kan een goed beeld ontstaan van de wensen en belangen van eigenaren en andere gebruikers in het wervengebied, een toekomstig beeld van de verschillende rakken, en de rol die eigenaren en andere gebruikers kunnen hebben, onder meer in de grote opgaven van energie en klimaat.

8.9 Het belangrijkste verschil tussen het *Plan van Aanpak programma wervengebied* dat de gemeente heeft opgesteld en een gebiedsprofiel voor het wervengebied is de mate van toekomstgerichtheid. Het plan van aanpak richt zich vooral op “herstel” van het wervengebied en het voorkomen van problemen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan, vooral die door het te zware verkeer. De belangrijkste vernieuwing ligt in verkeersbeperkende maatregelen en “onderzoek naar alternatieven voor (goederen)vervoer en logistiek” (p. 20 van het Plan van Aanpak). Bij het gebiedsprofiel gaat het vooral om het gezamenlijk vormen van een toekomstbeeld, waarbij ook de nieuwe grote opgaven worden betrokken en nieuwe gedachten en opvattingen over de toekomst van het wervengebied ruimte krijgen. Laat tegelijk duidelijk zijn dat een krachtige inzet op “herstel” een eerste belangrijke voorwaarde is voor het herwinnen van vertrouwen. Dat proces moet dus vooral worden doorgezet. Dit neemt niet weg dat het gezamenlijk werken aan een nieuw toekomstbeeld waarbij ook eigenaren belang hebben, een belangrijke voorwaarde voor samenwerking kan zijn. Vergelijk het met het verleidende perspectief van een waterdichte werfkelder in de jaren ’90 van de vorige eeuw; het was vooral dat vernieuwende perspectief dat heeft gezorgd voor hoge participatie (80%) van eigenaren. Kortom: parallel aan de herstelwerkzaamheden kan overwogen worden gezamenlijk met eigenaren een gebiedsprofiel op te stellen. De uitkomsten daarvan kunnen vervolgens leiden tot een verbreding van de nu voorgestane aanpak gericht op herstel.

Uitvoering van de opgaven

8.10 De vraag is natuurlijk: gaat het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel nu werkelijk helpen in de huidige situatie? Het antwoord daarop is: alleen onder de voorwaarde van een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders. Als deze voorwaarde is vervuld, kan een gezamenlijk opgestelde visie richting geven, inspireren en bijdragen aan de noodzakelijke verbinding tussen gemeente en eigenaren. Alleen dan ook is er een basis voor een terugkeer van vertrouwen. Overigens is er op het punt van de uitvoering nog forse winst te boeken. Uit ons inventariserende onderzoek is immers naar voren gekomen dat het vertrouwen van veel eigenaren in de gemeente laag is, vooral door factoren die raken aan de wijze van uitvoering. Denk aan de vele wisselingen van contactpersonen, het ervaren gebrek aan expertise, het ontbreken van terugkoppeling van onderzoeken, de formele en afstandelijke opstelling en het ontbreken van daadkracht. In onze gesprekken met eigenaren hebben wij hun de vraag voorgelegd wat er in de toekomst dan wél nodig is voor samenwerking met de gemeente. Daaruit kwamen de volgende wensen naar voren, die even zovele randvoorwaarden vormen:

- zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht;
- zorg voor één goed aanspreekpunt;

- zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke oplossingen;
- ga uit van gelijkwaardigheid en laat dit ook zien in de wijze van communiceren;
- zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (kennisbank);
- doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied;
- kom in actie als het urgent is – en voer niet het zoveelste onderzoek uit.

Dit zijn randvoorwaarden die in zekere zin voor de hand liggen, en helemaal bij de bescherming van een belangrijk cultureel erfgoed als het wervengebied. In onze gesprekken hebben wij gemerkt dat inwoners snakken naar het vervullen van dergelijke randvoorwaarden. Deze voorwaarden vragen iets van de wijze van uitvoeren én van de wijze van organiseren van die uitvoering, namelijk het organiseren van samenhang tussen verschillende onderdelen van de organisatie. Door het grote belang van het wervengebied voor de stad Utrecht is het aan te bevelen dat de ambtelijke organisatie een werkwijze ontwikkelt waarbij gedurende een lange periode continu aandacht is voor de complexiteit aan opgaven in dit gebied. Dat kan bijvoorbeeld een “Programma Wervengebied” zijn, dat zich dan wel zou moeten richten op de volle breedte van vraagstukken die er spelen. Een goed uitgewerkt gebiedsprofiel kan hierbij ondersteunen.

8.11 Een integrale functionaris die in diverse van onze gesprekken is genoemd en ook in enkele boeken over het wervengebied naar voren komt, is die van de “werfmeester” of de “keldermeester”. Kort gezegd was deze vroegere functionaris een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die vrijwel iedereen kende en zowel zelfstandig kon zorgen voor oplossingen van voorkomende problemen als intermediair was ten opzichte van de verschillende uitvoeringsonderdelen. Ook de herintroductie van een dergelijke functionaris, mits deze uit het goede hout is gesneden en is voorzien van voldoende mandaat, hulpbronnen en doorzettingsmacht, kan bijdragen aan uitvoeringskracht en als gevolg daarvan aan het herwinnen van vertrouwen.

8.12 Wij voegen hieraan twee tussentijdse overwegingen toe. Een eerste overweging, die al enkele keren is genoemd, is dat de werfkelders aan drie zijden de gemeente als “buur” hebben. Zoals wij in nr. 7.7 hebben betoogd, betekent dit dat de gemeente zich ook meer als goede buur zou moeten gedragen, en haar gedurende langere tijd “vergeten burenplicht” tot onderdeel zou moeten maken van haar zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied. Dit temeer omdat de eigenaren van de werfkelders en de gemeente voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het cultureel erfgoed in het wervengebied. De door ons toegelichte uitbreiding van de zorgplichten en de onderhouds- en beheerplichten draagt in hoge mate bij aan terugkeer van vertrouwen en herstel van de onderlinge relatie. In dat geval ligt ook een (potentieel) partnerschap even voor de hand als in het verschiet, met – zoals in nr. 8.5 is beschreven – voor een belangrijk deel gelijkgestemde belangen.

8.13 Vervolgens is het de vraag op welke punten dat *noaberschap* tussen gemeente en eigenaren vorm zou moeten krijgen. In een minimale variant van beheer en onderhoud lijkt het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Wij schetsen een beeld. Stel dat de gemeente de wal- en kluismuren tijdig en goed onderhoudt en de oeverbeveiliging en de inspectie daarvan op orde heeft, zodanig dat er geen zand uitspoelt of als dat wel gebeurt zorgt voor tijdig herstel. Stel ook dat de werfmuren goed worden onderhouden, de hemelwaterafvoer even goed is geregeld, de bomen goed worden onderhouden en de gemeente erin slaagt om te zwaar verkeer werkelijk uit het wervengebied te weren. Het *noaberschap* zou dan in heel eenvoudige

dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig. Omgekeerd geldt dat van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder mag worden verwacht, en ook medewerking wanneer dat bijvoorbeeld nodig is in het kader van het herstel van werf-, wal- en kluismuren. Die bijdrage is zowel overzichtelijk als uiterst relevant als je bedenkt dat het om ongeveer 750 werfkelders gaat. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een responsieve gemeente, dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken en daarbij rekening te houden met de belangen van haar buren heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. En dat is dus iets anders dan een gemeente die alleen gericht is op samenwerking (lees: medewerking van eigenaren) als het de eigen herstelwerkzaamheden aan wal- en kluismuren betreft; zoals bekend is dat een van de belangrijke redenen waarom het herstelproject van wal- en kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht stil is komen te liggen. Hiernaast geldt dat samenwerking op twee punten onvermijdelijk is: (1) bij het herstel van de werfkelders, waarbij immers in veel gevallen ook de weg opgebroken zal moeten worden en ook de werf- en kluismuren betrokken zullen zijn, en (2) omgekeerd bij het werken aan de werf- en kluismuren, omdat dat vanzelf de achterliggende werfkelders raakt. Het is tevens de reden voor ons advies om die werkzaamheden waar mogelijk gelijk op te laten verlopen.

8.14 In aansluiting op wat zonet in nr. 8.13 is vermeld, voegen wij voor de samenwerking op het gebied van beheer en onderhoud nog één punt toe. Dit betreft de mogelijke betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van het wervengebied. Feitelijk is die betrokkenheid er nu ook al – denk aan de scheurmeters in werfkelders van eigenaren en aan de vele meldingen van vrachtwagens op de grachten. Maar in deze en dergelijke voorbeelden gaat het nog niet om een structureel en gelijkwaardig samenspel. Dit is een punt dat door gemeente en eigenaren in samenspraak verder uitgewerkt kan worden (al dan niet als uitvloeisel van het opstellen van een gebiedsprofiel zoals in nr. 8.7 genoemd), te beginnen met het creëren van een overzicht van onderwerpen waarop monitoring – vanuit het oogpunt van duurzaam behoud van het wervengebied – gewenst is, met daarna een onderzoek naar de vraag of eigenaren daarin een rol kunnen hebben, en zo ja welke. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan mogelijkheden als zettingsmetingen, trillingskastjes in de huizen en het meekijken via een satelliet. Betrokkenheid van de eigenaren bij de monitoring kan ook behulpzaam zijn voor het wegnemen van de onzekerheden die er in de technische onderzoeken en de beoordeling daarvan nog resteren. Een vraag is ook of onzekerheden over de exacte gevolgen van de vele verschillende invloeden op de staat van de werfkelders wel volledig kunnen worden weggenomen. Wat dan in elk geval helpt is een goed beeld van de staat van de werfkelders zelf en de van ontwikkeling daarvan. En dit temeer als gemeente en eigenaren gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het tot stand brengen van dat beeld, en eigenaren ook een rol hebben in de duiding van de uitkomsten.

8.15 Dan staan er nog twee vragen open. In de eerste plaats: op welke wijze kan het herstel van schade aan de werfkelders vorm krijgen? Daarbij is rekening te houden met ons advies over een verdeling van kosten voor verschillende soorten van schade (zie § 7, rechten en plichten). Omdat in deze aanpak gemeente en eigenaren gezamenlijk kosten maken, adviseren wij voor

dit onderdeel wel een juridische samenwerkingsvorm op te zetten. Deze vorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt. Het zal duidelijk zijn dat een geolied verlopend herstelproces ook een noodzakelijke voorwaarde is voor terugkeer van vertrouwen in de gemeente. Voordat samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied mogelijk is, moet er zicht zijn op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade.

8.16 Een tweede en laatste vraag is of bij onderwerpen die mogelijk uit een gebiedsprofiel voortvloeien, samenwerking voor de hand ligt. Op deze vraag is op dit moment geen antwoord te geven. Het antwoord volgt uit het participatieproces waarin het eventuele gebiedsprofiel tot stand gaat komen. Ook los hiervan doen wij de aanbeveling om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. De volgorde is dat er eerst vertrouwen moet terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een werfmeester of een keldermeester. En door een geolied herstelproces, dat wij hierna in § 9 nog uitwerken, en waarbij op zijn minst helderheid en eensgezindheid bestaan over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, en ook over de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een nieuwe basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die bijvoorbeeld voortbouwen op de samenwerking die in het herstelproces gaandeweg vorm heeft gekregen. Een dergelijke samenwerking is ook een gezamenlijke ontwerpopgave en niet iets dat kan worden aangereikt vanuit een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

9 Samenwerking in het herstel via een stichting

Algemeen

9.1 Oplossingen moeten een eenvoudige basisstructuur hebben en niet onnodig juridiseren. Sommige eigenaren hebben ons voorgehouden dat de kern van de problemen niet zozeer in juridische posities en verhoudingen zit, maar in gebreken in de samenwerking tussen de gemeente en eigenaren. De oplossing zou volgens hen dan ook niet gezocht moeten worden in nieuwe juridische constructies. Wij menen dat voor het herstel van de schade aan de werfkelders beide elementen nodig zijn. Zij komen ook beide voor in onze opdracht, die is gericht op het bieden van duidelijkheid over de juridische verhoudingen én op mogelijkheden van duurzame samenwerking. Dit tweede element is niet volkomen los te zien van het eerste. Duidelijkheid over de juridische posities, ook in hun onderlinge relatie, geeft houvast en rust, en schept ruimte om de aandacht te richten op de dingen die gedaan moeten worden en op de daarvoor vereiste samenwerking. Daarbij is buiten kijf dat juridische geschillen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, bijvoorbeeld door het vroegtijdig betrekken van eigenaren in de plannen voor de aanpak en de uitvoering daarvan. Ons is gebleken dat er veel kennis bij eigenaren aanwezig is, niet alleen over hun eigen panden en kelders maar ook over technische en juridische kwesties in meer algemene zin. Ook kan het nuttig zijn om zodra tegenstellingen aan het licht komen, te proberen die te overbruggen bijvoorbeeld met inschakeling van een mediator. En als ook dat niet lukt, is het zaak het geschil snel (dat wil zeggen: in een relatief vroeg stadium, maar ook binnen een kort tijdsbestek), laagdrempelig en goedkoop op te lossen. De eventuele geschilbeslechting dient zoveel mogelijk geconcentreerd plaats te vinden. Dus bij voorkeur geen zaken verspreid over de bestuursrechter en de civiele rechter, bijvoorbeeld bij verhoudingen met eigenaren, buren en gemeente. Er moeten mogelijkheden zijn voor maatwerk, omdat de problemen en de mogelijkheden voor oplossingen zeer divers kunnen zijn. Het is gewenst dat veelsoortige oplossingen mogelijk zijn binnen de te kiezen structuur. Deze moet daarvoor dus ruimte bieden.

9.2 Zoals gezegd, kiezen wij voor het formuleren van hoofdregels met de mogelijkheid dat daarop, in welomschreven gevallen, uitzonderingen worden gemaakt.

9.3 Het is van belang – immers effectief én efficiënt – om voor *duurzame* oplossingen voor samenwerking tussen de gemeente en eigenaren in het wervengebied een passende organisatorische structuur te kiezen. In de nrs. 7.17 en volgende hebben wij al enkele uitgangspunten opgenomen over eigendomsverhoudingen en over bewijsregels (wie wordt vermoed eigenaar te zijn) en kwesties van aansprakelijkheid (wie wordt vermoed aansprakelijk te zijn). De gemeente en individuele eigenaren kunnen private overeenkomsten sluiten met civielrechtelijke gevolgen (over eigendomskwesties, aansprakelijkheden, bewijskwesties e.d.). ook kunnen zij bijvoorbeeld rechten van erfpacht en van opstal of erfdienstbaarheden vestigen, of gemeenschappelijke eigendommen (mandeligheid) vastleggen. Maar dat vergt mogelijk meer dan 700 afzonderlijke overeenkomsten, met alle daaruit voortvloeiende praktische en theoretische problemen. Bundeling en stroomlijning zijn daarom aan te bevelen.

De stichtingsvorm

9.4 Voor het herstel van de werfkelders waarin zowel de gemeente als de eigenaren een verantwoordelijkheid hebben en kosten maken, is een bepaalde juridische structuur nodig.

Een effectieve en vruchtbare samenwerking vereist allereerst een breed gedragen gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid, dat niet “van bovenaf” is op te leggen. Een vast kader waarbinnen deze voorwaarde vorm kan krijgen is behulpzaam om voor alle deelnemers duidelijkheid te bieden in zoveel mogelijk situaties. Wij adviseren een structuur die in formele zin los staat van de gemeente. Dit maakt het mogelijk gestalte te geven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de oplossingen en de concrete aanpak. Eigenaren en gemeente kunnen in het proces van herstel niet zonder elkaar. Deze gedachten leiden tot privaatrechtelijke samenwerkingsvormen, waarin het publieke element adequaat kan doorklinken. Dan komen mogelijkheden als een vereniging van eigenaren, een besloten vennootschap (BV), een coöperatie en een stichting in beeld. Een van de kenmerken van een VvE is het bestaan van gemeenschappelijk bezit. Dat ontbreekt hier. Daarnaast verdient opmerking dat VvE’s besluiten kunnen nemen waaraan een minderheid gebonden is en die daarmee in zekere zin een dwangkarakter hebben. Dat willen wij vermijden. Het moet eigenaren aantrekkelijk worden gemaakt om zich aan te sluiten door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst voor het herstel van hun eigen werfkelder, maar het blijft uiteindelijk hun vrije keuze. Een BV en een coöperatie zijn om diverse andere redenen ook minder geschikt. Beide hebben in meerdere of mindere mate een winstoogmerk; bij de coöperatie is dit het voorzien in bepaalde stoffelijke behoeften van haar leden.[22] Ook de wijze van besluitvorming binnen deze rechtspersonen sluit naar onze mening niet goed aan bij de behoeften in het wervengebied. Onze voorkeur gaat uit naar de stichtingsvorm. Een stichting heeft geen leden en kan daardoor slagvaardig optreden. De belangen van de betrokkenen kunnen op andere manieren tot hun recht komen dan door een rechtstreeks lidmaatschap of deelnemerschap (aandeelhouderschap). Bovendien zijn er, zoals eerder gezegd, goede ervaringen opgedaan met de Stichting Herstel Werfkelders, die in 1993 is opgericht. Daarin hebben de gemeente en eigenaren op een bepaalde, tevoren vastgelegde, manier geparticipeerd. De stichting bood de mogelijkheid van samenwerkingsovereenkomsten met individuele eigenaren. De eigenaren behielden de zeggenschap over hun eigendommen, omdat zij vrij waren om wel of niet zo’n overeenkomst te sluiten.

9.5 Een stichting zou in de door ons voorgestane zin als volgt kunnen worden opgezet. In algemene zin bevelen wij aan om bij de vormgeving van de stichting de documenten te betrekken die in 1993 zijn opgesteld voor de Stichting Herstel Werfkelders. Daarbij kiezen wij in enkele opzichten voor enigszins andere oplossingen dan die van destijds. Het doel van de stichting dat ons voor ogen staat is het bevorderen en uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met inbegrip van de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied. Vooralsnog willen wij met een doelstelling in deze trant volstaan. In deze opzet blijft de verantwoordelijkheid voor het herstel van de wal- en kluismuren bij de gemeente berusten en valt dat herstel dus niet onder de stichting. Daarbij is wel een noodzakelijke eis dat de gemeente bij werkzaamheden aan de wal- en kluismuren de eigenaren voldoende informeert en het werk afstemt op eventuele werkzaamheden aan de werfkelders. Dit vereist soms gelijktijdigheid van eventuele ingrepen. Maar daarvoor is het onderbrengen van al dergelijke werkzaamheden in één stichting niet vereist. Een goede afstemming met de stichting is ook zeer gewenst bij het onderhoud en herstel van bijvoorbeeld de bomen. Denkbaar is een verruiming van de doelstelling van de stichting in een later stadium, maar daarvoor is het nu te vroeg. Bovendien zou er dan een oplossing moeten komen voor het risico van bijvoorbeeld een faillissement van de stichting, door uit de hand gelopen projecten of

[22] Zie artikel 2:53 lid 1 BW.

aansprakelijkheid voor eventuele fouten. Bij concrete hersteloperaties aan de werfkelders verdient dat risico ook nadere aandacht, waarop wij zullen ingaan, maar is het geringer en overzichtelijker dan bij andere organisaties die betrokken zijn bij grote opdrachten. Het bestuur van de stichting bestaat uit een even aantal personen, die zijn aangewezen door de eigenaren en in gelijk aantal door de gemeente, met daarenboven een externe (door een externe autoriteit aan te wijzen) onafhankelijke voorzitter, wiens stem de doorslag geeft als de stemmen staken. Evenals in de stichting uit 1993 zou de penningmeester, als een van de bestuursleden, aangewezen moeten worden door de gemeente. Het gaat tenslotte grotendeels om publieke middelen. Een van de eigenaren heeft in zijn reactie op het conceptadvies ons de vraag gesteld of het wel verstandig is om de geldstromen via de stichting te laten lopen. Ook na nadere overweging heeft dat wel onze voorkeur. Dan heeft de stichting zoveel mogelijk autonomie en is zij niet voor elke uitgave of elke beslissing met financiële gevolgen afhankelijk van het standpunt van de gemeente. Om het zojuist genoemde financiële risico te ondervangen bepleiten wij een opzet waarbij de gemeente zich garant stelt voor eventuele tekorten van de stichting. Dat betekent dan wel een verschuiving van het – mogelijke, en naar te hopen valt slechts theoretische – risico naar de gemeente. De gemeente zal daarvoor, op goede gronden, ook waarborgen in de zin van een goed toezicht verlangen. Daarvoor zijn allerlei voorzieningen te treffen, zoals het instellen van een raad van toezicht, met een sterke gemeentelijke inbreng. De aanstelling van de penningmeester door de gemeente is ook zo'n voorziening. De door de stichting te geven opdrachten aan derden, zoals aannemers, hebben overigens een vrij eenvoudige en repeteerbare structuur. Er kunnen onverwachte tegenslagen met grote financiële gevolgen optreden, maar die zijn nu ook mogelijk en komen dan uiteindelijk ook veelal bij de gemeente terecht. Wij kunnen de voor- en nadelen van allerlei concrete maatregelen die behulpzaam zijn om de diverse belangen tot hun recht te laten komen en tegelijk uitvoerbaar zijn (en de stichting niet te "zwaar" te maken), in dit stadium niet overzien. Daarom volstaan wij met deze algemene schets van enkele problemen en daarvoor mogelijke oplossingen. Er zijn twee rode draden:

(1) het moet een effectief samenwerkingsverband zijn, waarin de diverse posities goed tot hun recht komen en dat een brede verankering heeft (met een groot belang dat is gemoeid met een juiste bezetting van de voorzittersrol), en

(2) er moet deugdelijk toezicht zijn op de besteding van de grotendeels *publieke* middelen.

Beide aspecten verdienen bijzondere aandacht. De positie van de eigenaren ten opzichte van de stichting zou kunnen worden versterkt door de oprichting van een vereniging buiten het directe verband van de stichting, waardoor de gezamenlijke belangen van de eigenaren ook in hun relatie tot de stichting mogelijk sterker naar voren komen. Het is aan de eigenaren om daarvoor al dan niet te kiezen. Bij de waarborging van het publieke belang gaat het mede om het aspect van democratische legitimatie, dat B&W in hun reactie op ons conceptadvies enkele malen hebben genoemd. B&W hebben ook een vraag gesteld over de positie van de gemeente als eigenaar van (thans 32) werfkelders. Uiteraard mag de gemeente gebruikmaken van al haar bevoegdheden als eigenaar, maar het komt ons niet verstandig voor dat zij ten opzichte van de stichting haar dubbele positie al te zeer beklemtoont. HDSR en nutsbedrijven, een andere categorie belanghebbenden waarvoor B&W onze aandacht hebben gevraagd, zijn voor zover wij weten geen eigenaar van werfkelders en spelen daardoor geen rol in de stichting. Vanzelfsprekend zijn zij wel belangrijke partners in het overleg over uitvoerende ingrepen en werkzaamheden. De regie ligt dan bij de stichting.

9.6 In de doelomschrijving van de stichting komt het uitgangspunt van de hiervoor bedoelde eindverantwoordelijkheid van de gemeente tot uiting. De gemeente zal dit uitgangspunt

moeten omarmen. Daarmee is haar *commitment* ook in inhoudelijke zin gegeven. Deze gebondenheid is uiteraard essentieel. De statuten van de stichting bevatten bewijsregels naar het in de nrs. 7.17 en volgende beschreven model van artikel 6:177*a* lid 1 BW en in de door ons bepleite opzichten. Daarmee vormen deze regels onderdeel van de voorwaarden waaronder de stichting werkt.

9.7 Diverse reacties op ons conceptadvies bevatten vragen of suggesties over de verdere opzet van de stichting. Sommige eigenaren hebben vrij concrete suggesties gedaan of wensen geuit voor de aanstelling en de inschaling van bepaalde functionarissen (zoals een projectdirecteur) en de positionering van de in nr. 8.11 aangeduide “werfmeester” of “keldermeester”. Ook is ons een vraag gesteld over de bezoldiging van de bestuurders-eigenaren. Wij vinden het niet verstandig om – als wij daartoe al in staat zouden zijn – precieze aanbevelingen te doen voor de opzet en de inrichting van de stichting en haar ondersteunende apparaat of van het daarbij behorende “functiegebouw”. Bestuurders moeten de stevigheid en ook voldoende tijd hebben om deze bestuurlijke taak uit te oefenen. Een passende bezoldiging kan behulpzaam zijn om de juiste personen te kunnen aantrekken. En wat het ondersteunende apparaat betreft: er kunnen goede redenen zijn om dit klein te houden en om bij de uitvoering van bepaalde projecten gebruik te maken van personen of diensten van de gemeente. Daar zit immers veel expertise, ook van technische en juridische aard. Voorwaarde is wel dat de verantwoordelijkheid (met de daarbij behorende “aansturing”) geheel bij de stichting ligt. Ditzelfde geldt voor de keldermeester. Terzijde merken wij op dat wij een zekere voorkeur hebben voor deze term boven bredere aanduidingen als “werfmeester” of “wervenmeester”. De functionaris die ons voor ogen staat richt zich immers in het bijzonder op de staat en het herstel van de werfkelders, binnen de taak van de stichting. Sommige eigenaren hebben met nadruk hun voorkeur uitgesproken voor een dienstverband van de keldermeester(s) bij de stichting, om ook daarmee de onafhankelijkheid ten opzichte van de gemeente tot uitdrukking te brengen. Wij begrijpen deze voorkeur, maar bepleiten een dienstverband met de gemeente, met een detachering bij (en een volledige aansturing door) de stichting. Het wantrouwen van eigenaren ten opzichte van de gemeente moet niet “gestold” worden; anders gezegd: niet reglementair worden verankerd. De gemeente en de eigenaren hebben elkaar nodig, als buren en in hun verhouding van gemeente tot haar burgers. Het is van groot belang dat de keldermeester het vertrouwen van de eigenaren heeft en tegelijk de weg weet in de organisatie van de gemeente, ook voor kwesties in het wervengebied die niet direct met het behoud van de werfkelders te maken hebben maar daarop wel van invloed zijn. De keldermeester moet ook kennis hebben van het veld met aannemers en anderen die concrete werkzaamheden uitvoeren, en ook goede contacten hebben met externe partijen zoals HDSR, nutsbedrijven en organisaties en diensten voor monumentenzorg. Het is de taak van de keldermeester om voor continuïteit te zorgen, het gebied door en door te kennen en de noodzakelijke dingen teweeg te brengen. Hij moet verstand van bouwkwesties hebben, maar daarbij vooral uit praktisch hout zijn gesneden. Zo moet hij in staat zijn om keldereigenaren te adviseren over wat goed onderhoud inhoudt. Als hij ervaart dat interventies bij de gemeente niet werken, legt hij dit direct voor aan de voorzitter van de stichting, die dit op het juiste niveau binnen de gemeente brengt.

9.8 Een dergelijke vorm van gezamenlijk optreden, in dit geval door het oprichten van een stichting, leidt tot schaalvergroting en daarmee tot een bundeling van belangen en van kennis en kunde. Ook de onderhandelingspositie van zo’n collectief, als stevige partij in de markt bijvoorbeeld in de verhouding tot aannemers, kan sterker zijn dan wanneer ieder voor zichzelf

optreedt. De mogelijkheid om te leren van eerdere ervaringen wordt hierdoor vergroot. Er kunnen optimale werkwijzen worden ontwikkeld, met bijvoorbeeld een uniforme vorm van vastlegging van de “nulsituatie” (de situatie voorafgaand aan de ingreep). Deze vorm van bundeling verdraagt zich goed met de fijnmazigheid en het kleinschalige karakter van het wervengebied. Ook hier geldt overigens dat geen eigenaar verplicht is hieraan mee te werken. Wie geen vertrouwen heeft in een collectieve aanpak, bijvoorbeeld op grond van een voorkeur voor andere, mogelijk goedkopere, technische oplossingen, is vrij om solo-oplossingen uit te voeren. De bijzondere voordelen van de aansluiting bij de stichting, zoals de gelding van het zojuist besproken bewijsvermoeden ten gunste van de keldereigenaar, zijn er dan niet zonder meer, al kan het zijn dat de gemeente de daaraan ten grondslag liggende gedachte ook buiten het verband van de stichting onderschrijft. Wij bevelen dit sterk aan, omdat ons oordeel over de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de schade aan de werfkelders algemene gelding heeft. Maar het is ook goed om prikkels in te bouwen voor een zo groot mogelijke participatie. Een afzonderlijke vraag in dit verband is of de gemeente verplicht is om voor alle door haar te bekostigen ingrepen in het wervengebied gebruik te maken van het vehikel van de stichting. Wij beantwoorden deze vraag ontkennend. De stichting is er voor het herstel van werfkelders. Voor het overige kan de gemeente haar eigen taken blijven vervullen, maar dan wel op een andere manier dan eerder. Het ligt op haar weg om bewoners en zo nodig ook de stichting daarbij voldoende te betrekken en eventuele ingrepen – in het openbare domein of in de eigen werfkelders – zoveel mogelijk in samenhang met mogelijk herstel van werfkelders uit te voeren.

9.9 Er kunnen ook eigenaren zijn die wel (willen) meedoen maar bijvoorbeeld kiezen voor een duurdere oplossing dan die volgens de standaard. Denk aan degenen die destijds de bitumen afdeklaag van de gewelven geen goede keuze vonden en de voorkeur gaven aan een (mogelijk duurder) alternatief. In zo’n geval zou het bestuur van de stichting een enigszins aangepaste samenwerkingsovereenkomst kunnen aanbieden, waarbij de meerkosten van de alternatieve oplossing voor rekening van de eigenaar komen. Het ligt niet op onze weg om hiervoor een gedetailleerde regeling te adviseren. Ditzelfde geldt voor degenen die wel willen meedoen maar bijvoorbeeld de financiële mogelijkheden missen om enige substantiële eigen bijdrage te leveren. Ook daarvoor zullen, naar wij hopen, *ad hoc* oplossingen worden gevonden, bijvoorbeeld in de vorm van een kleine ontwikkelmaatschappij of de oprichting van een fonds.

9.10 De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente. De grondslag daarvoor is de eerder toegelichte, algemene verantwoordelijkheid van de gemeente; zie daarvoor nr. 7.5. Financiële middelen kunnen ook afkomstig zijn van derden – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor dit erfgoed – en verder van de aangesloten eigenaren. De stichting zou ook aan fondsenwerving kunnen doen. En zoals eerder gezegd: de eigenaren zijn in beginsel, en dus afgezien van bijzondere omstandigheden die in andere richting wijzen, verantwoordelijk voor de gevolgen van achterstallig onderhoud van hun kelders en voor de gevolgen van optrekkend vocht. Enkele eigenaren hebben gepleit voor de instelling van een afzonderlijk “Kelderfonds” waarin alle financiële bijdragen vloeien. Deze mogelijkheid lijkt ons overbodig als er een stichting in de door ons voorgestane zin komt. De stichting is een afzonderlijke rechtspersoon naast de gemeente, en het bestuur van de stichting beheert de geldmiddelen, die grotendeels uit publieke bron komen. Het is niet praktisch om daarnaast een Kelderfonds in te richten. Zo’n fonds zou eerder een *alternatief* voor de stichting zijn dan een *daarnaast* bestaande mogelijkheid.

9.11 In nr. 9.1 hebben wij al iets gezegd over de noodzaak om bij de te kiezen structuren zo min mogelijk te juridiseren. Tijdrovende, kostbare en verlammend werkende juridische procedures moeten worden voorkomen. Deze wens moet in verschillende opzichten doorwerken in de toekomstige structuur van de samenwerking. Enerzijds moeten juridische procedures zoveel mogelijk en effectief worden afgewend. Anderzijds zullen zij, als zij toch volgen, snel en doeltreffend, en tegen relatief beperkte kosten, moeten worden afgewikkeld. Om deze doeleinden te bereiken stellen wij op vier niveaus oplossingen voor:

- in de fase van de besluitvorming in algemene zin (welke gebieden of onderdelen daarvan eerst, welke soort aanpak?): een permanent overlegorgaan tussen gemeente en eigenaren;
- in de fase van uitvoering: door een vorm van bouwbegeleiding;
- in de fase van een dreigend geschil: inschakeling van een mediator;
- in de fase van een juridisch geschil: geschilbeslechting door bindend advies.

Elk van deze mogelijkheden lichten wij hierna toe.

Het overlegorgaan

9.12 In onze schets van (het bestuur van) de toekomstige stichting klinkt al door dat wij grote waarde hechten aan gezamenlijkheid en besluitvaardigheid. Een stichting kan deze elementen in zich verenigen. Zij heeft een klein bestuur, waarin de diverse “bloedgroepen” (eigenaren en gemeente) zich herkennen en dat onder voorzitterschap van een onafhankelijke voorzitter staat. Om te voorkomen dat het stichtingsbestuur in de praktijk op te grote afstand van de achterbannen komt te staan, kan een permanent overlegorgaan van gemeentelijke functionarissen en vertegenwoordigers van eigenaren[23] – ook weer onder leiding van een onafhankelijke voorzitter[24] – van nut zijn. Het voordeel van een *permanent* overlegorgaan is de daardoor te bereiken continuïteit en het op te bouwen “collectieve geheugen” ook aan deze zijde.[25] Met een dergelijk overlegorgaan zijn bij grote infrastructurele werken elders goede ervaringen opgedaan. Dit was onder meer het geval bij de aanleg van de Hubertustunnel en, kort geleden, de Rotterdamsebaan[26] in Den Haag. Een van de eigenaren van een werfkelder heeft deze ervaring onder onze aandacht gebracht. Ondanks de verschillen tussen dergelijke projecten, met vormen van grootschalige nieuwbouw, en de “kleinschalige” aanpak in het reeds lang bestaande wervengebied lijkt zo’n overlegvorm ons aan te bevelen. De hier voorgestelde samenstelling van het overlegorgaan brengt tot uitdrukking dat herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied een gezamenlijke verantwoordelijkheid van deze participanten vormen. Daar kan in een vroeg stadium worden gesproken over belangen, problemen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Over en weer kunnen de hierin deelnemende partners elkaar informeren. In deze opzet heeft het overlegorgaan *geen*

[23] Het gaat ons hierbij om iets anders dan de in nr. 9.5 genoemde mogelijkheid van een vereniging van werfkeldereigenaren. Zo’n vereniging is geen orgaan van de stichting. Wel zou zij een rol kunnen vervullen als intermediair tussen de eigenaren en de stichting, en bijvoorbeeld de bestuursleden kunnen aanwijzen die uit de kring van de eigenaren afkomstig zijn. Maar dit zijn slechts suggesties aan de eigenaren, die hierin zelf keuzen kunnen maken.

[24] Dit voorkomt het gevaar (of de schijn) van dubbele petten of vermeende dubbele loyaliteiten. Sommige eigenaren hebben ons op dit gevaar gewezen.

[25] Zoals wij in nr. 5.1 hebben vermeld, hebben veel eigenaren opmerkingen gemaakt over gebrek aan continuïteit aan de kant van de gemeente. Het stichtingsbestuur kan het tot zijn taak rekenen hierop toe te zien en er bij de gemeente op aan te dringen – zoal niet af te dwingen – dat voor bepaalde problemen of gebieden (rakken) gedurende langere tijd één vast “aanspreekpunt” kan worden benaderd.

[26] Zie: www.rotterdamsebaan.nl.

bevoegdheden. Deze berusten bij het bestuur van de stichting, en voor het overige bij de gemeente en de individuele eigenaren die, op basis van vrijwilligheid, kiezen voor een overeenkomst met de stichting. Het ontbreken van formele bevoegdheden betekent niet dat het overleg vrijblijvend is of een voorbeeld van *window dressing* (mooi opgetuigd en welwillend overleg zonder werkelijk effect). Juist een vrije uitwisseling van gedachten in een vroeg stadium kan eraan bijdragen dat later verkeerde beslissingen worden genomen. De onafhankelijke voorzitter kan erop toezien dat het gevaar van vrijblijvendheid wordt afgewend.

Bouw- of herstelbegeleiding

9.13 Het herstel van een werfkelder kan complex zijn. Het loopt van de beoordeling van de schade tot de offerte voor het herstel, en betreft zowel de inhoud als de kosten. Ook de uitvoering zelf kan ingewikkeld zijn. Het is te overwegen om met het oog op deze complexiteiten een vorm van bouw- of herstelbegeleiding te introduceren die eigenaren in het herstelproces kunnen betrekken. Deze vorm van begeleiding kan ertoe bijdragen dat geschillen voorkomen worden.

Mediation

9.14 Als zich een potentieel conflict aftekent, is het goed om het geschil in de kiem te smoren en in elk geval zo klein mogelijk te houden. Een snelle minnelijke regeling verdient verre de voorkeur boven een of meer mogelijk zwaar gejuridiseerde procedures met een “winnaar” en een “verliezer”. Bemiddeling (mediation) door een onafhankelijke professionele derde kan hiervoor zorgen en is in elk geval de moeite van het proberen waard. Wij denken aan een vaste groep hiervoor gekwalificeerde mediators waaruit in een concreet geval één mediator kan worden gekozen. Het voordeel van een vaste groep is dat de mediator al goed op de hoogte is van de belangen en de posities die binnen dit gebied kunnen spelen.

Geschilregeling

9.15 Als ook mediation niet tot een oplossing leidt en een van de partijen voor een juridische procedure kiest, is het inrichten van een laagdrempelige en relatief eenvoudige en niet te kostbare procedure zeer gewenst. De statuten van de stichting en de afzonderlijke overeenkomsten tussen de stichting en de aangesloten eigenaren moeten hiervoor een basis bieden. Binnen deze structuur denken wij dan aan een vaste groep bindend adviseurs (met juristen en technische deskundigen) waaruit per geschil een of meer bindend adviseurs kunnen worden aangewezen. Ook hier is het voordeel van een vaste groep dat daaraan personen deelnemen die zijn ingevoerd in de materie en het klappen van de zweep kennen. Zij kunnen daardoor gemakkelijk worden ingeschakeld en snel ter zake komen. Dit bevordert de deskundigheid en de snelheid van werken. Een punt van verdere discussie kan zijn of zo’n “bindendadviesclausule” dwingend is of dat er mogelijkheden blijven om een geschil toch, volgens de normale regels, aan de gewone rechter voor te leggen. Denkbaar is ook een tussenvorm die hierop neerkomt dat bijvoorbeeld alleen de eigenaar kan kiezen (tussen het inschakelen van bindend adviseurs en de gewone rechter), maar niet de gemeente. Wij hebben op dit punt geen uitgesproken voorkeur. Uitgangspunt is, in de woorden van de Grondwet[27], dat niemand “*tegen zijn wil [kan] worden afgehouden van de rechter die de wet hem toekent*”. Een ieder heeft dus de vrijheid en de mogelijkheid zich te wenden tot de

[27] Zie artikel 17 van de Grondwet.

gewone rechter. Maar deze bepaling maakt het anderzijds wel mogelijk om ervoor te kiezen dat een geschil wordt beslecht door bijvoorbeeld bindend adviseurs. Dit kan ook bij voorbaat, dat wil zeggen voordat er een geschil is.

Samenwerkingsovereenkomsten

9.16 In de hier beschreven opzet spelen de samenwerkingsovereenkomsten tussen de stichting en de eigenaars een centrale rol. Door ondertekening van de overeenkomst aanvaarden de gemeente en de eigenaar in kwestie de gelding van deze samenwerkingsvorm, die de basis is voor de opdracht van de stichting aan een derde (aannemers en anderen) om werkzaamheden uit te voeren. Geen eigenaar is bij voorbaat verplicht om zo'n overeenkomst aan te gaan. Het geven van een individuele opdracht aan een "eigen" aannemer blijft mogelijk, uiteraard op voorwaarde dat eventuele bouwplannen voldoen aan de daarvoor geldende voorschriften. Aan het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst zijn evident voordelen verbonden. Het is gewenst – en verantwoord – om deze voordelen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Een hoge participatiegraad heeft immers ook collectieve voordelen. Wie zich door de voordelen over de streep laat trekken, is dan wel aan alle voorwaarden van de overeenkomst gebonden. Zo bezien is het "alles of niets".

Financiële aspecten

9.17 Het is aan de gemeente om, rekening houdend met haar financiële mogelijkheden, aan de stichting de gelden beschikbaar te stellen die van haar kant nodig zijn voor de uitvoering van het door ons aanbevolen stelsel. Het is aan de gemeente en haar organen, zoals de raad, om te beslissen welke bedragen uit de openbare middelen worden aangewend voor dit doel. Daarbij kan de gemeente eigen prioriteiten stellen en zo nodig temporiseringen aanbrengen. Het is vervolgens aan het bestuur van de stichting om beslissingen te nemen over de aanpak van concrete projecten en daarvoor opdrachten te geven. Wel adviseren wij de gemeente en het eventuele stichtingsbestuur in algemene zin om de grootste problemen het eerst aan te pakken, en dan uiteraard in een geïntegreerde vorm. Uit het oogpunt van veiligheid en kostenefficiëntie zijn grote voordelen verbonden aan zo'n wijze van prioritering. Het voorkomt ook dat bepaalde rakken steeds opnieuw moeten worden opengebroken en voor het verkeer niet toegankelijk zijn. Hierbij merken wij nogmaals op dat voor een effectieve prioritering en de uitvoering daarvan de medewerking van eigenaren een noodzakelijke voorwaarde is.

Bijlage 1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen

1. De rechtspersoon naar publiekrecht de gemeente Utrecht, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder K. Diepeveen, hierna te noemen: de gemeente;

2. de heer mr. H.F.M. Hofhuis;

3. de heer prof.dr.ir. J.G. Rots;

4. de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

partij sub 2 tot en met 4 hierna gezamenlijk te noemen: de Commissie.

OVERWEGINGEN

a) In december 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht (hierna: het college) besloten tot een samenhangende programmatische aanpak voor het middeleeuwse havencomplex binnen de singels van de stad, aangeduid als '**wervengebied**', met als doel het behoud en beheer van dit rijksmonument en het realiseren van veiligheid, behoud van erfgoed en functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid.
b) Het college heeft daartoe het 'Plan van aanpak programma wervengebied' van 23 april 2020 ("**Plan**") aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd. Het doel daarvan is te komen tot een samenhangende aanpak voor de herstel en behoud van wal- en kluismuren, werfkelders en werfmuren en maatregelen ter bescherming daarvan (en van de met de werfkelders verbonden bebouwing), zoals het weren van te zwaar of te snel verkeer. Het plan beoogt ook om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.
c) Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Utrecht - onder amendering van een door het college van burgemeester en wethouders voorgesteld besluit naar aanleiding van suggesties van eigenaren - besloten een Commissie van wijzen (**Commissie**) in te stellen met de opdracht om een gezaghebbend onafhankelijk advies uit te brengen dat de basis kan zijn voor samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren (en waar dit speelt: de beheerders) in het wervengebied (hierna tezamen de "**eigenaren**") bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied. Het raadsbesluit (bijlage 1), raadsvoorstel (bijlage 2) en amendement (bijlage 3)zijn bijgevoegd.
d) Het besluit van de gemeenteraad (nr. 64 - 9 juli 2020) luidt dientengevolge als volgt: *"… het college opdracht te geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het*

wervengebied". De constateringen en overwegingen in het Amendement geven duiding aan de achtergrond, het doel en de strekking van dit besluit.

e) De gemeente heeft met een aantal participerende eigenaren die zich na een oproep daarvoor beschikbaar hadden gesteld een werkgroep gevormd om te komen tot de instelling van de Commissie. In de werkgroep is overleg gevoerd en overeenstemming bereikt over de samenstelling en de opdracht van de Commissie. De in deze overweging bedoelde eigenaren tekenen deze overeenkomst uit dien hoofde voor gezien.

f) Het is niet vruchtbaar uit te gaan van belangentegenstellingen. De eigenaren en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking voor het behoud van de monumentale werven. De gemeente en de eigenaren willen met behulp van de door de Commissie uit te brengen adviezen verkennen hoe gemeente en eigenaren in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervengebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen.

g) De taak van de Commissie is derhalve de gemeente en de eigenaren te voorzien van algemene adviezen (duidingen) van de rechtspositie van de gemeente en de eigenaren van werfkelders en, op basis daarvan en na het verkennen van de mogelijke vormen van samenwerking tussen gemeente en eigenaren, daarover een advies uit te brengen.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1: De Commissie

1. Er wordt – op de gezamenlijke voordracht van de gemeente en de in overweging sub e bedoelde eigenaren in het wervengebied– door het college een commissie van wijzen (**Commissie**) ingesteld.

2. De naam van de Commissie luidt: Commissie van wijzen wervengebied Utrecht.

3. De Commissie bestaat uit de volgende drie leden:
   de heer mr. H.F.M. Hofhuis, tevens voorzitter;
   de heer prof. dr. ir. J.G. Rots;
   de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

4. De leden kunnen op eigen verzoek, of wegens niet goed functioneren of op andere zwaarwegende gronden, – in overleg met de eigenaren die in bovenbedoelde werkgroep zitting hadden - door de gemeente worden geschorst en ontslagen.

Artikel 2: De werkzaamheden

1. De gemeente verleent aan de adviseurs, die gezamenlijk de Commissie vormen, opdracht een onafhankelijk advies uit te brengen aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied.

2. De adviesvraag luidt: het college, de raad en de eigenaren te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.

3. De adviesvraag is nader uitgewerkt in bijlage 4.

4. De Commissie kan – indien zij dat voor de goede vervulling van haar opdracht nodig acht - de adviesvraag aanvullen, uitbreiden of aanpassen.

5. De leden zijn benoemd op grond van hun deskundigheid en ervaring. Zij brengen op persoonlijke titel hun kennis en ervaring in, dienen onafhankelijk te zijn en treden niet op als vertegenwoordiger van (een groep van) belanghebbenden (zonder last of ruggespraak). De leden van de Commissie vervullen geen betrekkingen en verrichten geen werkzaamheden waarvan de uitoefening ongewenst is met het oog op een goede uitoefening van de functie en op de handhaving van de onpartijdigheid en onafhankelijkheid of van het vertrouwen daarin. Zij zullen voor hun benoeming kennis geven van voorafgaande betrekkingen die twijfel kunnen oproepen ten aanzien van hun onafhankelijkheid of onpartijdigheid en zullen tijdens de uitoefening van hun functie geen betrekkingen aangaan die dergelijke twijfel kunnen oproepen.

6. De Commissie heeft tot taak met inachtneming van Overweging f en g tot een zo evenwichtig mogelijk zwaarwegend advies te komen, dat recht doet aan alle haar bekende feiten en alle aspecten die in het wervengebied spelen. Het staat de Commissie vrij in haar advies gemotiveerd aan te geven dat en waarom zij termen ziet om te adviseren af te wijken van de strikte regels van het recht, als zij meent dat de gegeven feiten of omstandigheden daartoe aanleiding geven.

7. Eigenaren kunnen een of meer afzonderlijke zaken als voorbeeld aan de Commissie voorleggen (als illustratie van in het wervengebied spelende problematiek). Het is de taak van de Commissie algemeen advies over het wervengebied te geven, niet het beoordelen van of beslissen over afzonderlijke zaken

8. Het advies is niet bindend.

Artikel 3: Werkwijze Commissie

1. De Commissie stelt zelf haar werkwijze vast. Daarbij is het van belang dat de eigenaren in het wervengebied en de gemeente, zorgvuldig bij het adviesproces worden betrokken. De werkwijze van de Commissie moet mogelijk maken dat alle eigenaren hetgeen zij (feitelijk, juridisch of politiek) relevant achten tijdig aan de Commissie kunnen meegeven, en hun belangen en zorgen bij de Commissie kunnen inbrengen. Daarnaast wordt de Commissie verzocht het mogelijk te maken dat de eigenaren op elkaars zorgen en belangen kunnen reageren, bij voorkeur ook in een gezamenlijk gesprek.

2. De wijze waarop de Commissie met eigenaren en de gemeente communiceert is zeer belangrijk. De Commissie wordt gevraagd in de beginfase van haar adviesproces hiervoor een procedure en communicatieplan op te stellen en bekend te maken dat uitgaat van een volledig transparante werkwijze, zoals publicatie op de daartoe in te richten website van verslagen van bijeenkomsten van besluiten en andere voortgangshandelingen.

3. De Commissie heeft de vrijheid om afzonderlijk overleg te voeren met de gemeente, eigenaren in het wervengebied en deskundigen.

4. De Commissie laat zicht informeren door eigenaren, andere belanghebbenden en de gemeente om een goed beeld te krijgen van het stadsbelang, de problematiek van het wervengebied en het gezamenlijke belang dat gemeente en eigenaren hebben bij publiek-private samenwerking.

5. De gemeente heeft opdracht gegeven tot een voorbereidend juridisch onderzoek waarvan de Commissie kennis kan nemen en waarover zij (verdiepende) vragen kan stellen, onverminderd de taak om over de uitkomsten van dat onderzoek zelfstandig een oordeel te vormen. De Commissie kan naar eigen inzicht aanvullend juridisch onderzoek laten instellen, of onderzoek doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 40.000,00 exclusief BTW. Indien een hoger budget nodig is treedt de Commissie hierover in overleg met de gemeente.

6. De gemeente laat een aantal technische onderzoeken naar werfkelders, wal- en kluismuren en zwaar verkeer uitvoeren. Waar nodig zal de Commissie de technische aspecten meenemen in haar adviezen. Het is niet de taak van de Commissie de uitkomsten van de technische onderzoeken te beoordelen, doch het staat haar vrij te beoordelen of de vraagstelling beantwoordt aan hetgeen nodig is voor de advisering door de Commissie.

7. De Commissie rapporteert aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied. Het rapport zal in handen gesteld worden van de gemeente die zal zorgen voor doorgeleiding naar de eigenaren en beheerders.

Artikel 4 : Vergoeding

1. De gemeente draagt de kosten van de Commissie, te weten de kosten van:
   a) de honoraria van de leden van de Commissie van € 1000 per commissielid per dag, uitgaande van 10 adviesdagen;
   b) de door de Commissie of haar leden ten behoeve van de taakuitoefening te maken redelijke kosten.

Artikel 5: Planning

1. Teneinde de uitkomsten van het advies te kunnen meenemen in het op te stellen Programmaplan Wervengebied en de bij de voorjaarsnota in te dienen begroting dient de planning zodanig te zijn dat het concept van het advies uiterlijk in

februari 2021 beschikbaar is.

2. Indien de Commissie dit nodig acht omdat zij nog niet over alle relevante gegevens beschikt kan zij in twee fasen adviseren.

Artikel 6 : Advies

1. De Commissie zal het concept van aan advies aan de gemeente toezenden, die voor verspreiding aan de eigenaren in het wervengebied zal zorgdragen.

2. Het conceptadvies zal op de website www.utrecht.nl/werven worden gepubliceerd.

3. De gemeente en de eigenaren zullen drie weken de gelegenheid krijgen een reactie op het advies te geven.

4. De Commissie zal het advies – uiterlijk op 1 april 2021 – afronden.

5. Het advies zal worden ondertekend door alle leden van de Commissie.

Artikel 7: Diversen

1. De Commissie zal door de gemeente secretarieel worden ondersteund.

2. De gemeente zal de Commissie (digitaal en anderszins) ondersteunen bij de communicatie met eigenaren (website, openbaar maken documenten, enz.).

3. De Commissie zal haar werkzaamheden archiveren. De archivering dient te voldoen aan de gemeentelijke (professionele) standaarden waartoe de gemeente alle benodigde ondersteuning zal verlenen De archiefbescheiden van de commissie worden na haar opheffing of, zo de omstandigheden daartoe eerder aanleiding geven, zoveel eerder overgebracht naar het archief van de gemeente.

4. De gemeente zal op haar website een elektronische ruimte inrichten waar alle documenten die betrekking hebben op het advies voor iedereen toegankelijk zijn en die gebruikt zal kunnen worden ter ondersteuning van de communicatie met de eigenaren en andere belanghebbenden en vice versa.

5. De gemeente zal de documenten die voor het advies relevant kunnen zijn tijdig aan de Commissie beschikbaar stellen.

Bijlagen:

4. Vraagstelling

Vraagstelling aan de commissie van wijzen

Inleiding

In de binnenstad van Utrecht liggen ca.800 werfkelders. De werfkelders zijn vele eeuwen oud. Historisch bezien lag de eigendom van (de ondergrond van) pand, werfkelder en werf in één hand. In de jaren kort na de oorlog is de eigendom van de werfmuur, de werf en de werfkade op vrijwel alle locaties in het wervengebied bij de gemeente komen te liggen krachtens een procedure op grond van de onteigeningswet. In de loop van de historie is op de dijk voor het pand (waarin de werfkelder lag die als toegang fungeerde voor de kelder onder het pand) een openbare weg gecreëerd waarvan in ieder geval het beheer werd gecollectiviseerd dat uiteindelijk bij de gemeentelijke overheid als beheerder van de openbare weg is komen te liggen.

De meeste werfkelders zijn verbonden met (de kelder van) het daarachterliggende pand, De fysieke relaties tussen de werfkelders, het achterliggende pand de weg en de werfmuur zijn ingewikkeld en verschillend. De juridische relaties dientengevolge ook. De meeste werfkelders zijn particulier eigendom. De wal en kluismuren (die vaak bouwkundig aan de kelders zijn verbonden) zijn, zoals hierboven aangegeven, eigendom van de gemeente. De eigendom is soms niet goed vastgelegd of onduidelijk. Onduidelijk is welke rechten en plichten eigenaren van werfkelders hebben ten aanzien van het beheer en gebruik.

Ook is beheer versnipperd. Op dit moment worden alle kelders, muren, wegen en bruggen los van elkaar beheerd met alle gevolgen van dien. Het is wenselijk het beheer en onderhoud van de verschillende in het wervengebied aanwezige objecten op elkaar af te stemmen.

De gemeente en de eigenaren willen graag duidelijkheid hebben over hun (juridische) relaties en de verantwoordelijkheden die daarbij horen. Daarnaast zijn er beheerders van objecten in het wervengebied betrokken. Waaronder in ieder geval het waterschap als beheerder van de watergangen of -wegen in het wervengebied. Het waterschap is een van de gemeente te onderscheiden rechtspersoon die ook verantwoordelijkheden heeft en zorgplichten draagt, zodat ook hun rol in het advies voor het voetlicht moet komen.

Voorts willen de gemeente en de eigenaren verkennen hoe gemeente, eigenaren en beheerders in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervergebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen. De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (denk aan het gemeenschappelijk beheren van commons c.q. erfgoed).

De gemeenteraad van Utrecht heeft op 9 juli 2020 besloten het college te vragen een commissie van wijzen in te stellen. De raad heeft daarbij *"… het college opdracht … [ge]geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied*".

Deze notitie bevat een zo volledig mogelijke inventarisatie van de in het licht van de opdracht relevant geachte juridische vraagstelling en bevat een nadere invulling van de overige vraagstelling. De vragen zijn met inbreng van participerende eigenaren opgesteld, maar wat betreft de participerende eigenaren niet noodzakelijk volledig of relevant. We willen de commissie vragen de vraagstelling te beoordelen. Als de commissie dat nodig of wenselijk vindt kan zij de vraagstelling aanvullen of aanpassen.

VRAAGSTELLING

Centrale vraagstelling

De commissie wordt gevraagd de gemeenten en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen, en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied.

Uit die centrale vraagstelling vloeien een aantal deelvragen voort.

I SAMENWERKING

Vraag: welke samenwerkingsvormen zijn er tussen de gemeente en de andere eigenaren in het wervengebied mogelijk en wenselijk.

De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij het beheer van wegen, werven en werfkelder in het wervengebied. In het verleden werd de weg onderhouden door de eigenaren van het pand waar de weg aan lag, later door gilden, en weer later door de gemeente. Werf, werfkelder en weg waren vroeger één geheel met één eigenaar. Je kunt dit zien als gemene gronden die door de gemeenschap samen werd beheerd volgens ongeschreven regels. Later is het beheer van de weg en de werfkelders gescheiden, en weer later heeft de gemeente een deel van de eigendom van een werfkelder (de werf- of kluismuur) overgenomen. Toch is het wervengebied (fysiek en qua functie) één geheel. Het is belangrijk niet (alleen) uit te gaan van belangentegenstellingen, maar aandacht te besteden aan het gemeenschappelijke belang (governing the commons).

Het wervengebied heeft in de moderne tijd een nieuwe belangrijke functie gekregen. Het is een uniek gebied, een erfgoed van (inter)nationaal belang, dat zorgvuldig moet worden beheerd, en een grote publiek-private inspanning vergt en waard is.

De vraag is hoe het wervengebied het beste kan worden beheerd. Hoe kunnen eigenaren, beheerders, en andere belanghebbenden het beste samenwerken. De commissie wordt gevraagd onderzoek te doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking in het wervengebied. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (the commons).

Welke samenwerkingsvormen zijn mogelijk. Wat is de optimale samenwerkingsvorm? Wat is er nodig om goed samen te werken? Wat is het gemeenschappelijke belang van eigenaren van de werfkelders, de gemeente en andere partijen in het wervengebied. Hoe kun je zulke gedeelde belangen het beste beheren? Hoe kunnen bewoners en gemeente elkaar vinden?

Je kunt een onderscheid maken tussen juridische en maatschappelijke zorgplichten. De maatschappelijke zorgplicht heeft een politieke dimensie. Hoe zie je de taak van de overheid en de bewoners voor werven en werfkelder, gelet of het gebruik en de erfgoedwaarde daarvan. Heeft de gemeente als beheerder van de weg of als overheid een zorgplicht? Heeft de eigenaar van een werfkelder in het wervengebied een zorgplicht? Wat is dan de (mogelijke) inhoud van zo'n zorgplicht. Hoe kan de samenwerking in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied het beste tot stand worden gebracht én in stand worden gehouden?

II JURIDISCHE VRAGEN

Vraag 1: Wie is eigenaar van de weg en de werfkelder?

Hoe bepaal je de eigendomsverhoudingen in het wervengebied, hoe is dit in de wet geregeld? Aandachtspunten zijn de interpretatie van de regeling over verticale en horizontale natrekking, de wijze waarop de eigendom in notariële akten en het kadaster zijn vastgelegd, en wie eigenaar is van een kelder die door niemand wordt gebruikt.

Vraag 2: Welke rechten en plichten vloeien voort uit de eigendom van een object?

Welk gebruiksrecht en welke onderhoudsverplichtingen vloeien uit de eigendom van een werfkelder, de werf- of kluismuur of de weg en de werf voort?

Hebben de gemeente, de eigenaar van een werfkelder en de eigenaar van de weg en de eigenaar van het openbare water een zorgplicht? Wat kan de inhoud van zo'n zorgplicht zijn?

Heeft de gemeente een specifieke zorgplicht als beheerder van (een openbare) weg. En omdat er kelders onder liggen?

Heeft de eigenaar van een werfkelder een specifieke zorgplicht omdat zijn kelder in de grond (de weg) van een ander ligt?

Is er een specifieke zorgplicht voor het nutsbedrijf of de gemeente voor de in de weg / boven de kelder op of in het gewelf liggende kabels en leidingen en goten en de aanleg daarvan?

Welke verplichtingen hebben eigenaren van naastliggende percelen op grond van het civiele recht jegens elkaar (o.a. burenrecht)?

Vraag 4*:* Welke voorzorgsmaatregelen moeten de initiatiefnemer en eigenaren nemen, als er nabij een (kwetsbaar) object bouwactiviteiten worden uitgevoerd?

Wie moet de kosten van het noodzakelijke onderzoek en de kosten van voorzorgs- (of herstel)maatregelen dragen? Speelt het daarbij een rol of a. er sprake is van achterstallig onderhoud b. of historische gegeven kwetsbaarheid van een object?

Vraag 5: Welke verplichtingen vloeien er uit de Woningwet voort voor de eigenaar van een werfkelder en de gemeente als eigenaar van de weg?

Kan het college de eigenaren van kelders en de weg op grond van de Woningwet verplichten medewerking te verlenen aan het onderzoek en het herstel van bij hun in eigendom/beheer zijnde object? Wanneer kan een eigenaar dat weigeren. Kan het college de kosten van onderzoek of herstel of beiden, bij de eigenaar van de werfkelder of de weg leggen?

Is de regeling in de Wegenwet relevant voor de verhouding eigenaar werfkelder – eigenaar (beheerder) weg?

Welke verplichtingen vloeien er voort uit de Erfgoedwet m.b.t. het onderhoud aan werven, werf- en luismuren, de weg, en werfkelders?

Vraag 6: Is de gemeente (mede) aansprakelijk als zij de aslastbeperking of een snelheidsbeperking niet of onvoldoende handhaaft of ten onrechte geen beperking heeft opgelegd?

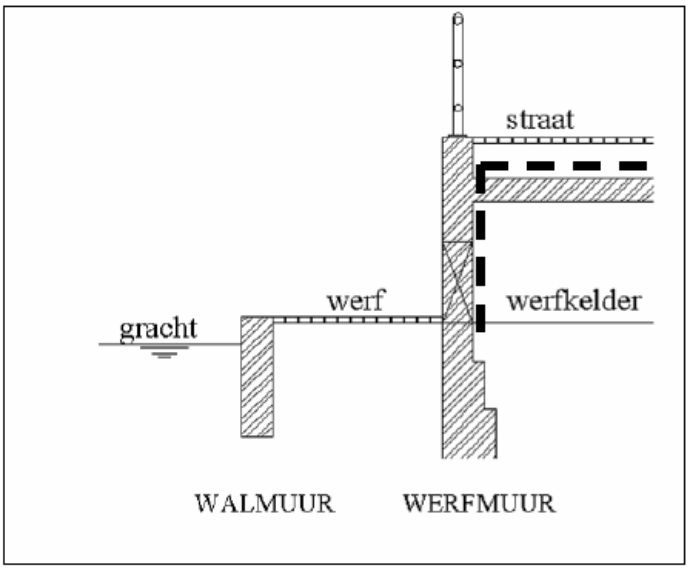
Welke aspecten spelen daarbij een rol? Bij wie ligt welke bewijslast? Hoe moet de aansprakelijkheid worden beoordeeld als meerdere factoren een rol spelen (handhaving, fysieke belasting verkeer onder 2 ton, constructie werfkelder, achterstallig onderhoud)?

Vraag 7: Wie is verantwoordelijk voor het waterdicht maken of houden van een werfkelder? Behoort een werfkelder waterdicht te zijn? Wat is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van een werfkelder en wat is de verantwoordelijkheid van de gemeente als eigenaar de werf/kluismuur en de weg?

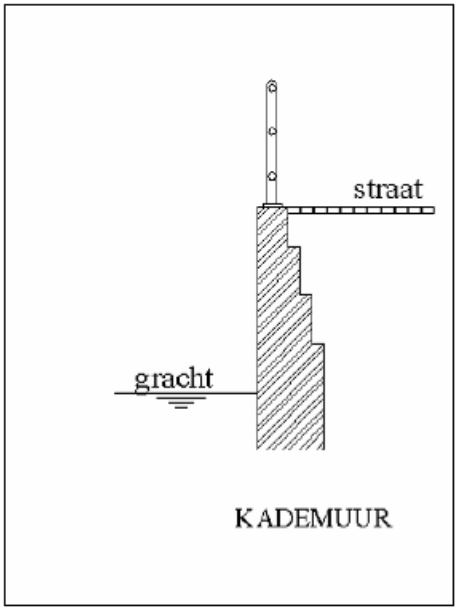
Vraag 8: Wie is eigenaar van en wie is verantwoordelijk voor de zich in de werfkelders en de werfkeldermuur bevindende trekankers?

Bijlage 2 Kaart wervengebied

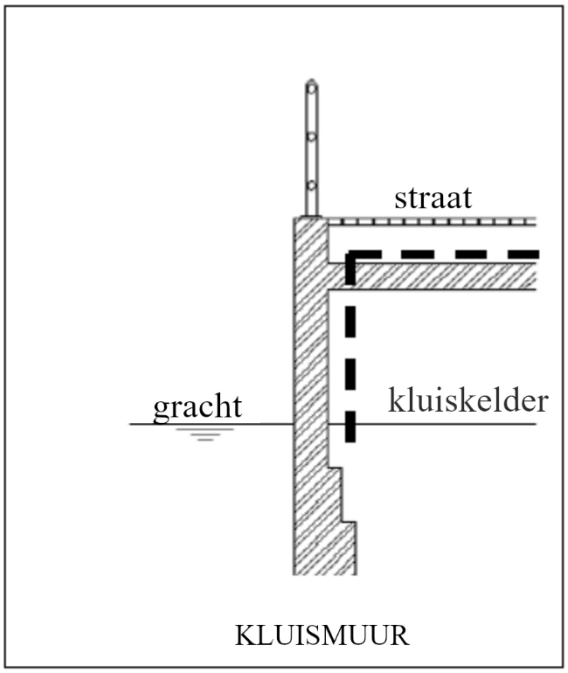
Bijlage 3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving



Overzicht wal- en werfmuur



Overzicht kademuur



Overzicht kluismuur

Bijlage 4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief

Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
Postbus 268
4100 AG Culemborg
W: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/herstel-werven/commissie-van-wijzen/
E: secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl

Aan:

Utrecht, 11 december 2020

Onderwerp: verzoek om informatie

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief stelt de zogeheten Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht ("de CvWW") zich aan u voor. De CvWW is op 29 oktober 2020 ingesteld op initiatief van enkele eigenaren in het wervengebied en werkt in opdracht van de gemeente Utrecht en de eigenaren. Zij moet alle eigenaren – ook u – en de gemeente adviseren over het herstel en het toekomstige beheer en onderhoud van het wervengebied. Hierbij spelen de wervenkelders, die voor het overgrote deel in particulier bezit zijn, een belangrijke rol. Met deze brief leggen wij u enkele vragen voor.

De CvWW is onafhankelijk. Zij overlegt met belanghebbenden en de gemeente, kan eigen onderzoeken instellen en komt uiteindelijk tot een advies, op basis van een eigen beoordeling.

De CvWW heeft drie leden: de heren mr. H.F.M. Hofhuis (oud-rechter, voorzitter), prof. dr. J.G. Rots (hoogleraar constructiemechanica Technische Universiteit Delft) en drs. A.H.L.M. van Snellenberg (programmamanager gemeente Enschede en betrokken bij de herontwikkeling van het gebied van de vuurwerkramp). Secretaris is mevrouw drs. E.A.H. van der Kluit, zelfstandig organisatieadviseur.

Wat is de opdracht van de CvWW? Kort gezegd moet zij adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en van de gemeente, en over de mogelijke samenwerkingsvormen van eigenaren en gemeente bij het herstel, het beheer en het behoud van het wervengebied.

Het is de bedoeling dat de CvWW uiterlijk op 1 april 2021 klaar is. Zij wil eind februari 2021 een concept van haar advies publiceren. Daarop kunnen eigenaren en de gemeente reageren voordat de CvWW het definitieve advies vaststelt.

In deze eerste fase verdiepen de leden van de CvWW zich in het onderwerp. Tegelijk denken zij na over de manieren waarop zij de eigenaren bij haar werkzaamheden zal betrekken. Het sturen van deze brief is één van die manieren. De CvWW ontvangt graag opmerkingen en suggesties van u en van de andere eigenaren. Daarbij gaat het vooral om twee vragen:
Welke problemen ervaart u in verband met uw werfkelder (als u die bezit)?
Welke oplossingen ziet u daarvoor?

Het is niet de taak van de CvWW om advies uit te brengen over individuele schadegevallen of aansprakelijkheid. Zij moet de bestaande en toekomstige problemen in kaart brengen en voorstellen doen

over goede vormen van samenwerking om dergelijke problemen op te lossen en te voorkomen. Individuele voorbeelden van problemen zijn noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van wat er aan de orde is.

Via bijgevoegde antwoordkaart kunt u (voor 28 december) uw opmerkingen en suggesties insturen
via mail naar secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl (u neemt de vragen uit de antwoordkaart in uw mail over) of
per post naar: Postbus 268, 4100 AG Culemborg

Daarbij kunt u ons ook laten weten of u wenst dat wij de informatie die u ons geeft, vertrouwelijk behandelen.

In een later stadium zal de CvWW ook overleg voeren met eigenaren en andere belanghebbenden. Als u aan dergelijk overleg zou willen deelnemen, kunt u dat vermelden. Wij laten u daarna weten of wij u daarvoor zullen uitnodigen en in welke vorm het overleg kan plaatsvinden. Daarbij moeten wij uiteraard rekening houden met de beperkingen als gevolg van de coronamaatregelen.

Wij kijken uit naar uw reacties!
Met vriendelijke groet, namens de CvWW,
Hans Hofhuis, voorzitter

ANTWOORDBERICHT
Als u behoefte hebt aan meer ruimte voor uw antwoorden, kunt u aanvullende gegevens vermelden op een vervolgblad

Uw naam: ……

Uw adres (straat, huisnummer, postcode): …….

Uw e-mailadres: ……

Uw telefoonnummer (indien gewenst): ……

Datum van inzending: ……..

Vragen

1. Welke problemen ziet u bij het herstel, het behoud en het beheer van de werfkelders?
    - Hierbij kunt u eventueel ook vermelden of de CvWW deze informatie vertrouwelijk moet behandelen
    - Wijkt uw eigen situatie af van de situatie elders? En zo ja, in welk opzicht?
2. Welke oplossingen ziet u voor deze problemen?
3. Hebt u suggesties voor de manieren waarop de CvWW kan overleggen met de eigenaren?
4. Zou u aan dergelijk overleg willen deelnemen?
5. Hebt u nog andere suggesties voor de CvWW?
6. Vindt u het goed als de CvWW contact met u opneemt?

INZENDEN we ontvangen uw reactie graag uiterlijk op 28 december 2020 via het e-mailadres van de CvWW (secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl) of per post (adres: CvWW Postbus 268, 4100 AG Culemborg).

Bijlage 5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren

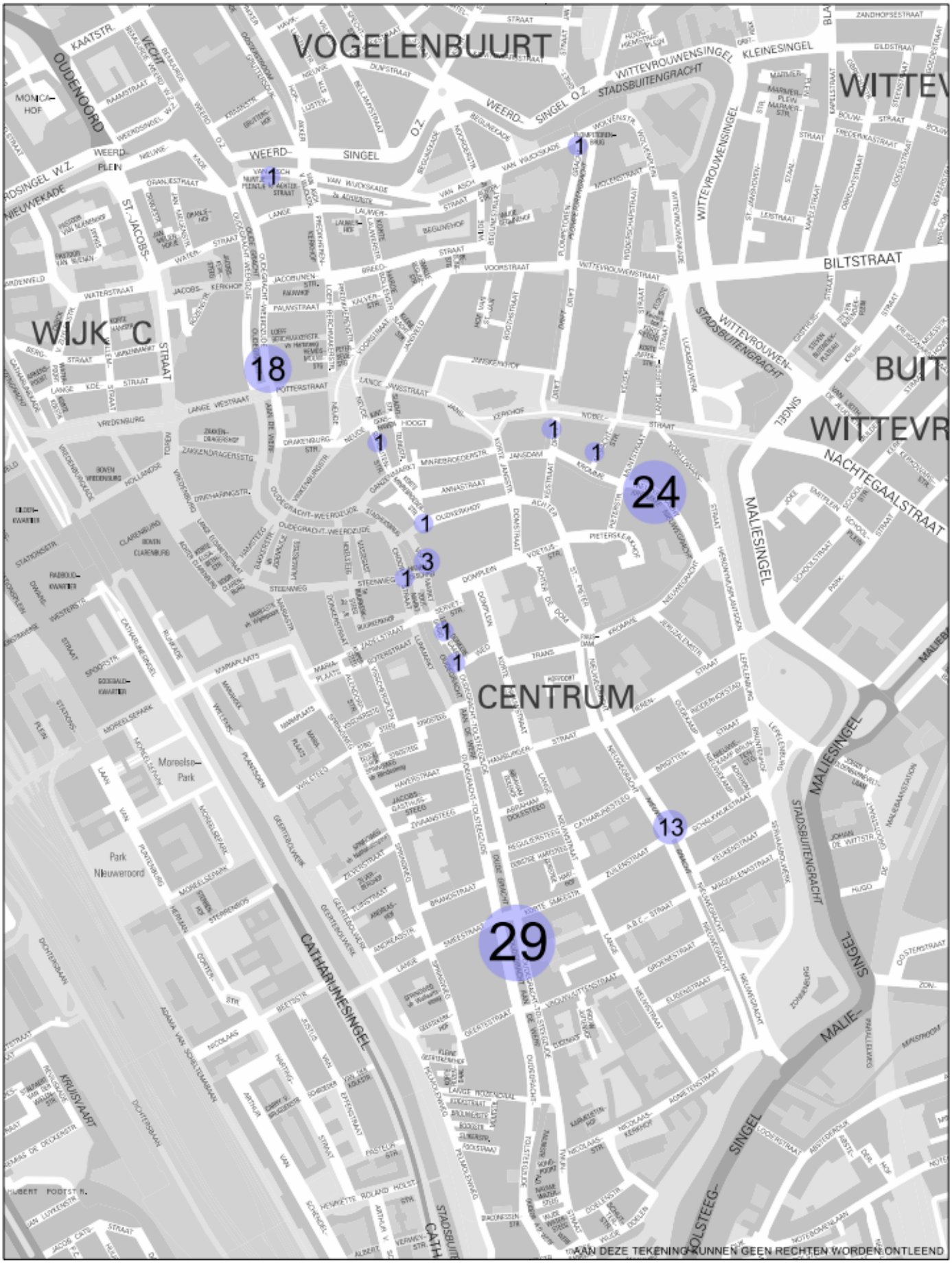
Problemen die spelen:	Aantal keer genoemd
Lekkage/vochtproblemen in de kelders	31
Zwaar verkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	23
Scheurvorming in de kelders	16
Verwarring over de juridische eigendom van de werven (en bijbehorende kostenposten)	11
Leidingen, stadsverwarming en afvoer die door de bovenkant van de werfkelders lopen	7
Kosten voor deugdelijk herstel van de kelders zijn hoog	6
Aanhechting van de kademuur aan de werfkelders	5
Bomen op de werven	5
De verhouding tussen publiekrechtelijk gebruik en privaatrechtelijke gebruik van (onderdelen van) de werfkelders	3
Autoverkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	2
Onvoldoende onderhoud wal- en kluismuren	2
Verwarring over stand van zaken kelders/benodigd onderhoud/kosten daarvoor	2
Verwarring over gevestigde beperkte rechten (zoals een erfdienstbaarheid)	1
Geluidsoverlast	1
Geuroverlast	1
Kelder grenst aan verzakte brug, waardoor kelder ook schade oploopt	1
Bereikbaarheid van de kelder	1

Oplossingen voor de problemen:	Aantal keer genoemd
Geen zwaar verkeer meer over de grachten	22
Samen met de gemeente de problemen met betrekking tot de kelders grondig en structureel aanpakken	12
Helemaal geen autoverkeer over de grachten/sterke inperking van verkeer	9
De afvoer van regenwater niet via de weg laten lopen	3
Onderhoud van de kluismuren door de gemeente	2
Expert van de gemeente die samenwerkt met de bewoners en vertrouwen creeert	2
Eenzelfde ad hoc restauratie als in 1986 en 1996 onder leiding van de gemeente, op kosten van de bewoners	2
Bomen zo plaatsen dat geen schade veroorzaken aan kelders (mogelijk bomen met minder diepe wortels)	2
De grachten slechts voor bewoners per auto toegankelijk maken	1
Ontvochtingsmachine	1
Eigendomsrechten in kaart brengen	1
Tegen gereduceerd tarief herstel laten uitvoeren via de gemeente	1
Publiekrechtelijke aanschrijving door de gemeente	1
Goede overkapping boven kelders teneinde vochtproblemen te voorkomen	1
Gemeenschappelijk fonds voor (toekomstig) onderhoud van de kelders	1
Aanbrengen dakleer aan bovenkant gewelf	1
Nieuwe fundering kademuur	1

In relatie tot de gemeente:	Aantal keer genoemd
De gemeente moet meebetalen aan de schade	14
De gemeente treedt onvoldoende op tegen het zwaar verkeer dat over de grachten rijdt	12
De gemeente neemt ons (en onze problemen) onvoldoende serieus	9
De gemeente moet meebetalen aan de schade die veroorzaakt wordt door het zware verkeer dat op de grachten rijdt	8
De gemeente bezit te weinig "know-how" over de (constructie van de) werfkelders	7
Ontevredenheid over door de gemeente gedaan onderzoek naar de kelders	4
Als eigenaar heb je geen enkele inspraak over het gebruik van de weg boven de werfkelders	3
De gemeente komt afspraken/gedane toezeggingen niet na	3
De gemeente geeft geen openheid van zaken	2
Als een kelder via de gemeente door een aannemer wordt hersteld dat is dit (onnodig) zeer duur	1
Gemeente kwam zonder overleg/aankondiging (schilders)werzkaamheden aan het pand/de kelder verrichten	1

Verdere tips/suggesties	Aantal keer genoemd
Raadpleeg het archief over deze kwestie	3
Eerst advies voorleggen aan eigenaren voordat definitief advies wordt uitgebracht aan gemeente	2
Maatwerk bij advies, gelet op de verschillen tussen werven	1
Geef duidelijkheid over de schade die bomen evt. toebrengen aan de werfkelders	1
Onderzoek de relatie tussen toestand kelders en verrichte werkzaamheden aan wal- en kluismuren	1
Neem contact op met Monumentenzorg Utrecht	1
Schakel het kadaster in voor wat betreft scheidslijn eigendom straat en kelder	1
Ook gebruikers (huurders) betrekken bij overleg	1

Bijlage 6 Spreiding van de reacties



Bijlage 7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

1. H.P.J.A.M. Hennekens, *De openbare weg en het privaatrecht* (diss. Nijmegen), Tjeenk Willink Zwolle 1977
2. Het Utrechts Archief, Bestuursdienst 1990-1999, stukken betreffende het wervengebied
3. M.J.W. de Bruin e.a. (red.), *Utrecht aan de werf*, 1987 (vierde druk)
4. Ontwerp Raadsvoorstel, *Voorstel aanpak werfkelders*, Gemeente Utrecht, 12 november 1992
5. A. de Wit e.a. (red.), *Werf in uitvoering*, Over de renovatie van de Utrechtse werfkelders, 1995
6. *Handboek Herstelplan Werfkelders (concept)*, Wijkbureau Binnenstad, Gemeente Utrecht, 26 januari 1996
7. Hoekstra, R. van Veen en P. van Werven*, Verborgen wereld aan de werf* , Utrechtse werfkelders gerestaureerd, Matrijs Utrecht 2002
8. G.J. Schutte en F.C.M.A. Michiels*, De Bezweken werftrap,* Rapport van de Onderzoekscommissie Trapongeval Utrecht, 13 november 2006
9. Schriftelijke vragen werfkelders waterdicht, Gemeente Utrecht, 12 februari 2008
10. *Situatie waterkering Utrechtse Grachten*, lage walmuren en kluismuren, Gemeente Utrecht, 2 juli 2009
11. Bestemmingsplan Binnenstad, Gemeente Utrecht, 18 februari 2010
12. *Bomenvisie Utrechtse Werven,* Analyse en Visie op de toekomst, Gemeente Utrecht, 10 februari 2012
13. *Verordening Kabels en Leidingen*. Gemeente Utrecht, 2013
14. G.M. van den Broek, J.W.A. Biemans en G.T.J.M. Jurgens, *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied, Universiteit Utrecht 2014.
15. *Bureaustudie validatie aslastbeperking werfkelders Stadsbinnengrachten*, Gemeente Utrecht, 18 december 2014
16. *Ruimtelijke strategie 2016*, Utrecht kiest voor gezonde groei, Gemeente Utrecht, 2016
17. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 22 februari 2017
18. Raadsbrief voortgangsrapportage wal- en kluismuren en raming rak 22, Gemeente Utrecht, 23 februari 2018
19. Beantwoording schriftelijke raadsvragen 2018, nummer 44, Gemeente Utrecht, 30 mei 2018
20. Raadsbrief Maatregelen overlast Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 12 oktober 2018
21. Raadsbrief Second opinion werkzaamheden wal- en kluismuren + stand van zaken Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 30 oktober 2018
22. Raadsbrief Heropening Kromme Nieuwegracht (RAK 21b), Gemeente Utrecht, 5 november 2018
23. Raadsbrief onderzoek effect zwaar verkeer op gracht, Gemeente Utrecht, 14 december 2018
24. Wiertsema & Partners, *Reconstructie lage walmuren Oudegracht*, 31 januari 2019
25. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
26. 12e voortgangsrapportage project herstel wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
27. Raadsbrief beantwoording raadsvragen project Wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 25 juni 2019
28. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 27 september 2019
29. Raadsbrief actieplan weren te zwaar verkeer Kromme Nieuwegracht en onderzoek risico's te zwaar verkeer op de grachten in de binnenstad, Gemeente Utrecht, 31 oktober 2019
30. Antea Group, *Onderzoek Wal- en Kluismuren*, Eindrapportage, 14 november 2019
31. Raadsbrief Zwaar verkeer weren op grachten, Gemeente Utrecht, 19 november 2019
32. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 28 november 2019
33. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, werkzaamheden Kromme Nieuwegracht (rak 21-22), Gemeente Utrecht, 12 december 2019
34. Raadsbrief Brondocumenten Onderzoek Antea Group Wal en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 december 2019
35. Raadsbrief samenhangende aanpak wal- en kluismuren, werfkelders en weren te zwaar verkeer, Gemeente Utrecht, 20 december 2019

36. Raadsbrief uitkomsten duikonderzoeken en wegafzetting Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 20 december 2019
37. Raadsbrief Wal- en kluismuren, beantwoording vragen RIB, Gemeente Utrecht, 23 januari 2020
38. Raadsbrief Beantwoording toezegging over Wal- en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 februari 2020
39. *Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen*, Gemeente Utrecht, maart 2020
40. Raadsvoorstel Plan van Aanpak programma Wervengebied, Gemeente Utrecht, 28 april 2020
41. Raadsbrief Aslast gemeentelijke voertuigen binnenstad, Gemeente Utrecht, 14 mei 2020
42. Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied, Gemeente Utrecht, 19 juni 2020
43. Witteveen+Bos, RO CVK 's Hertogenbosch, *Bureaustudie naar de beschikbare constructieve rekenprogrammatuur en de inzet daarvan bij metselwerk boogbruggen*, 19 juni 2020
44. Raadsbrief Beantwoording vragen commissiebehandeling wervengebied, Gemeente Utrecht, 6 juli 2020
45. RoyalHaskoningDHV/Nebest, Witteveen+Bos, Iv-Infra, *Metselwerk boogbruggen*, 23 juli 2020
46. Wijkbericht vrachtwagenverbod en breedtebeperking, Gemeente Utrecht, september 2020
47. Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 16 september 2020
48. Uitvraag spoor 1, Nadere beschrijving van de opdracht bepaling belastbaarheid kelders, Gemeente Utrecht, 5 oktober 2020
49. *Kelders in het stadshart Utrecht*, Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen, Gemeente Utrecht, oktober 2020
50. Antea Group, Witteveen+Bos, Royal HaskoningDHV, *Plan van aanpak 'Onderzoek draagkracht 2 kluiskelders Kromme Nieuwegracht'*, 29 oktober 2020
51. Raadsbrief Instellen Commissie van Wijzen Wervengebied, Gemeente Utrecht, 2 november 2020
52. Van Benthem & Keulen, Memo (en Samenvattende Memo) Wervengebied, 12 november 2020
53. *Mobiliteitsplan 2040*, inspraakversie, Gemeente Utrecht, november 2020
54. Raadsbrief Voortgang programma wervengebied, Gemeente Utrecht, 16 december 2020
55. Diverse wijkberichten en brieven Gemeente Utrecht, 2020 en 2021
56. H.D. Ploeger, Advies (*second opinion*) met betrekking tot de eigendomspositie van de werfkelders te Utrecht, 26 januari 2021
57. T. Brandsen en E. van der Krabben, Reflectie op het conceptadvies "De vergeten burenplicht", 19 maart 2021
58. Antea Group, Witteveen+Bos, RoyalHaskoningDHV, *Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling*, 26 januari 2021
59. XTNT, DECISIO, *Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Eindrapport, 5 februari 2021
60. XTNT, DECISIO, *Te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Bijlagerapport, 3 februari 2021
61. Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040, Gemeente Utrecht, 18 februari 2021
62. Diverse reacties van individuele eigenaren en collectieven, waaronder een 'code oranje' boek en beschouwingen over technische en juridische onderwerpen en kwesties over het beheer van het wervengebied, 2020 en 2021
63. P.C. van Staalduinen, K.C. Terwel en J.G. Rots, *Onderzoek naar de oorzaken van bouwkundige schade in Groningen – Methodologie en case studies ter duiding van oorzaken* (2018), TU Delft rapport CM-2018-01, te downloaden via de website van de Nationaal Coördinator Groningen.
64. Diverse inspectierapporten betreffende werfkelders jaren '90 tot en met 2020

RAPPORT

Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling

Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht

Klant: Stadsbedrijven Stadsingenieurs Gemeente Utrecht

Referentie: BH3201TPRP2010271409

Status: Definitief/3.0

Datum: 26 januari 2021

antea group

Witteveen + Bos

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Transport & Planning
Trade register number: 56515154
+31 88 348 90 00 T
+31 10 209 44 26 F
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Witteveen+Bos Raadgevend ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
7400 AE Deventer
Infrastructure and Mobility
KvK 38020751
+31 (0)570 69 79 11 T
info@witteveenbos.com E
www.witteveenbos.com W

anteagroup B.V.
Monitorweg 29
1301 AA Almere
Infra
KvK29021830
+31 (0)36 530 80 00 T
info@anteagroup.com E
www.anteagroup.com W

Titel document:	Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling
Ondertitel:	Bureaustudie en Expertbeoordeling
Referentie:	BH3201TPRP2010271409
Status:	3.0/Definitief
Datum:	26 januari 2021
Projectnaam:	Expertbeoordeling kelders Utrecht
Projectnummer:	BH3201
Auteur(s):	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn,
Opgesteld door:	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn, W+B: ing. S. Reyhani Sanavi M.Sc.Eng., Antea: ir. T.S. Jaspers Focks
Gecontroleerd door:	RHDHV: ir. R.P.H. Vergoossen 21-12-20 & 4-1-2021, ir. C.P.W.J. Genders 3-1-2021 & 8-1-2021 & 25-1-2021 W+B: F. Linthorst 15-12-20 & 7-1-2021 & 25-1-2021, ing. M.P.A. Janssen M.Sc.Eng. 17-12-20 Antea: J. Post 21-12-20, K.D. Pascha
Datum:	Zie bovenstaande data
Goedgekeurd door:	(voor allen) ir. Carlos Genders
Datum:	26 januari 2021

Classificatie
Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Managementsamenvatting

Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV doen onderzoek naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad van Utrecht. Het eerste deel van dit onderzoek is een expertbeoordeling op basis van beschikbare informatie. De eerste voorlopige resultaten van deze bureaustudie zijn in dit rapport beschreven.

Aanpak
Voor een betrouwbaar oordeel over de belastbaarheid moeten inspecties en technische onderzoeken worden uitgevoerd. Deze zijn nog niet gereed. Gezien het cruciale belang van het behoud van erfgoed in de binnenstad van Utrecht is er toch een sterke behoefte om nu al een voorlopige beoordeling te geven van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. Parallel hieraan loopt een diepgaander onderzoekstraject waarin de kelders worden onderzocht en de belastbaarheid wordt berekend.

De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen, voor een steekproef van zestien kelders die de gemeente Utrecht als kritisch beschouwt. Het gaat daarbij om een groep kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm en een andere groep kelders met aanzienlijke gebreken. Het aantal van zestien kelders is verre van representatief voor alle kelders in het wervengebied, maar geeft wel een beter inzicht dan een eerdere bureaustudie uit 2014. Bij ontbreken van onderzoeksresultaten zijn voor relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en de kennis en ervaring van de ingenieursbureaus. De drie bureaus hebben een gezamenlijk afgestemde methodiek gevolgd en de resultaten daarvan zijn hier gebundeld.

Resultaten van de expertbeoordeling
Per kelder is een bureaustudie uitgevoerd. Op basis daarvan is een expertbeoordeling gegeven aan de hand van vier vragen. De antwoorden zijn als volgt samengevat:

Vraag 1: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?

Het is aannemelijk dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kan blijven passeren. Het risico op schade is daarbij gering.

Dit blijkt uit classificatie van de bezwijkbelasting van de zestien kelders met behulp van de MEXE-theorie. De schades en de indicatieve bezwijkbelasting zijn op basis hiervan met elkaar vergeleken. Door het ontbreken van beperkingen of het handhaven van zwaar verkeer is vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden. Het is aannemelijk, dat aslasten hoger dan 2 ton een bedreiging vormen voor de staat van de kelders, die in een aantal gevallen al gebreken door uiteenlopende oorzaken vertonen. Mogelijk blijkt dat op sommige kelders toch belasting met een aslast van iets hoger dan 2 ton mogelijk is, met een beperkt risico op schade. Deze conclusies zijn voorlopig en pas definitief te geven na het uitvoeren van verificatieberekeningen.

Vraag 2: Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Er zijn een aantal generieke schadebeelden gevonden. Een opvallend schadebeeld bestaat uit scheuren parallel aan de rijrichting. Deze zijn waarschijnlijk opgetreden door verschillend zettingsgedrag onder permanente belasting in de ondergrond door bodem- en waterstandsveranderingen in de naastgelegen gracht of door verschil in zetting tussen de bebouwing en straatkelders.

Deze scheuren zijn aangetroffen over een aaneenschakeling van kluiskelders aan de Plompetorengracht en bij meerdere straatkelders in de Choorstraat.

Een tweede generiek schadebeeld is beschreven in vraag 3:

Vraag 3: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?*

Er zijn scheuren loodrecht op de rijrichting aangetroffen, die vermoedelijk het gevolg zijn van te zware belasting van bovenaf, mogelijk veroorzaakt door te zware voertuigen.

Scheuren, vermoedelijk door overbelasting zijn aangetroffen in de werfkelders Nieuwegracht 11 (in relatie met de steunwand) en 21 en de kluiskelders Plompetorengracht 3a, 9 en 10 en straatkelder Zadelstraat 45 (hier 8 ton aslastbeperking).

Vraag 4: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?*

De volgende schades verminderen het draagvermogen significant:

- Scheurvorming parallel aan de rijrichting (door zettingsverschillen).
- Scheurvorming dwars op de rijrichting (door overbelasting).
- Verstoring van de boogvorm door steunwanden, dikte- en stijfheidsverschillen, verwijderde ankers en/of een lokaal geringere gronddekking.
- Schades en degradatie van het metselwerk door onvoldoende onderhoud.

Versterkingsmogelijkheden
Aanvullend op de vier vragen zijn mogelijke versterkingsmaatregelen bekeken. De belastbaarheid van kelders kan worden vergroot door bijvoorbeeld: verhoging van de gronddekking op de boog, verhoging van de dikte van de boog of overkluizing van de boog met een betonconstructie. De lokale omstandigheden zijn sterk bepalend voor de mogelijkheden om de belastbaarheid te vergroten. De effectiviteit van de verschillende versterkingsmogelijkheden is nu niet nader onderzocht.

Vervolg
Parallel aan de beschreven expertbeoordeling loopt een diepgaander traject, waarin 6 van de beoordeelde 16 kelders worden geïnspecteerd en onderzocht op basis waarvan verificatieberekeningen worden uitgevoerd. De expertbeoordeling in dit rapport wordt met die berekeningsresultaten gevalideerd en zo nodig bijgesteld. De hier gepresenteerde resultaten zijn daarom voorlopig.

Inhoud

1	**Inleiding**	**5**
2	**Uitgangspunten**	**8**
2.1	Algemeen	8
2.2	Terminologie kelderconstructies	9
2.3	Beschikbare gegevens per kelder	10
3	**Bureaustudie**	**12**
3.1	Onderzochte kelders	12
3.2	Onderzoeksdoel en aanpak	13
3.3	Algemene schadeanalyse	14
3.4	Expertbeoordeling per kelder	19
3.4.1	Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)	19
3.4.2	Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)	23
3.4.3	Choorstraat 2-4 (straatkelder)	27
3.4.4	Choorstraat 8 (straatkelder)	32
3.4.5	Choorstraat 10-12 (straatkelder)	34
3.4.6	Oudegracht 240 (werfkelder)	36
3.4.7	Choorstraat 16-18 (straatkelder)	39
3.4.8	Nieuwegracht 11 (werfkelder)	41
3.4.9	Nieuwegracht 21 (werfkelder)	44
3.4.10	Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)	47
3.4.11	Plompetorengracht 1 (kluiskelder)	48
3.4.12	Plompetorengracht 3A (kluiskelder)	52
3.4.13	Plompetorengracht 3B (kluiskelder)	55
3.4.14	Plompetorengracht 9 (kluiskelder)	59
3.4.15	Plompetorengracht 10 (kluiskelder)	62
3.4.16	Zadelstraat 45 (straatkelder)	65
3.5	Onbekenden/onzekerheden	68
4	**Expertbeoordeling generiek**	**70**
4.1	Maximale belasting kelders	70
4.2	Generieke schades	74
4.3	Gevolgen schades	77
5	**Discussie**	**78**
5.1	Onzekerheden in de beoordelingen	78
5.2	Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing	78
5.3	Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders	79

6 Bevindingen/aanbevelingen 81
6.1 Bevindingen 81
6.2 Aanbevelingen 84
7 Verklarende woordenlijst 86
8 Referenties 87

1 Inleiding

Voor de gemeente Utrecht hebben Witteveen+Bos, Antea Group en Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad. De metselwerk kelders bestaan uit werf-, kluis- en straatkelders. De onderstaande Figuur 1 is een foto van de Nieuwegracht met aan beide zijden werfkelders. De verschillen tussen de typen kelders worden beschreven in paragraaf 2.2 Terminologie kelderconstructies.
Dit onderzoek is gesplitst in twee sporen. In spoor 1 wordt de belastbaarheid van de kelders onderzocht middels verificatieberekeningen op basis van inspecties en technische onderzoeken. In spoor 2 is een expertbeoordeling uitgevoerd van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. De voorliggende rapportage beschrijft de bevindingen uit de expertbeoordeling in spoor 2. Beide sporen worden parallel doorlopen. De resultaten en bevinding uit spoor 1 zullen worden gebruikt om de expertbeoordeling achteraf te valideren. Derhalve wordt nu eerst een voorlopige expertbeoordeling gerapporteerd. Deze wordt later herzien met de bevindingen uit spoor 1.

Figuur 1: Nieuwegracht te Utrecht met aan beide zijden van de gracht werfkelders.

De gemeente Utrecht schrijft in het rapport ‘Kelders in het stadshart Utrecht’ (oktober 2020) over de ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen:
“Het grachten-, bruggen- en wervenstelsel van Utrecht is in feite een middeleeuws havencomplex. Deze haven ontstond in de periode tussen 1300 en 1500 toen Utrechtse handelaren op werfniveau tunnels en (voor)kelders uitgroeven om hun waar op te bergen. Zo hoefden zij niet elke keer van boven naar beneden te sjouwen met de goederen die per schip werden aangevoerd. De tunnels en kelders sluiten aan op de kelders van de grachtenpanden op straatniveau en liepen dus door onder de openbare weg.”

De gemeente Utrecht heeft een vraagstelling geformuleerd. Vervolgens zal de beantwoording van deze vragen de doelstelling van de gemeente helpen invullen. In bijlage A1 is het proces en de planning van onderzoek (spoor 2) opgenomen.

Vraagstelling
De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen per kelder. Deze zijn afkomstig uit de “Uitvraag spoor 2 expertbeoordeling draagkracht kelders”. Voor de beantwoording geldt het verzoek de volgende opbouw aan te houden: *Advies* (antwoord) met *onderbouwing en uitleg* van de geraadpleegde stukken en aannames. Hierbij is een uiteenzetting van de *onzekerheden* in de onderbouwing meegenomen.

1. Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?
2. Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?
3. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
4. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Doelstelling
Het doel van de expertbeoordeling is een beter beeld te krijgen van de (rest)sterkte van de kelders. Dit geeft richting aan beleidskeuzes, die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Om hier stapsgewijs keuzes in te kunnen maken, moet het niveau van kennis over de sterkte van de kelders worden verhoogd. Dit niveau bestaat nu uit de bureaustudie uit 2014. Spoor 1 en 2 van het onderzoek naar de sterkte van de kelders moeten dit niveau van kennis voldoende omhoog brengen om beleidskeuzes richting te geven.

De beleidskeuzes bestaan uit de volgende onderdelen:

- Het instellen van een verkeersregime dat past bij een acceptabele verkeersbelasting, die is afgestemd op veiligheid en behoud van de kelders onder de straten.
- Het opzetten van een uitvoerbare handhaving bij het in te stellen verkeersregime.
- Het bepalen van de minimale eisen aan de stabiliteit en staat van de kelders, die passen bij de belastingen, voortvloeiend uit het in te stellen verkeersregime en de bijbehorende handhaving.
- Het vastleggen van afspraken tussen de gemeente en de eigenaren van kelders over de minimaal vereiste staat van onderhoud, de eventueel uit te voeren versterking en de verantwoordelijkheden voor het realiseren van dit niveau van onderhoud en de eventuele versterking.

Leeswijzer
Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten conform de uitvraag, de terminologie van de kelders en de beschikbare gegevens per kelder. Hoofdstuk 3 start met de scope en verdeling van de bureaustudies onder de drie adviseurs. De bureaustudie en beantwoording van de vier vragen is per kelder beschreven. Dit hoofdstuk besluit met een beschrijving van de onbekendheden/onzekerheden, volgend uit de bureaustudies. In hoofdstuk 4 is vanuit de schades per kelder een overall beoordeling van groepen kelders gegeven. Ook zijn hier enkele unieke schades beschreven. Vervolgens zijn de gevolgen van schades beoordeeld. Een classificatie voor de belastbaarheid van de kelders is met behulp van de MEXE-theorie in Hoofdstuk 4 Expertbeoordeling generiek uitgevoerd. Hoofstuk 785 Discussie, beschrijft de interpretatie en verklaring van de resultaten. Tot slot worden in hoofdstuk 6 voorlopige conclusies en aanbevelingen gegeven. Voorlopig, want de input vanuit spoor 1 moet nog verwerkt worden.

Daarnaast beslaat de scope van het onderzoek slechts een beperkt aantal kelders, waardoor dit wel een algemeen beeld geeft, maar het totale areaal zeker niet afdoende afdekt om op basis daarvan een representatief beeld van alle kelders in Utrecht te geven.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In deze paragraaf is de toelichting op de uitvraag vanuit de gemeente Utrecht samengevat. Dit betreft een toelichting op de keuze van de samenwerkende adviseurs, enkele uitgangspunten voor het onderzoek uit de uitvraag en een reflectie op de gekozen groep kelders.

De (voorlopige) expertbeoordeling is gebaseerd op expert judgement, de ervaring met het inspecteren van metselwerk (boog)constructies door de drie adviseurs en het onderzoek naar metselwerk boogbruggen in ’s-Hertogenbosch door o.a. HaskoningDHV en Witteveen+Bos. Resultaat van dat onderzoek is onder andere de richtlijn/handleiding ‘Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ’s-Hertogenbosch’. Het onderzoek in spoor 2 naar de kelders in Utrecht is alleen een verdiepende bureaustudie van een selectie van zestien kelders, zie paragraaf 3.1. Bij het uitvoeren van de inspecties, onderzoeken en berekeningen uit spoor 1 wordt meer inzicht verkregen. De voorliggende expertbeoordeling wordt daarna tegen het licht gehouden en mogelijk bijgesteld. Door de gemeente Utrecht is de expertbeoordeling gericht op twee groepen kelders:

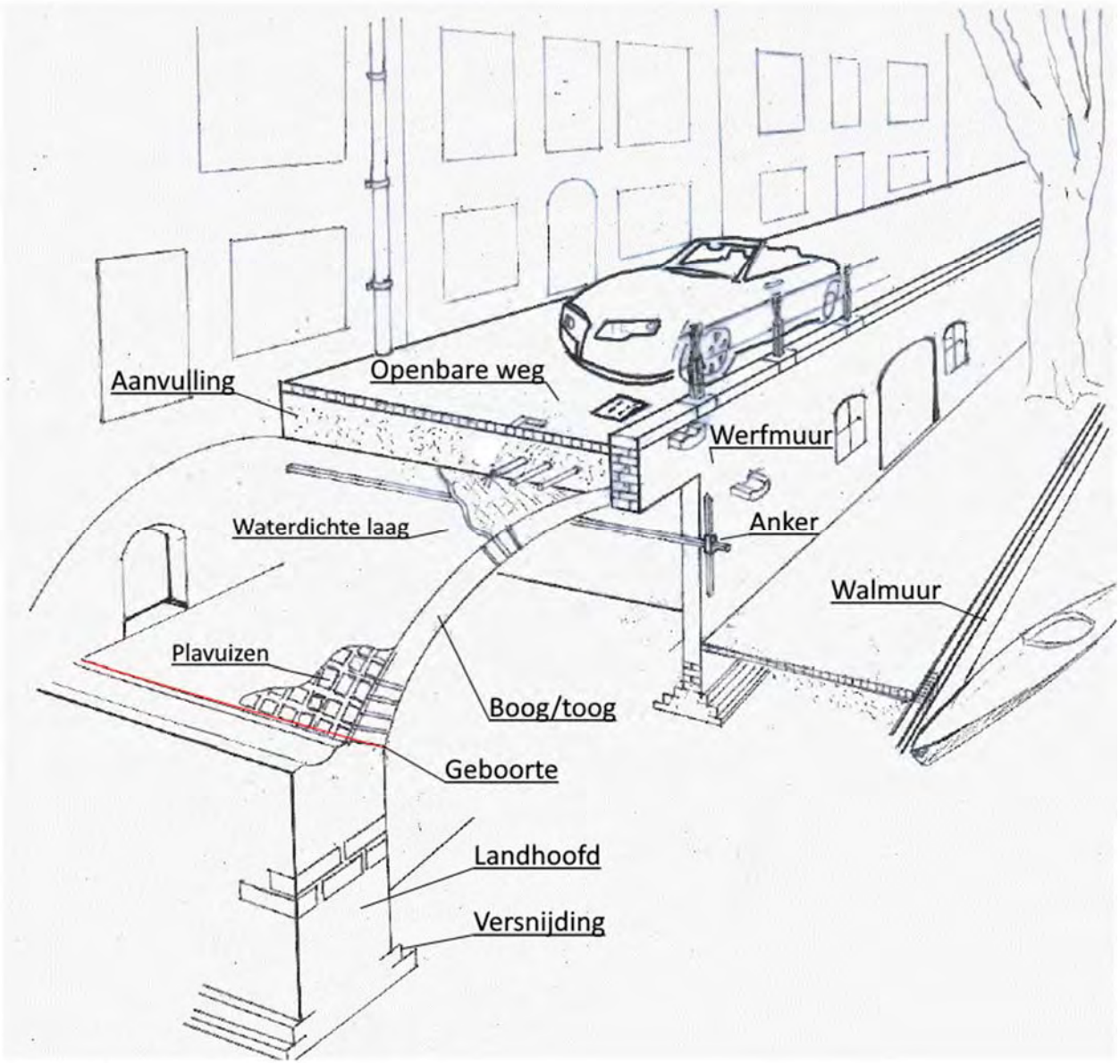
- kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm;
- kelders met aanzienlijke gebreken.

De beschikbare inspectierapporten van de kelders in behoorlijke staat zijn de input voor de voorlopige beoordeling van de potentiële sterkte van de kelderconstructies. Er is een steekproef van in totaal 16 kelders gegeven om een beeld te geven van de kelders in Utrecht. In spoor 2 zijn 10 adressen toegevoegd aan de 6 adressen uit spoor 1. Van de kelders op deze 10 adressen zijn voornamelijk visuele inspecties toegevoegd. De verstrekte gegevens van de kelders met aanzienlijke gebreken zijn beoordeeld op de mate waarin de schadebeelden de potentiële sterkte van de kelders verminderen. Daarnaast is er meer inzicht in de oorzaak van de schades gegeven door de belastbaarheid te classificeren en overeenkomende schadebeelden te beoordelen. Omdat voor de gevraagde beoordeling geen aanvullend fysiek onderzoek is gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en aanwezige kennis en ervaring. In de huidige situatie zijn er in het wervengebied aslastbeperkingen ingesteld van 2, 4, 5 en 8 ton. Uit de kaart (Bijlage A2) blijkt echter, dat voor 15 van de 16 kelders een 2-tons aslastbeperking geldt. De grootste waargenomen belasting zijn aslasten van circa 7 ton in het gebied waar een maximale aslast van 2 ton is toegestaan (vernomen van de gemeente). Overigens is het volgens de NEN 8701 helemaal niet mogelijk om met een aslastbord lager dan 3 ton de last te beperken. Volgens de NEN8701 moet in de berekening van een dubbele aslast van 5 ton (dus twee assen van elk 5 ton met een hart-op-hart afstand van 1,2m) of een enkele aslast van 4/3 x 5 ton =7 ton uitgegaan worden bij een bord van 3 ton. Daarbij stelt de norm de extra voorwaarde voor de totale toelaatbaar massa van het voertuig van de reductiefactor α_{C20} x 60 ton (=10 ton bij een bord van 3 ton).

In het wervengebied van de Utrechtse binnenstad zijn circa 850 kelders aanwezig. Voor zekerheid over de sterkte van al deze kelders in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende. Voor een grote zekerheid zouden eigenlijk alle kelders grondig moeten worden onderzocht en berekend. Of een representatieve steekproef van 30% tot 50% van het totale aantal kelders (afhankelijk van gewenste nauwkeurigheid en mate van representativiteit). Dit is echter op dit moment niet haalbaar in de scope van dit onderzoek. Toch is het belangrijk om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Het huidig verkeersregime in relatie tot schades en de geometrie van de kelder is beoordeeld.

2.2 Terminologie kelderconstructies

Figuur 2 bevat de belangrijkste termen met betrekking tot metselwerk kelderconstructies.
De schets is afkomstig uit het document ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Naast de terminologie van de kelderconstructies is een verklarende woordenlijst in Hoofdstuk 7 opgenomen.



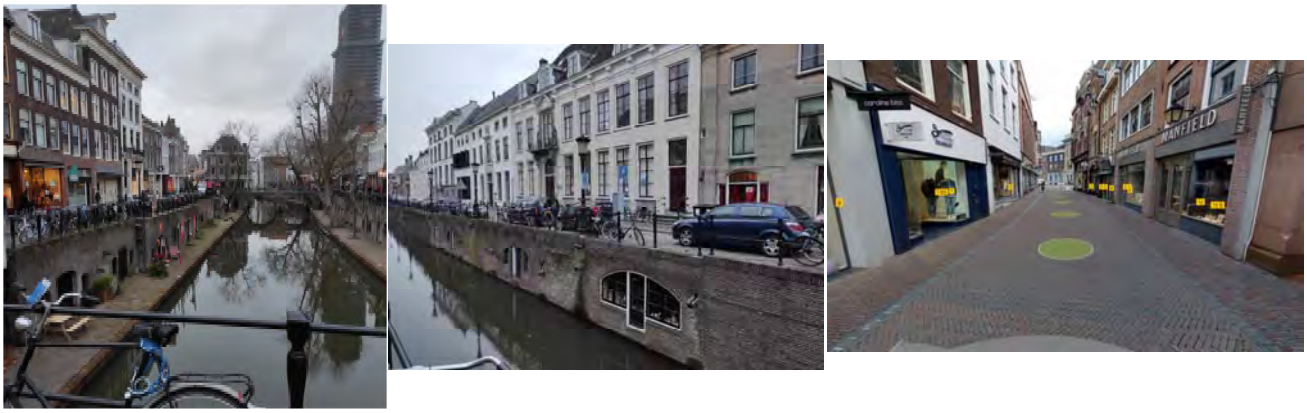
Figuur 2: Termen metselwerk kelderconstructies (Bron schets: Bijlage 1 – Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht). Weergegeven is een werfkelder.

Typen kelders

Er zijn drie typen kelder te onderscheiden. De werfkelder Figuur 2 en Figuur 3a, de kluiskelder Figuur 3b en de Straatkelder Figuur 3c. De kluiskelder verschilt van de werfkelder door de afwezigheid van de werf/wal aan de grachtzijde. Een straatkelder is een blinde kelder door de ligging tussen twee woningen, in een straat vaak loodrecht op een gracht. Naast deze drie typen kelders hebben de vele metselwerk boogbruggen brugkelders, achter de landhoofden. Dit type kelder zit niet in de scope.

Een bijzondere tussenvorm van een straatkelder, zijn kelders die zich bevinden tussen een woning en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden, is dit een pleinkelder genoemd. In het vervolg is in eerste instantie geen onderscheid gemaakt tussen een straatkelder en een pleinkelder. Indien nodig is dit bijgesteld.

Werfkelder **Kluiskelder** **Straatkelder**



Figuur 3a/b/c: Typen metselwerk kelders uit het onderzoek.

2.3 Beschikbare gegevens per kelder

De verstrekte gegevens per kelder zijn geïnventariseerd voor de objecten uit spoor 1 en 2. Voor de objecten uit spoor 1 is meestal meer bekend over de geometrie dan voor de objecten uit spoor 2. In Tabel 1 is dan ook per kelder een scheiding gelegd tussen bouwkundige rapportages en inspectierapportages. In de bouwkundige rapportages is hoofdzakelijk de geometrie vastgelegd. Inspectierapportages bevatten beschrijvingen van aangetroffen schades en scheuren. In Tabel 1 is met groen en met (bron S1) aangegeven welke documentatie uit spoor 1 komt. Omdat voor het gevraagde oordeel geen aanvullend fysiek onderzoek wordt gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en kennis.

Tabel 1: Inventarisatie verstrekte gegevens per kelder.

Adres	Geometrie (bouwkundig)	Inspectierapportages
Kromme Nieuwegracht 26	Inmeting bovenzijde (1998), overzichtstekening reconstructie (2017), Renovatie (1948/1955), Uitslag (‘90er jaren) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele toestandsinspectie (Iv-Infra BV)
Kromme Nieuwegracht 52	Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998 (Kromme nieuwe gracht 52bis) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele inspectie GU - Jaar onbekend Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52
Choorstraat 2-4	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Choorstraat 8	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)
Choorstraat 10-12	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)

Oudegracht 240	Inmeting plattegrond, doorsnede kelder en bovenzijde (1995) (bron S1)	Visuele inspectie 1986, 2008
Choorstraat 16-18	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Nieuwegracht 11	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (07-11-2008), uitslag NG11
Nieuwegracht 21	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Uitslag Nieuwegracht westzijde kelder 21
Plompetorengracht 1	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 1 kelder 1
Plompetorengracht 1-3	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Plompetorengracht 3-A	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 3 kelder 2
Plompetorengracht 3-B	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 3 kelder 1
Plompetorengracht 9	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 9 kelder 1
Plompetorengracht 10	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Visuele inspectie Iv-Infra BV (1-9-2020), Uitslag pand 10 kelder 1
Zadelstraat 45	Niet beschikbaar	Inspectie Iv-Infra BV - 2020

3 Bureaustudie

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van de kelders en het oordeel op de scope. Om een zoveel mogelijk generieke beoordeling per kelder te verkrijgen door de drie verschillende adviseurs is een aanpak beschreven. Vervolgens is per kelder de bureaustudie uitgevoerd met aansluitend de beantwoording van de vier vragen. Het hoofdstuk sluit af met onzekerheden in de interpretatie van de documentatie en onbekende parameters.

3.1 Onderzochte kelders

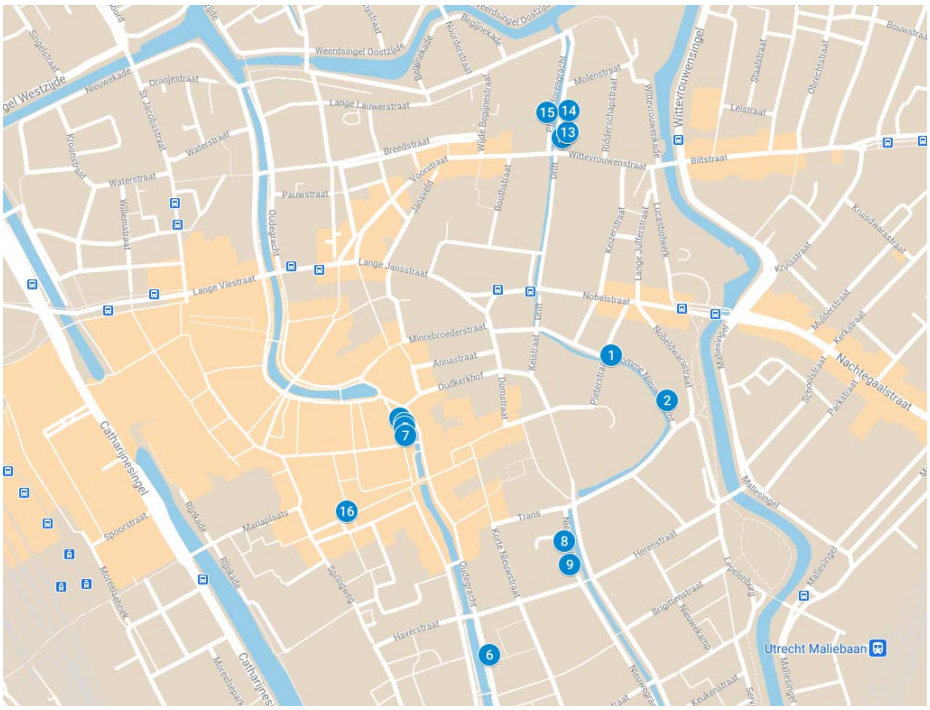
De kelders waarvoor een bureaustudie en expertbeoordeling is uitgevoerd, zijn in het onderstaande overzicht weergegeven. De bureaustudies en expertbeoordelingen zijn grotendeels door Witteveen+Bos en HaskoningDHV uitgevoerd. Vervolgens heeft HaskoningDHV als kartrekker in dit onderzoek de rapportage opgesteld waarna de andere adviseurs een controlerende rol hebben aangenomen. In Figuur 4 zijn deze kelders op de centrumkaart van Utrecht weergegeven.

spoor	fase	nummer cf. uitvraag	adres	type kelder	bureaustudie	expertoordeel	inspectie en onderzoek	herberekening	toetsing 2e lijn
spoor 1	fase 1	4	Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
		5	Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder	W+B	W+B	W+B	W+B	RHDHV
spoor 1	fase 2	1	Choorstraat 2-4	Straatkelder	W+B	W+B	Antea	W+B	RHDHV
		2	Choorstraat 8	Straatkelder	RHDHV	RHDHV	Antea	RHDHV	W+B
		3	Choorstraat 10-12	Straatkelder	Antea	Antea	Antea	Antea	W+B
		8	Oudegracht 240	Werfkelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
spoor 2		1	Choorstraat 16-18	Straatkelder	W+B	W+B	n.v.t.		
		2	Nieuwegracht 11	Werfkelder	RHDHV	RHDHV			
		3	Nieuwegracht 21	Werfkelder	W+B	W+B			
		4	Plompetorengracht 1	Kluiskelder	W+B	W+B			
		5	Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		6	Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		7	Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder	W+B	W+B			
		8	Plompetorengracht 9	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		9	Plompetorengracht 10	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		10	Zadelstraat 45	Straatkelder	W+B	W+B			

Sinds de verschijning van autoverkeer, rond het jaar 1900, is bekend dat er een aslastbeperking geldt in de binnenstad. Voor de kluis-, werf- en straatkelders uit de scope van uitvraag spoor 2 geldt de aslastbeperking van 2 ton met uitzondering van de straatkelder van de Zadelstraat 45. In deze straat geldt een aslastbeperking van 8 ton, zie Bijlage A2.

Scope omvang

Als steekproef zijn zestien kelders niet voldoende om over de totale scope van bijna duizend kelders, die bestaan uit verschillende types, een beoordeling te geven. Naar schatting is een antwoord voor minimaal één derde per type kelder nodig, om van enige mate van statistische betrouwbaarheid te spreken. Dit geldt voor een willekeurig getrokken steekproef over een bekende scope aan kelders. In dit geval is de steekproef niet willekeurig getrokken en is de totale scope niet bekend maar zijn deze zestien objecten gekozen op basis van een bepaalde geometrie of bepaalde schadebeelden. Het feit dat de inspectierapporten verouderd zijn, is ook van invloed op de betrouwbaarheid van de beoordeling. Voor elke individuele kelder zijn de vier geformuleerde vragen beantwoord. Het advies per kelder voor alle zestien kelders samen is onderling vergeleken om tot een meer generiek advies te komen. Een betrouwbaar advies voor alle kelders is nu niet te geven.



Figuur 4: Overzicht van de kelders uit scope in het centrum van Utrecht. De overlappende nummers zijn naastgelegen kelders in de betreffende straat.

3.2 Onderzoeksdoel en aanpak

Voor de beantwoording van de vier onderzoeksvragen is per vraag een aanpak geformuleerd. Het doel van de expertbeoordeling is om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen.

De aanpak voor beantwoorden van vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: “Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?“.
Vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** is tweeledig: “Veilig kan kruisen” betekent niet bezwijken en vraagt een inschatting van de bezwijkbelasting. In dit spoor is een globale analyse van de bezwijkbelasting door de toepassing van de MEXE-theorie uitgevoerd. De MEXE-theorie is een beoordelingsmethode voor de classificatie van boogconstructies en één van de vier meest gebruikte methodes voor de beoordeling van een boogconstructie in het Verenigd Koninkrijk, gebaseerd op het werk van Pippard et al., (1936,1938,1941,1948,1951,1952 & 1968). In Nederland is weinig tot geen ervaring met beoordelingsmethoden voor boogconstructies. Daarom is de MEXE-theorie enkel gebruikt als hulpmiddel voor de ordening van de kelders op de bezwijkbelasting (classificatie). De MEXE-theorie gebruikt hier zes invoerparameters voor en gaat uit van een schadevrije boog. De invoerparameters zijn de overspanning, steekhoogte, boogdikte, dikte van de aanvulling, druksterkte van het metselwerk en het gewicht van de aanvulling. De meer intensieve berekeningen (in Plaxis en DIANA) voor de kelders uit spoor 1 zullen met een grote zekerheid kwantitatief richting geven aan de resultaten uit de MEXE-theorie. Voor de kelders uit spoor 2 wordt, nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor bepaalde kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven.

"In een behoorlijke staat blijft" betekent het niet-optreden van schade (scheuren) in het metselwerk door verkeersbelasting. De MEXE-theorie gaat uit van de bezwijkbelasting en geeft geen informatie over mogelijke scheurvorming. Voor enkele kelders is beoordeeld of de scheurvorming door overbelasting plausibel is. Zo is een inschatting gemaakt van de toelaatbaarheid van de lastbeperking. In spoor 1 zal ook de scheurvorming onderzocht worden door het uitvoeren van sommen voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT).

Voor de beantwoording van vraag 2: "Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?", en vraag 3: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?", is de gedachtegang uiteengezet in Tabel 2. De beschrijving van het onderzoeksdoel bestaande uit: oorzaak, aanleiding, gebeurtenis en gevolg en heeft als doel individuele schadegevallen meer generiek te beschouwen.

Tabel 2: Beredenering van het ontstaan van schade.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Werkelijke (indirecte) reden(en) voor een gebeurtenis	directe reden voor een gebeurtenis	het optreden van de gebeurtenis waardoor de schade/scheuren ontstaat	schade/scheuren met een mogelijke negatieve invloed op de draagkracht van de constructie

Vraag 44: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?", is door middel van het analytisch inzicht van de constructeur en de opgedane ervaring in het onderzoek in 's-Hertogenbosch beoordeeld. In deze concept-expertbeoordeling is het niet mogelijk om hier een kwantitatief antwoord op te geven. Het is de verwachting dat hier op basis van de berekeningen uit spoor 1 wel iets meer over gezegd kan worden. Dit antwoord wordt in de definitieve expertbeoordeling opgenomen.

3.3 Algemene schadeanalyse

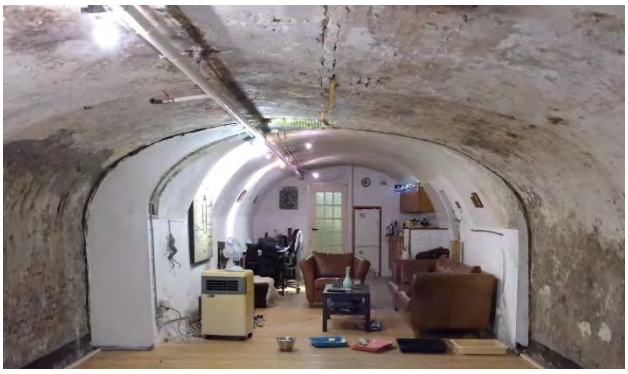
De algemene schadeanalyse heeft als doel de schade te inventariseren (voor zover voldoende gedocumenteerd) voor de betreffende kelders en in perspectief te zetten zodat een systematische analyse en beoordeling mogelijk is. De schades zijn onderverdeeld in: scheuren (Tabel 3), vocht- en vorstschade (Tabel 5), voegwerk (Tabel 6), ingewerkte constructies (Tabel 7), verankering (
Tabel 8) en herstelschade (Tabel 9). De systematiek van registratie is zoveel mogelijk gehanteerd conform de CUR124 Bijlage A5 Registratie constructieve schades.

Tabel 3: Analyse voor de beoordeling van scheuren.

Scheuren	Beschrijving
Oorzaak	belasting groter dan capaciteit
	zettingen/zakkingen
	verhinderde vervorming
Gevolgschade	scheuren loodrecht op de rijrichting (Figuur 5 en Figuur 7)
	scheuren in de rijrichting
	zettings-/zakkingscheuren

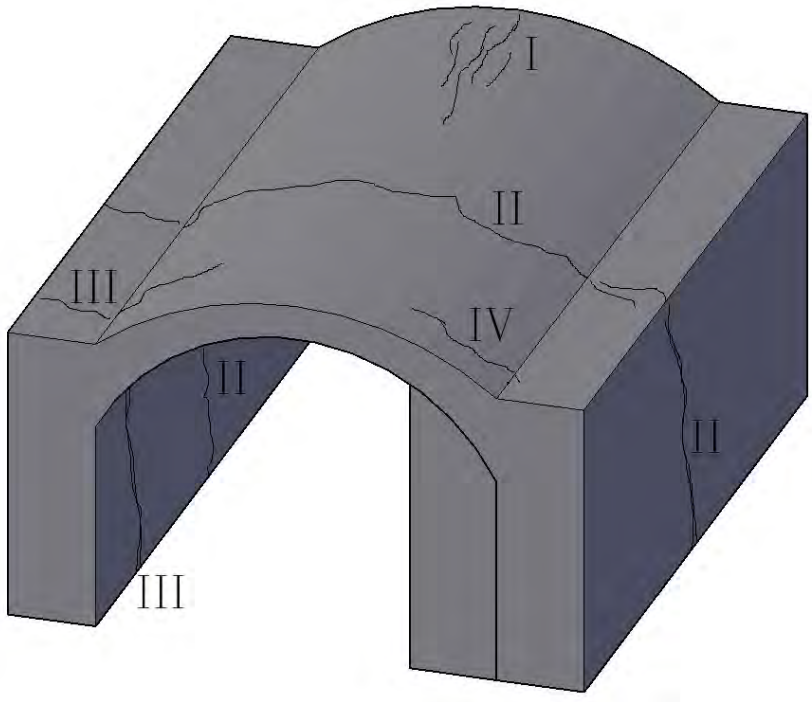
	krimpscheuren
	zichtbaar: duidelijk risico's: veelal constructief

Figuur 5: Voorbeeld van scheurvorming, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).



Figuur 6: Voorbeeld van scheurvorming en vervorming kelder, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).

Een voorstel voor de categorisering van scheuren in de metselwerk kelders is gemaakt. Deze heeft de zelfde insteek als de categorisering van scheuren/schadebeelden in beton (CUR172 Duurzaamheid en onderhoud van betonconstructies). De scheuren zijn qua oriëntatie, locatie en lengte gevisualiseerd in Figuur 7. Bijbehorend is de codering van de scheuren in Tabel 4 met een omschrijving en mogelijke oorzaken.



Figuur 7: Scheuren in de metselwerk kelders met codering, zie Tabel 4 voor de omschrijving en mogelijke oorzaken.

Tabel 4: Beschrijving van de scheuren met mogelijke oorzaken.

Codering (verwijzing naar Figuur 7)	**Beschrijving**	**Oorzaak**
I	Lokale scheuren loodrecht op de rijrichting, craquelé, ovaalvormig	Overbelasting door hoge wiel-/asdruk
II	Doorgaande scheur van onderin de wand, lopend door de toog (en tot in de andere wand) (vaak waterdoorlatend)	Zakking, verschilzetting
III	Scheur van onderin de wand, lopend tot in de toog (vaak in de overspanningsrichting of incidenteel diagonaal)	Zakking, verschilzetting
IV	Scheur langs ingewerkte stijve constructie-elementen: steunwanden/-ribben/-beren maar ook leidingen door het gewelf.	Stijfheidsverschillen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of zakkingen/zettingen/krimp/rek

Tabel 5: Schade door vocht en vorst.

Vocht- en vorstschade	**Beschrijving**
Oorzaak	niet waterdicht zijn
	geen mogelijkheid tot ventilatie (drogen) metselwerk
	zoutbelasting (milieu, materiaal, grondvocht)
	vroege uitslag van zouten, kalkuittreding
	capillaire werking materiaal of systeem
Gevolgschade	verzadiging metselwerk
	uitbloei kalk Figuur 10, witte uitslag Figuur 8 en Figuur 9, kristalvorming
	aantasting van materialen, vervuiling
	afschilferen metselwerk
	afschilferen glazuur
	verlies samenhang
	optredende spanningen door kristallisatie en hydratatie kan de poriënstructuur van metselwerk worden verwoesten
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Duurzaamheid (esthetisch), constructief

Figuur 10: Uitbloei metselwerk.

Figuur 8: Witte uitslag door zouten.

Figuur 9: Witte uitslag door zouten.

Tabel 6: Schade aan het voegwerk.

Voegwerk	Beschrijving
Oorzaak	schade aan stenen door verhinderde vervorming
	temperatuurbelasting
	degradatie door vochtschommelingen
	slechte hechting mortel en steen
Gevolgschade	schollen steen spatten af door opsluiting van stenen in het voegwerk (*Figuur 11*)
	uitvallen/afbrokkelen voegwerk
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Constructief, duurzaamheid (esthetisch)

Figuur 11: Afspatten van schollen steen.

Tabel 7: Schade bij ingewerkte constructies.

Ingewerkte constructies	Beschrijving
Oorzaak	verbouwing/versterking kelderconstructie waarbij ingemetselde elementen met afwijkende materiaaleigenschappen (stijfheid, sterkte, warmt coëfficiënt etc.) ten opzichte van het metselwerk. Hierdoor worden drukkrachten omgeleid waardoor in andere richtingen trekspanningen ontstaan in het metselwerk met scheuren tot gevolg. Voorbeelden zijn:

	steunribben/-wanden/-beren, lateien, opleggingen van balken, stalen/betonnen elementen, leidingen.
Gevolgschade	scheurvorming, slechte samenhang, lekkage
	zichtbaarheid: niet altijd duidelijk risico's: constructief, duurzaamheid

Tabel 8: Schade bij verankering.

Falen verankering	Beschrijving
Oorzaak	ondeugdelijke realisatie, aantasting stalen ankers door vocht, ankers los van metselwerk, ankers verwijderd door eigenaar/beheerder.
Gevolgschade	instabiliteit constructie(onderdeel) uit het vlak (out of plane). Vaak verplaatsingen uit het vlak van de kluis/werfmuur.
	zichtbaarheid: vaak onduidelijk risico's: constructief

Figuur 12: Foto van licht/oppervlakkig gecorrodeerde ankerstang.

Tabel 9: Herstelschade.

Herstelschade	Beschrijving
Oorzaak	voegwerk vervangen/hersteld op basis van cement (i.p.v. origineel zachte kalkmortel)
	slechte hechting nieuwe mortel en steen met origineel metselwerk
	aanbrengen waterdichte laag binnenkant kelder met verkeerd materiaal: niet op basis van kalkmortel (bindmiddel) met tras (puzzolane stof).
	niet verhelpen van de oorzaak van scheurvorming (enkel aanpak gevolgen)
Gevolgschade	uitvallen metselwerk

	water- en/of zandvoerende scheur, lekkende leiding/afwatering, uitspoeling grond (aanvulling of onder kelder)
	afbladeren stuclaag
	opnieuw scheuren van gerepareerde (geïnjecteerde) scheuren

3.4 Expertbeoordeling per kelder

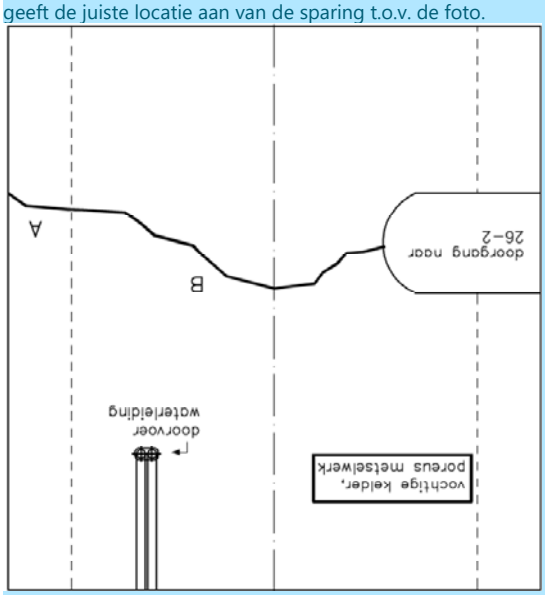
Deze paragraaf bevat de feitelijke expertbeoordeling bestaande uit de beantwoording van de vier vragen voor elk object. Bij alle vragen zijn de antwoorden als volgt opgebouwd:
1. advies;
2. onderbouwing antwoord/advies met uitleg geraadpleegde stukken en aannames;
3. uiteenzetting van de onzekerheden in de onderbouwing.

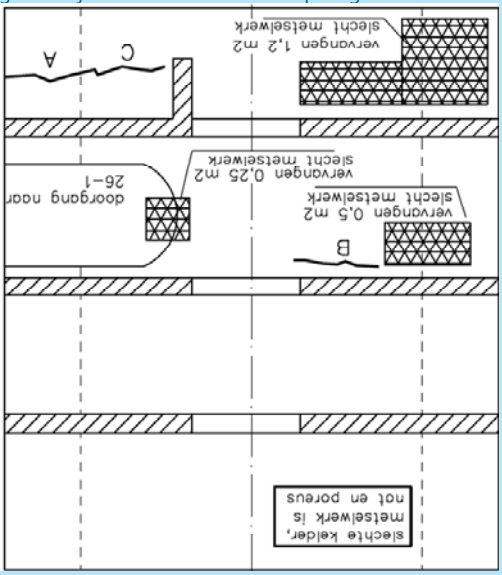
Voor de 6 kelders uit spoor 1 wordt een uitgebreide bureaustudie uitgevoerd te worden wat afwijkt van de extra 10 kelders in spoor 2. Van de kelders uit spoor 2 beperken de archief gegevens zich tot inspectierapportages. De bron van de informatie per kelder is daarom in de opvolgende tabellen aangeduid met een groene schaduw en met een asterisk (*) indien dit uit de bureaustudie uit spoor 1 komt en met een blauwe schaduw als de gegevens uit de inspectierapportage (spoor 2) komen. Nota bene op het moment van uitgave van dit voorlopige rapport is spoor 1 nog niet afgerond. Hierdoor is nog niet alle informatie uit dit spoor beschikbaar.

3.4.1 Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	KNG26-1: 3,96 m KNG26-2: 3,34 m
	Hoogte toog/togen	KNG26-1: Totaal 1,96 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,76 m, steekhoogte 1,2 m KNG26-2: Totaal 1,84 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m steekhoogte 0,94 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Twee gekoppelde togen KNG26-1 en KNG26-2. Tussen beide kelders van Kromme Nieuwegracht 26 is een zeer grote uitsparing in de wand aanwezig van 1,37 meter breed. Aangenomen wordt dat dit een waterafvoer van het achterland is, de zogenaamde slokop. En naastgelegen toog KNG24 met onbekende koppeling. Uit de inspectie is het vermoeden dat de beide kelders in één keer zijn gebouwd.
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek: vrij-graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D-scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Opbouw keldervloer bepalen: - visueel bepalen of het een gemetselde keldervloer betreft of d.m.v. kernboring.
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname KNG26-1: 0,35 m en KNG26-2: 0,25 m

	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Op staal, fundatieniveau onbekend Uitgaan van ongunstigste funderingsniveau 0,5 m +NAP. Uitgangspunt: 1 berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Afmetingen, fundatieniveau en tijdstip van bouw van de aanwezige steunberen (wanden binnenzijde) in KNG26-2 zijn onbekend.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG24 met onbekende geometrie.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	- Restauratie werfmuur in 1935 - Vernieuwen werfmuur in 1948 - Delen metselwerk vervangen 90'er jaren
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 19-6-2020 en inspectie De Pauw BV 20-9-2020: Scheur in rijrichting KNG26-1 (gerepareerd) Scheuren in rijrichting KNG26-2 Mortel tussen stenen verdwenen en daardoor stenen los.
	Reparaties	Betonnen L-wanden langs kademuur
	Afdeklaag	Geen
	Toestand metselwerk	90'er jaren vochtige kelder metselwerk nat en poreus waarna de kelder 'waterdicht' is gemaakt. 2017: waterdicht
Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.		Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180 graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.





Deur en ramen aan de grachtzijde. Scheur AB in metselwerk.

Raam aan de grachtzijde, met scheur AC in metselwerk.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat hij relatief een kleinere capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten, maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de meeste aangetroffen scheuren (Type:II of III) hebben een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping/verlagen waterstand gracht, uitbaggeren van de gracht, lokaal variërende grondgesteldheid, uitbreiding(en) kelder. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
Korte scheur in de rijrichting (scheur B) net uit de kruin van het gewelf. Vermoedelijk Type: IV, oorzaak toevoeging van stijve langribben waardoor de stijfheid loodrecht op de rijrichting sterk verschilt.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.
Scheur in rijrichting (KNG26-1): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf naar de opening/doorgang naar KNG26-2 (Type:II).
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Scheuren rijrichting (KNG26-2): Scheur A-C van de kelderwand (tussenwand 26-1/26-2) naar gewelf kNG26-2 (Type:III)

Onzekerheden;
'Slecht metselwerk' is recent hersteld waardoor schadebeelden weg zijn. Moment van aanbrengen langsribben is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.

Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De aangehouden dikte voor de boog is éénsteens zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen. Hier zou mogelijk extra draagkracht uit gerekend mogen worden wat de onderbouwing voor het niet aantreffen van scheuren Type:I zou kunnen zijn.

Onzekerheden;
De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

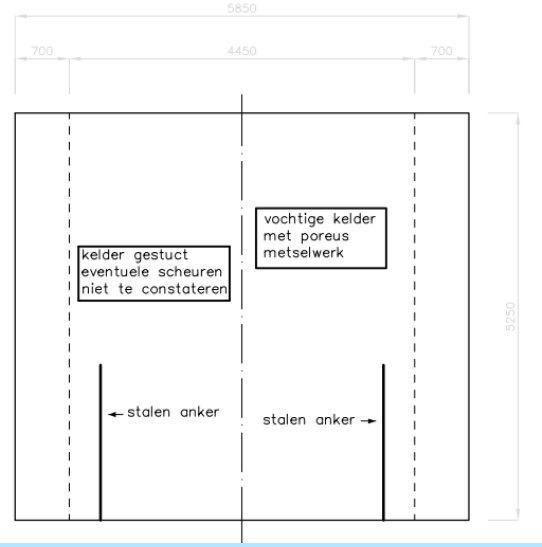
Advies;
Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer.
Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren.

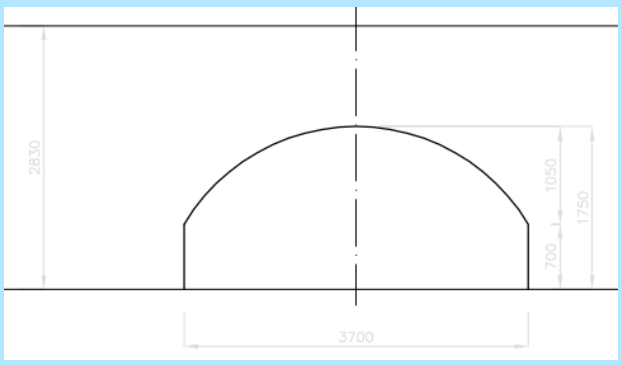
Onderbouwing;
Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De diepte van de scheuren.

3.4.2 Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 3,62 – 3,75 m
	Hoogte toog/togen	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 1,73 m steekhoogte 1,23 m steekhoogte 1,03 m steekhoogte Conform referentie [Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52 anno '90er jaren]: 1,75 m steekhoogte 1,05 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met één-steens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek
	Opbouw en dikte keldervloer	Bekend [Onderzoek fundering kelder Nebest 2018 (34603-II-BC-0-02_definitief_2018-08-01)]
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname 0,5 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Op staal gefundeerd. Aanname fundatie op N.A.P. +0,5 m en N.A.P. 0,0 m in berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening waardoor onderzoek niet noodzakelijk is in deze fase.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG54-1 t/m 54-3. Door het maken van een langere proefsleuf zal de mogelijke aansluiting in beeld worden gebracht.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Renovatie werfmuur 1981 Herstel wal- en kluismuren 2017 (het is onbekend of dit herstel is uitgevoerd)
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport Gemeente Utrecht: (1)- Mededeling eigenaar: vochtproblemen gehad in 2006 i.v.m. beerput. (2)- Scheur. (3)- Muurankers gecorrodeerd. (4)- Veel scheuren en ontbrekend metselwerk in gewelf. (5)- Scheuren en ontbrekend metselwerk. (6)- Achterwand los van gewelf. Inspectierapport De Prouw BV - 2018: (7)- Vochtdoorslag vloer en onderste deel gewelf.

		(8)- In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten. Dit geeft verzwakking van de constructie. (9)- Er zijn resten van metalen te zien die het metselwerk verzwakken. (10)- De kluismuur heeft aan weerszijden een verankering in het keldergewelf op ongeveer 2,5 meter achter de kluismuur. Het is zichtbaar dat de scheur in het gewelf na de verankering is opgetreden. (11)- Er is kalk met lekwater vrijgekomen uit de scheuren, welke zich hebben afgezet op de noordelijke ankerstaaf. (12)- In het noordelijke penant van de kluismuur is een kleine horizontale scheur aangetroffen, ter hoogte van de ankerstaaf. Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door het roesten van de ankerstaaf in het metselwerk.
	Reparaties	Waterdicht gemaakt in de jaren '90 Betonnen L-wanden zijn aangebracht HP-palen zijn aangebracht
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten.
		



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Uit het inspectierapport is niet te herleiden dat dit probleem nog aanwezig is. Aangenomen wordt dat dit probleem is hersteld.

Schade (2): De scheur in Foto 4 van het inspectierapport is een verticale scheur in de wand die ook deels in het gewelf en in de rijrichting zit (Type: III). De scheur zit nabij de kluismuur waardoor het ook mogelijk is dat het is ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. De vermoedelijke oorzaak is daarom een combinatie van verzakking/verschilzetting en stijfheidsverschillen.

Schade (3): De ankers zijn mogelijk gecorrodeerd door het aanwezige vocht in de kelder. De kelder is aan de bovenzijde wel waterdicht gemaakt, maar heeft mogelijk een slechte ventilatie of is er optrekkend vocht uit de ondergrond, zie ook schade 7.

Schade (4): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 6) hoe de scheur verloopt en of het ook in de wand zit. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheur te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen. Vervorming van de constructie is mogelijk veroorzaakt door zettingen en/of verkeersbelasting.

Schade (5): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 7) hoe de scheuren in de wand verlopen. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheuren te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen.

Schade (6): Het is aangegeven dat de achterwand is losgekomen van het gewelf. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

Schade (8) en (9): De voegen tussen de stenen zijn vermoedelijk los gekomen ten gevolge van degradatie in combinatie met vervorming van de constructie. Ook de resten van metalen in het gewelf kunnen een oorzaak zijn van het los komen van de stenen.

Schade (10) en (12): Het aanbrengen van de ankers en het corroderen van de ankers zijn in het inspectierapport als oorzaken benoemd die hebben geleid tot de scheuren in de kelder.

Schade (11): De watervoerende scheuren en de vochtplek zitten mogelijk ter hoogte van de hemelwaterafvoer die mogelijk lek is.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Onduidelijke scheurvorming.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

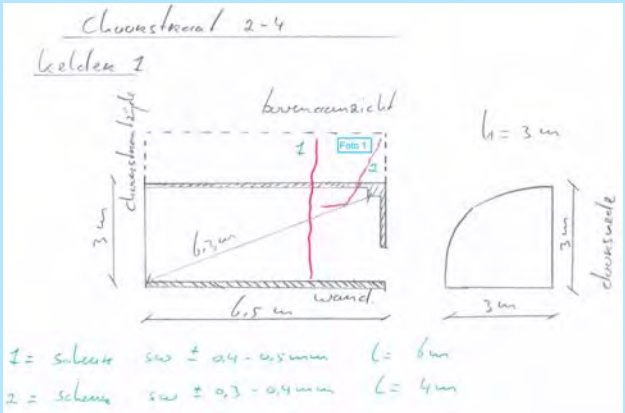
Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat de kelder losscheurt van de achterwand. Deze kelder zit relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2), maar het is niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

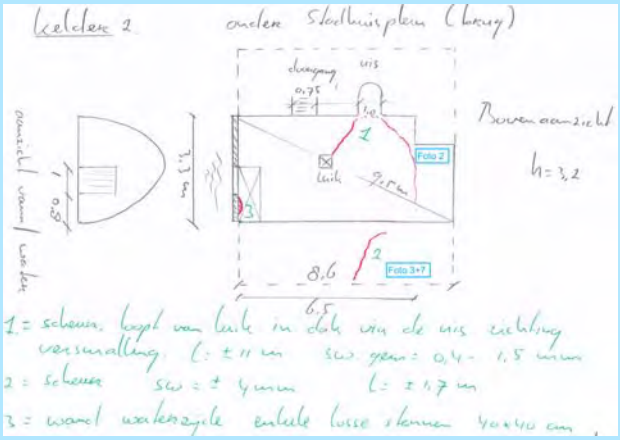
Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

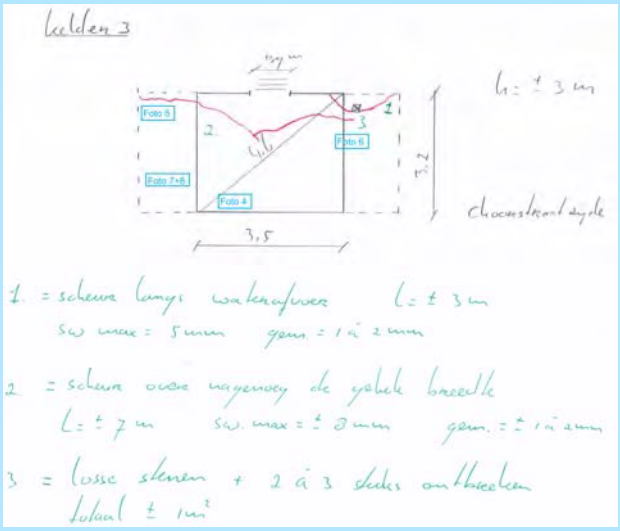
4) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van ongescheurd metselwerk. - De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie mogelijk een overschatting kan zijn van de capaciteit. - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significant vermindert. - Deels van de scheuren in de kelder zijn mogelijk veroorzaakt door een falende ankerfunctie, omdat de ankers behoorlijk gecorrodeerd zijn. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.3 Choorstraat 2-4 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1) 3,00 m (halve boog) Kelder 2) 3,30 m Kelder 3) 3,20 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 2) 3,20 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 3) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Aanname steekhoogte 1,5m voor de drie kelders
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk voor kelder1: twee-steens 440 mm, kelder 2: éénsteens 220mm, kelder 3 éénsteens: 250mm. Gebaseerd op tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek vrij graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Kelder1: 0,15m, kelder2: 0,5m, kelder3: 0,35m.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de overspanningsrichting. De eventuele andere wanden zijn niet goed te herleiden vanuit de inspectiefoto's. Verifiëren tijdens onderzoek.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV infra - 2020: (1)- Alle 3 de kelders vertonen scheuren zowel in horizontale als verticale richting, bij elkaar 7 stuks met een gezamenlijke lengte van ongeveer 35 meter. De gemeten scheurwijdte varieert van ongeveer 0,3 tot plaatselijk 8 mm. Sommige vertonen kalkuitbloei en lekkage sporen. Tevens lijken de kelders 1 en 3 los te scheuren van het pand. Oorzaak: Mechanische invloed. (2)- Kelder 2 en 3: Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. Totaal schadeoppervlak is ongeveer 1,5 m^2. (3)- In kelder 1 en 2 laat de stuclaag los en/of is deels afwezig. Oorzaak: Lekkage. (4)- In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig. Oorzaak: Verouderde constructie. (5)- Vooral kelder 3 was zeer vochtig maar ook kelders 1 en 2 vertoonde plaatselijk lekkagesporen en vochtplekken plus schimmels. Geadviseerd wordt om boven alle kelders een waterdicht membraan aan te brengen.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Inspectierapport IV infra - 2020: - Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. - In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig.
		





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelders veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed mogelijke tussenwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Op basis van de schetsen is per kelder en per scheur de vermoedelijke oorzaak aangegeven:

- Kelder 1, scheur 1: De scheur loopt dwars door het gewelf en de wand (Type:II). Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting.
- Kelder 1, scheur 2: De scheur loopt kort loodrecht op de rijrichting en gaat schuin verder in de wand. Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III), mogelijk in combinatie met te grote verkeersbelasting (Type: I). Het aandeel van de verkeersbelasting op de schade wordt echter gering geacht, omdat de scheur niet aan de straatzijde ligt.
- Kelder 2, scheur 1: De scheur begint in het midden van het gewelf ter plaatse van de luik en knikt ter plaatse van de nis om naar de voorzijde van de kelder te gaan. De vermoedelijke oorzaak is de stijfheidsverschillen in het gewelf ter plaatse van de luik en de nis (Type:IV). De foto (Foto 2) komt echter niet overeen met de schets. Volgens de schets moet de scheur enkel in het gewelf zitten. De foto geeft echter een scheur weer in de wand. Indien de scheur ook in de wand zit, kan verzakking/verschilzetting ook een mogelijke oorzaak van de scheur zijn (Type: III).
- Kelder 2, scheur 2: De scheur loopt verticaal in de wand. Vermoedelijk is het veroorzaakt door een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III). Op basis van foto (Foto 3) lijkt de scheur eerder hersteld te zijn geweest. Indien de scheur na het herstel opnieuw is opengegaan betekent dit of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.
- Kelder 3, scheur 1: De scheur zit langs de waterafvoer en zit zowel in de wand als in het gewelf. De vermoedelijke oorzaak is een combinatie van stijfheidsverschillen (Type:IV) en verschilzettingen (Type:III).
- Kelder 3, scheur 2: De scheur loopt over nagenoeg de gehele breedte en de maximale scheurwijdte is 8 mm. Het is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:II).
- Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaken zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Volgens het inspectierapport vertonen sommige scheuren kalkuitbloei en lekkage sporen. De kelder is hoogstwaarschijnlijk niet waterdicht gemaakt, waardoor de scheuren watervoerend zijn.

Foto 7 is omschreven als “scheur kelder 3”. De omschrijving lijkt onjuist te zijn, omdat volgens de uitgeslagen schets horen foto’s 3 en 7 bij scheur 2 van kelder 2.

Schade (2): De oorzaak van losse stenen komt mogelijk door uitzetting/krimp van de constructie. Een andere mogelijke oorzaak is het degraderen van de mortel tussen de stenen. De vervorming van de constructie kan ook leiden tot het loskomen van de stenen.

Schade (3): Het loslaten van de stuclaag, komt vermoedelijke door het vocht in de constructie. De kelders zijn waarschijnlijk niet waterdicht.

Schade (4): Het voegwerk is gedegradeerd. Veroudering van de constructie en de zeer vochtige ruimte van kelder 3 zijn de mogelijke oorzaken voor het loskomen en zachtheid van het voegwerk.

Schade (5): De zeer vochtige ruimte van kelder 3 en de lekkagesporen en vochtplekken in kelder 1 en 2 komen vermoedelijk omdat de kelders niet waterdicht zijn of vanwege slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend
- Geen monitoring van de scheuren bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelders en het pand ten opzichte van elkaar. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

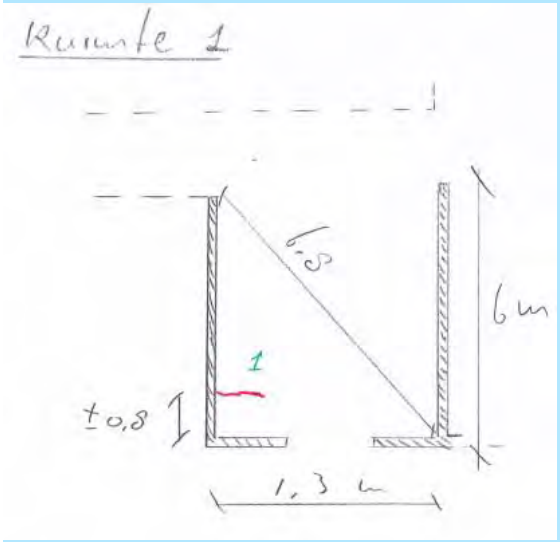
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

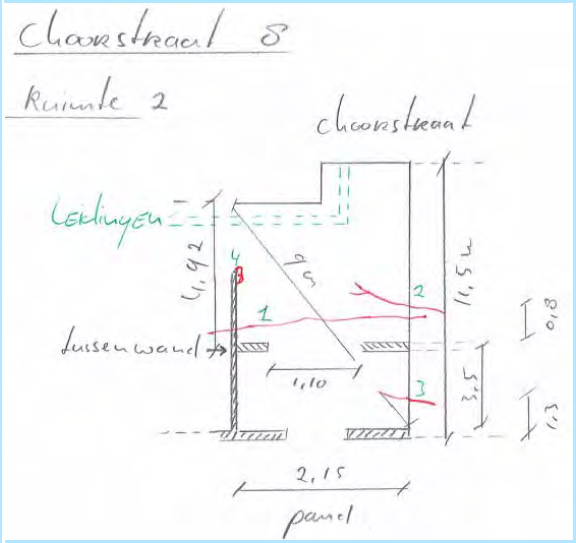
Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie zeer waarschijnlijk een overschatting is van de capaciteit.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.4 Choorstraat 8 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Ruimte 1: 1,3 m Ruimte 2: 2,15 m Aanname totale overspanning 3,5 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,6 m, aanname steekhoogte: 1,3 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Eén toog en vermoedelijk (over een deel) een overkluising aan de straatzijde met de oneven nummers.
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend Extra houten tussenvloer aanwezig zonder constructieve functie
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend. Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Onbekend, waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting aanwezig, iets uit het midden van de overspanning. Een wand in de rijrichting aanwezig in ruimte 2.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Vermoedelijk alleen kelder Choorstraat 10 welk het landhoofd dan delen.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	-
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 31-8-2020: Wanden onder gewelf deels afgebrokkeld. Ruimte 1: korte scheur in boog welk watervoerend is. Ruimte 2: lange scheur (1) rijrichting van onderin keldermuur tot voorbij de kruin van de boog. Korte scheuren (2 en 3) van onderin kelderwand tot deels in de boog.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Zeer vochtig en lekkage door een scheur 1 in ruimte 1.





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Echter is er geen scheurvorming loodrecht op de rijrichting aangetroffen waardoor de kans op overbelasting laag is met het huidige verkeersregime. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de aangetroffen scheur (Type:II en III) heeft een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping gracht, uitbreiding(en) kelder,.. Kortere scheuren in de rijrichting tot in het gewelf.
Vermoedelijk code: C oorzaak zakking, zettingen in de ondergrond. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Scheur (1) in de rijrichting (ruimte 2): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf net voorbij de kruin.
Scheuren (2&3) in de rijrichting (ruimte 2) en scheur (4) in de rijrichting (ruimte 1): Scheuren van onderin de kelderwand naar gewelf.
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Moment van aanbrengen (langs)ribben is onbekend.
Zo ook het fundatieniveau en de verbinding van de ribben met de metselwerk boog.

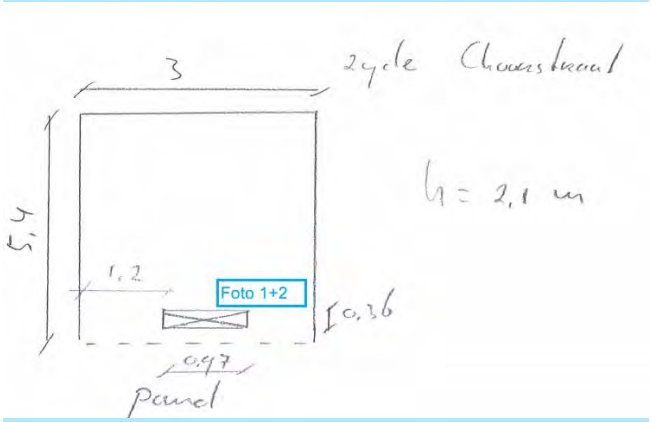
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen. Onderbouwing; Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Onzekerheden; De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer. Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren. Onderbouwing; Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk. Onzekerheden; De mate van vochtigheid van het metselwerk. De diepte van de scheuren.

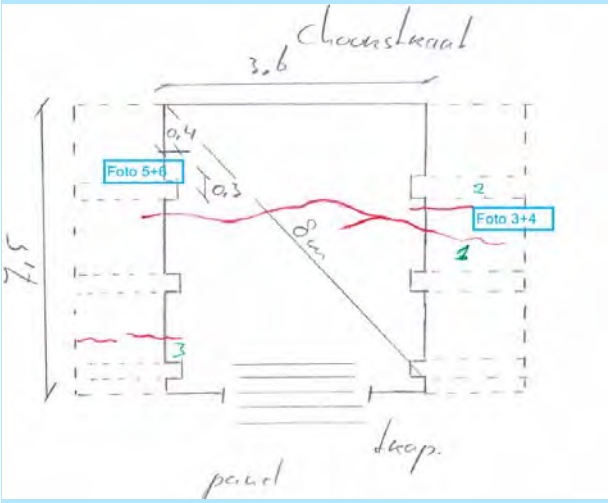
3.4.5 Choorstraat 10-12 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	**Kelder 1**	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 2,1 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	Kelder 2	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3,6 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 3 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname constant
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	
	Dikte wanden	Onbekend, conservatief uitgangspunt is enkel laags: 220 mm.

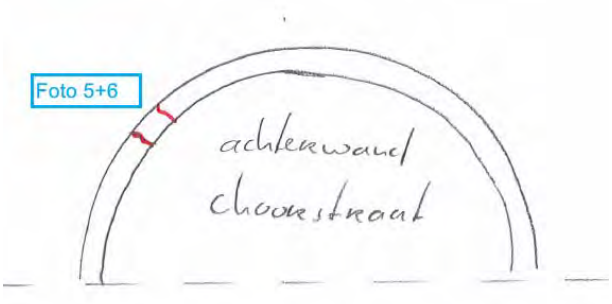
	Opbouw en dikte keldervloer	Vermoedelijk betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Choorstraat 10: 0,5 m en Choorstraat 12: 0,7 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde straatkelder)	Kelder 1: Geen Kelder 2: Versterkt met een drietal gemetselde bogen onder het gewelf
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk met aanliggende kelders (Choorstraat 8 en/of 14)
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	
	Actuele inspectie schadebeelden	Kelder 1: vochtige plekken bij achterwand en door zweten bij aanwezige luik in gewelf. Kelder 2: dwarsscheur in gewelf (1) en twee aparte scheuren in borstwering nabij de dwarsscheur (2 en 3). Twee haarscheuren in gewelf bij achterste boog (ca. 0,2 mm) (4 en 5).
	Afdeklaag	onbekend
	Toestand metselwerk	Plaatselijk een weinig vochtig



Kelder 1: hoog 2,1 m



Kelder 2: hoog 3 meter



Doorsnede kelder 2

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Conform eerste schatting (MEXE) voldoen de kelders voor een belasting van 2-ton.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Vochtig metselwerk (schimmel op hout): niet waterdicht zijn van de kelder: slechte ventilatie van de kelder en doorzweten metselwerk.
Scheuren in dwarsrichting (w< 4 mm) in kelder 2. Gezien de oriëntatie vermoedelijk veroorzaakt door verhinderende vervorming en/of krimp (scheuren 1 t/m 3). Schadebeeld komt niet overeen met scheuren door overbelasting.
De kleine haarscheuren (scheuren 4 en 5) zijn circa 0,2 mm en zijn geen constructieve scheuren.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Gezien de oriëntatie van de scheuren is dit niet aannemelijk.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Nee.

3.4.6 Oudegracht 240 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	6,18 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,21 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,50 m, steekhoogte: 1,71 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk éénsteens, door onderzoek vaststellen (spoor1). Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 250 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting op basis van archief: 2870 – 2210 – 250 – 50 = 0,36 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Kalkzandsteen wanden in de rijrichting en dwarsrichting aanwezig
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Kelder OG242 en waarschijnlijk ook OG238
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	1986: 1 verticale scheur met grootste gemeten scheurwijdte 0,2cm. 2 horizontale scheuren met grootste gemeten scheurwijdte 24mm. Locatie onbekend. Scheuren niet duidelijk vastgelegd door pleisterlaag. Uitvallen voegen. 1998: Zeer vochtige kelder geheel afgewerkt.

		2007: Geen waargenomen lekkage. Wel vochtige kelder. Maatregel stuclaag verwijderen.
	Actuele inspectie schadebeelden	Bouwkundige opname (Fides Expertise) 2018: voornamelijk haarscheurtjes in pleisterwerk. Geen rapportage van grove scheuren. Witte uitslag werfmuur (GU 17-42008)
	Reparaties	Renovatie werfmuur 1968
	Afdeklaag	Waarschijnlijk plavuizen (platte stenen): 10.5 x 22.5 x ? Dikte plavuizen naastgelegen kelders: 40 – 45 mm
	Toestand metselwerk	Koppenverband, matige kwaliteit 1998. Vochtige kelder 2018. Steenformaat: 45/50 x 12 x 250 volgens uitvraag spoor1. Witte uitslag werfmuur

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden. Zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheurvorming slecht te inspecteren en onduidelijk vast gelegd door de aanwezige stuclaag. Stuclaag verwijderen om scheurvorming vast te kunnen leggen en zo nodig te monitoren.
Er is een verticale scheur gedocumenteerd in de wand. Dat zou vermoedelijk een Type:III scheur kunnen zijn.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder. De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: kelder niet waterdicht en/of optrekkend vocht uit de ondergrond. Waarschijnlijk minimale ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Onduidelijke scheurvorming. De aanwezige pleisterlaag vermoeilijkt de inspectie en documentatie van scheurvorming.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.
Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd.

Onzekerheden;
Het gewelf is niet goed geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

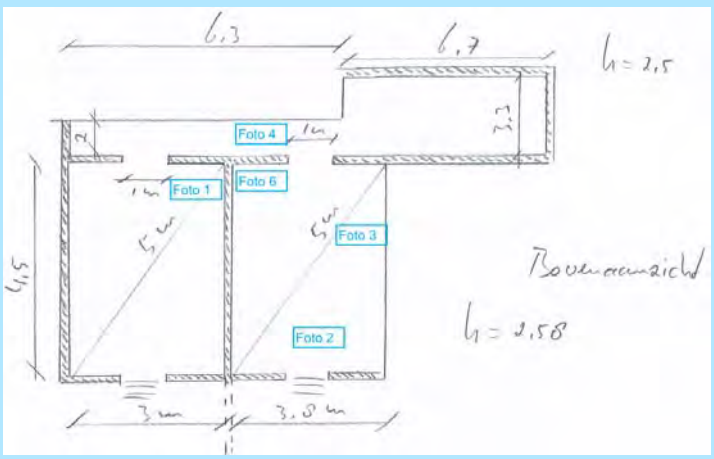
Advies;
Het vochtige metselwerk zou de (druk)sterkte van het metselwerk negatief kunnen beïnvloeden. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden door middel van afkloppen van de metselwerkstenen.

Onderbouwing;
De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de (druk)sterkte van het metselwerk. Als het metselwerk een duidelijk slechte kwaliteit heeft wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, zullen de normwaardes (NPR) voor de berekeningen, gereduceerd worden.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De locatie, afmetingen, scheurwijdte en diepte van de scheuren.

3.4.7 Choorstraat 16-18 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1: 3,00 m Kelder 2: 3,80 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m. Kelder 2: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m.
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,5 m voor alle ruimtes.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- 2 naast elkaar gelegen werfkelders onder de Choorstraat. Door de kelders gaat een leiding van derden. Veel vochtproblemen in de kelders waardoor de eigenaar diverse voorzieningen heeft aangebracht om het vocht op te vangen en af te voeren. Door deze voorzieningen zijn grote delen van de kelders niet zichtbaar en te inspecteren. (2)- De gehele kelders zijn zeer vochtig, op sommige plaatsen komt zichtbaar vocht door het metselwerk. Alle wanden en plafonds zijn beschimmeld en het aanwezige stucwerk laat los. Het vochtprobleem is zo ernstig dat er op diverse plaatsen stellages zijn gebouwd die het vocht opvangen of begeleiden naar pompen om af te voeren. (3)- Het stucwerk op de wanden laat plaatselijk los en is gescheurd. Oorzaak is het vele vocht in de ruimtes.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2) en (3): De oorzaak van zeer vochtige kelders is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelders en/of slechte ventilatie van de kelders. Het vocht is vervolgens de oorzaak van het loslaten van het stucwerk.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- De constructie heeft niet goed geïnspecteerd kunnen worden vanwege de aanwezige voorzieningen.

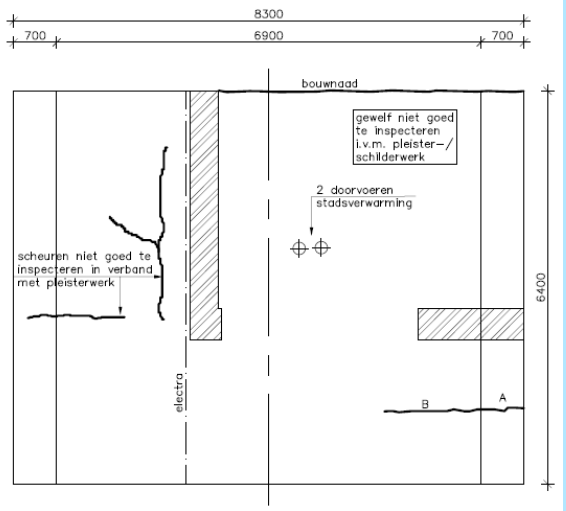
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De kelders zijn mogelijk niet goed geïnspecteerd vanwege de aanwezige voorzieningen waardoor de mogelijke scheuren niet geconstateerd konden worden. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat er weinig/geen schades aanwezig zijn die ten gevolge van te hoge verkeersbelasting zijn ontstaan. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag en achter de voorzieningen kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

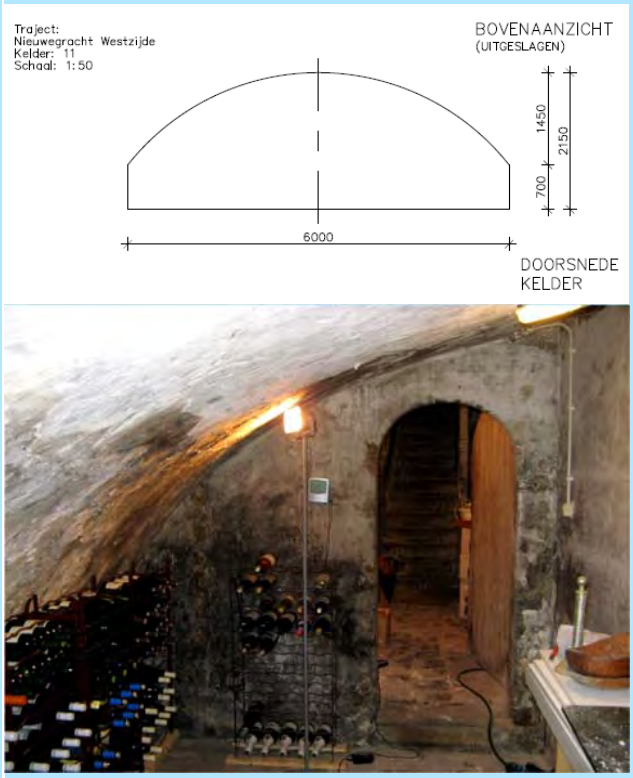
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert. Onzekerheden; - Er zijn behalve het vocht in de kelders geen andere schadebeelden gerapporteerd door de aanwezige voorzieningen waardoor de kelder niet goed te inspecteren was. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.8 Nieuwegracht 11 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	6,00 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,15 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,45 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,97 - 3,07 - 0,22 = 0,68 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting en wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG9 en NG13
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 07-11-2008: Scheuren verticaal in de rijrichting in wand links en rechts. Scheur loodrecht op de rijrichting op 0,25L (niet in de top van de kruin), parallel aan de steunwand. Onderstaand de enige beschikbare foto van een deel van de steunwand (rechterzijde van foto).
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Pleisterlaag aanwezig
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet

laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder niet een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. De enige scheur loodrecht op de rijrichting heeft vermoedelijk een gecombineerde oorzaak met de aanwezige steunwand wat een groot stijfheidsverschil veroorzaakt. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed wand loodrecht op de rijrichting onbekend, mogelijke verstoring van de boogwerking.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheuren in de rijrichting lijken sterk op Type:III scheuren met als oorzaak zakkingen/verschilzettingen. De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I of een Type:IV scheur kunnen zijn met als oorzaak overbelasting door zwaar verkeer of door de combinatie stijfheidsverschillen en verkeersbelasting m.b.t. de wand loodrecht op de rijrichting.

Onderbouwing;
Scheuren voornamelijk in de wand en stoppen in het gewelf.
De scheur loodrecht op de rijrichting op de locatie van vaak de maatgevende belastingpositie II (Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ‘s-Hertogenbosch) met hiernaast de stijve steunwand loodrecht op de rijrichting.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Het is ook mogelijk dat de scheur mede veroorzaakt is door de steunwand.

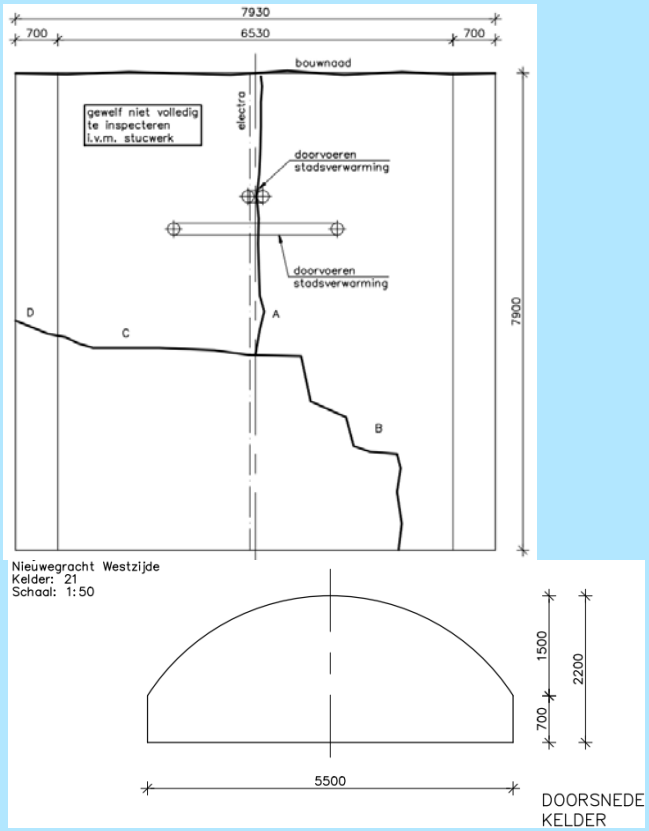
Onderbouwing;
Doordat het onbekend is op welk tijdstip de steunwand(en) zijn aangebracht en de scheur geïnitieerd is, is het niet uit te sluiten dat de scheur alleen door een te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting loodrecht op de rijrichting. De scheur loodrecht op de rijrichting belemmerd mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting in de rijrichting. Ook is het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. Onderbouwing; De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk. Indien de steunwand loodrecht op de rijrichting stijf genoeg is om als een steunpunt te fungeren, is de boogwerking verstoord t.o.v. het origineel. Onzekerheden; Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend.

3.4.9 Nieuwegracht 21 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,50 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,2 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 4,00 - 3,37 - 0,22 = 0,41 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG19 en NG23
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Eerste meter gewelf compleet lek. (2)- Linker wand heeft scheur met lekkage. (3)- Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: In het verleden is, middels ankers, getracht de constructie veilig te stellen. De functionaliteit van deze noodoplossing valt ernstig te betwijfelen.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend

Toestand metselwerk	Onbekend
	 Foto 5: Linker wand heeft scheur met lekkage Foto 8: Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lekkage in de eerste meter van het gewelf kan mogelijk erop duiden dat de kelder niet waterdicht is.

Schade (2): Aan de linkerwand is een watervoerende scheur loodrecht op de rijrichting aanwezig. Vermoedelijk is de scheur ontstaan ten gevolge van te grote verkeersbelasting (Type:I). Het is ook mogelijk dat scheur ter hoogte van de hemelwaterafvoer zit, die door lekkage vervuiling heeft veroorzaakt in de wand.

Schade (3): Twee doorgaande scheuren over gewelf en één wand zijn vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III).

Schade (4): Op het uitgeslagen bovenaanzicht is een scheur in het gewelf te zien die loodrecht op de overspanningsrichting en over circa de helft van de lengte van de kelder aanwezig is (A). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door een te grote verkeersbelasting (Type:I).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat de scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.
- De functionaliteit van de ankers om de constructie veilig te stellen valt ernstig te betwijfelen (inspectierapport 2008).

3.4.10 Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)

In de uitvraag zijn voor de Plompetorengracht in totaal 6 adressen opgegeven. Tijdens de bureaustudie is opgevallen dat het adres Plompetorengracht 1-3 vermeld staat in de uitvraag maar hier geen inspectiedocumenten van beschikbaar zijn. De vermoedelijke indeling van kelders is de onderstaande Figuur 13 gevisualiseerd. In Tabel 10 is de inventarisatie van de gegevens weergegeven.

Tabel 10 Inventarisatie van de gegevens voor de Plompetorengracht (oostzijde).

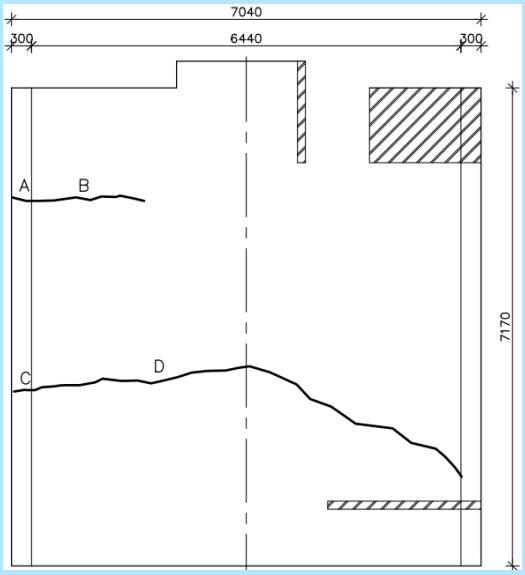
Adres conform uitvraag	Iv-Infra	GU 2008	Uitslag
Plompetorengracht 1	Plompetorengracht 1-3 (kelder 2 zuid)	Plompetorengracht 1	Plompetorengracht pand1 kelder1
Plompetorengracht 1-3	-	-	-
Plompetorengracht 3A	-	Plompetorengracht 3A	Plompetorengracht pand3 kelder2
Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht 1-3 (kelder 1 noord)	Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht pand3 kelder1

Figuur 13: Vermoedelijke benaming en locatie van vier kelders aan de oostzijde van de Plompetorengracht.

3.4.11 Plompetorengracht 1 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,39 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,3 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen naast elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,35 - 2,55 - 0,22 = 0,58 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand nabij de kluismuur in de overspanningsrichting en wand loodrecht op de overspanningsrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend

Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Net na de eerste meter uit de werfmuur, in de linker wand, begint een forse scheur, loopt door schuin dwars over het hele gewelf en eindigt in de rechter wand ca. 4,5m uit de werfmuur. Dat geeft aan dat de kelder in tweeën is geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Dit beeld wordt versterkt met de verzakte vloer in de rechter hoek. De scheurwijdte is plaatselijk ca. 30mm waardoor het zand wordt uitgespoeld. Tevens zijn de scheurranden verschoven t.o.v. elkaar ofwel twee losse gewelfvlakken liggen niet in een lijn. (2)- Het verzakte vloerdeel staat in verband met de dwarsscheur in gewelf. Door de inklinking van de draagkrachtige grond in de rechter hoek (aan de waterzijde) zijn de keldermuren en de vloer verzakt. Hierdoor is de constructie gescheurd op een logische manier, nl. schuin dwars over de kelder. (3)- Diverse lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd met een scheurwijdte tot wel 3 cm. T.p.v. deze scheur vertoont het gewelf deformatie tot 2 cm. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- Tevens is de kelder deels losgescheurd van het pand. T.p.v. de aansluiting met de gevel van het pand is de kelder fors gescheurd. Dit is bij de ingang goed zichtbaar. (6)- In de vloer van kelder zit een gat tegen de werfmuur. Hier stroomt water vanuit de gracht naar binnen. (7)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



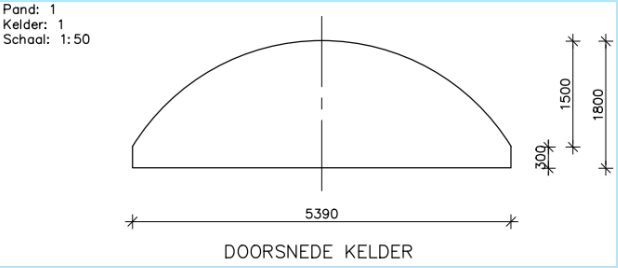
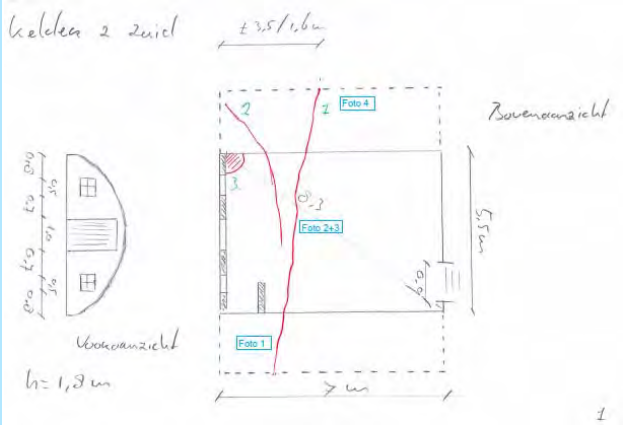


Foto 7: Scheurwijde plaatselijk ca. 30mm, uitgespoeld zand



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een

waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed steunwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed (deels) uitgespoelde grondaanvulling op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2), (4) en (6): De doorlopende en zand voerende scheur die schuin van de ene wand via het gewelf naar de andere wand gaat (C-D in uitgeslagen tekening en scheur 1 op de schets) en de scheur die via de wand naar het geweld gaat en daar stopt (scheur 2 op de schets) zijn vermoedelijk ontstaan door de verzakking van vloer (Type:II en III). Deze lokale verzakking van de vloer komt door de zetting van de ondergrond, mogelijk ten gevolge van grondspoeling, en/of schade aan fundering en/of aanwezigheid van een slappe grondlaag. De scheurranden zijn verschoven ten opzichte van elkaar, hetgeen erop duidt dat er een horizontale vervorming in de constructie heeft plaatsgevonden. De grote scheurwijdte en zanduitspoeling geven indicaties dat de kelder in twee delen is gescheurd.

Schade (3): Op de foto zijn meerdere scheuren te zien die in de stuclaag zitten. Het is niet duidelijk of ze ook in het metselwerk zitten. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd.

Schade (5): De mogelijk oorzaken voor het losscheuren van de kelder ter plaatse van de ingang van het pand zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Schade (7): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Schade (8): Op de uitgeslagen inspectietekening is ook een scheur te zien die in de overspanningsrichting van het gewelf en in de wand zit (A-B). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:III).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Deze kelder zit echter relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2). Er zijn wel diverse lichte scheuren in het gewelf geconstateerd. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting en/of zettingen, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk. - Door de uitspoeling van het zand op het gewelf heeft de boogwerking een lagere capaciteit. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. - De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend. - Het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting is onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

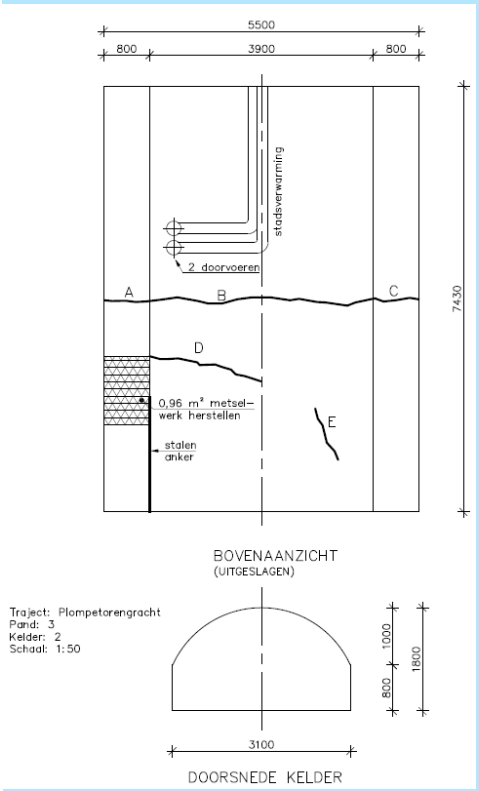
3.4.12 Plompetorengracht 3A (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,10 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,8 m en steekhoogte: 1,0 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend

	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,19 - 2,64 - 0,22 = 0,33 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk kluiskelders Plompetorengracht 1 kelder 2 en Plompetorengracht 3 kelder 1
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag: pand 3A:
	Reparaties	Scheur (ABC) gedicht en deel metselwerk vervangen
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend

Foto 7A: getekend: een losse metselwerkschijf in gewelf

Foto 6: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die vermoedelijk duiden op overbelasting door verkeer, is het niet direct aannemelijk het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;

In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en de losse schijf metselwerk op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed van de mogelijke uitspoeling van de aanvulling op de boog door de zandvoerende scheur is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheur in de rijrichting over gehele gewelf is Type:II met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheur in de rijrichting (D) is vermoedelijk Type:III met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De schil los metselwerk heeft een onbekende oorzaak. De mogelijke oorzaken zijn te hoge wiellast waardoor pons kan zijn opgetreden, zand uitspoeling in de naastgelegen scheur, lokaal slechte samenhang metselwerk (door ingewerkte constructie).

Onderbouwing;
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur door alleen te hoge verkeersbelasting komt.
Door de naastgelegen scheur zal er een link zijn tussen de oorzaak van het los komen van de schol metselwerk.

Onzekerheden;
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.
De los komende schil metselwerk is een uniek schade beeld.
Omdat er geen foto beschikbaar is van de scheur (E) loodrecht op de rijrichting, is niet met zekerheid te zeggen wat de oorzaak zou kunnen zijn. Er is een vermoeden dat dit een Type:I scheur zou zijn.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De korte scheur loodrecht op de rijrichting zou als oorzaak een te hoge verkeersbelasting kunnen hebben.
De loskomende schol zou de volgende combinatie van oorzaken kunnen hebben: de doorgaande scheur over het gewelf met een hoge bovenbelasting.

Onderbouwing;
Het uitdrukken van een schol metselwerk zou door een hoge wiellast kunnen komen waar de kans groter is nabij een doorgaande scheur omdat hier de belastingspreiding beperkt wordt.

Onzekerheden;
Een andere mogelijke oorzaak zou kunnen zijn: slechte hechting van een (eerder gerepareerd) deel metselwerk. Geen monitoring van schade/scheuren. Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

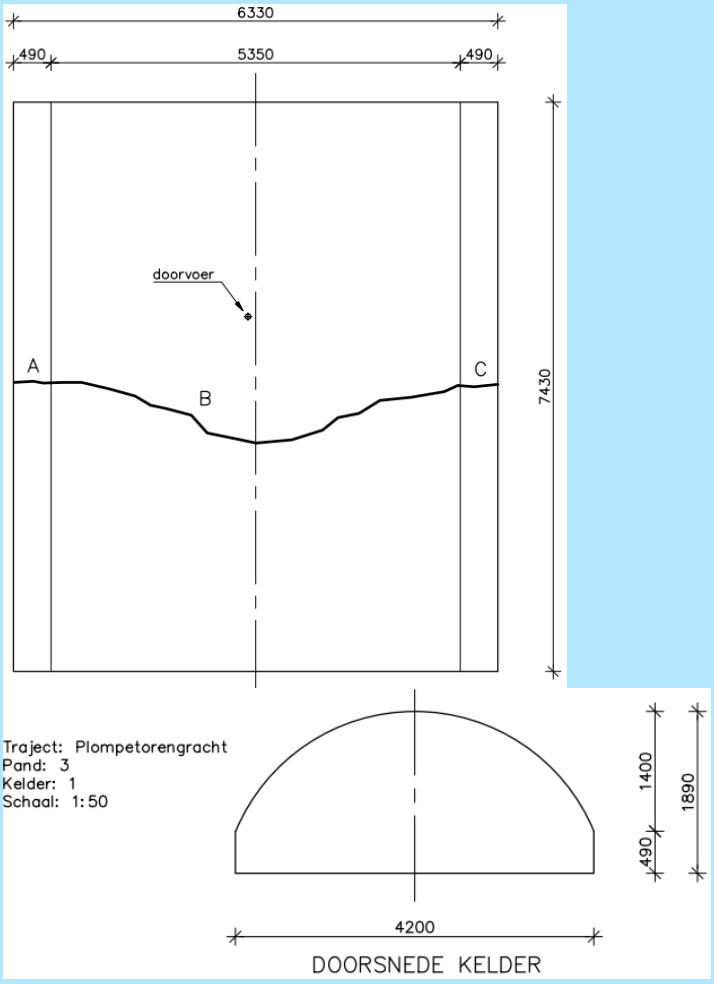
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.13 Plompetorengracht 3B (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,89 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,49 m, steekhoogte: 1,40 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,47 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Lichte scheuren in gewelf + vochtplek. (2)- Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.

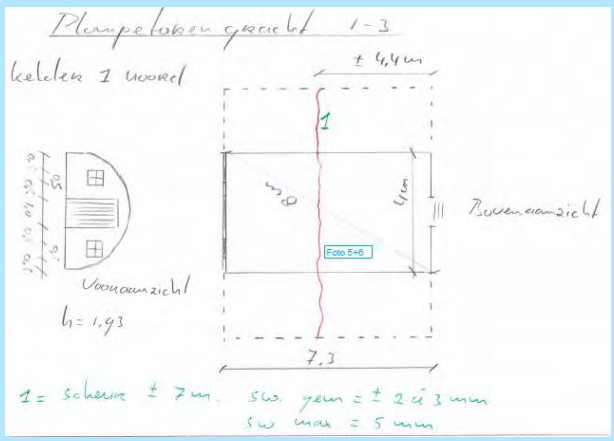
		(3)- Lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- De kelder staat compleet vol met bouwafval. In de kelder staan ongeveer 8 st big-bags gevuld met puin. Dit is een zeer zware belasting voor de kelder. (6)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: - Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



pFoto 5: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder

Foto 4: Lichte scheuren in gewelf + vochtplek

Foto 6: Lichte scheuren in gewelf



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lichte scheuren en de vochtplek in het gewelf lijken op basis van de inspectiefoto nabij de kluismuur te zitten. De scheuren zijn daarom vermoedelijk ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. Het gewelf is vochtig, omdat de scheuren mogelijk watervoerend zijn. De kelder is waarschijnlijk ook niet waterdicht.

Schade (2) en (4): De gerepareerde scheur dwars door de hele kelder is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:II). De scheur is in 2020 opnieuw gerapporteerd, waardoor

wordt geconcludeerd dat de scheur weer open staat. Dit betekent of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.

Schade (3): In het inspectierapport is aangegeven dat er lichte scheuren zijn in gewelf. In Foto 6 van het rapport van de gemeente Utrecht zijn er echter relatief forse scheuren te zien. De horizontale scheuren loodrecht op de overspanningsrichting komen mogelijk door een te hoge verkeersbelasting (Type: I). Echter is de locatie van deze scheuren niet in de kruin of in de buurt hiervan waardoor overbelasting minder voor de hand liggend is. De verticale scheur komt vermoedelijk door verschilzetting in combinatie met stijfheidsverschillen ter plaatse van de dwarswand. Mogelijk is er een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III).

Schade (5): De zware belasting op de vloer is vermoedelijk de oorzaak van de verzakking, waardoor de dwarsscheuren (schade 2 en 4) zijn ontstaan.

Schade (6): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder gemiddeld laag geclassificeerd is in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is er niet een direct vermoeden dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting. Echter kan dit niet uitgesloten worden en is er ook een combinatie van oorzaken of nog onvoorziene oorzaken mogelijk.

Onzekerheden;
- De precieze locatie van de scheuren loodrecht op de rijrichting is onzeker.
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.14 Plompetorengracht 9 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,75 m
	Hoogte toog/togen	1,30 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,48 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde kelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend, waarschijnlijk geen direct naastgelegen kelders
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheur over het gehele gewelf in het verleden gerepareerd maar staat lokaal open. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- In het verleden kan overbelasting hebben plaats gevonden.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..

De scheuren in de muren nabij de kluismuur zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

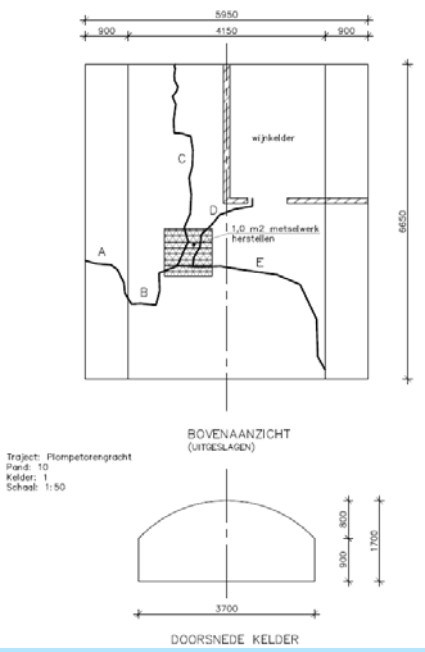
Advies;
De combinatie scheur loodrecht op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

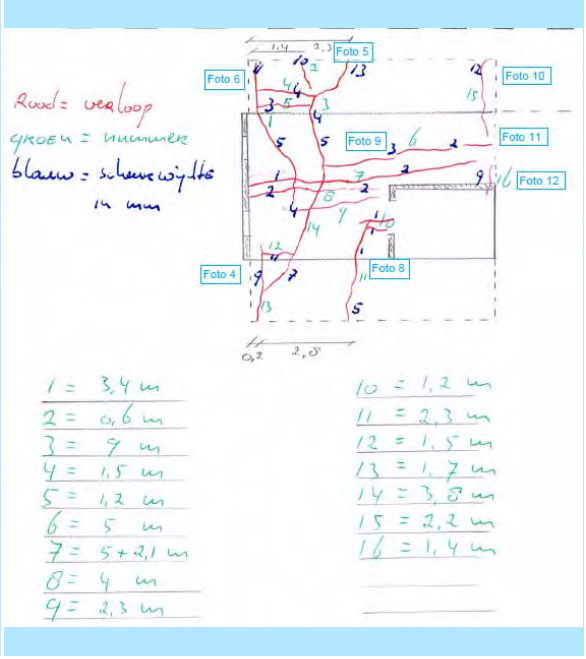
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.15 Plompetorengracht 10 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,70 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,70 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m, steekhoogte 0,80 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,45 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Steunwand loodrecht op de rijrichting, en wand met opening in de rijrichting. Afmetingen, fundatiediepte en verbinding met gewelf onbekend.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Linker zijde onbekend. Rechter zijde kluiskelders Plompetorengracht 12.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur en woning Scheuren loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheuren (craquelé) loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Stuclaag aanwezig. Bovenzijde onbekend.
	Toestand metselwerk	Vochtplekken





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) niet veilig kan kruisen. Vermoedelijk heeft in het verleden overbelasting plaats gevonden wat de draagkracht van de kelderconstructie negatief heeft beïnvloed.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer. Echter is er ook een licht vermoeden dat de oorzaak bij de aanwezige steunwand loodrecht op de rijrichting kan liggen, Type:IV.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheuren in de muren nabij de kluismuur en de woning zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf en mogelijk een lokaal stijfheid verschil door de steunwand loodrecht op de rijrichting, Type:IV.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheuren loodrecht op de rijrichting met craquelé zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting met craquelé wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De combinatie scheur loodrecht met craquelé op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

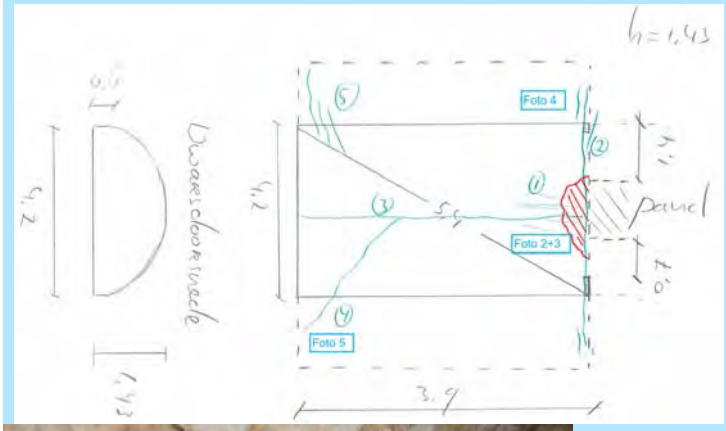
Onderbouwing;

De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.16 Zadelstraat 45 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,43 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,6m, steekhoogte 0,83 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,4 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- In het midden van het gewelf, bij de aansluiting tegen het pand, vertoont de boog een verzakking tot ongeveer 8 cm. Tevens zijn hier enkele stenen uitgevallen en is het metselwerk gescheurd. (2)- De kelder vertoont op diverse locaties vrij forse scheurvorming in lengte- en dwarsrichting. Alle scheuren vertonen een grote scheurwijdte, plaatselijk tot 18 mm. (3)- Het metselwerk van de kelder is zeer vochtig, vertoont lekkages en zit vol schimmels.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) veel schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het zeer aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (8-ton aslastbeperking zonder handhaving) het verkeer de kelder(s) niet veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in het grafiek, wat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De toog vertoont bij de aansluiting tegen het pand tot ongeveer 8 cm verzakking. Er zitten scheuren in de kruin van het gewelf (scheur 1 op de schets) loodrecht op de overspanningsrichting (Type:I). Tevens is de aansluiting op het pand geheel los gescheurd (scheur 2 op de schets). De mogelijke oorzaak is de zetting van het pand en de kelder ten opzichte van elkaar, mogelijk in combinatie met verschilzetting in de kelder (Type:II).

Schade (2): Scheur 3 op de inspectieschets zit loodrecht op de overspanningsrichting en is mogelijk veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting (Type: I). Scheuren 4 en 5 zitten in de overspanningsrichting over een gedeelte van het gewelf en in de wand (Type: III). Deze scheuren zijn vermoedelijk veroorzaakt door verzakking/verschilzetting.

Schade (3): De oorzaak van zeer vochtige kelder is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelder en/of slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheuren loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1) en in de straat een 8-tons aslastbeperking geldt, is het aannemelijk dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.

- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.5 Onbekenden/onzekerheden

Verkeersbelasting
Het is onbekend aan welke (incidentele) voertuiggewichten de kelders nu en in het verleden worden en zijn belast. De oorzaak is de combinatie van de voorgeschreven beperkingen voor aslasten en voertuigafmetingen en de afwezigheid van een fysieke beperking en handhaving van het verkeer. Volgens rapportage uit 2014 (GU) waren (en zijn) er ontheffingen op het aslastbord. Via nieuwssites blijkt dat het werkelijke verkeer met (fors) hogere aslasten/voertuiggewichten rijdt dan op de borden aangegeven. Het is echter op dit moment niet bekend of dit incidenten betreft en daarmee overeenkomen met de bandbreedte volgens de norm of dat er nog grotere overschrijdingen plaatsvinden. Ook is er onvoldoende inzicht in incidentele ontheffingen zoals bouwverkeer of calamiteitenverkeer (brandweer).

Scheuren
De vastlegging van (oppervlakte)schades, scheuren en vervormingen is door verschillende inspectiebureaus uitgevoerd. Er is geen univorme systematiek voor het inspectieonderzoek en de rapportage gehanteerd. Het advies is om in het vervolg de ‘Registratie constructieve schades’ Bijlage 3 van de CUR124 aan te houden, zie ook Bijlage A5.
De scheurdiepte (door-en-door of niet) is veelal onbekend doordat deze visueel niet mogelijk is vast te leggen. Scheuren aan de bovenzijde van het gewelf zijn (bijna) nooit geïnspecteerd en vastgelegd of aangetroffen. Scheurvorming loodrecht op de rijrichting met als oorzaak te hoge verkeersbelasting treedt aan de onderzijde en bovenzijde van het gewelf op. Scheurvorming door verkeersbelasting ontstaat op een belastingsniveau (veel) lager dan het uiterste draagvermogen. Om scheuren door verkeersbelasting te voorkomen is derhalve een (veel) strengere aslastbeperking noodzakelijk dan bij het veilig kruisen (niet bezwijken). Een scheur kan het gevolg zijn van een enkele incidentele hoge verkeersbelasting (veel hoger dan 2-ton aslast). Voor een aantal kelders is scheurvorming in het gewelf loodrecht op de rijrichting gevonden, die vermoedelijk een Type:I scheur zou kunnen zijn. Echter, het komt enkele keren voor dat parallel op korte afstand van de scheur een steunwand loodrecht op de rijrichting aanwezig is. Hier is de oorzaak van de scheur mogelijk een combinatie van hoge verkeersbelasting met lokaal een stijve wand.

Geometrie
Het baksteenformaat is veelal onbekend en zo ook de dikte van het gewelf en het metselverband. De steekhoogte is niet altijd bekend. Dit komt doordat geregeld alleen de totale hoogte onderkant kruin van de boog ten opzichte van de vloer is opgemeten. De dikte van de aanvulling op de boog is veelal onbekend. Van het aanbrengen van steunwanden/ribben onder het gewelf is de fundatiediepte, de verbinding met het gewelf en het tijdstip van aanbrengen in relatie tot de scheurvorming onbekend.

Unieke schades

Naast de generieke schadebeelden, zoals in paragraaf 3.3 is beschreven, zijn er enkele unieke schadegevallen waargenomen met een onbekende oorzaak. Het loskomen van een schol metselwerk is hier een voorbeeld van, zie Figuur 14. Dit is gedocumenteerd voor het adres Plompetorengracht 3A (kluiskelder). Waarschijnlijk ligt de oorzaak bij de aangrenzende scheur Type:II. Een ander uniek schadegeval, is de scheurvorming loodrecht op de rijrichting voor het adres Plompetorengracht 3B (kluiskelders). De scheuren liggen niet nabij de kruin van de boog waar ze worden verwacht in het geval van overbelasting maar in de boog ongeveer één meter boven het vloerniveau. Daarbij lijkt er een relatief grotere aanvulling aanwezig op de boog (ongeveer 0,47 m) waardoor de kelder op basis van de MEXE-theorie niet laag is geclassificeerd. Ook zijn deze scheuren niet opgenomen in de uitslag en niet in de inspectierapportage van Iv-infra uit 1-9-2020.

Figuur 14 Los komende schol metselwerk.

4 Expertbeoordeling generiek

Een generieke beoordeling van de oorzaak en aanleiding van scheuren is per type kelder en straat bekeken. De MEXE-theorie is als hulpmiddel gebruikt voor de classificering van de zestien kelders op basis van de bezwijkbelasting. Zo is voor de kelders een verband gelegd tussen de schades en de classificering o.b.v. de indicatieve bezwijkbelasting.

4.1 Maximale belasting kelders

Deze paragraaf geeft voor zover mogelijk antwoord op vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft? De geformuleerde vraag is tweeledig:

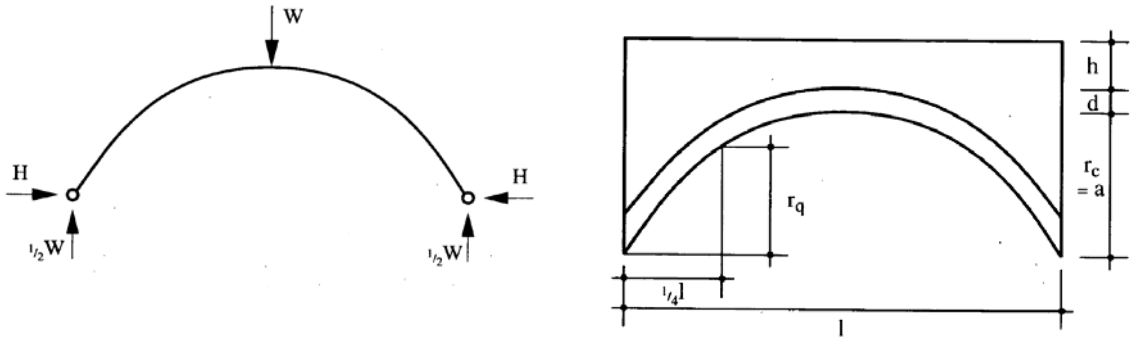
Ten eerste. ‘Veilig kruisen’ is niet-bezwijken. Voor een betrouwbare inschatting hiervan moet een bezwijksom (UGT) in bijvoorbeeld Plaxis of DIANA gemaakt worden. Omdat dit (nog) niet onderdeel is van spoor 2, zal een eerste inschatting op basis van de expertbeoordeling met behulp van de MEXE-theorie gemaakt worden. De inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor het veilig kruisen van de kelders, kan op basis van de expertbeoordeling met beperkte zekerheid gegeven worden. Voor de zes kelders in spoor 1 zal deze vraag in later stadium kwantitatief beantwoord kunnen gaan worden. Voor de overige 10 kelders in spoor 2 zal de kwalitatieve inschatting o.b.v. de MEXE-theorie met de resultaten uit spoor 1 gevalideerd worden. In dit voorlopige rapport wordt wel op basis van de MEXE-theorie aangegeven van welke kelders we een probleem vanuit overbelasting uit verkeer verwachten. Als in die kelders geen schades zitten die op overbelasting duiden dan is het aannemelijk dat het huidige verkeersregime van 2-ton dus toelaatbaar is. Zitten er in de kelders die het laagste in de grafiek zitten *wel* schades uit overbelasting dan kan dit nu nog niet gezegd worden. Op basis van horizontale lijnen in de MEXE-grafiek en kelders zonder schade uit verkeer kun je wel een inschatting maken of het huidige verkeersregime in de praktijk schade heeft opgeleverd. (Onbekend is dan nog of 2-ton van het bord of de 7 ton van de incidentele overbelasting bij die grens hoort.)
Ten tweede. ‘In een behoorlijke staat’ is scheuren door passerend verkeer. Het scheuren van metselwerk door overbelasting treedt op vóór bezwijken en bij een lagere verkeersbelasting. Bij welke verkeersbelasting het metselwerk gaat scheuren, is nu niet met zekerheid te bepalen. Hiervoor is onderzoek naar de scheurvorming van het metselwerk benodigd. Dit betreft onderzoek voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT) onder verkeersbelasting waar onderzocht moet worden wanneer de treksterkte van het metselwerk overschreden zal worden. Het is niet mogelijk om hiervoor de MEXE-theorie toe te passen omdat deze uit gaat van een bezwijkbelasting. De belasting dat leidt tot scheuren is (ruim) lager dan de bezwijkbelasting. Daarbij is het onbekend aan welke voertuiggewichten de kelders zijn onderworpen. De vraag of de kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden.

MEXE-theorie
Een veel gebruikte beoordelingsmethode voor de classificatie van (metselwerk) boogconstructies is de MEXE-theorie (The Military Experimental Establishment). De theorie is gebaseerd op het werk van Pippard en Heyman die sinds de Tweede Wereldoorlog deze methode hebben geïntroduceerd. De MEXE-theorie is sindsdien de meest toegepaste beoordelingsmethode voor boogconstructies. De simpliciteit van de methode past bij de expertbeoordeling zodat de boogconstructies geclassificeerd worden. De methode kan worden gezien als een VO (voorontwerp) formule die beschreven is als: Empirische vergelijking van Britse origine voor het bepalen van de boogdikte ‘d’ voor een bovenbelasting ‘W’. Op basis van de berekeningen uit spoor 1 zullen de resultaten uit de MEXE-theorie gekalibreerd worden, zodat de betrouwbaarheid van de beoordeling volgens deze methode verhoogd wordt.

Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’ komt tot stand door de berekening van permanente belasting en buigende momenten in de kruin van de boog. Er is gebruikgemaakt van de volgende schematisatie en voornaamste aannames:

- de boog heeft een parabolische vorm (2D);
- de kruinbelasting hoeft niet de meest kritische belastingpositie te zijn;
- de vulling geeft enkel verticale belasting;
- het gewicht van de boog is gelijk aan het gewicht van de aanvulling;
- de druklijn moet binnen half de boogdikte liggen zodat een gelimiteerde druksterkte en een ongedefinieerde treksterkte geldt.

Stijfheidseffecten door constructieve elementen (steunwanden,-ribben, ankers, etc.) kunnen niet aan de capaciteitskant meegerekend worden.
Een zestal parameters is benodigd voor een eerste inschatting van de toelaatbare belasting met behulp van de MEXE-theorie. Dit betreffen de: overspanning (l), boogdikte (d), dikte van de aanvulling op de boog (h), steekhoogte t.o.v. de geboorte (a), druksterkte van het metselwerk (f) en het gewicht van de aanvulling (σ). In dit onderzoek is de dagmaat aangehouden als overspanning. Voor het soortelijk gewicht (σ) van de aanvulling is constant 18 kN/m^3 aangehouden.



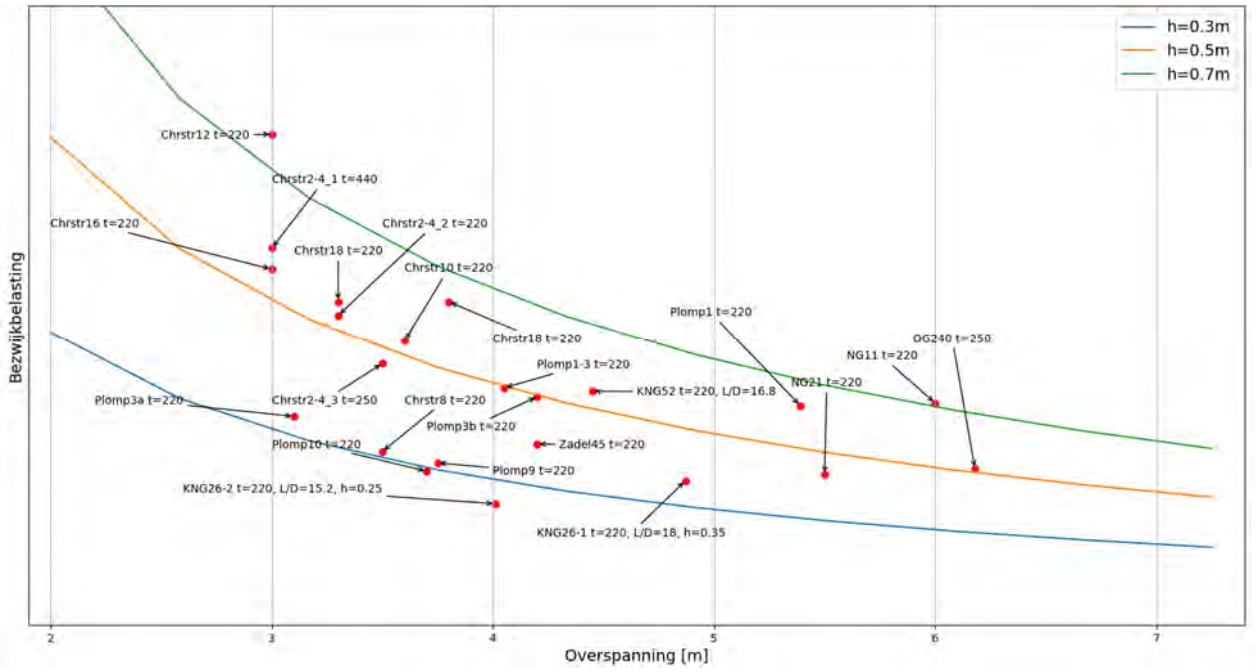
Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’

$$W = \frac{\left(\frac{256fhd}{l}\right) + 128\sigma lh\left(\frac{a}{28d} - \frac{1}{21} - \frac{h+d}{4a}\right)}{\left(\frac{25}{a} + \frac{42}{d}\right)}$$

De MEXE-theorie is vrij gevoelig voor de laagdikte van de *aanvulling (h)* bovenop de toog. Hoe kleiner de laagdikte van de aanvulling hoe lager de bezwijkbelasting. En dit werkt ook zo de andere kant op. De vergelijking van bezwijkbelastingen bepaald met de MEXE-theorie en met Plaxis voor drie metselwerk bogen uit het onderzoek in ‘s-Hertogenbosch staat in Bijlage A3. Daarnaast heeft de dikte van de metselwerk boog (d) grote invloed op de belastbaarheid.

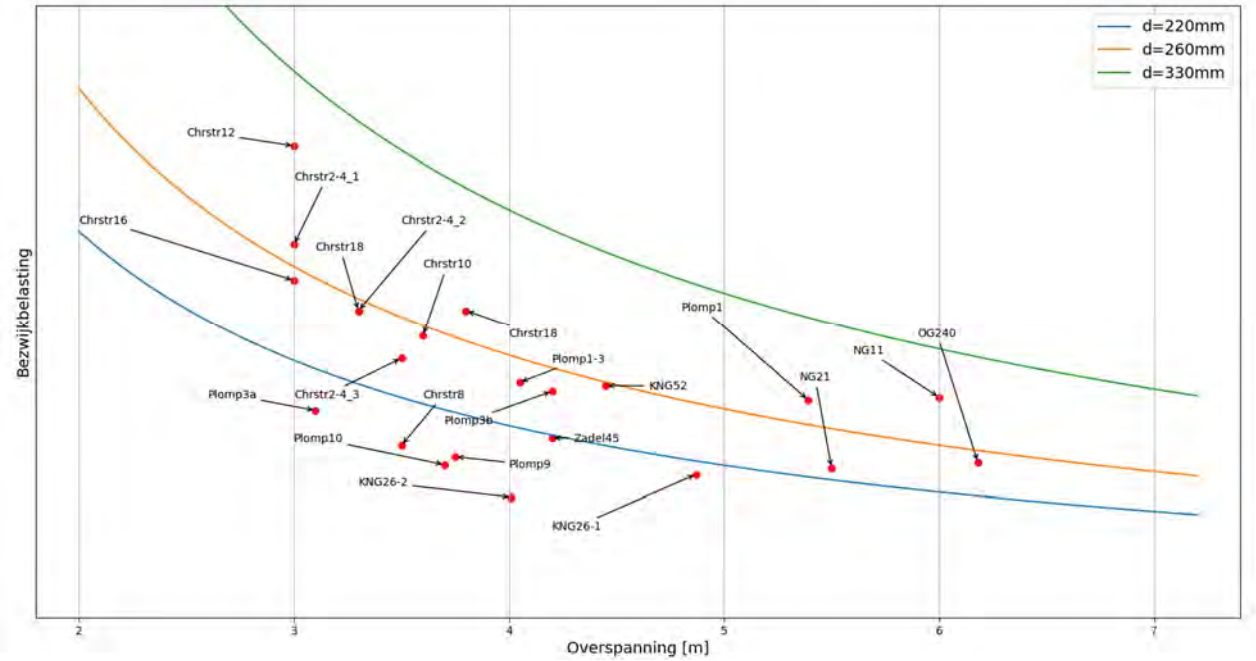
Classificatie van Kelders op bezwijkbelasting met behulp van de MEXE-theorie

De verschillen in bezwijkbelasting (de y-as in de hiernavolgende figuren) is voor de kelders onderling bepaald met de invoerparameters uit de bureaustudies. Elk adres is met een afkorting en een pijl bij de betreffende bezwijkbelasting (rode punten) weergegeven. Daarbij is het effect van het variëren van de parameters in de MEXE-theorie met de drie gekleurde lijnen geplot. Hier zijn de drie grafieken steeds voor een overspanning van 2,0 tot 7,0 m geplot. In Figuur 15 is de dikte van de aanvulling gevarieerd. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3,



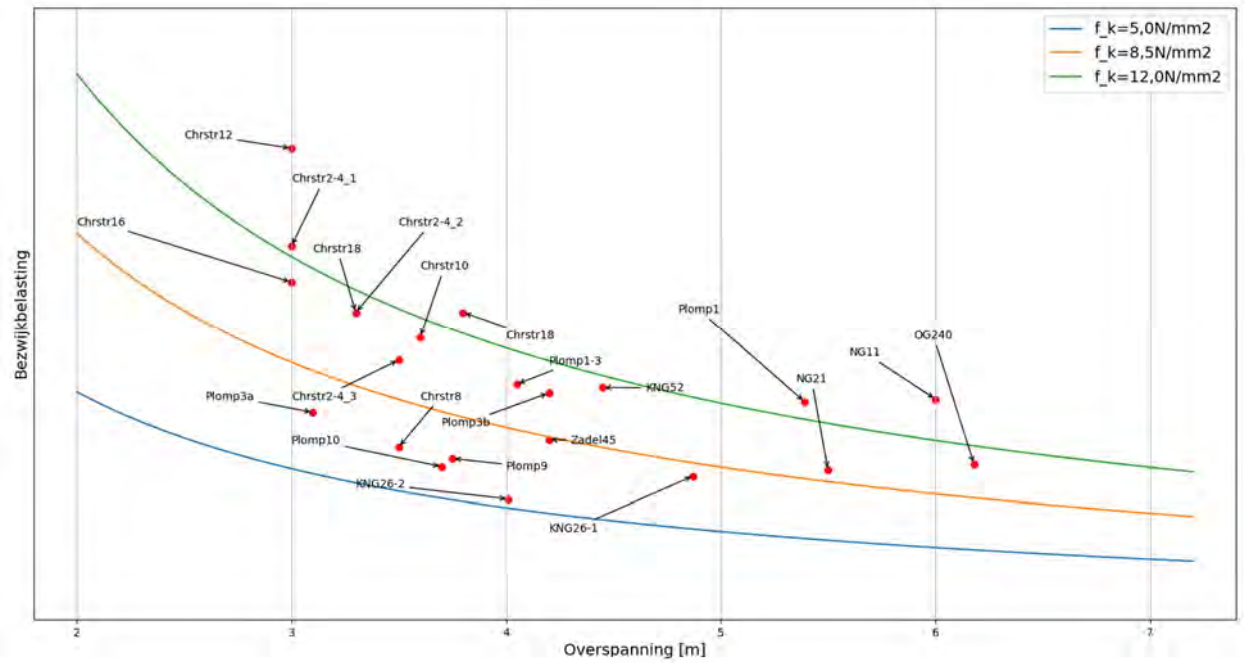
Figuur 15: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de aanvulling op de boog.

In Figuur 16 de onderstaande grafiek is de **dikte** van de boog (gewelf) gevarieerd voor een één-steens, anderhalf-steens en twee-steens boog. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5 N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



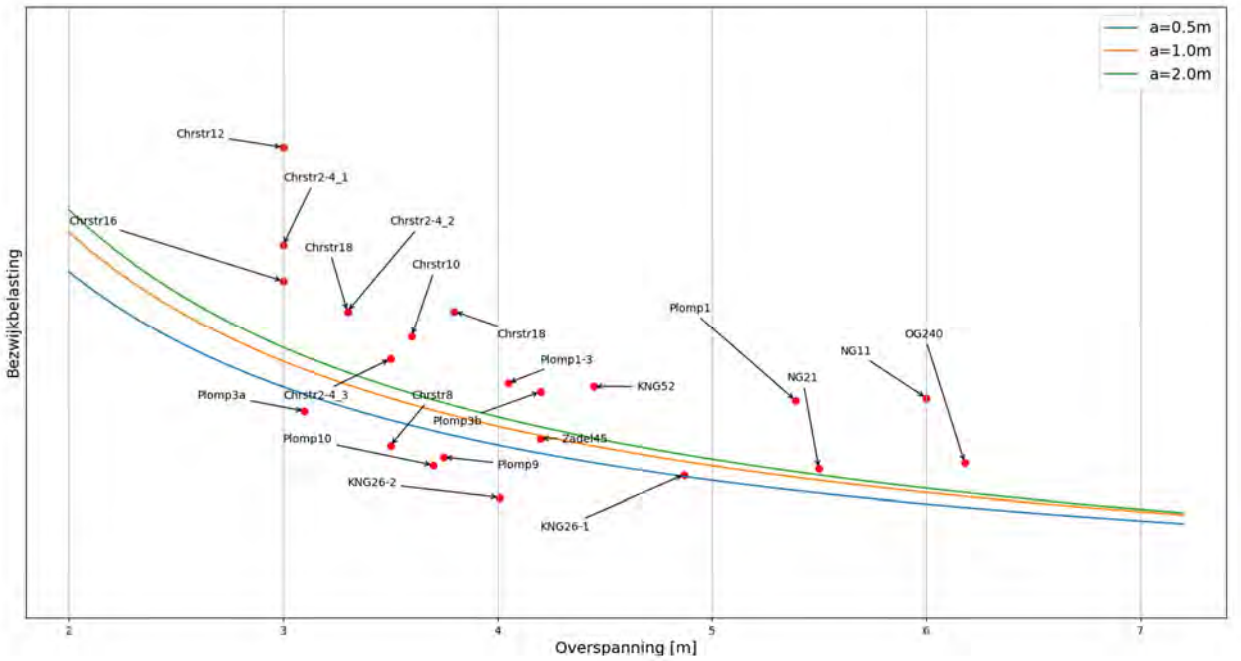
Figuur 16 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de metselwerk boog.

In Figuur 17 is de **druksterkte** van het metselwerk gevarieerd. De ondergrenswaarden van de karakteristieke druksterkte voor metselwerk met mortel is f_k 5,0 N/mm^2. Hierbij hoort de gemiddelde waarde van de druksterkte $f_{ma;a}$ 8,5 N/mm^2. Een hogere waarde (ongeveer 40%) dan de gemiddelde waarde is $f_{a;a}$ 12,0 N/mm^2. De NPR stelt: “Als kleimetselwerk van voor 1945 van een duidelijk slechte kwaliteit is wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, wordt geadviseerd de gemiddelde waarden van de sterkte-, stijfheids- en breukenergie-eigenschappen met ca. 40 % te verlagen.
De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



Figuur 17 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de druksterkte van het metselwerk.

In Figuur 18 zijn variaties in de **steekhoogte** van het gewelf onderzocht. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde druksterkte metselwerk f_k = 8,5N/mm^2, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3. De MEXE-theorie blijkt minder afhankelijk te zijn van de steekhoogte (gemeten vanaf de geboorte van het gewelf). De mogelijke variaties in het **gewicht van de aanvulling σ** heeft een verwaarloosbaar effect op de MEXE-theorie en daarom is de variatie van deze parameter niet getoond.



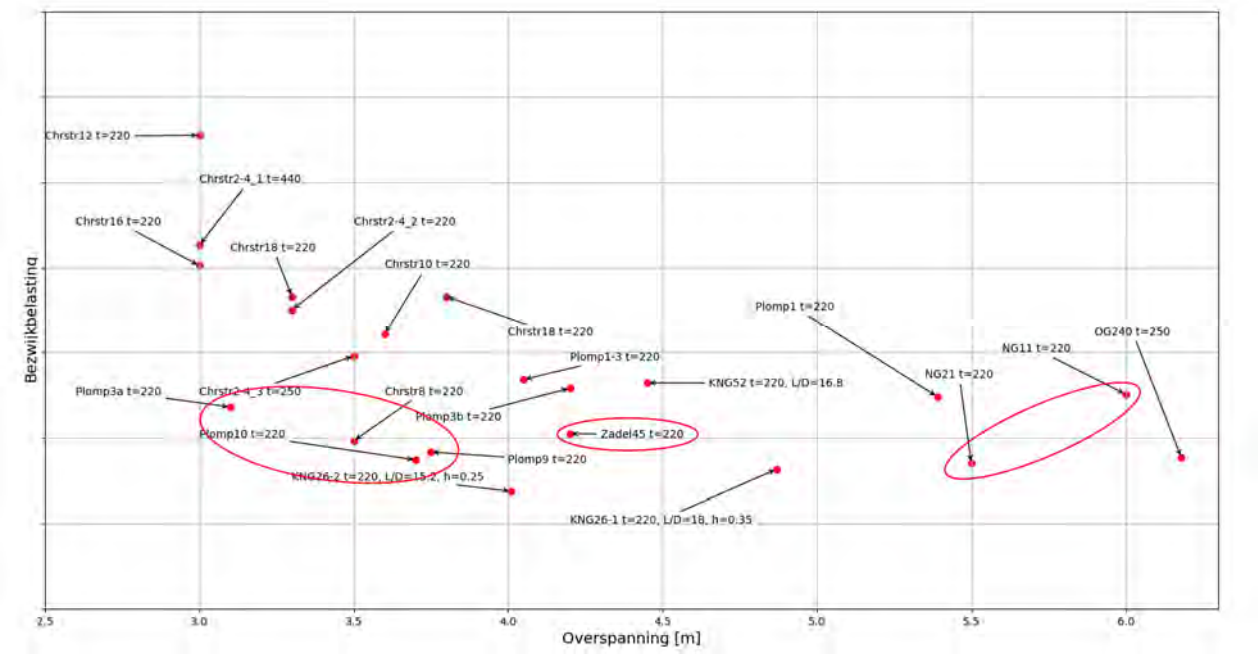
Figuur 18: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de steekhoogte.

4.2 Generieke schades

In deze paragraaf zijn de generieke schades beoordeeld met als onderbouwing de classificatie op bezwijkbelasting van de kelders met de MEXE-theorie.

Type:I scheuren

De kelders van Nieuwegracht 11 en 21, Plompetorengracht 3A, 9 en 10 en Zadelstraat 45 vertonen scheuren van het Type:I, loodrecht op de rijrichting met als vermoedelijke oorzaak overbelasting. De tweede overeenkomst voor deze kelders (behalve Nieuwegracht 11) is de relatief dunne aanvulling bovenop het gewelf (0,3 - 0,4 m). Door een dunne aanvulling spreidt de verkeersbelasting minder waardoor een meer geconcentreerde (en dus hogere) belasting optreedt. De Nieuwegracht 11 heeft een aanvulling van ruim 0,6 m dikte. Parallel aan de scheur loodrecht op de rijrichting voor de Nieuwegracht 11 is een steunwand aanwezig, waardoor het vermoeden heerst dat hier de oorzaak ligt. Echter is het moment van aanbrengen van de wand en het moment van initiëren van de scheur onbekend. Figuur 19 geeft de resultaten van de classificering van de MEXE-theorie waar de betreffende kelders zijn omcirkeld. De kelders liggen laag in de grafiek, ten opzichte van de y-as (bezwijkbelasting).



Figuur 19: Laag geclassificeerde kelders met een relatief kleine aanvulling op de boog en Type:I scheuren volgens de bureaustudie.

Een drietal kelders KNG26-1, KNG26-2 en de Oudegracht 240 (OG240) liggen ook vrij laag in de grafiek. Echter is in de documentatie en tijdens de eerste uitgevoerde inspectie van de KNG26 aangetoond dat er plavuizen liggen op de deze kelders. Deze plavuizen zijn platte stenen met een dikte van 40 mm en zijn volledig in de mortel bovenop de metselwerk boog aangebracht. Dit zou een verklaring kunnen zijn dat deze kelders laag uit de classificering komen maar toch geen scheuren door overbelasting laten zien (Type:I).

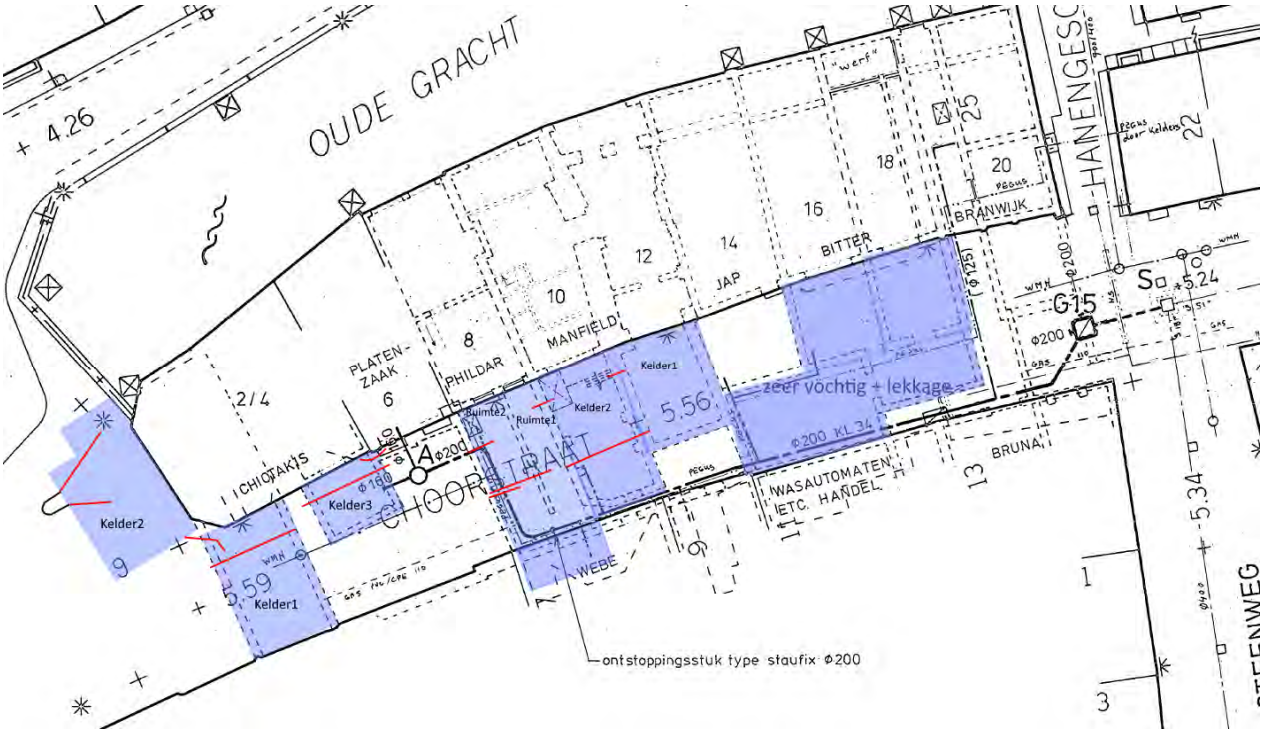
Type:II scheuren

Dit type scheuren is aangetroffen voor de straat- en kluiskelders. De drie werfkelders tonen dit type scheur niet.

Over een aaneenschakeling van kluiskelders is scheurvorming Type:II aangetroffen aan de Plompetorengracht. De aanleiding van de scheurvorming is verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen. Dit kan als mogelijke oorzaken hebben:

1. demping van de gracht of verlaging van de waterstand van de gracht waardoor de kluismuur en een deel van de kelder instabiel is geworden en verzakt is in de richting van de gracht (het in tweeën knikken van de kelder);
2. uitbaggeren van de grachten waardoor de waterbodem van de gracht is verlaagd en de stabiliteit van de fundering op staal van de kluismuren en kelders negatief wordt beïnvloed;
3. slappe grondlagen nabij of aan de grachtzijde waardoor lokale zettingen in de ondergrond optreden.

Ook voor een aaneenschakeling van straatkelders in de Choorstraat is scheurvorming Type:II aangetroffen, zie Figuur 20. Omdat niet direct aan de Choorstraat een gracht ligt, is de oorzaak hier verschillend ten opzichte van de Plompetorengracht. De aanleiding voor de scheurvorming zal hier ook hoogstwaarschijnlijk verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn.



Figuur 20: Schematische weergave van de scheurvorming (oriëntatie in locatie) in de kelders in de Choorstraat.

De kelders die de Type:II-scheurvorming laten zien, liggen allen niet laag in de grafiek van de classificering van de kelders op basis van de bezwijkbelasting. Dit bevestigt dat dit type schade niet door overbelasting komt.

Type:III scheuren

Dit type scheur komt het vaakst voor bij de drie verschillende typen kelders. De aanleiding voor de scheurvorming zal net als voor Type:II een verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn. De aanleiding van dit type scheur is beperkt tot lokale zettingen/zakkingsverschillen daar waar de Type:II scheuren over de gehele kelderconstructie optreden.

Type:IV scheuren

Scheuren door verhinderde vervorming door de toevoeging van stijfheidselementen (steunwanden, -ribben, sparingen, etc.) zijn vermoedelijk voor de Nieuwgracht 11, Plompetorengracht 10 en verschillende kelders in de Choorstraat waargenomen. Dit type scheur treedt op in combinatie met een verhoogde permanente belasting (door zettingen) of door verkeersbelasting. De stijvere elementen trekken krachten naar zich toe. Het aangrenzende minder stijve element heeft onvoldoende capaciteit voor deze spanningstoename en scheurt.

Vochtig metselwerk

Generieke vermoedelijke oorzaken van vochtig metselwerk zijn optrekkend vocht door de vloer of de landhoofden en lekkage door het metselwerk. De lekkage/vochtintreding van ‘bovenaf’ kan bijvoorbeeld komen door lekkage van de hemelwaterafvoer of door wateraccumulatie op de kelders. Dit in combinatie met geen of een niet-waterdichte afwerklaag. Indien de kelder niet of niet voldoende geventileerd wordt, zal de vochtbalans toenemen. Het gevolg is dat het metselwerk verzadigd raakt waardoor de kwaliteit van het metselwerk achteruitgaat. Indien dit gepaard gaat met het uitvallen van de vulling van de voegen, degradatie van de indeling en het hechtingspatroon dan zal de (druk)sterkte van de metselwerk boog afnemen.

Een waterdichte laag op de toog heeft als functie water bovenop de toog af te voeren, zodat het niet het metselwerk van de toog bereikt. Echter zal de waterdichte laag de ventilatie van het metselwerk (meer) beperken. De combinatie waterdamp in een vochtige kelder of optrekkend grondwater met een waterdichte laag bovenop het gewelf en geen ventilatie onder de kelder is funest voor de duurzaamheid en de constructieve veiligheid van de constructie. Een waterdichte kelder dient altijd geventileerd te worden om de vochtbalans in de kelder zo laag als mogelijk te houden, zodat de kwaliteit van het metselwerk niet afneemt.

4.3 Gevolgen schades

In deze paragraaf zijn de gevolgen van de verschillende type scheuren en schades beschreven. De vraag 4: Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer? is kwalitatief beantwoord op basis van engineering judgement en de opgedane ervaring met het rekenen aan metselwerk boogconstructies. De resultaten uit spoor 1, waar het (mogelijk) negatieve effect van de schades op de bezwijkcapaciteit meegenomen kan worden, worden in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen.

Scheuren loodrecht op de rijrichting (Type:I): Beperking lastspreiding in de lengte richting en dus hogere belasting door verkeer. Craquelé van scheuren lijkt op het faalmechanisme pons dat lokaal grote gevolgen heeft voor de zeer beperkte lastspreiding.
Scheuren in de rijrichting (Type:II en III): Beperking lastspreiding in de breedte richting wat hoger belastingseffect door verkeer veroorzaakt. De scheur Type:II kan gezien worden als een langsvoeg waar tegenaan gereden kan worden.
Type:II en II scheuren betreffen veelal scheuren met een grote scheurwijdte waardoor het risico op uitspoeling bestaat, hetgeen de belastbaarheid aanzienlijk verslechtert. De dikte van de aanvulling (h) komt als meest maatgevende parameter naar voren in de toepassing van de MEXE-theorie.
Indien de oorzaak van Type:II scheuren leidt tot instabiliteit van de kluismuur, zal dit grote gevolgen hebben voor de kelderconstructies waar instortingen mogelijk zijn. Dit is in het verleden al eens gebeurd voor de Drift (verlengde van de Plompetorengracht), zie ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ door Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. De monitoring van de kluis- en werfmuren kan op termijn met de schadebeelden worden vergeleken. Indien uit de monitoring grote verplaatsingen van de kluis- en werfmuren blijken, kunnen deze naast de schadebeelden van de kelders worden gelegd. Of andersom, indien Type:II en III scheuren waargenomen zijn, kunnen de monitoringsresultaten van de betreffende kluis- en/of werfmuren hierbij worden beoordeeld.
Langdurige verzadiging van het metselwerk kan leiden tot afname van de druksterkte van het metselwerk. Hierdoor is het mogelijk dat de kwaliteit van het metselwerk niet meer aan de ondergrenswaarden voor metselwerk uit de NPR998 voldoet. De drukboog is sterk afhankelijk van deze druksterkte van het metselwerk. Dit wordt bevestigd door het variëren van de druksterkte van het metselwerk in paragraaf 4.1.

Onderzoek spoor 1
De gevolgen van de schades zijn alleen kwalitatief beoordeeld, op basis van analytisch inzicht en ervaring (engineering judgement). Om de reductie van de bezwijkbelasting van de kelder ten gevolge van schades kwantitatief te kunnen bepalen, zijn berekeningen nodig. De reductie van de krachtsoverdracht in een boog met scheuren is nu onbekend en conservatief geredeneerd is er geen krachtsoverdracht door de scheur. Er is een niet-lineair verband tussen de belasting spreiding en de bezwijkbelasting. Ook is in de rapporten vaak niet gerapporteerd of de scheuren geheel door-en-door zijn. Indien dit niet het geval is, is (een groot deel van) de krachtsoverdracht nog mogelijk. Vochtig metselwerk of in het verleden vochtig geweest metselwerk heeft een onbekende negatieve invloed op de druksterkte. In de berekening van spoor 1 zal oordeelkundig met de metselwerkkwaliteit worden omgegaan.

5 Discussie

5.1 Onzekerheden in de beoordelingen

Een regulier gehanteerde aanpak voor het beoordelen van constructies of metselwerkconstructies valt of staat bij de beschikbaarheid en vervolgens de betrouwbaarheid van de informatie. De beschikbare informatie is zodoende regulier in drie categorieën in te delen, namelijk:
Bouwkundige informatie; die informatie over de geometrie, leeftijd, ver-/herbouwingen, materialen en dergelijke beschrijft.
Inspectiedocumentatie; die de staat (en dus schades) van het object beschrijft.
Omgevingsfactoren; die de belastingen op het object beschrijft, in het verleden, nu en in de toekomst. Bijvoorbeeld variabele belastingen (verkeer) en permanente belastingen (zettingen).

In veel gevallen is de bouwkundige informatie onbekend of enkel afgeleid uit inspectiedocumentatie. Een groot aantal kelders benodigd aannames na het uitvoeren van de bureaustudie. Daarbij is het onbekend aan welke (verkeers)belastingen de kelders onderworpen zijn geweest en nu en in de toekomst worden. Voor een deel van de kelders zijn enkel inspectierapporten uit 2008 beschikbaar. Er is een risico aanwezig bij het gebruik van verouderde inspectierapporten. Het is onduidelijk of de schades verergerd of hersteld zijn. Hoe ouder de inspectieresultaten, hoe groter het risico. Dit komt onder andere doordat de kans op het passeren van zwaar verkeer aanwezig is.

5.2 Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing

De invloed van de berekeningsresultaten uit spoor 1 op de constructieve beschouwing wordt in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen. Een belangrijk doel is om de MEXE-theorie te kalibreren aan de berekeningsresultaten van de sommen uit spoor 1. Deze sommen kunnen een groot aantal effecten beoordelen waar de MEXE-theorie nu alleen de kelders classificeert op basis van de bezwijkbelasting. Deze effecten betreffen:

- effect naastgelegen kelders;
- gevolg fundatieniveau +0,5 m of 0,0 m NAP voor belastbaarheid;
- maatgevendheid van belastingspositie 1 (symmetrisch in de top) ten opzichte van een niet-symmetrisch belaste boog, bijvoorbeeld belastingspositie 2;
- effect scheurvorming op spreiding verkeersbelasting (kwantitatieve reductie);
- effect beperkte spreiding verkeersbelasting op de belastbaarheid;
- scheurvorming door verkeersbelasting in de BGT (met als uitgangspunt de materiaaleigenschappen voor het metselwerk conform de NPR9998);
- BGT-sommen voor scheurvorming door verkeer met de theoretische minimale aslastbeperking van 3 ton;
- bezwijkbelasting (UGT) waar aan de MEXE-theorie gekalibreerd gaat worden;
- effect reductie druksterkte metselwerk op de bezwijkbelasting;
- beoordelen meerekenen dikke plavuizen (platte steen 40mm dik) bij de metselwerkdoorsnede;
- mogelijk optreden van het faalmechanisme pons.

Indien er aanleiding is, worden bepaalde gevoeligheden onderzocht in de berekeningen in spoor 1. Ook worden in spoor 1 inspecties naar de staat en geometrie van zes kelders uitgevoerd. Dit vergroot de betrouwbaarheid van de beoordeling van deze kelders.

De MEXE-theorie gaat uit van een symmetrische boog belast in de top. De berekeningen uit spoor 1 worden voor verschillende belastingsposities uitgevoerd. De berekeningen uit spoor 1 betreffen belasting gestuurde berekeningen waar de belasting uit het tandem stelsel (2 assen h.o.h. 1,2m) en een verdeelde verkeersbelasting bestaat.
Afhankelijk van het type berekening (BGT of UGT) zal een reductiefactor α_{c20} uit de oplegde belasting voortkomen. De belasting in het rekenmodel inclusief veiligheidsfactoren (dynamisch en belastingfactor) vermenigvuldigd met de reductiefactor ($Q_{1b}= \alpha_{c20} \times Q_1$) worden vervolgens vergeleken met de rekenwaarden (Q_{1b}) uit de Tabel B.2 van de NEN8701 kolom 4 zodat hier een bijbehorend bord C20 uit volgt.

Tabel B.2 — Reductiefactoren α_{C20} voor de karakteristiek belasting bij gebruik van bord C20

α_{C20}	bord C20 (ton)	bord C20 (kN)	Q_{1b} per as (kN)	Q_{2b} per as (kN)
1,000	12	120	300	200
0,773	**10**	**100**	232	155
0,668	**9**	**90**	200	134
0,569	**8**	**80**	171	114
0,477	**7**	**70**	143	95
0,391	**6**	**60**	117	78
0,310	**5**	**50**	93	62
0,236	**4**	**40**	71	47
0,168	**3**	**30**	50	34

Het schalen van de MEXE-theorie aan de berekeningsresultaten spoor 1 zal mogelijk een verticale verschuiving in het classificeren van de kelders veroorzaken. Het is mogelijk dat dit gunstig of ongunstig uitpakt verschillend per kelder. De classificering geeft een duidelijk beeld van verschillen op basis van de bezwijkbelasting maar is vóór het schalen van nog onder voorbehoudt.

Pons (faalmechanisme)
Indirect wordt pons gecontroleerd, aangezien in het metselwerk ook een schuifsterkte zit en lastposities in het midden van de brug bekeken wordt. Pons is bij gebruikelijke metselwerkdiktes (groter dan éénsteens) voor metselwerk bogen onwaarschijnlijk. Bij dunne bogen (éénsteens of halfsteens) speelt pons mogelijk wél een rol, dit in combinatie met een dunne aanvulling op de boog. Het advies is het uitvoeren van extra sommen voor het faalmechanisme pons, indien de resultaten in spoor 1 hier aanleiding voor geven. Dit zou aanvullend op de ‘Aanpak beoordelen metselwerk boogbruggen ´s-Hertogenbosch zijn’. Echter is de verwachting dat de kelderconstructie met de dunste boog en dunste aanvulling op de boog wel het faalgedrag door pons laat zien.

5.3 Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders

De gemeente stelt het volgende in de uitvraag spoor 2: “Voor zekerheid over de sterkte van de gehele scope (ca. 850 kelders) in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor 2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende”. Daarbij is statistisch gezien de steekproef van 16 kelders in deze scope zeker onvoldoende om over het geheel, bestaande uit verschillende typen kelders uitspraak te doen. Per straat verschilt het aantal beoordeelde kelders sterk. Meer kelders in eenzelfde straat leidt tot een beter beeld van de situatie met bijbehorende aslastbeperking. Als een groot percentage van de kelders schade vertoont, vermoedelijk door overbelasting, is het mogelijk een uitspraak over het verkeersregime te doen.

Is er na de beoordeling van een te klein deel van de kelders (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat) geen schade door overbelasting aangetroffen, dan is het niet mogelijk met voldoende betrouwbaarheid een uitspraak over het verkeersregime te doen. Omdat onbekend is in welke staat de niet-beoordeelde kelders zijn en deze wel eens maatgevend kunnen zijn. Indien het aantal te beoordelen kelders laag is (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat), is het enkel mogelijk een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de onderzochte kelders en niet over die van de andere kelders of het verkeersregime in de straat.

6 Bevindingen/aanbevelingen

6.1 Bevindingen

De uitgevoerde analyse van schades en scheuren in combinatie met de kwalitatieve classificatie van de draagkracht met behulp van de MEXE-theorie heeft tot nieuwe bevindingen geleid. Door de uitgevoerde expertbeoordeling kan de groep “kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie” toegevoegd worden aan de twee voorgestelde groepen uit de uitvraag spoor 2. Vervolgens zijn de zestien kelders verdeeld in deze drie groepen in Tabel 11. In aanvulling op de uitvraag is een derde groep kelders toegevoegd.

Onder ongunstige geometrie vallen de volgende grove geschatte geometrische eigenschappen:
- éénsteens boog (<220mm) in combinatie met een grote overspanning (> 5 m);
- éénsteens boog (<250mm) in combinatie met een aanvulling op de boog van kleiner dan 0,4 m.

Verdeling in drie groepen:
1. Kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige geometrie.
2. Kelder met aanzienlijke gebreken/schades.
3. Kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie.

Onder aanzienlijke gebreken wordt verstaan: scheuren loodrecht op de rijrichting en craquelé (Type:I), water-/zand voerende scheuren voornamelijk Type:II, uitvallen metselwerk, instabiliteit uit het vlak, zettingen/zakkingen kluismuur (verplaatsingen +5mm, vaak Type:II scheuren) , verkleiing stenen (zacht worden).

Tabel 11: Verdeling kelders over drie groepen op basis van de schades uit de beschikbare inspectierapportages.

Groep 1	Groep 2	Groep 3
Kromme Nieuwegracht 26-1	Kromme Nieuwegracht 26-2	Choorstraat 2-4 (kelder 2)
Choorstraat 8	Kromme Nieuwegracht 52	Choorstraat 12
Oudegracht 240	Choorstraat 2-4 (kelder 1)	
	Choorstraat 2-4 (kelder 3)	
	Choorstraat 10	
	Choorstraat 16-18 (kelder1-4)	
	Nieuwegracht 11	
	Nieuwegracht 21	
	Plompetorengracht 1	
	Plompetorengracht 3A	
	Plompetorengracht 3B	
	Plompetorengracht 9	
	Plompetorengracht 10	
	Zadelstraat 45	

Toelichting bij Tabel 11

Groep 1:

De resultaten van de sommen uit spoor 1 kunnen nieuwe inzichten geven in de belastbaarheid van de typen constructies. Zo zouden kelders met vooraf gedachte ongunstige geometrie (bijv. dunne aanvulling op gewelf) minder maatgevend kunnen zijn dan nu uit de MEXE-theorie volgt of andersom.

Groep 2:

Indien de aangetroffen schades Type:II en III hersteld zijn en de constructie een nieuw evenwicht heeft gevonden, zal de betreffende kelder(s) niet meer tot groep 2 behoren en in groep 3 terecht kunnen komen.

Groep 3:

De classificatie op basis van de MEXE-theorie en de schadebeelden uit de beschikbare gegevens laten zien dat deze kelders geen gebreken hebben en niet maatgevend zijn op basis van de geometrie.

Inventarisatie scheuren

Er zijn overeenkomende schadebeelden gevonden voor verschillende kelders qua locatie en/of geometrie. Tabel 12 geeft het overzicht van kelders met de aanwezigheid van het type scheur (scheurcodering paragraaf 3.3), aangegeven met een ‘X’ indien aangetroffen in de beschikbare documentatie.

Tabel 12: Overzicht gedocumenteerde scheuren per kelder met scheurcodering volgens Figuur 7 uit paragraaf 3.3.

Adres	Type kelder	Type:I	Type:II	Type:III	Type:IV
Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder		X	X	X
Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder1	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder2	Straatkelder				X
Choorstraat 2-4-kelder3	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 8	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 10	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 12	Straatkelder				
Oudegracht 240	Werfkelder			X	
Choorstraat 16-18 (4 ruimtes)	Straatkelders	De scheuren zijn niet goed te zien/inspecteren			
Nieuwegracht 11	Werfkelder	X			X
Nieuwegracht 21	Werfkelder	X		X	
Plompetorengracht 1	Kluiskelder		X	X	
Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder				
Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder		X		
Plompetorengracht 9	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 10	Kluiskelder	X	X	X	X
Zadelstraat 45	Straatkelder	X	X	X	

Scheuren Type:I zijn voor alle type kelders aangetroffen. Type:I is voor de kelders met een relatief dunne aanvulling op het gewelf gevonden en in combinatie met een steunwand (Type:IV).

Scheuren Type:II zijn in de bureaustudie aangetroffen voor de kluis- en straatkelders (niet voor werfkelders). Voor de Plompetorengracht zijn vijf kelders beoordeeld. De generieke oorzaken van schades zijn beoordeeld in paragraaf 4.2 en staan beschreven in Tabel 13.

Schade Type:III komt bij de meeste kelders van alle drie de typen kelders voor en heeft als aanleiding lokale verzakking verplaatsingen van de ondergrond.

In het geval van een scheur Type:IV is het niet op te maken uit de beschikbare documentatie of de scheur aanwezig was vóór het aanbrengen van de wand onder de boog of dat de wand eerder aanwezig was vóór het optreden van de scheur. De betreffende schade zal altijd veroorzaakt moeten zijn in combinatie met een verandering van permanente belasting of verkeersbelasting.

Het onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3 (uit paragraaf 3.2), hebben de volgende plausibele oorzaken, aanleidingen, gebeurtenissen en gevolgen. Doorgaans is de werkelijke oorzaak of combinatie van oorzaken van de schades Type:II en Type:III niet aan te wijzen. Vervolg onderzoek naar de oorzaak zal de oorzaken kunnen afwegen en mogelijk kunnen uitsluiten. Hier zal de oplossingsrichting uit voortkomen om schades in de toekomst te beperken of zelfs te voorkómen.

Tabel 13 Onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Verandering waterstand gracht	Instabiliteit fundering op staal van de kluismuur en kelderconstructie	Verzakking kluismuur en kelder	Scheuren in de wanden (en gewelf) in de rijrichting (Type:II en/of Type:III)
Niet handhaven aslastbeperking	Passeren zwaar verkeer	Belasting hoger dan capaciteit	Scheuren loodrecht op de rijrichting. Pons/radiaal vormige scheuren (craquelé) (Type:I)
Uiteenlopende bouwfasen (uitbreidingen)	Niet gelijke en gelijktijdige grondbelasting	Verschil zettingen	Scheuren in de rijrichting (Type: II en/of Type:III)
Variërende grondgesteldheid	Niet gelijk zettingsgedrag	Verschil zettingen (van een deel van de kelder)	Vaak scheuren geïnitieerd in de wanden (Type:III)
Uitbaggeren van grachten	Zakking waterbodempeil	Zakking kluismuur (en deel kelder)	Scheur over gehele gewelf in de rijrichting (Type:II)
Onbekende verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud	Slecht/niet onderhouden van de kelderconstructie	Degradatie van metselwerk	Schade/degradatie (uitvallende voegen, vocht)

Choorstraat

De gerapporteerde scheuren in de kelders in de Choorstraat uit de scope zijn niet primair aan overbelasting toe te kennen. De scheuren zijn alle parallel aan de rijrichting en dus niet loodrecht op de rijrichting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor toelaatbaar in dit deel van de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg). Dit beeld is dus verkregen uit het hoge aantal beoordeelde kelders in deze straat.

Daarbij zijn in de lengteprofielen (zie paragraaf 2.3) de hoogten van de kelders ten opzichte van het straatniveau ingezien. Hieruit is opgemaakt dat, op basis van de aanvulling op de bogen, de kelders in de scope maatgevend zijn.

Plompetorengracht
De gerapporteerde scheuren in de kelders (5 stuks) in de Plompetorengracht uit de scope zijn voor een deel door overbelasting veroorzaakt. De kelders met een relatief dunne aanvulling bovenop de boog laten scheuren loodrecht op de rijrichting zien met als oorzaak overbelasting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor niet toelaatbaar in de Plompetorengracht (oost- en westzijde). Hier resteert dan de vraag: is in het verleden (incidenteel) zwaar verkeer dat niet bij een 2-tons lastbeperking hoort de kelders in de straat gepasseerd? Indien het beantwoorden van deze vraag niet mogelijk is, kan oordeelkundig met een gekalibreerde MEXE-theorie de bezwijkbelasting bepaald worden. De kelders uit deze straat zitten namelijk alle niet in spoor 1.

Overige straten
De resterende straten zijn de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Oudegracht en de Zadelstraat. Over het verkeersregime in deze straten kan nu geen betrouwbaar oordeel worden gegeven. Een beoordeling van een groter aantal kelders in deze straten is nodig om een meer generiek beeld te krijgen. Er kan wel gesteld worden dat de kelder van het adres Zadelstraat 45 duidelijke schade vertoont die bij overbelasting hoort. Dit is ook de enige kelder uit de scope waar een hogere aslastbeperking van 8 ton geldt. Dit is met de huidige inzichten te hoog en zal verlaagd moeten worden.

Bevindingen invloed parameters op de bandbreedte van de bezwijkbelasting
Een bevinding van de analyse met behulp van de MEXE-theorie is dat de dikte van de aanvulling op de boog een belangrijke parameter is omdat deze een relatief grote invloed heeft op de resultaten. Dit is goed te beredeneren doordat de aanvulling op de boog voor spreiding van de bovenbelasting zorgt en de stabiliteit van de boog verhoogt door het verruimen van het grondlichaam. Hiernaast zijn de dikte van de metselwerk boog en de druksterkte van het metselwerk maatgevende parameters voor het bepalen van de bezwijkbelasting volgens de MEXE-theorie.

Met de huidige inzichten is het aannemelijk dat het bijbehorende verkeer bij een aslastbeperking van 2-ton de kelders veilig kan passeren. Met de huidige inzichten is het risico op schade/scheuren door de nu geldende aslastbeperking van 2-ton laag. Echter, dit is nu niet kwantitatief te beoordelen. Hier zijn de resultaten van de BGT-sommen uit spoor 1 nodig. Door het ontbreken van fysieke beperkingen of het handhaven voor het passeren van (incidenteel) zwaar verkeer, heeft vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden waardoor sommige kelders niet meer in een behoorlijke staat zijn. Een aslastbeperking door het C20 bord (NEN8701 bijlage Tabel B.2) van 3 ton, wat is gesteld als een minimum voor de beveiliging tegen overbelasting, gaat uit van een Q_{1b} = 50 kN per as (dus totaalgewicht voor het tandem stelsel van 100 kN). Vermoedelijk volgt hier uit dat de meeste kelderconstructies aan dit door de NEN8701 gestelde minimum voldoen maar hier resteert de vraag ik welke staat de kelder blijft.

6.2 Aanbevelingen

Het kalibreren van de MEXE-theorie is voor dit onderzoek een belangrijke aanbeveling. Vervolgens kan met een classificatie op basis van de gekalibreerde MEXE-theorie, de schades en de aslastbeperking een risicogestuurde prioritering conform de CUR124 voor een grotere groep kelders uitgevoerd worden. Hierin zal een verdeling van de kelders nodig zijn, afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare gegevens per kelder. Binnen deze verdeling zullen kelders die laag scoren op draagkracht met schade, vermoedelijk door overbelasting, als risicovol naar voren komen. Andersom, zijn kelders zonder schade en met een relatief hoge draagkracht minder risicovol. Hiertussen is een overgangsgebied.

Het onderzoek naar een voldoende aantal kelders zoals voor de Plompetorengracht en de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg) het geval is, leidt tot het vinden van generieke schadebeelden en een inschatting van het verkeersregime per straat.
De aanvulling bovenop de boog zorgt voor belastingspreiding en heeft invloed op de draagcapaciteit van een kelderconstructie. Het waarborgen van deze aanvulling is van belang voor het behoud van de draagcapaciteit van de kelders.
Het vergroten van de draagkracht van de kelders is mogelijk door maatregelen aan de buiten-/bovenzijde van de kelder. Het vergroten van de aanvulling bovenop de boog is vermoedelijk een effectieve versterkingsmaatregel, omdat er extra belastingspreiding en stabiliteit aan de bestaande kelderconstructie wordt toegevoegd. De extra permanente belasting op de constructie zal niet opwegen tegen het positief effect op de draagkracht, onder de voorwaarden van kleine overspanningen en het vergroten van de aanvullingen tot 0,3 m. Hier zal logischerwijs in acht genomen moeten worden of dit mogelijk is met de aangrenzende wegindeling, woningen en grachten. Een tweede maatregel voor het vergroten van de draagkracht is de dikte van de boog vergroten door op de metselwerkboog een nieuw boog te metselen of een betonnen schil aan te brengen. Deze ingreep bevordert ook de waterdichtheid van de kelder. Een overkluizing, betonnen plaat over één of meerdere kelders kan de boogconstructie ontlasten door de verkeersbelasting direct naar de landhoofden af te dragen. Deze aanbevelingen zijn (aanvullend op de uitvraag) op verzoek van de gemeente gedaan.

7 Verklarende woordenlijst

De onderstaande tabel bevat geen absolute definities van begrippen maar is een beschrijving van de in Utrecht gehanteerde benamingen met een beschrijving van de daarbij meest voorkomende situaties. Hoewel getracht wordt bij de beschrijvingen om een volledig beeld te geven van de verschillende verschijningsvormen moet opgemerkt worden dat ook hier de uitzondering de regel vormt. Als voornaamste bron is hier het document: Kelders in het stadshart Utrecht – Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen (oktober 2020) voor geraadpleegd.

Begrip	Definitie
Estriken	Kleine plavuizen. Deze worden soms aangetroffen als vloerafwerking in de kelders.
Gewelf	Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overdekken van een ruimte, die vooral in kerken, kelders, kasteelzalen of bruggen toegepast wordt. [Wikipedia]
Gewelfanker	Een verankering van de werfmuur of kluismuur . Dit type anker loopt tot halverwege de kelder door en is verankerd in het keldergewelf. Gewelfankers zijn soms zichtbaar in de kelder en zijn dan vaak met krammen en ankernagels in het gewelf aangebracht. Er zijn ook gewelfankers toegepast die boven op de gewelven zijn aangebracht
Kluiskelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.
Kluismuur	De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.
Kruin	De top van de boog. Voor de kruin- of steekhoogte is doorgaans de dagmaat genomen: hoogte geboorte tot de top van de boog (binnenzijde).
L-wand	Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.
Nieuwe Gracht	Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht. Voor de juiste aanduiding van deze gracht dient de naam dan ook aan elkaar geschreven te worden.
Nieuwegracht	Het gedeelte van de historische Nieuwe Gracht lopende van Servaasbrug bij het Zocherpark tot de Plompetorenbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopende van zuid naar noord, beginnend bij rak 16 en eindigend bij rak 20.
Op-staal	Een (water)bouwkundige benaming die wordt gebruikt voor een fundering die is opgebouwd op de oorspronkelijke (draagkrachtige) bodem. Deze funderingswijze kenmerkt zich doordat een gemetselde wand bij de bodem stapsgewijs wordt verbreed, de zogenaamde versnijding.
Oude Gracht	Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. Deze aanduiding wordt niet meer gebruikt, de tegenwoordige spelling is Oudegracht aan elkaar geschreven.
Oudegracht	De huidige benaming van de gracht die loopt van de Zandbrug aan de noordzijde van de stad tot aan de Bijlhouwersbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopend van rak 1 in het noorden tot rak 15 in het zuiden.
Plavuizen	Vloerafwerking die wordt aangetroffen in kelders. Plavuizen zijn traditioneel ook gebruikt als afdeklaag op de meestal steens uitgevoerde gewelfboog. Zie ook estriken.
Plompetorengracht	Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug en vormt het laatste rak in de stad, rak 26. De Plompetorengracht werd in 1392 samen met de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Drift gerealiseerd, waarschijnlijk om de ontwatering van het gebied te verbeteren als voorbereiding op de aanleg van de bebouwing.
Spuwer	Een natuurstenen waterafvoer die er voor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzameld door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.
Stadsverwarming	Om de woningen te voorzien van warmte zijn deze in een aantal gevallen aangesloten op de stadsverwarming. Aangezien er doorgaans te weinig ruimte tussen de weg en de gewelven aanwezig was om deze leidingen aan te brengen zijn deze vaak door de keldergewelven aangebracht. Minder in gebruik zijnde (kluis)kelders worden ook gebruikt als tussenstation voor deze stadsverwarming.

Steunbeer	Een steunbeer (of contrefort) is een massieve plaatselijke verzwaring van het muurwerk om dit te versterken en de zijdelingse druk of spatkrachten van de op de muur rustende gewelven, luchtbogen of kappen op te vangen en naar de fundering af te voeren. Steunberen zijn toegepast bij kademuren (of blinde keermuren aan een werf) aan de buitenzijde van de muur.
Steunwand	In dit verband wordt hiermee de muur bedoeld vanaf de fundering tot de geboorte van de werfkelder waarop het gewelf is gebouwd. De steunmuur is over het algemeen breed en in verband gemetseld en dient er voor om de spatkrachten uit het keldergewelf op te vangen. In sommige gevallen is deze steunmuur tegen de boog aan gemetseld als steun, en rust het gewelf dus niet op deze muur. In dit geval is de steunwand ook wel steunrib genoemd.
Straatkelder	Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating. De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar. Doordat deze kelders zich wel onder de openbare weg liggen maar het zicht hierop niet aanwezig is, is deze groep kelders een bijzondere risicogroep van de kelders onder de openbare weg. Een bijzondere vorm van een straatkelder is een kelder die zich bevinden tussen een pand en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden wordt deze een pleinkelder genoemd.
Toog	De toog, ook wel *gewelf* of *boog*, is de gekromde overspanning van de kelderconstructie. Ook wel steekhoogte genoemd, met de als hoogte van de steekhoogte de hoogte van af de geboorte van de boog tot in de kruin van de boog.
Uitslag	In dit verband een tekening van de werfkelder waarvan de omtrek van de kelder in een vlak is uitgetekend.
Verband	In de bouwkunde wordt onder verband verstaan het ten opzichte van elkaar laten verspringen van verbindingsnaden. Dit wordt gedaan om "breuklijnen" te voorkomen. Het wordt onder andere gebruikt bij metselwerk en bestratingen met tegels of bakstenen, bij het leggen van laminaat en bij het monteren van plafondplaten. Het verband zorgt voor een steviger samenhang tussen de verschillende delen.
Walmuur	De keerconstructie (kleine kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door betonnen muren op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt. Momenteel is een grote vervanging van de walmuren in uitvoering waarbij de stenen walmuren op houten palen worden vervangen door een stalen damwand met schort (bij brede werven) of door een palenwand met schort (bij smalle werven).
Werfkelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

8 Referenties

PIPPARD, A. J. S., TRANTER, E. & CHITTY, L. (1936). The mechanics of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 4, pp. 281-306.
PIPPARD, A. J. S. & ASHBY, K. J. (1938). An experimental study of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 10, pp. 383-404.
PIPPARD, A. J. S. & CHITTY, L. (1941). Repeated load tests on a voussoir arch. Proc. Instn Civ. Engnrs, 17, pp. 79-86.
PIPPARD, A. J. S. (1948). The approximate estimation of safe loads on masonry bridges. Civ. Engnr in War, Instn Civ. Engnrs, 1, pp. 365-372.
PIPPARD, A. J. S. (1951). A study of the voussoir arch. Natnl Bldg Studies Res. Paper 11, HMSO, London.
PIPPARD, A. J. S. (1952). Studies in elastic structures. E. Arnold, London, pp. 276-320.
PIPPARD, A. J. S. & BAKER, J. (1968). The analysis of engineering structures. E. Arnold, London, pp. 385-403.

Appendix

A1 Proces

Het proces om te komen tot een expertoordeel over de belastbaarheid van de kelders en de daaraan hangende vragen is een traject voorzien waarin de volgende stappen worden doorlopen:

Tabel 14: Proces en planning van het traject opgesteld door de opdrachtgever.

	Datum deadline	Proces of product
Opstellen concept offerte spoor 1 en 2		conceptoffertes
Project kick-off	17 oktober 2020	digitaal overleg
Opstellen definitieve offertes en opdracht	n.t.b.	definitieve offertes
Opdrachten	n.t.b.	opdrachten
Voortgangsoverleggen	2 wekelijks	digitaal overleg
Expertoordeel voorlopig	december 2020, week 50	Adviesrapportage voorlopig
Expertoordeel definitief	april 2021, week 16	Adviesrapportage bijgesteld

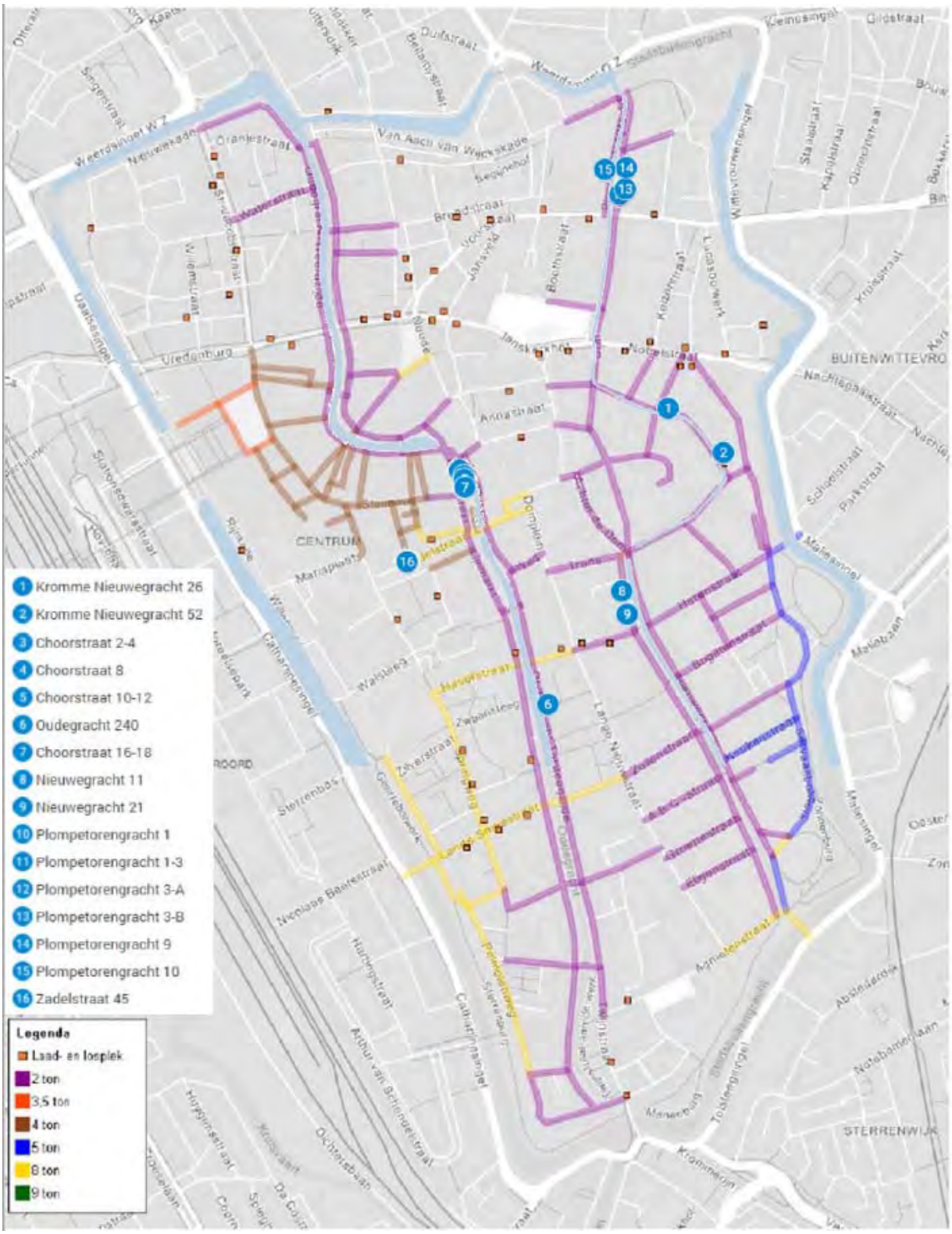
Voortgangsoverleggen

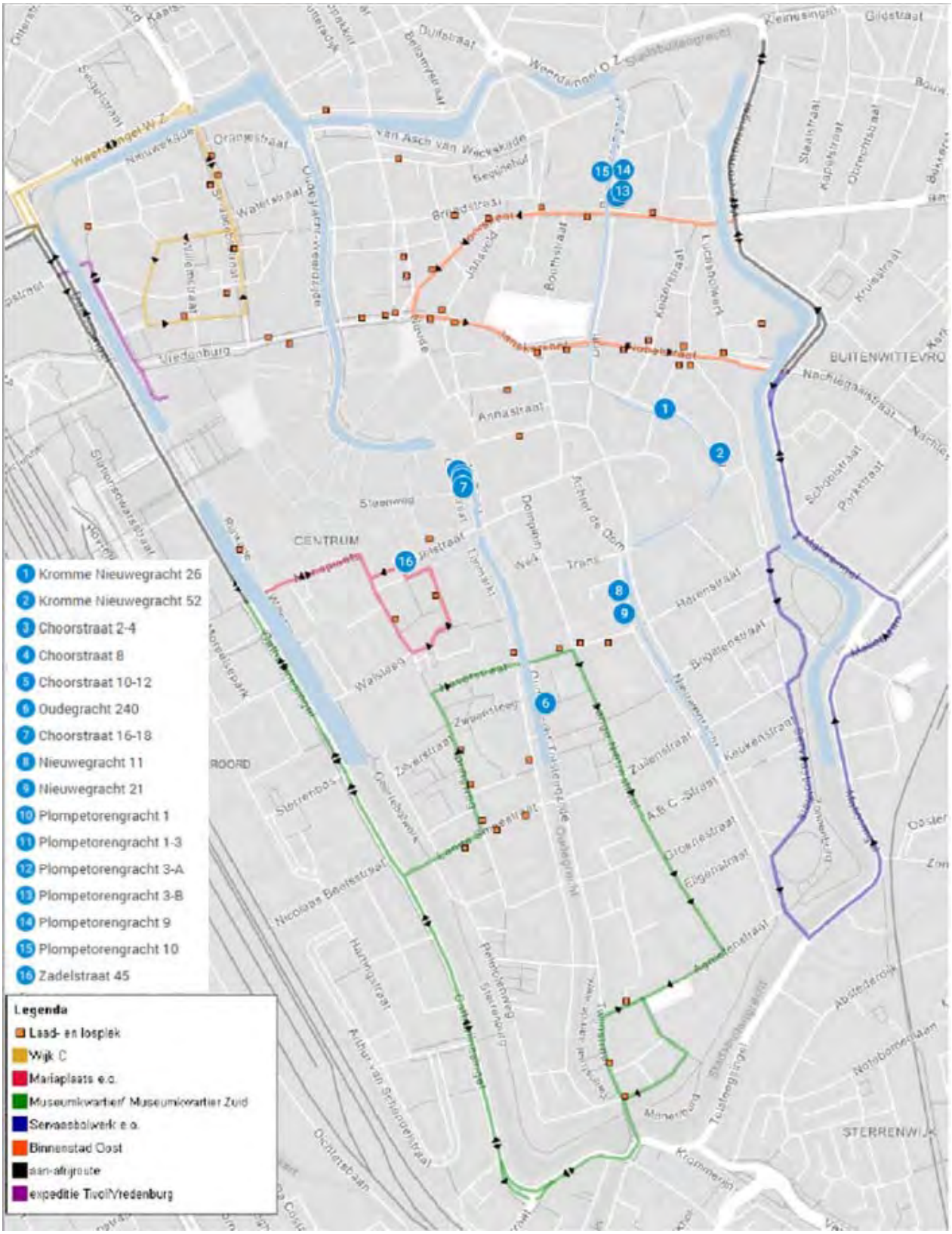
Twee wekelijks zijn voortgangsoverleggen georganiseerd voor de drie adviseurs, de gemeente en eventueel externe specialisten op het vakgebied metselwerkconstructies. In Bijlage A1 staat een overzichtstabel van de aanwezige participanten tijdens de voortgangsoverleggen. Voorafgaand aan de voortgangsoverleggen hebben afstemmingsoverleggen met de drie partners plaatst gevonden (dus zonder GU).

Gemeente Utrecht	Extern	RHDHV	WB	Antea
Vooroverleg vanuit de gemeente Utrecht op vrijdag 16 oktober 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Auke de Wit, Business unit manager	Jos Rozema, Project Leider
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				
Carst Hoppenbrouwer, Adviseur				
Shirley Smith, Adviseur				
Voortgangsoverleg 1 (digitaal) op donderdag 26 november 2020				
Frank van der Zanden, Project manager		Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider

Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Jitske Kuperus, Adviseur		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
		Rob van der Sman, Sr. Constructeur		
		Carolina Lantinga-Vermeulen, Constructeru		
Voortgangsoverleg 2 (digitaal) op donderdag 10 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur	Michelle Longo, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Voortgangsoverleg 3 (digitaal) op donderdag 22 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				

A2 Aslastbeperkingen en ontsluitingsroutes zwaar(der) verkeer in het centrum van Utrecht

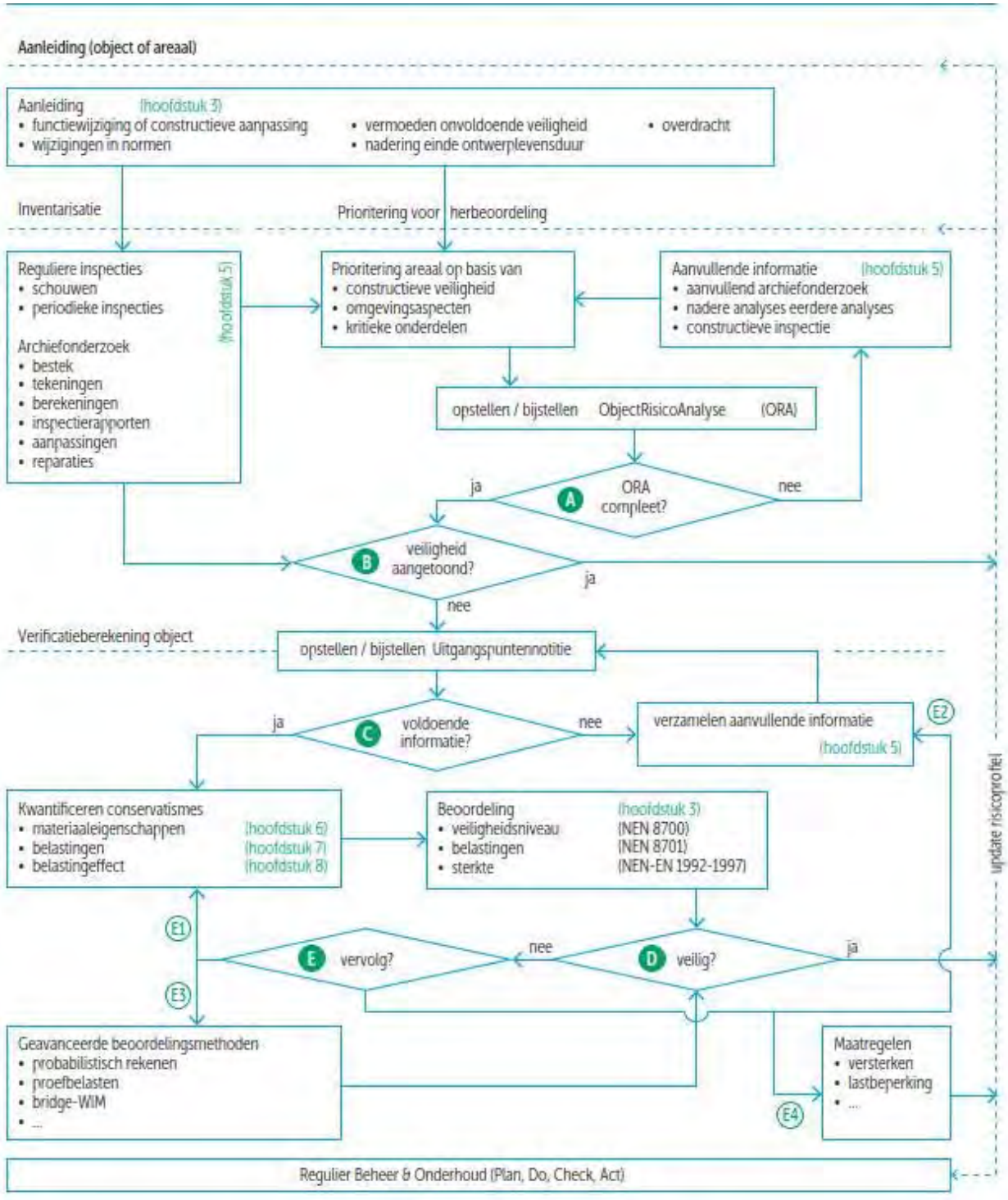



1 Kromme Nieuwegracht 26
2 Kromme Nieuwegracht 52
3 Choorstraat 2-4
4 Choorstraat 8
5 Choorstraat 10-12
6 Oudegracht 240
7 Choorstraat 16-18
8 Nieuwegracht 11
9 Nieuwegracht 21
10 Plompetorengracht 1
11 Plompetorengracht 1-3
12 Plompetorengracht 3-A
13 Plompetorengracht 3-B
14 Plompetorengracht 9
15 Plompetorengracht 10
16 Zadelstraat 45
Legenda
Laad- en losplek
Wijk C
Mariaplaats e.o.
Museumkwartier/ Museumkwartier Zuid
Servaasbolwerk e.o.
Binnenstad Oost
aan-afvroute
expeditie Tivoli/Vredenburg
CENTRUM
BUITENWITTEVRO
STERRENWIJK

A3 Achtergrondinformatie onderzoek ’s-Hertogenbosch

Achtergrondinformatie m.b.t. onderzoek in ’s-Hertogenbosch is op aanvraag beschikbaar.

A4 CUR 124 - Stappenplan voor de prioritering en beoordeling van bestaande bruggen en viaducten



A5 CUR 124 Bijlage 3 - Registratie constructieve schades (voor metselwerk)

3. Metselwerk		
Scheurenmetsel-werk	■ Visueel zichtbare vervormingen in het vlak en loodrecht op het vlak	■ Aanwezige scheuren in oppervlak (scheurpatroon) ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsnede ■ vastlegging diepte scheuren in constructie ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten? ■ Is metselwerkconstructie verankering? ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm ■ Is metselwerkboog volledig aanwezig en ononderbroken (geen doorsnijding door bv K&L) t.b.v. krachtsoverdracht ■ vastleggen op foto's (onderdeel algemeen + overzicht +detail)
Vervorming metselwerk	■ Visueel zichtbare vervormingen (uitbuiken) ■ Afkloppen oppervlak rondom mogelijke scheurvorming parallel aan het oppervlak ■ Optreden lekkage ■ Losdrukken aanwezige wand op toogconstructie	■ Oppervlak afgedrukte metselwerk ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten ■ is metselwerkconstructie verankerd ■ vervorming vaststellen ■ aanwezigheid reparaties in metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsneden
Oppervlakteschade metselsteen	■ Afschilvering/afpoederen en afgebrokkeld metselwerk ■ Aanwezigheid mossen/planten et cetera	■ Oppervlak aangetast metselwerk ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Vervorming vaststellen van afgedrukt/verplaats metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vervorming vaststellen vervangen door oppervlakteschade vaststellen.
Desintegratie mortel	■ Afgedrukte voegmortel ■ Afgedrukte metselmortel ■ Overige schadebeelden/ reactieproducten specifiek voor mortel ■ Aanwezigheid kalkuitbloei	■ Oppervlak en diepte afgedrukte voegmortel/metselmortel ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Aanwezigheid reactieproducten (kalk, etringietvorming) ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm

Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht

EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Document Eindrapport (conclusies en aanbevelingen)
Datum 31 - 03 - 2021

MANAGEMENTSAMENVATTING

De gemeente Utrecht werkt hard aan het weren van te zwaar verkeer op de kwetsbare straten met weg- en werfkelders van de historische binnenstad. De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen genomen en in 2021 worden daar vrachtwagenverboden en breedtebeperkingen aan toegevoegd. Doel van dit onderzoek is om aanvullend hierop, verschillende structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer en de (economische) effecten van deze oplossingen in kaart te brengen. Er zijn meerdere varianten denkbaar voor het weren van te zwaar verkeer uit de kwetsbare straten. De verschillende scenario's en varianten hebben ieder hun voor- en nadelen. Deze zijn in het najaar van 2020 door XTNT en Decisio onderzocht. In het onderzoek is in beeld gebracht aan welke 'knoppen' gedraaid kan worden om de kwetsbare weg- en werfkelders zo goed mogelijk te kunnen beschermen, en welke neveneffecten dit heeft voor bijvoorbeeld verkeer(sveiligheid), ruimtelijke inpassing, functionaliteit en leefbaarheid in de binnenstad. Ook is de handhaafbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht.

Vanuit de verschillende denkbare oplossingsrichtingen is toegewerkt naar het meest kansrijke scenario om het te zware verkeer te weren. Hierbij zijn na afweging de volgende maatregelen minder geschikt bevonden:

- Een geheel autoloze binnenstad: Dit is een buitenproportionele en onwenselijke maatregel. Daarnaast is dit ook niet noodzakelijk voor de bescherming van het erfgoed. De bevoorrading van de binnenstad wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- Het weren van 'niet bestemmingsverkeer': De in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) gehanteerde beschrijving van bestemmingsverkeer is vrij ruim. Het komt er in de praktijk op neer dat een groot deel van het (zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer alsnog gewoon de betreffende straat in mag rijden. Alleen bestemmingsverkeer toelaten in een straat is daardoor alleen mogelijk met een ontheffingensysteem waarbij bijvoorbeeld bewoners wel een ontheffing kunnen krijgen. Dit is verder uitgewerkt in de oplossingsmaatregel ANPR.
- Een oplossing die voor de gehele binnenstad geldt: Ook dit is een buitenproportioneel scenario. Een oplossing die het te zware verkeer moet weren uit de kwetsbare straten moet zich vooral richten op de specifieke straten met weg- en werfkelders. Een maatregel voor de gehele binnenstad beschermt het erfgoed niet beter maar heeft wel vergaande consequenties voor de functionaliteit van de binnenstad.
- Het fysiek afsluiten van straten door middel van bijvoorbeeld pollers, weegbruggen en/of slagbomen: Al geven zij optimale bescherming aan de weg- en werfkelders, het heeft een zeer nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad. Daarom is het voor het blijven functioneren van de binnenstad

niet wenselijk. Ook heeft dit grote negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en zal dit zorgen voor grote opstoppingen in de binnenstad. Bovendien is dit vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten.

VOORKEURSVARIANT

XTNT en Decisio adviseren een toepassing van **ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem** voor het weren van te zwaar verkeer. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen dan op basis van hun kenteken direct een boete. Overige voertuigen die in het kwetsbare gebied willen komen moeten een **ontheffing** aanvragen waarbij ze toezeggen dat ze licht genoeg zijn **(commitment)**. Met steekproefsgewijze handhaving kunnen voertuigen gewogen worden en bij overtreding alsnog worden beboet. Deze oplossing kan fysiek goed worden ingepast in de smalle historische straten en heeft geen nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad en de verkeersveiligheid. Hoewel deze oplossing geen 100% waterdichte bescherming oplevert voor de weg- en werfkelders (men kan moedwillig de regels negeren), wordt de handhaafbaarheid vergroot ten opzichte van de huidige situatie en wordt de kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden tot het absolute minimum beperkt.

Chauffeurs die het inrijverbod negeren krijgen volgens de nu geldende bedragen een boete van 95 euro (negeren vrachtwagenverbod). Daarnaast kan voor de overschrijding van de aslast (na weging) een aanvullende boete worden uitgeschreven (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro. In de periode tot aan 2025 is nog het nodige uitzoekwerk nodig om de precieze **haalbaarheid** en **juridische werking** van de ANPR camerahandhaving verder te onderzoeken. Dan kan ook onderzocht worden of het boetebedrag verhoogd kan worden of dat er verdergaande consequenties voor overtreders kunnen worden ingevoerd (bijvoorbeeld ontnemen van ontheffing).

De kosten voor de fysieke implementatie van een dergelijk ANPR systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **minder** dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichteaanpak).

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **meer** is dan 2 ton aslast is, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij een camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen. Overige voertuigen (lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's) kunnen dan wel gewoon de straten in (zonder ontheffing).

RAPPORT

Definities

- Personenauto's: voertuigen voor het vervoer van personen met een totale massa < 2,5 ton.
- Lichte bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa < 3.5 ton.
- Zware bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa > 3,5 ton.
- Te zwaar verkeer: voertuigen die een hogere aslast hebben dan de maximaal toegestane aslast in een straat.
- Onderzoeksgebied: het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zijn gelegen.

Aanleiding

De gemeente Utrecht werkt aan het behouden van het monumentale erfgoed in de binnenstad. De weg- en werfkelders vormen een belangrijk onderdeel van dit erfgoed. De belastbaarheid van de kelders door verkeer is beperkt en ondanks alle geldende beperkingen rijdt er incidenteel nog steeds te zwaar verkeer over de wegen met kelders. De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren (bijvoorbeeld aslastbeperkingen, omdraaien rijrichting deel Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen, uniformering aslastbeperkingen en intensivering handhaving). De beperkingen werken over het algemeen goed tegen het weren van te zwaar verkeer, al is de beleving van bewoners en politiek anders. Daarom worden aanvullende verkeersmaatregelen genomen om te zwaar verkeer te weren. De gemeente wil echter een structurele oplossing. Doel van dit onderzoek is om verschillende structurele oplossingen en hun (economische) effecten in kaart te brengen.

LOPEND ONDERZOEK

Uitgangspunt voor deze studie is het vinden van structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer. Daarmee bedoelen wij voertuigen met een hogere aslast dan de nu geldende aslastbeperkingen. In de meest kwetsbare straten wordt nu uitgegaan van een maximale aslast van 2 ton. Tegelijkertijd loopt er nog een studie naar welke draagkracht de werf-en wegkelders daadwerkelijk hebben. De uitkomst van die studie kan er voor zorgen dat de huidige aslastbeperkingen strenger/minder streng worden. Dit kan in de praktijk betekenen dat er mogelijk minder zware of juist zwaardere voertuigen geweerd moeten worden uit de kwetsbare straten.

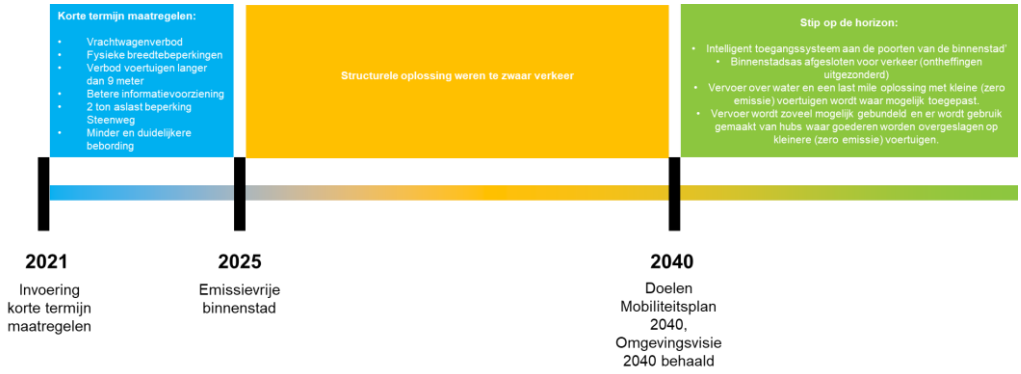
Context

Dit onderzoeksrapport dat voor u ligt concentreert zich sec op een structurele oplossing voor het weren van te zwaar verkeer. Het raakt echter ook andere beleidsdoelen voor de binnenstad. Om deze raakvlakken duidelijk te maken is het belangrijk de volgende context inzichtelijk te hebben:

- Startpunt van dit onderzoek is de situatie medio 2021, waarin de gemeente Utrecht de aanvullende **'korte termijnmaatregelen'** op straat heeft gerealiseerd. Dit zijn:
  - een groter gebied met beperkingen voor lange voertuigen (> 9 meter);
  - minder en duidelijkere bebording;
  - instellen 2 ton aslastbeperking op de Steenweg en aangrenzende straten;
  - betere informatievoorziening;
  - het instellen van fysieke breedtebeperkingen;
  - het instellen van een vrachtwagenverbod op alle grachten.

  Deze maatregelen zullen er naar verwachting voor zorgen dat het merendeel van de zware bedrijfsvoertuigen geweerd wordt uit het onderzoeksgebied.

- In de **Omgevingsvisie 2040** wordt een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’ genoemd als uiteindelijk doel voor de verkeersregulering in de binnenstad.
- In de **Uitvoeringsagenda Goederenvervoer** is een systeemverandering voor de logistiek het uitgangspunt.
- Het **Mobiliteitsplan 2040** onderstreept dat fietsers en voetgangers de hoofdgebruikers van de binnenstad zijn. Alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in de binnenstad is toegestaan (en is ‘te gast’). Voor de logistiek is het eindbeeld in 2040 verder te typeren als:
  - Vervoer over water en een last mile oplossing met kleine (zero emissie) voertuigen wordt waar mogelijk toegepast.
  - Vervoer wordt zoveel mogelijk gebundeld en er wordt gebruik gemaakt van hubs waar goederen worden overgeslagen op kleinere (zero emissie) voertuigen.
  - Er wordt gewerkt met het ‘data-gedreven’ toegang geven voor delen van de binnenstad.
- Speciale aandacht is er in het Mobiliteitsplan 2040 voor de **binnenstadsas**. Gemotoriseerd verkeer op deze centrale as (St. Jacobsstraat/Vredenburg - Lange Viestraat, Potterstraat, Neude, Lange Jansstraat, Janskerkhof, Nobelstraat en Lucasbrug) moet in 2040 zoveel mogelijk beperkt worden. Streven is dat in 2040 er geen (goederen)verkeer meer over deze as rijdt (met uitzondering van zware bedrijfsvoertuigen die geen alternatief hebben). Dit heeft een grote impact op het goederenvervoersysteem in de binnenstad (en daarmee op het wervengebied). Kleine bedrijfsvoertuigen en personenauto’s mogen niet meer via de binnenstadsas rijden en moeten uitwijken naar omliggende straten, waaronder de kwetsbare straten in het wervengebied, om hun bestemming te bereiken. De te treffen maatregelen om het te zware verkeer te weren moeten daarom altijd in samenhang met de sluiting van de binnenstadsas bekeken worden.
- De periode tussen de korte termijn maatregelen (2021) en een ‘intelligent toegangssysteem met data-gedreven toegang’ en een binnenstadsas die niet gebruikt kan worden (2040) vraagt om een **structurele oplossing** om te zwaar verkeer zo goed mogelijk te weren uit het kwetsbare wervengebied. Het moet enerzijds haalbaar zijn om een dergelijke structurele oplossing snel te kunnen realiseren, anderzijds moet deze oplossing tegelijkertijd een opmaat zijn voor het ‘intelligente toegangssysteem met data-gedreven toegang’ zoals in 2040 is voorzien.
- In de zoektocht naar een oplossing voor deze ‘tussenliggende periode’ focussen wij ons op het realiseren van een structurele oplossing vanaf **2025 of zoveel eerder als mogelijk**. Dit jaar is gekozen omdat er vanuit het **Programma Luchtkwaliteit** gewerkt wordt aan het realiseren van een emissievrije binnenstad vanaf 2025. Omdat dit voor de goederenvervoerders om een andere invulling van hun wagenpark en bevoorradingsmethodes vraagt, is deze ‘verandering’ in de binnenstad van Utrecht ook een handig moment om op het gebied van te zwaar verkeer een verandering door te voeren.
- De structurele oplossing om het te zware verkeer te weren (focus van dit onderzoek), moet in lijn liggen met de andere beleidsdoelen die voor 2040 zijn voorzien. Maatregelen die getroffen worden moeten waar mogelijk aansluiten bij de ambities en doelen voor 2040 (dit wordt verder opgepakt in het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040).



Probleemanalyse[1]

- De focus van het onderzoek ligt op het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zich bevinden (voetgangersgebied + grachten). De belangrijkste functies in dit gebied zijn voornamelijk wonen, winkels, horeca, onderwijsinstellingen of een combinatie hiervan.
- In het onderzoeksgebied rijden gemiddeld per week 61.281 personenauto's, 8.313 lichte bedrijfsvoertuigen (< 3,5 ton) en 44 zware bedrijfsvoertuigen (> 3,5 ton) (waarvan 37 op wegen met werf- en wegkelders). Deze laatste categorie is de voertuigcategorie die sowieso te zwaar is om in het onderzoeksgebied te rijden.
  - Het komt dus daadwerkelijk voor dat er te zware voertuigen rijden op straten waar ze op basis van hun gewicht niet mogen komen. Deze groep is echter beperkt (<0,1%) ten opzichte van het totale aantal voertuigbewegingen in het onderzoeksgebied.
  - Er is een relatief grote groep lichte bedrijfsvoertuigen waarvan niet met zekerheid te stellen is of ze te zwaar zijn. Een deel van de lichte bedrijfsvoertuigen mag namelijk op de achteras meer dan 2.000 kilo hebben waardoor ze een te hoge aslast kunnen hebben. Dit zou voor 30% van de lichte bedrijfsvoertuigen het geval kunnen zijn. Ook kan een licht bedrijfsvoertuig door overbelading of foutieve belading in de praktijk toch de aslast grens overschrijden.
  - De grootste groep voertuigen (personenauto's) in het onderzoekgebied is met zekerheid licht genoeg om door het gebied te rijden.
- Van de 149 bekeurde overtredingen van te zwaar verkeer in 2020 was 41% 0 tot 1 keer te zwaar, 24% 1 tot 2 keer te zwaar, 23% 2 tot 3 keer te zwaar en 12% meer dan 3 keer te zwaar.
- Met name de bevoorrading van horeca/groothandel/supermarkten (schatting 30% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) en bevoorrading retail (schatting 15% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) zorgen voor logistieke verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied. Echter ook bouwverkeer, dienstverlening en pakketdiensten zijn aanwezig. Evenals incidentele voertuigbewegingen zoals nood- en hulpdiensten, vervoer van museumstukken en/of afvaldiensten. Met name vanuit de bouwlogistiek en service/onderhoudsbranche worden de meer zwaardere voertuigsoorten gebruikt.
- Er zijn kansen om de gewenste- en ongewenste routes voor het zware verkeer in de binnenstad beter aan te geven. Ook zou een eenduidiger en beter te begrijpen systeem ingevoerd moeten worden om het aantal overtredingen van de geldende aslastbeperkingen te verminderen.

Scenario onderzoek

Op basis van vooronderzoek, analyses, gesprekken met de klankbordgroep en andere belanghebbenden en de 'chat met de stad', zijn er verschillende mogelijke scenario's opgesteld. Meerdere scenario's zijn onderzocht. Verschillende varianten hebben voor- en nadelen en in overleg met de werkgroep van de gemeente Utrecht is daarom besloten om sommige varianten niet verder te onderzoeken. Deze varianten zijn:

- **Autoloze binnenstad:** Het helemaal autoloos inrichten van de binnenstad is niet haalbaar. Bevoorrading wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- **Weren 'niet bestemmingsverkeer':** Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt onder bestemmingsverkeer verstaan: "bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen". Dit is een vrij ruime omschrijving. Het komt er op neer dat wanneer een bestuurder een bestemming heeft in de

[1] Een meer uitgebreide probleemanalyse leest u in bijlage 2 van het bijlagerapport.

betreffende straat je wettelijk gezien de straat gewoon mag inrijden. In de praktijk zal een groot deel van het (te zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom hebben wij dit niet als kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

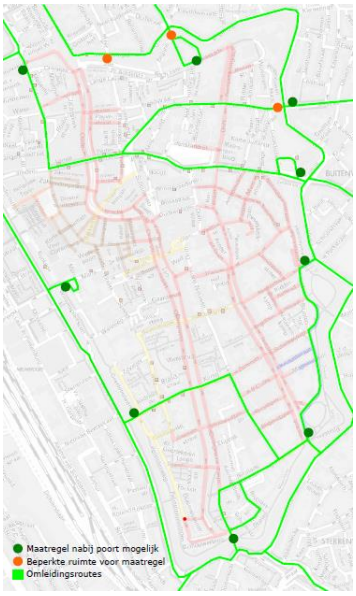
Scenario's (waar gaan we te zwaar verkeer weren)

We onderscheiden in het onderzoek twee hoofdscenario's die een oplossing kunnen bieden voor het weren van het te zware verkeer in de binnenstad:

- Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied.
- Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten.

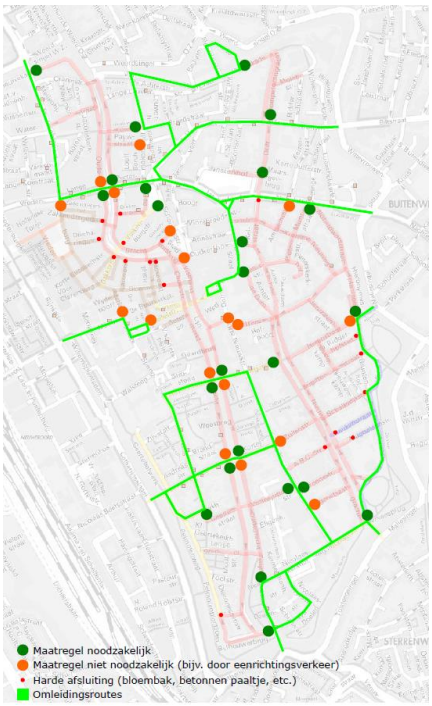
Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied

In dit scenario wordt gewerkt met een cordon om het onderzoeksgebied heen. Op een beperkt aantal punten aan de randen van het onderzoeksgebied wordt het te zware verkeer geweerd. Dit te zware verkeer komt in beginsel het gebied niet in, ook niet op de wegen waar nu geen aslastbeperking geldt. Door middel van een toegangscontrole krijgt een voertuig toestemming om de binnenstad in te rijden. Als het voertuig eenmaal binnen het cordon is, kan men zich, afhankelijk van de meegegeven ontheffing/voorgeschreven route, verder vrij bewegen.



In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de toegangsbruggen richting de binnenstad. Hier is voor voertuigen nog de ruimte om terug te rijden wanneer blijkt dat ze het gebied niet in mogen. Dit betekent dat op **maximaal 10 locaties** een maatregel moet worden getroffen.

Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten



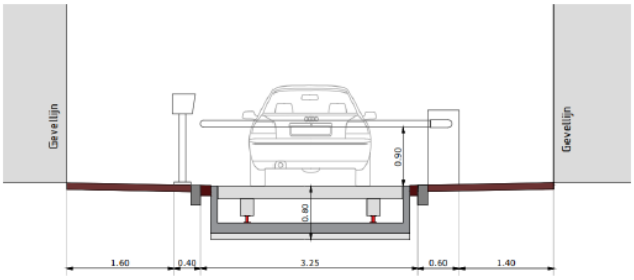
In dit scenario worden alleen maatregelen getroffen voor de kwetsbare straten met weg- en werfkelders. Routes waarvoor in de huidige situatie geen (aslast)beperking geldt, blijven open voor al het verkeer. Op de kwetsbare straten worden maatregelen genomen die het verkeer beperken. In dit scenario verandert er voor te zwaar verkeer in principe niet veel: te zwaar verkeer mocht al niet rijden over de kwetsbare straten en mag dat nog steeds niet. De huidige bevoorradingsroutes blijven toegankelijk.

In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de kwetsbare straten in de binnenstad. Dit betekent dat op **minimaal 24 locaties** een maatregel moet worden getroffen. Op nog eens 18 locaties is een maatregel in principe niet nodig (bijv. vanwege éénrichtingsverkeer) maar kan dit voor 100% waterdichtheid wel worden toegevoegd (waarmee je ook voorkomt dat te zware voertuigen tegen de richting in het gebied in kunnen rijden). Op een aantal andere locaties kan volstaan worden met een fysieke afsluiting. Dit betreft hele smalle steegjes waar vrachtverkeer nu al beperkt of zelfs niet mogelijk is.

Maatregelen / middelen (<u>wat</u> gaan we doen om te zwaar verkeer te weren)
Om binnen de twee scenario's te zorgen voor een 'toegangscontrole' zijn verschillende maatregelen / middelen in te zetten die het te zware verkeer kunnen weren:

- A) Weegbrug.
- B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang.
- C) ANPR/camerahandhaving.

A) *Weegbrug*
Door voertuigen te wegen kan vastgesteld worden of een voertuig daadwerkelijk licht genoeg is om het gebied te betreden.



Fysieke inpassing

- Een weegsysteem heeft ruimte in de grond nodig om een solide fundering aan te kunnen brengen die nodig is voor een betrouwbare meting.
- Een weegsysteem moet breed genoeg zijn om verschillende type voertuigen te kunnen meten.
- Er moet een intercom systeem worden geplaatst die vanuit het voertuig te bedienen is.
- Een weegsysteem moet altijd gecombineerd worden met een fysieke afsluiting met selectieve toegang of camerahandhaving.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Wegens ruimtegebrek moeten de weegbruggen aan de randen van het centrum worden geplaatst. Hier is vervolgens ook nog ruimte voor een voertuig om te keren ('escape route').
- Er zullen op piekmomenten wachtrijen ontstaan bij de weegpunten. Er kan maar één voertuig tegelijkertijd worden gewogen. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat twee voertuigen tegelijkertijd worden gewogen of dat twee voertuigen als één vrachtwagen worden gemeten.
- Je krijgt op deze locaties te maken met verschillende 'verkeersstromen':
  - Personenauto's en fietsers/voetgangers mogen gewoon doorrijden richting het gebied.
  - Lichte bedrijfswagens moeten richting een weegbrug rijden om zich te laten wegen.
    – Als ze licht genoeg zijn kunnen ze doorrijden naar het gebied.
    – Als ze toch te zwaar zijn moet de toegang tot het gebied geweigerd worden en moet men het gebied weer uitrijden.
  - Zware bedrijfswagens krijgen geen toegang tot het gebied en moeten omkeren.

Gedragseffecten[2]

- Het is moeilijk uitlegbaar dat zware bedrijfsvoertuigen ook niet op wegen mogen komen waar géén werf- of wegkelders zijn. Dit zal invloed hebben op de mate van acceptatie van de maatregel en zal tot weerstand kunnen leiden vanuit de logistieke sector richting de gemeente. Men moet gaan

[2] Meer uitgebreide gedragseffecten én een advies over toe te passen gedragsmaatregelen leest u in bijlage 3 van het bijlagerapport.

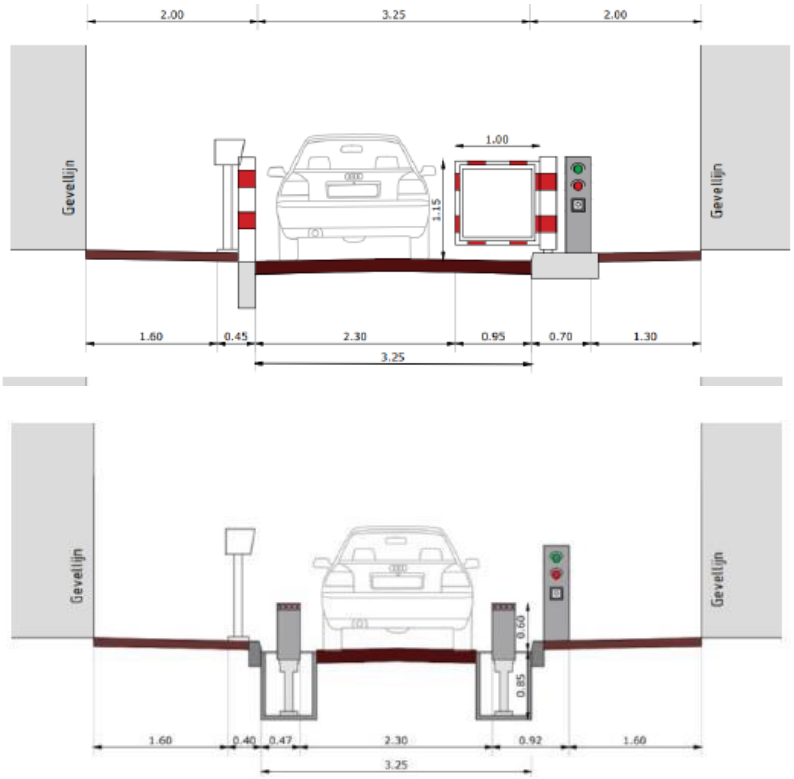
uitleggen dat voor dit scenario is gekozen uit praktische overwegingen en dat zal niet altijd op draagvlak kunnen rekenen.

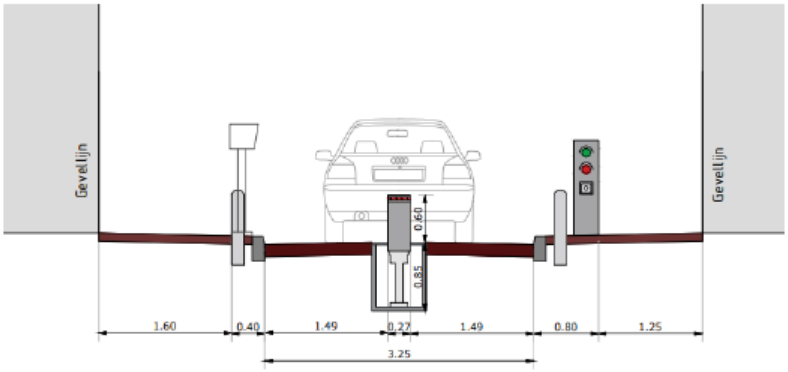
- Het is essentieel om te zorgen voor een feilloos weegsysteem. Als iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt door een fout, dan leidt dat tot veel weerstand.

Een systeem waarbij voertuigen al rijdend gewogen worden (weight in motion) adviseren wij niet. Deze meettechniek is erg geschikt om grote verschillen in aslast (grote bedrijfswagens) te meten, maar is niet betrouwbaar genoeg om bijvoorbeeld lichte bedrijfsvoertuigen accuraat te meten. Het systeem maakt namelijk gebruik van grove marges. Nacontrole is nodig en dit zal leiden tot veel voertuigen die (ten onrechte) gecontroleerd moeten worden. Bovendien is voor een dergelijk systeem een stabiele ondergrond nodig. Dit is in de binnenstad lastig realiseerbaar.

B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang

Door de toegang fysiek te beperken kunnen voertuigen geweerd worden en kunnen alleen nog personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen die 'smal' genoeg zijn het gebied inrijden. Binnen de korte termijn maatregelen worden er al verschillende breedtebeperkingen gerealiseerd (beperking voertuigen breder dan 2,2 meter). Dit aantal kan worden uitgebreid. Ook kan er voor de middellange termijn gekozen worden uit verschillende robuuste varianten waarbij de fysieke afsluitingen door middel van een ontheffing systeem alleen toegang geven aan specifieke voertuigen. Bij een ontheffing systeem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Daarnaast is het ook mogelijk om met een breedtebeperking van <2,2 meter of door een fysieke afsluiting ook kleinere voertuigen te weren.





Fysieke inpassing

- Een breedtebeperking moet precies smal genoeg zijn om zware (en dus brede) bedrijfsvoertuigen te weren en personenvervoer niet te hinderen.
- De breedtebeperking moet robuust genoeg zijn en niet meegeven onder het gewicht van een zwaar voertuig dat er toch probeert langs te komen.
- Een pollersysteem heeft ruimte in de grond nodig om de paal te kunnen laten zakken.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- De systemen zorgen voor kerende manoeuvres door mensen die ter plaatse onbekend zijn (bijvoorbeeld toeristen en buitenlandse chauffeurs) of onbedoeld toch de binnenstad inrijden en geen toegang hebben. Er moet dus altijd een ‘escape route’ zijn.
- De systemen nemen veel ruimte in beslag, hetgeen in de huidige situatie al beperkt is en ten koste gaat van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). In de al smalle straten betekent dit vaak dat tegemoetkomende voetgangers elkaar niet kunnen passeren en tegemoetkomende fietsers dit nog net wel kunnen.
- De systemen zijn vaak niet ‘vriendelijk’ voor fietsers of voetgangers. Er is een kans op aanrijdingen of letsel door bewegende delen.
- Aanvullende bebording en/of markering is nodig om weggebruikers te waarschuwen voor de fysieke obstakels.
- Wanneer een voertuig voor de breedtebeperking of poller stilstaat kunnen fietsers/voetgangers hier moeilijk omheen rijden. De kans is aanwezig dat fietsers over het trottoir gaan rijden.
- Er is kans op schade aan voertuigen door aanrijding met de fysieke objecten.
- Bewegende maatregelen (zoals pollers) zijn storingsgevoelig en daarmee onderhoudsintensief. Wanneer een systeem in storing is of wanneer bijvoorbeeld een paal is aangereden kan deze niet meer naar beneden en is de betreffende straat niet meer bereikbaar (ook niet voor nood- en hulpdiensten) OF kan die juist niet meer omhoog waardoor te zwaar verkeer vrij baan heeft. In veel steden worden dergelijke systemen daarom niet meer toegepast of worden pollers vervangen door camerahandhaving (zie C) ANPR/camerahandhaving).
- Rond de locaties waar de kwetsbare straten zijn afgesloten zal veel verkeer parkeren om te laden-lossen. Dat kan tot verkeersproblemen leiden omdat dit zich concentreert op een beperkter aantal plekken (ook de lichte bedrijfsvoertuigen kunnen het gebied niet meer inrijden en moeten laden en lossen vanaf de bevoorradingsroutes).

Gedragseffecten

- Het is van belang te zorgen voor een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem. Dat betekent dat:
  - Duidelijk moet worden gemaakt wie recht heeft op ontheffing en waarom (daarmee ook wie niet en waarom).

  - Als je in aanmerking komt, er een makkelijke manier is (bijvoorbeeld een app) om ontheffing aan te vragen en te krijgen.
  - Vervolgens ook ontheffing wordt verleend en dat het zonder ontheffing niet mogelijk is om (zonder sanctie) het gebied te betreden.
- Indien er ook personenvervoer (in bepaalde mate) geweerd gaat worden is er de meeste weerstand te verwachten. Weren van te zwaar verkeer is hier geen argument, dus het moet gepaard gaan met argumenten voor een autoluwe binnenstad. Als het alleen om praktische redenen gebeurt is er veel weerstand te verwachten.
- Als bezoekers geen toegang krijgen, moeten er voldoende parkeerplaatsen voor bezoek aan de rand van de stad komen met duidelijke looproutes.

C) ANPR/camerahandhaving

Door middel van camerahandhaving kunnen voertuigen op basis van hun kenteken beboet worden. Dit is een systeem dat in Utrecht ook al gehanteerd wordt voor de handhaving van de milieuzone. Ook in andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, wordt camerahandhaving ingezet om zwaar verkeer op basis van het kenteken te weren. Dit kan op twee manieren:

- Voertuigen die op basis van hun voertuigkenmerken te zwaar zijn krijgen een boete (bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton), overige voertuigen kunnen doorrijden. Steekproefsgewijze controle op gewicht door middel van metingen/weging blijft nodig.
- Koppelen aan een ontheffing systeem: alleen voertuigen met een ontheffing kunnen doorrijden, voertuigen zonder ontheffing krijgen een boete (dus ook personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen). Hierbij kan je bij de aanvraag van een ontheffing ook 'commitment'[3] vragen dat voertuigen daadwerkelijk licht genoeg zijn (aanvrager moet akkoord geven dat zijn/haar voertuig licht genoeg is). Steekproefsgewijze controle op gewicht blijft nodig. Bij een ontheffingssysteem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Ook is maatwerk per straat of (deel)gebied mogelijk (gebiedsgerichte aanpak). Uitgangspunt is dat voertuigen met een hogere aslast dan 2 ton geen ontheffing krijgen.

Fysieke inpassing

- Indien camera niet aan bestaande (licht)mast kan worden gehangen is een ophangpunt (een cameramast of gevelbevestiging) en een stroomvoorziening nodig.

[3] Commitment is gebaseerd op de wens van mensen om consistent te zijn in houding en gedrag. Als je je eerst (formeel) uitspreekt voor een bepaalde handelswijze of een belofte doet, ga je met jezelf en de ander een verbintenis aan. Mensen zullen zich daar in de meeste gevallen dan ook aan houden, omdat het anders gezichtsverlies betekent en inconsequent handelen.

- Naast de fysieke inpassing is het belangrijk dat anno 2021 het nog niet mogelijk is om ANPR handhaving in te zetten om bijvoorbeeld zomaar een ontheffing in te kunnen trekken wanneer iemand de regels overtreedt. Voor de periode 2021 tot 2025 is daarom nog veel werk te verzetten om dit mogelijk te maken. Wat hiervoor nodig is wordt verder toegelicht in het kader “wat is er nodig” op pagina 17.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Camera's creëren geen fysieke belemmeringen in de krappe binnenstad.
- Voetgangers en fietsers krijgen niet te maken met fysieke obstakels of versmallingen.
- Personenauto’s krijgen niet te maken met fysieke obstakels, geen kans op aanrijdingen.
- Geen kans op storingen van bijvoorbeeld beweegbare pollers.
- Aanvullende bebording nodig om weggebruikers te wijzen op camera/handhaving, beperking en boetebedrag.
- Ontheffingensysteem kan worden aangepast indien hier behoefte aan is (bijvoorbeeld geen ontheffing meer voor bewoners, bezoekers als gekozen wordt voor autoluwe binnenstad, bepaalde voertuigkenmerken wel/niet toestaan), of wanneer er in de toekomst nieuwe technieken voorhanden zijn die bijvoorbeeld automatisch data uit voertuigen (over gewicht) kunnen delen met de camera’s/sensoren.

Gedragseffecten

- Voertuigen uit de categorie ‘zware bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton’ worden op basis van hun kenteken beboet. Het ingestelde vrachtwagenverbod wordt hiermee direct aan handhaving gekoppeld.
- Voertuigen uit de categorie ‘lichte bedrijfsvoertuigen’ moeten een ontheffing aanvragen en ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn om het gebied in te rijden.
- Steekproefsgewijze handhaving is noodzakelijk om te controleren of voertuigen die zich in het gebied bevinden daadwerkelijk licht genoeg zijn (en zij niet moedwillig de regels overtreden).
- Huidige boete is gebaseerd op een vrachtwagenverbod (95 euro). Bij steekproefsgewijze weging van voertuigen kan dit oplopen (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro). Richting 2025 moet verder onderzocht worden wat ter zijne tijd mogelijk is qua camerahandhaving op basis voertuiggewicht en boetebedragen.
- Een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem is noodzakelijk (zie gedragseffecten fysieke breedte-/ of toegangsbeperking).
- Communicatie over de hoogte van een boete, consequent handelen en een merkbare pakkans voor overtreders, het goed communiceren daarover en duidelijke sancties is essentieel. Dit vraagt niet alleen om bebording op straat, maar om een uitgebreide communicatiecampagne en informatievoorziening.
- Een feilloos weegsysteem bij steekproefcontroles is nodig om te voorkomen dat iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt.
- Voor voertuigen die niet op kenteken gehandhaafd kunnen worden (bijvoorbeeld buitenlandse kentekens of voertuigen waarvan de voertuigkenmerken niet bij het RDW geregistreerd zijn) is extra handhaving door middel van steekproefcontroles nodig.

Combinatie scenario’s en middelen

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat we verschillende knoppen hebben om aan te draaien. We hebben inzichtelijk gemaakt **waar** we maatregelen kunnen nemen om te zwaar verkeer te weren (scenario 1: cordon, scenario 2: kwetsbare straten) en **wat** we kunnen doen om dit te bewerkstelligen (A: wegen, B: fysieke beperking en C: ANPR/camerahandhaving). Daarnaast kan er ook nog onderscheid gemaakt worden in **wie** er ter hoogte van de maatregelen precies geweerd wordt en wie er wel toegang tot het gebied krijgt.

Door de invalshoeken waar, wat en wie te combineren, ontstaan verschillende mogelijke scenario's voor het weren van te zwaar verkeer. Niet alle combinaties zijn hierbij opportuun. Zo is het wegen van alle voertuigen die een cordon inrijden praktisch onhaalbaar en is dit niet noodzakelijk. Het realiseren van weegbruggen in de (smalle) kwetsbare straten is ruimtelijk niet inpasbaar. De tabel op de volgende pagina geeft een beknopt overzicht van de combinatie van wie, wat en waar die zijn onderzocht. Daarbij is te zien welke combinaties op basis van een eerste schifting (effectiviteit bescherming werfkelders, technische haalbaarheid/inpasbaarheid en proportionaliteit) afvallen (**rood**), en welke combinaties mogelijk (**oranje**) of zeker (**groen**) haalbaar zijn. Voor een volledige onderbouwing verwijzen we naar bijlagen 4 en 5 uit het bijlagerapport en de 'memo Uitwerking Effecten Scenario's en Draaiknoppen'.

TYPE MAATREGEL (WAT)	VOERTUIG CATEGORIE (WIE)	SCENARIO 1: CORDON ROND ONDERZOEKSGEBIED	SCENARIO 2: BESCHERMEN KWETSBARE STRATEN
A) Weegbrug	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Hoeven niet gewogen te worden. • Kan op kenteken worden geweerd.	
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Alle lichte bedrijfsvoertuigen die in de binnenstad moeten zijn, moeten worden gewogen (schatting > 25.000 per week) • Groot deel hiervan komt niet in kwetsbare straten terecht • Groot deel zal niet te zwaar zijn (>70%). • Buitenproportionele maatregel.	• 8.313 voertuigen per week die gewogen moeten worden (circa 1.200 per dag). • Aantal te wegen voertuigen zal toenemen wanneer binnenstadsas niet meer beschikbaar is. • Minimaal 70% van de voertuigen zal niet te zwaar zijn. • Ruimtelijke inpasbaarheid weegbrug in kwetsbare straten niet haalbaar.
	Personenvoertuigen	• Hoeven niet gewogen te worden.	
B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Buitenproportionele maatregel: vooral effect op voertuigen die niet in kwetsbare straten komen. • Leidt tot meer verkeersbewegingen, parkeerbehoefte en/of andere vormen van vervoer, maar draagt amper bij aan bescherming kelders. • Leidt tot overlast en onveiligheid voor fietsers en voetgangers.	• Helemaal fysiek afsluiten biedt maximale bescherming voor kwetsbare straten, echter ook negatieve gevolgen voor voertuigen en verkeersdeelnemers die geen schade veroorzaken. • Maatregelen die alléén zware bedrijfsvoertuigen weren (breedtebeperkingen) kunnen wél helpen bij het afdwingen van de (kleine) groep verkeer die nu ook al niet in deze straten mag komen. • Maatregel wordt in korte termijn aanpak al genomen.

			• Extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid fietsers en voetgangers. • Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Om lichte bedrijfsvoertuigen fysiek te weren is een dynamisch systeem via pollers of slagbomen, of nog smallere breedtebeperkingen nodig. • Inpasbaarheid is beperkt in het gebied • Negatieve effecten op verkeersveiligheid. • Storingsgevoelig (ook risico voor hulpdiensten). • Al het verkeer zal moeten stoppen voor de poller (ook personenauto's), dit kan leiden tot opstoppingen. Helemaal als hoeveelheid verkeer toeneemt als gevolg van afsluiten binnenstadsas. Bij een hele smalle breedtebeperking is de kans op aanrijdingen hoog. • Voor een groot deel van de lichte bedrijfsvoertuigen zal bovendien alsnog toegang geregeld moeten worden (noodzakelijk bestemmingsverkeer: van verhuizing, bevoorrading, bezorgdienst tot servicemonteur). • Het deel dat er niet kan komen leidt tot een aanvullende parkeerbehoefte en/of andere vervoerswijzen.	
	Personenvoertuigen	• Zorgt voor een grote parkeeropgave en opgave om te bepalen welk noodzakelijk verkeer nog wel toegang heeft tot het gebied (en hoe dat geborgd kan worden). • Wordt in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 verder onderzocht (autoluwe binnenstad), maar gaat voorbij aan het doel van deze exercitie: weren te zwaar verkeer.	
C) ANPR / Camera handhaving	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Structureel weren is op dit moment disproportioneel voor doel bescherming wervengebied. Wel in het kader van Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 (intelligent toegangssysteem aan de rand van de binnenstad) en	• Maximale pakkans en beboeting van zware bedrijfsvoertuigen[4]. • Verkleint kans op overtreding. Fysiek blijft toegang wel mogelijk, dus niet 100% waterdicht. Maar handhaving is wel 100%. • Hoogte boetebedrag en eventuele aanvullende gevolgen (zoals intrekken ontheffing voor hele binnenstad) bepalen mate van opvolging.

[4] Zie pagina 17 voor benodigd vervolgonderzoek. Bijvoorbeeld over hoe ook buitenlandse kentekens geweerd kunnen worden.

	daarmee andere beleidsdoelen voor de binnenstad een optie die bespreekbaar is. • Ontheffing met commitment (belofte niet op kwetsbare delen te rijden) bijvoorbeeld aangevuld met verlies toegang tot het gehele cordon indien gepakt op de kwetsbare straten, leidt tot bewustwording en vergroot consequenties eenmalige pakkans.	• Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Geen toegang verlenen is niet proportioneel. Groot deel heeft toegang nodig. • Uitgangspunt is eenvoudig ontheffingssysteem met commitment. • Gevolgen van eenmalige overtreding worden door cameratoezicht (verlies toegang tot wervengebied met 100% pakkans) versterkt, evenals bewustwording. • Systeem is flexibel met aanvullende voertuigeisen. • Bij scenario 1 cordon: minder camera's nodig, maar meer ontheffingen. • Bij scenario 2 kwetsbare straten: meer camera's maar minder ontheffingen en mogelijk meer handhavingsopties (bewijs dat voertuig reed op kwetsbare straat bij steekproef rand van het gebied).	
Personenvoertuigen	• Is niet nodig voor bescherming kelders, maar camerasysteem maakt het wel mogelijk ook aan andere voertuigcategorieën eisen te stellen (alleen bewoners, geregistreerd bezoek, alleen elektrische voertuigen, etc.). Hiermee kunnen de andere beleidsdoelen voor de binnenstad (zero emissie, autoluw) ook versterkt worden. • Minder hinder voor personenauto's dan bij fysieke beperkingen (pollers). • Betreft andere doeleinden dan bescherming wervengebied, maar systeem is flexibel.	

Kijkend naar deze tabel kunnen we de volgende conclusies trekken over de verschillende maatregelen en scenario's:

- **A) Weegbrug**
  Het wegen en (indien te zwaar) weren is een 100% waterdichte maatregel voor een optimale bescherming van de weg- en werfkelders. Echter gaat het wegen en weren van alle voertuigen aan de grenzen van het cordon (scenario 1) om een te grote groep voertuigen (lastig uitvoerbaar) én raakt het veel voertuigen die niet het kwetsbare deel van de binnenstad inrijden, wat het een disproportionele maatregel maakt. Ook bij de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt de groep nog te groot voor een 100% controle. Bovendien is de inpasbaarheid van weegbruggen in deze straten een probleem. Een 100% waterdicht systeem met wegen en weren, valt om deze reden af.

- **B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang**
  Voor het cordon (scenario 1) is dit geen optie. Er moet te veel verkeer het cordon in dat niet in de kwetsbare straten komt. Het fysiek beperken van al dit verkeer is buitenproportioneel. Voor alleen de kwetsbare straten (scenario 2), geldt dat deze volledig beschermd zijn als deze fysiek afgesloten worden. Voor deze selectieve toegang zijn bijvoorbeeld pollers of slagbomen nodig. De ruimtelijke inpasbaarheid van deze systemen in de kwetsbare straten is lastig en de effecten voor bijvoorbeeld fietsers en voetgangers zijn ongewenst. Ook kunnen er (grote) opstoppingen ontstaan voor de pollers. Dergelijke afsluitingen lijken daarmee niet wenselijk. Breedtebeperkingen op kwetsbare straten zijn wel interessant (en worden met korte termijn maatregelen ook toegepast). Wel moet hierbij goed gekeken worden naar de verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers.

- **C) ANPR / camerahandhaving**
  Met ANPR handhaving kan niet met 100% zekerheid worden voorkomen dat te zwaar verkeer het onderzoeksgebied inrijdt. Er is wel een maximale pakkans voor het verkeer dat geen toegang heeft. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen op basis van hun kenteken altijd een boete. Lichte bedrijfsvoertuigen moeten een ontheffing aanvragen waarbij ze ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn. Door steekproefgewijze controle kan hun gewicht gemeten worden. Bij overtreding van de toegestane aslast verliest men de ontheffing. Personenauto’s hebben geen ontheffing nodig en kunnen het gebied gewoon inrijden. Daarbij is een ANPR systeem flexibel waarbij ‘gedraaid’ kan worden aan de knop wie er toegang krijgt tot het gebied en wie niet. Zo kunnen in de toekomst bijvoorbeeld ook personenauto’s geweerd worden. Ook is maatwerk voor (deel)gebieden of specifieke straten mogelijk. Het plaatsen van ANPR camera’s in de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt in eerste instantie voor de hand te liggen om het te zware verkeer te weren. Richting 2040 kan vervolgens verdere uitbreiding van het gebied (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad (scenario 1)) plaatsvinden, om zo aan te sluiten bij de lange termijn doelstellingen voor de binnenstad.

Bij de afweging van de verschillende scenario’s hebben we ook de economische consequenties beschouwd. Hierbij gaat het onder andere om noodzakelijke veranderingen in het logistieke systeem en hiermee gepaard gaande extra kosten voor bevoorrading en veranderingen van het vestigingsklimaat. We concluderen dat deze in het scenario van een cordon of bij maatregelen voor lichtere voertuigen relevant (kunnen) zijn. In het scenario van het weren van te zwaar verkeer middels ANPR is er echter geen wijziging in de toegankelijkheid ten opzichte van de huidige situatie. Dezelfde regels voor dezelfde groepen op dezelfde plekken blijven van kracht, alleen het middel om te handhaven verandert. Hierdoor zijn er geen veranderingen voor het economisch functioneren en het vestigingsklimaat van het gebied.

Aanbevelingen

Periode 2021 - 2025

Voor de periode 2021 – 2025 adviseren wij de ‘korte termijn maatregelen’ zo spoedig mogelijk te realiseren. Met name het instellen van een vrachtwagenverbod in combinatie met fysieke breedtebeperkingen zal een positieve bijdrage leveren aan het weren van het te zware verkeer op de kwetsbare straten.

- We adviseren voor de fysieke breedtebeperkingen te kiezen voor een zo ‘definitief’ mogelijke oplossing (en geen tijdelijke voorzieningen zoals betonblokken). De breedtebeperkingen zijn voor langere periode nodig en moeten daardoor een solide en veilige uitstraling hebben. Ook moet er extra aandacht zijn voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op de locaties waar de breedtebeperkingen worden geplaatst.
- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten minder dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichte aanpak).

- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten meer is dan 2 ton aslast, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen en het loslaten van de lichte bedrijfsvoertuigen.

Daarnaast zal de periode 2021 – 2025 gebruikt moeten worden om de nodige voorbereiding te treffen voor de structurele oplossing die onderstaand is beschreven. De planning tot aan 2025 is krap, maar lijkt wel haalbaar.

Periode 2025 - 2040

Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij om in te zetten op ANPR handhaving. Het is niet 100% waterdicht, maar de pakkans is groter dan in de huidige situatie en de negatieve effecten voor de binnenstad en de verkeersveiligheid zijn beperkt. Voor de 'instelling' van een ANPR systeem zijn verschillende opties denkbaar. Zware bedrijfsvoertuigen kunnen na het invoeren van de korte termijn maatregelen al niet meer in de kwetsbare straten komen. Is dit toch nog mogelijk, dan krijgen zij automatisch een boete op basis van hun kenteken. Omdat we vanaf 2025 een emissievrije binnenstad hebben, kunnen ook de voertuigen die hier niet aan voldoen direct een boete krijgen via het ANPR systeem (huidige milieuzone camera's). Voor het overige verkeer zijn er verschillende mogelijkheden. Je kan immers draaien aan de knop die toegang geeft voor bepaalde doelgroepen. Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij:

- Lichte bedrijfsvoertuigen verplicht een ontheffing te laten aanvragen om toestemming te krijgen om in de kwetsbare straten te rijden. Bij het aanvragen van de ontheffing moet de aanvrager 'commitment' afgeven dat hij/zij licht genoeg is om in deze straten te rijden. Hierdoor is men zich er vooraf beter van bewust dat het gebied kwetsbaar is en zware belading schadelijk is. Bovendien maakt de bestuurder hiermee de afspraak zich aan de regels te houden. In bijlage 1 van dit rapport vindt u een schematische weergave van de werking van dit ontheffingsysteem.
- Voertuigen zonder ontheffing krijgen automatisch een boete.
- Hierbij zal er steekproefsgewijs gehandhaafd moeten worden om voertuigen waarvan men vermoed dat deze toch te zwaar zijn te kunnen controleren (en te wegen). Indien deze voertuigen alsnog te zwaar zijn zal een grotere sanctie dan alleen een boete overwogen kunnen worden (bijvoorbeeld intrekken ontheffing voor gehele binnenstad voor een bepaalde periode). Daarmee zijn de gevolgen van een overtreding groter dan een eenmalige boete. Een realistische pakkans is uiteraard wel nodig.
- Eventueel kan de categorie lichte bedrijfsvoertuigen met een technisch toegelaten aslast van meer dan 2 ton ook geweerd worden op basis van kenteken. Dit zal dan wel een toename van het aantal voertuigbewegingen met zich meebrengen. Dit zal daarom logischerwijs gepaard moeten gaan met het stimuleren van het vervoer via water en het bundelen van vervoer via bijvoorbeeld hubs. Dit vraagt om grote inspanningen van de gemeente (denk aan behouden huidige hubs, deze uitbreiden maar ook het realiseren van nieuwe hubs voor vervoer via weg én water, voldoende laad- en losvoorzieningen op en naast het water, et cetera).
- Wanneer het doel 'weren te zwaar verkeer van kwetsbare straten' als basis voor de implementatie van deze maatregel gehanteerd wordt, adviseren wij de ANPR handhaving alleen in de kwetsbare straten in te zetten. Hierdoor zijn er minder ontheffingen nodig, en is steekproefsgewijze handhaving makkelijker te realiseren. Dit is bovendien sneller realiseerbaar omdat het effect voor de rest van de binnenstad beperkt is.
- Uiteraard kan er, met het 'intelligente toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad' als stip op de horizon, gekozen worden om de ANPR handhaving aan de rand van de binnenstad (cordon variant) in te gaan zetten. Hiermee kan dan ook gelijk gehandhaafd worden op zero emissie. In dit geval adviseren wij wel om de steekproefsgewijze handhaving in de kwetsbare straten te intensiveren. Het is dan immers lastiger zichtbaar of een voertuig daadwerkelijk in de kwetsbare straten is geweest. Mogelijk kan door via locatiegegevens van voertuigen te 'tracken' wel

gecontroleerd worden of een voertuig in de kwetsbare straten is geweest. De privacygevoeligheid van een dergelijke maatregel zal verder onderzocht moeten worden.

WAT IS ER NODIG? (1/2)

Het invoeren van een ANPR handhavingssysteem is niet van vandaag op morgen geregeld. De camera's zelf kunnen op korte termijn worden geplaatst. Echter, er is nader onderzoek nodig om de precieze (juridische) haalbaarheid van het benodigde ontheffingsysteem uit te werken en de besluitvorming vorm te geven. Dit moet gebeuren in de periode tussen 2021 en 2025. Wij adviseren de volgende onderzoeksvragen verder te verkennen om een implementatie van het systeem uiterlijk in 2025 mogelijk te maken:

- Wat zijn de wettelijke regels voor (bijvoorbeeld) het te hanteren boetebedrag voor het betreden van het gebied zonder geldende ontheffing?
- Kan de gemeente Utrecht dit boetebedrag naar wens verhogen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestuurlijke boetes?
- Kan de gemeente Utrecht een ontheffingsrecht intrekken van een bestuurder/bedrijf die (structureel) het verbod negeert of toch te zwaar is bij controle?
- Welke organisatorische-, innings-, bezwaar- en beroepsprocedures zijn hierbij nodig en hoe moeten deze worden ingericht?
- Wat is de technische haalbaarheid van een ANPR handhavingssysteem in het wervengebied?
- Hoe om te gaan met buitenlandse kentekens en Nederlandse voertuigen waarvan de gegevens op dit moment niet beschikbaar zijn bij het RDW?

Daarnaast is het voor het inrichten van een dergelijk systeem nodig om samen op te trekken met bijvoorbeeld CJIB, CVOM, andere stakeholders in de binnenstad en uiteraard de logistieke sector.

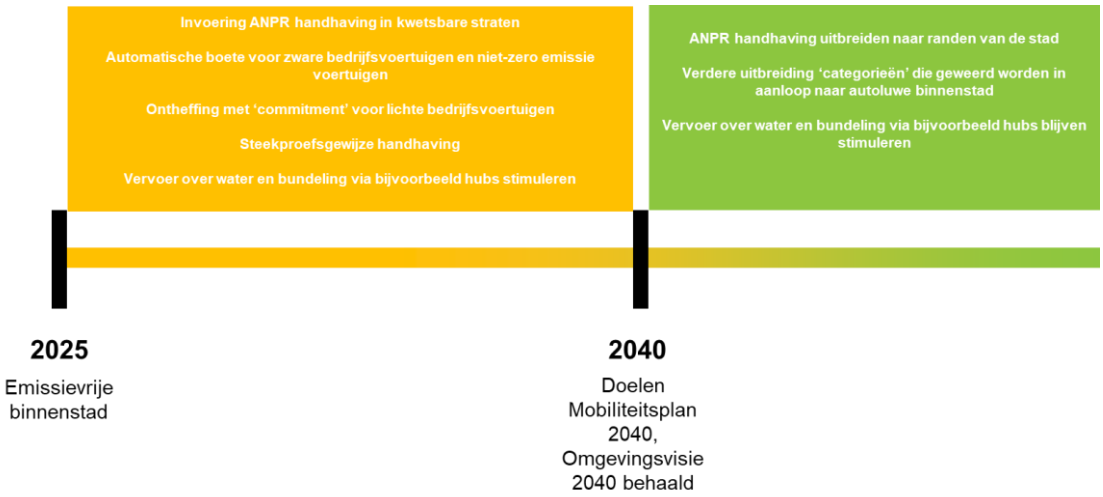
WAT IS ER NODIG? (2/2)

We verwachten dat er minimaal een jaar nodig is voor de verkenning van de technische en juridische haalbaarheid. Vervolgens is er een jaar / enkele jaren nodig voor politieke besluitvorming en draagvlak bij bijvoorbeeld het CVOM. Daarna moet het systeem geïmplementeerd worden (ontwerp, inkoop, aanleg, communicatie et cetera). Ook hier is een jaar / enkele jaren voor nodig. Belangrijk hierbij is de mate van urgentie. Wanneer uit het onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de weg- en werfkelders blijkt dat de situatie kritiek is, zal een en ander sneller doorgevoerd kunnen worden.

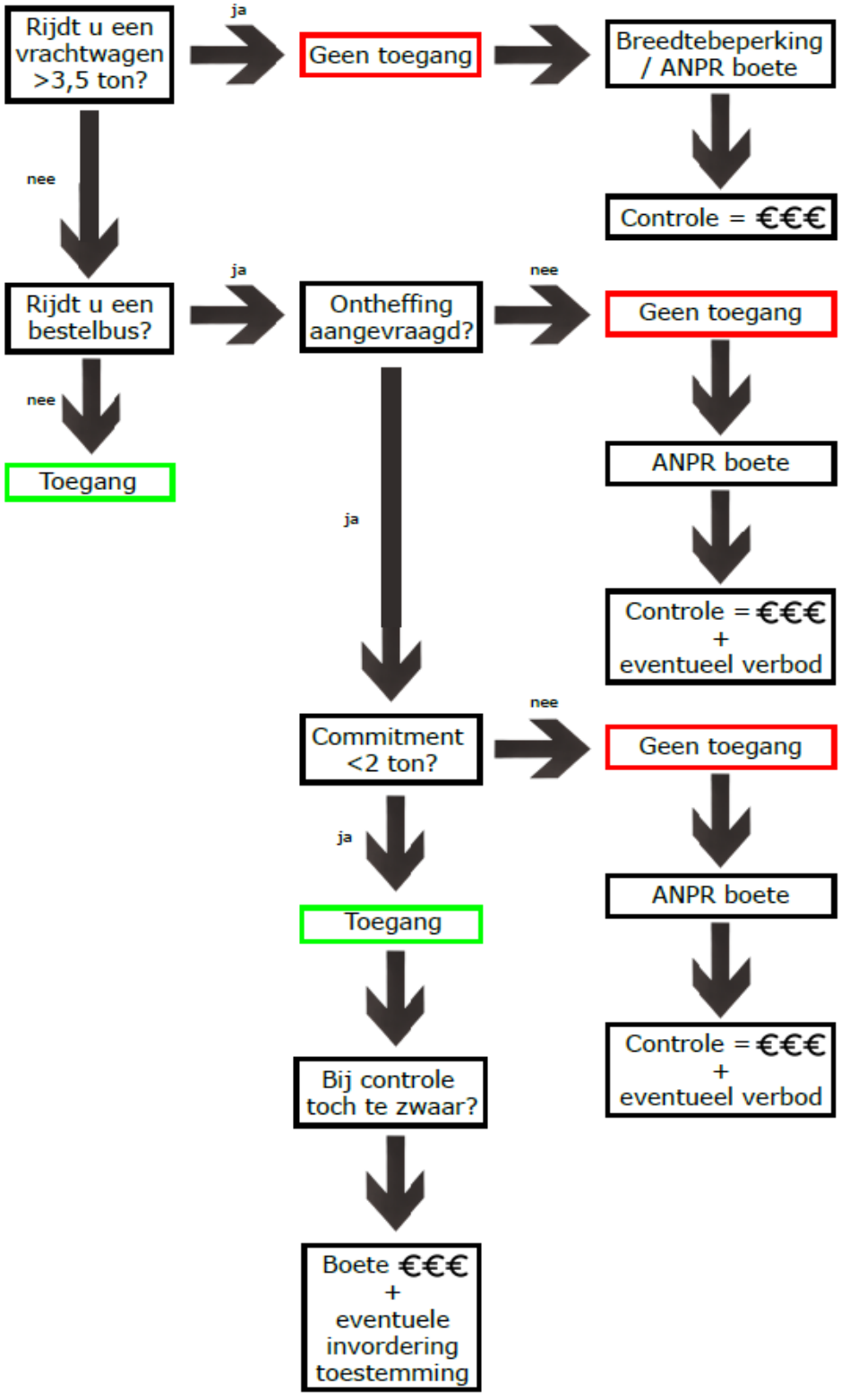
De kosten voor de implementatie van een dergelijk systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Periode 2040 en verder

Stip op de horizon blijft een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’. Het ANPR systeem kan om dit te bereiken in de jaren richting 2040 steeds verder worden uitgebreid (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad) en specifieker worden ingezet, bijvoorbeeld door ook personenauto’s zonder ontheffing te weren.



Bijlage 1: schematische weergave ontheffingsysteem



Programma wervengebied

Samenvatting technische onderzoeken herzien herstellen wal- en kluismuren

CONCEPT

12 maart 2021

Versie 0.1
Concept

Colofon

Uitgave

werven@utrecht.nl

In opdracht van

Programma wervengebied

Internet

www.utrecht.nl/werven

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven 5

1.1 Rekening houden met belendende constructies 5

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen 7

1.3 Bomen behouden en vervangen 11

1 Inleiding

Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld. Het doel van dit Plan van Aanpak is om te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale aanpak voor het wervengebied. Onderdeel daarvan is een gezamenlijke aanpak met particuliere eigenaren en beheerders.

Het doel van het programma Wervengebied is het behoud en beheer van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en werven en het realiseren van de waarden: veiligheid, behoud van erfgoed en de functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid. Dat vereist een samenhangende programmatische aanpak voor de wal- en kluismuren, weg- en werfkelders en weren te zwaar verkeer.

Het Plan van Aanpak bevat 3 opgaven: (1) het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting van erfgoed; (2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven (3) het behoud van de werf- en wegkelders en het realiseren van evenwicht tussen de belastbaarheid van kelders en belasting door gebruik (zoals verkeer).

Een van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group is om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek nodig naar de samenhang, het draagvermogen en de technische staat van de weg- en werfkelders, de factoren voor aantasting van de muren en kelders het weren van te zwaar verkeer, de eigendomsverhoudingen en de samenwerking tussen de eigenaren.

In de 2e helft van 2020 en in het voorjaar van2021 is een reeks onderzoeken uitgevoerd naar de oorzaken van schade aan wal- en kluismuren en naar de samenhang tussen de muren en andere elementen in het wervengebied. De conclusies en aanbevelingen uit de onderzoeken worden gebruikt bij het opstellen van het Programmaplan Wervengebied, dat in de zomer van 2021 aan de raad zal worden voorgelegd.

Deze samenvatting behoort bij de concept-rapporten van de technische onderzoeken, die behoren bij opgave 2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven Dit zijn de rapporten:

Wal- en kluismuren en belendingen

Waterlopen

Bomen

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven

Wat is de opgave?

Bij het herstel van de wal- en kluismuren is sprake van complexiteit, onzekerheden en samenhang, onder andere met werfkelders, bruggen, bomen en andere objecten in het wervengebied. De aanpak van het project herstel wal- en kluismuren moet nu worden herzien, zodat het herstel van de wal- en kluismuren weer wordt hervat en voltooid. Hierbij moeten de projectbeheersing, het risicomanagement en het omgevingsmanagement op het vereiste niveau zijn. Er zijn diverse onderzoeken nodig: naar de technische staat van de wal- en kluismuren, naar de samenhang met andere elementen in het wervengebied, naar eigendomsverhoudingen, naar de oorzaken van de aantasting van de stabiliteit en kwaliteit van de wal- en kluismuren. Het vraagt om een andere werkwijze die toegerust is op de complexe bouwkundige samenhang en naar heroverweging van de werkwijze rond bomen.

Daarnaast wordt tussentijds afgewogen of en zo ja welke werkzaamheden in 2020 of 2021 kunnen worden hervat. Dit om daarmee stagnatiekosten te beperken en verlies van projectkennis als gevolg van het stilvallen van het project na afronding van de huidige werkzaamheden te voorkomen. In het Plan van Aanpak is hiervoor een stappenplan met een afwegingskader opgenomen.

1.1 Rekening houden met belendende constructies

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
Binnen de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren bestaat de opgave grotendeels uit het herstellen van walmuren. De resterende opgave binnen het gehele wervengebied bestaat grotendeels uit het herstellen van kluismuren. De samenhang met belendende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren.

Walmuren en belendingen: werkwijze
Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op uiteinden zijn de walmuren verbonden met brugconstructies. Langs smalle werven liggen de werf- en brugkelders wel dicht bij de walmuren. Hoe dichterbij de kelders liggen, des te groter is de invloed van werkzaamheden aan de walmuren op de nabijgelegen kelders. Hoe slechter de staat van de kelders, des te groter de kans op schade als gevolg van werkzaamheden aan de walmuren. Als dit het geval is, kan het noodzakelijk zijn om herstelwerkzaamheden aan de walmuur en de kelder te combineren in samenwerking met de keldereigenaar. Een andere mogelijkheid is het kiezen van een alternatieve, duurdere bouwmethode voor de walmuur met minder ver reikende invloed op belendingen. Voor de verbanden tussen de walmuren en belendende constructies is een afwegingskader opgesteld. Daarmee worden de samenhangen per rak inzichtelijk gemaakt en ligt er een basis voor de specifieke aanpak van het herstel van de

walmuren in elk rak. Verder heeft er een evaluatie plaatsgevonden van het herstel van de walmuren op rak 4 en 10, waaruit verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken zijn afgeleid.

Kluismuren en belendingen: werkwijze
De kluismuren vormen één geheel met de achterliggende kluiskelders en in sommige gevallen met de aanwezige toegangsbruggen. Als de herstelwerkzaamheden aan de kluismuur beperkt zijn en de achterliggende kelder bouwkundig stabiel is, dan is er weinig risico op schade aan belendingen bij het herstellen van de kluismuur. Als het herstel aan de kluismuur ingrijpend is en/of de achterliggende kelder bouwkundig instabiel is, dan is de kans op schade bij het herstellen van de kluismuur groot. In dit geval is het onvermijdelijk om de kluiskelder en de kluismuur integraal te herstellen. Het herstel van de kluismuren en kluiskelders op rak 21 is eveneens geëvalueerd om te komen tot verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken.

Kluismuren en belendingen: bouwkundige staat
Voor het beschouwen van toestand van de kluismuren langs de Drift en Plompetorengracht worden de beschikbare onderzoeksgegevens van de aanwezige kluismuren en watergevels geanalyseerd en beoordeeld met behulp van een hiervoor gekozen beoordelingsmethode beoordelingsmethode (landelijke CROW-methode, die is geactualiseerd met een in Amsterdam ontwikkelde aanpak). Daarnaast wordt de toestand van de aanliggende kluiskelders globaal geïnspecteerd om deze in de beschouwing te kunnen betrekken. De resultaten uit de beoordeling van de kluismuren en de inspecties van de kelders dienen als onderbouwing voor het bepalen van de scope voor het verder herstellen van de wal- en kluismuren in het wervengebied. Het resultaat wordt in een afzonderlijke rapportage verwerkt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

Verbeterde werkwijze rond belendingen
Met het opstellen van het afwegingskader en het evalueren van het herstel van de wal- en kluismuren op enkele rakken is nieuwe kennis verzameld, waarmee beter kan worden ingespeeld op de samenhang met belendende constructies. De opgedane kennis heeft geleid tot een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren:
Stap 1 Contact met VTH
Stap 2 Nulmeting en bouwkundige inspectie
Stap 2.1 Schades beoordelen door constructeur
Stap 3 Invloedgebied bepalen
Stap 4 Mogelijkheden met eigenaar invloedgebied bepalen
Stap 5 Hersteladvies
Stap 6 Herstel schade
De overige leerpunten uit het herstellen van de walmuren tot in 2019 zijn opgenomen in afzonderlijke eindrapporten met de evaluatie van de rakken 4 West en 10 Oost.
Bij het voorbereiden en uitvoeren van rak 9 oost en 11 oost wordt deze verbeterde werkwijze toegepast. Geadviseerd wordt, om deze werkwijze op te nemen in het programmaplan als basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de resterende herstelwerkzaamheden aan de walmuren.

Vroegtijdig contact met VTH en bouwkundige inspectie
Voor de nog uit te voeren walmuren binnen het wervengebied wordt geadviseerd om voor de nog uit te voeren walmuren de bouwkundige inspecties vanaf voorjaar 2021, nog voor het vaststellen van het programmaplan, uit te voeren. Door ruim van tevoren alle panden en kelders te inspecteren, is inzichtelijk waar er zich schades bevinden. Dit zorgt voor het benutten van alle voordelen, die benoemd zijn in de evaluatie van de werkwijze tot heden. Op basis hiervan is er voldoende tijd om maatregelen te nemen en contact op te nemen de eigenaren van de kelders en panden. Daarnaast kunnen de herstelwerkzaamheden met minder onzekerheden over belendingen worden geprogrammeerd.

Actualiseren omgevingsrisicoanalyse rakken Oudergracht
De rakken, die nog uitgevoerd moeten worden aan de Oudegracht dienen naar verwachting allemaal in de buispalenmethode te worden uitgevoerd in plaats van de damwandmethode. Daarom wordt geadviseerd om de omgevingsrisicoanalyse (gebaseerd op de damwandmethode) bij het voorbereiden van de nog uit te voeren rakken te actualiseren. Deze omgevingsrisicoanalyse kan aantonen hoever het invloeds-gebied van de herstelwerkzaamheden reikt als de buispaalmethode wordt toegepast. Het invloeds-gebied zal kleiner zijn dan wanneer de damwandmethode wordt toegepast.

Uitvoeren praktijkproef aanpak complexe rakken
Om verdere ervaring op te doen voor de uitwerking van het Plan van Aanpak Wervengebied en de verdere programmering van de meer complexe rakdelen op de Oudegracht en de samenwerking met een keldereigenaar voeren we een praktijkproef uit op een afgebakend rakdeel op de Oudegracht. Het betreft een situatie, waarbij de walmuur niet haaks aansluit op de brug en de daar gesitueerde werfkelder dicht nadert.
We beogen daarmee een aantal leereffecten. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het vorm geven van de samenwerking met de desbetreffende eigenaar in een gezamenlijk plan van aanpak.
- Het opdoen van ervaring met het herstellen van de walmuur in het water, dus zonder drooglegging van de bouwkuip, waardoor het mogelijke effect op belendingen kan worden verminderd.

Zowel de voorbereiding als de uitvoering van deze praktijkproef leveren naar verwachting lessen op, die we kunnen gebruiken voor het uitwerken van het programmaplan en de latere voorbereiding en uitvoering van complexere rakken.

Uitbreiden van de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren
Geadviseerd wordt, om de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren uit te breiden met de rakken 23 t/m 27 langs de Drift en Plompetorengracht. De beoordeling van de kluismuren langs deze rakken geeft aan, dat sommige rakdelen zullen moeten worden hersteld en dat de meeste van de overige rakdelen nader moeten worden onderzocht in samenhang met de belendende kluiskelders.

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De beschikbare gegevens over de waterbodem, de oeverconstructies de (wal- en kluismuren, watergevels, bruggen) en het vaarverkeer zijn geïnventariseerd en geanalyseerd.

Huidig vaarverkeer
De Oudegracht staat weergegeven op de Vaarkaart. Op deze kaart staat het netwerk van vaarroutes in en rond de binnenstad van Utrecht. De omvang van de toegestane, gemotoriseerd vaartuigen wordt begrensd door de maximale doorvaarthoogte onder de vele bruggen. De huidige waterdiepte van de gracht is geen beperkende factor voor het huidige vaarverkeer. Wel is de gracht direct naast de wal- en kluismuren ondieper door de aanwezigheid van de rioolkoffer. Dit geeft beperkingen bij het aanleggen van grotere boten, zoals de afval- en bevoorradingsboten.
De Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht staat niet op de Vaarkaart. Gemotoriseerd vaarverkeer is hier niet toegestaan. Enkele gemotoriseerde vaartuigen hebben tot heden een ontheffing voor het varen op deze watergang (onderhoudsboten en compacte, elektrische rondvaartboten).

Varen, spuien, baggeren en waterbodemdiepte
Als de waterbodem te diep wordt, dan komen funderingen van muren bloot te liggen en kan er zand onder de fundering wegspoelen of wegzakken. De muren gaan dan verzakken. Diepere plekken kunnen ontstaan door stroming als gevolg van varen en spuien of door te diep baggeren. De minimale waterdiepte van de Oudegracht volgens de formele richtlijnen van het Hoogheemraadschap is voldoende diep voor het toegestane vaarverkeer. Wel is bekend, dat het water in de Oudegracht plaatselijk aanzienlijk dieper kan zijn als gevolg van waterverplaatsing tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten. Op de bekende plaatsen zijn en worden bij het herstellen van de wal- en kluismuren maatregelen getroffen voor het beschermen van de funderingen tegen uitspoeling en instabiliteit. Mogelijk zijn er meerdere locaties met diepere plekken, die we nog niet kennen. Als deze er zijn, dan bestaat daar een risico op uitspoeling van grond en instabiliteit van funderingen. De informatie over de actuele waterdiepten in de Oudegracht wordt daarom aangevuld om te weten of er diepere plekken zijn, die we nog niet kennen. Hiervoor laten we de huidige waterdiepten scannen met een sonar. De resultaten komen beschikbaar in april 2021. Als er nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er misschien tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Door te kiezen voor deze aanpak kan het huidige regime voor vaarverkeer in de Oudegracht worden gehandhaafd.
Eerder is geconstateerd dat de huidige waterdiepte in de Kromme Nieuwegracht- Drift- Plompetorengracht (die ondieper is dan de formeel te handhaven waterdiepte) in elk geval voorlopig moet worden gehandhaafd om de stabiliteit van de kwetsbare funderingen van de watergevels en kluismuren langs dit traject te kunnen behouden. Als zou worden gebaggerd tot op de formeel toegestane diepte, dan zouden funderingen van kluismuren kunnen worden aangetast door het verzakken of uitspoelen van zand als gevolg van stroming door spuien en varen.
Een permanente aanpassing van de toegestane waterdiepte gaat een stap verder en betekent ook een definitieve beperking van het vaarverkeer op dit traject tot varen op spierkracht met ontheffing voor enkele gemotoriseerde vaartuigen. De haalbaarheid en wenselijkheid van het formeel vastleggen van de huidige, ondiepere waterdiepte is besproken met de betrokken waterbeheerders Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR), Stadsbedrijven BORG (Stedelijk Water) Inzamelen, Markten en Havens (Havendienst). Op basis van de eerste gesprekken wordt het formaliseren van de huidige waterdiepte voor de toekomst op dit moment door alle stakeholders uitvoerbaar geacht.

Wal- en kluismuren, bruggen
De toestand van de walmuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied is bekend, omdat deze onlangs zijn hersteld of zijn onderzocht en geanalyseerd voor het nog komende herstel. Ook de kluismuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied zijn onderzocht. Op plaatsen, waar door instabiliteit van de muren een risico voor de veiligheid en behoud van het erfgoed dreigde, zijn tijdelijke maatregelen genomen om de situatie te

stabiliseren. Verder waren de onderzoeksgegevens nog niet geanalyseerd, omdat de kluismuren grotendeels buiten de eerdere scope van het project vielen. Inmiddels is deze analyse in hoofdlijnen uitgevoerd (zie onder *Rekening houden met belendende constructies*).

Geleidewerken
Bruggen zijn voorzien van geleidewerken (palen en/of gordingen) om de landhoofden en brugpijlers zoveel mogelijk tegen aanvaringen te beschermen. Kluismuren, en watergevels zijn niet consequent voorzien van geleidewerken. Het was onduidelijk waarom de ene locatie wel en de andere locatie niet is voorzien van een geleidewerk. Wel was duidelijk, dat sommige eigenaren van panden met watergevels hinder door aanvaren ervaren en dat het metselwerk van oude en herstelde walmuren en bruggen sporen vertonen van schade door aanvaren. Met de betrokken beheerders (Stadsbedrijven, Havendienst) en de beleidsadviseur Erfgoed is de huidige praktijk rond geleidewerken in kaart gebracht en is besproken of deze in het kader van het programmaplan wervengebied moet worden herzien. Hieruit komt naar voren, dat er geen specifiek beleid is ten aanzien van het toepassen van geleidewerken. Er is een onderhoudsstrategie van toepassing, die bestaat uit inspecties van de gemeentelijke wal- en kluismuren om de 5 jaar, waaruit eventuele maatregelen volgen. Bruggen in vaarwegen worden standaard voorzien van palen. Vanuit erfgoed is het van belang dat het karakter van het wervengebied behouden blijft; het industrieel gebruik, de verscheidenheid tussen particulier eigendom en de historische materialen. Dit betekent terughoudendheid bij het toepassen van geleidewerken. Deze pragmatische aanpak voor een balans zijn tussen schadebeperking, beheer en erfgoed wordt als werkbaar gezien.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Effecten van aanpassing waterbodemdiepte
Door het openstellen van de opnieuw gegraven Catharijnesingel is de stroomsnelheid in de diverse grachten waarschijnlijk veranderd. Als de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht permanent ondieper wordt gemaakt, dan heeft dit ook invloed op het stromingspatroon. Veranderingen hierin kunnen effect hebben op de waterkwaliteit en de snelheid, waarmee bagger zich op de waterbodem afzet. Door monitoring en berekening van het stromingspatroon kunnen veranderingen aan het licht komen. Gesignaleerde veranderingen kunnen vervolgens worden vertaald naar verwachte veranderingen in de waterkwaliteit en/of de aanwas van bagger. Afgesproken is, dat de HDSR en afdeling Stedelijk Water van BORG hiervoor gegevens met elkaar te delen om een zo goed mogelijk beeld van de toekomstige situatie te krijgen en eventuele maatregelen te kunnen benoemen.

Watergevels: bouwkundige staat
De particuliere watergevels in het gebied zijn onderzocht, als daarvoor aanleiding was vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren (ligging binnen de invloedssfeer van de herstelwerkzaamheden). Enkele watergevels vallen buiten deze invloedssfeer en zijn tot heden niet onderzocht op bouwkundige staat en stabiliteit. Het is dus onbekend of er in deze watergevels onbekende gebreken voorkomen, die een risico op uitspoeling en instabiliteit van funderingen opleveren. Daarmee is onbekend of er een risico op onveiligheid of verlies van erfgoed is.
Het is noodzakelijk om de toestand van deze watergevels alsnog te onderzoeken. Het betreft delen van de particuliere watergevels langs de Oudegracht en de Drift. De wijze van samenwerken en de verdeling van taken en verantwoordelijkheden leggen we om advies voor aan de commissie van wijzen.

Watergevels: hinder door aanvaren

Het aanvaren van private watergevels langs de Oudegracht door gemotoriseerde vaartuigen leidt tot klachten over beschadiging en hinder. Tot heden is niet uitgezocht wat de aard van de schades en hinder is en welke maatregelen eventueel kunnen worden getroffen.

Aanbevelingen voor in het programmaplan

Oudegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Oudegracht uit te gaan van de huidige waterdiepten, zoals die nu bekend zijn. Als er bij de bodemscan nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er mogelijk tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Dit wordt bepaald bij het beschikbaar komen van de onderzoeksresultaten.

Nieuwegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht uit te gaan van de huidige bekende waterdiepten, zoals die voorlopig worden gehanteerd en deze waterdiepten hiervoor te laten formaliseren. Het laten uitvoeren van de onderzoeken naar de effecten op waterkwaliteit en baggerdepositie hoort daarbij.

Watergevels: onderzoeken
Er wordt geadviseerd om de funderingen van enkele niet eerder onderzochte watergevels (Oudegracht, Drift) te laten inspecteren met duikers waarbij de funderingswijze ook goed wordt gedocumenteerd en gearchiveerd voor de toekomst. Op basis van de inspectieresultaten zal bekeken moeten worden of aanpassing aan de constructie of aanpassing aan de waterbodem noodzakelijk is.
Geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

Oudegracht: geleidewerken
Geadviseerd wordt om de huidige praktijk op hoofdlijnen te handhaven. Ter verbetering wordt geadviseerd:
-vastleggen van de ongeschreven afspraken tussen Beheer en Erfgoed.
-vastleggen van de huidige aanpak voor monitoring en onderhoud.
Daarnaast wordt geadviseerd om op kwetsbare plekken de toepassing van geleidewerken nader te bekijken, met name door onderzoek te doen naar de schade en hinder door het aanvaren van private watergevels aan de Oudegracht. Hieraan gekoppeld wordt geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

1.3 Bomen behouden en vervangen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De geringe ruimte voor de groei van boomwortels in de ondergrond blijft een zorg~~punt~~ voor de toekomstige vitaliteit van het bomenbestand. Het bodempakket boven het waterpeil van de grachten en het grondwater heeft

een beperkte dikte. Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg en kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen. Bij het uitvoeren van het vastgestelde beleid - bomen zo lang mogelijk behouden en alle te vellen bomen vervangen door nieuwe aanplant (bomenparagraaf 2009, bomenvisie 2012, herplantplicht 2018) - is er weinig ruimte om deze problemen te vermijden. Het aantal bomen zal gelijk blijven en de ruimte in de ondergrond voor wortelgroei kan nauwelijks worden vergroot.
Voor de bomen in het wervengebied is het beleid en de werkwijze bij het herstellen van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren geïnventariseerd en geanalyseerd. Daaruit blijkt, dat de bomen aangemerkt als te behouden bomen in de meeste gevallen daadwerkelijk behouden konden worden tijdens het herstellen van de nabijgelegen walmuren. In een beperkt aantal gevallen moest een te behouden boom toch tijdens of vlak na de werkzaamheden aan de walmuren worden verwijderd. Daarbij gaat het om bomen, die alsnog instabiel geworden zijn. Dit heeft in die gevallen geleid tot extra kosten, vertragingen en teleurstelling bij de omwonenden en het projectteam.

Beleidsroutes
Het vastgestelde beleid voor bomen bij het herstellen van de resterende rakken is: aanwezige bomen worden zoveel mogelijk behouden en te verwijderen bomen worden vervangen. Daarnaast blijft het uitvoeren van de Motie 2015/M32 doorlopen: de opdracht om financieel-maatschappelijk af te wegen tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden bij de herstelwerkzaamheden van de wal- en kluismuren. De bijbehorende afwegingen worden gemaakt op basis van inspecties bij de bomen op de resterende rakken. Deze inspecties worden uitgevoerd bij:

- het voorbereiden van mogelijk te hervatten herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren.
- de reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud.

De resultaten van de gemaakte afwegingen worden met behulp van de zogenaamde bomenkaart op elkaar afgestemd, zodat er steeds een gezamenlijk beeld van de toestand van alle bomen in het wervengebied is.

Uitvoeringsmethoden

Voor het kiezen van de uitvoeringsmethode voor het herstel van de muren wordt een afwegingskader gebruikt, waarbij er 3 verschillende methoden (de damwand, buispaal en rhodos- methode) mogelijk zijn voor het behoud van de bomen en het herstellen van de bestaande walmuur. Daarnaast is er een alternatief, de zogeheten boomframe methode, voor wanneer de groeiplaats van de boom het herstel van de walmuur niet toelaat.

Communicatie
Voor de omgeving is het belangrijk, dat het bomenbestand zorgvuldig wordt behandeld. Daarbij is een zorgvuldige en begrijpelijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen belangrijk. Het is voor omwonenden en andere belanghebbenden minder belangrijk of deze afweging in gang wordt gezet vanuit regulier onderhoud of vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren. In beide gevallen neemt de gemeente het initiatief.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Kosten en doorlooptijd van het opruimen van boomframes

Op de plaatsen waar gekozen is voor het aanbrengen van een boomframe, moet er een afweging plaatsvinden wanneer de boomframes weg te halen en de bestaande walmuur te vervangen. Hiervoor zij enkele mogelijke opties:
-direct herstel van elk stuk walmuur aan het einde van de levensduur van elke afzonderlijke boom.
-wachten totdat alle boomframes tegelijkertijd kunnen worden weggehaald en daarmee ook alle resterende walmuur delen in één keer kunnen worden hersteld.
Voor deze opties wordt een globale inschatting van kosten en andere effecten gemaakt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

In het algemeen wordt geadviseerd om de huidige aanpak voort te zetten, en daarbij vast te houden aan de tot nu gebruikte besluitvormingsroutes en uitvoeringsmethoden voor het behouden of vervangen van bomen.

Beleidsroutes
Geadviseerd wordt de huidige beleidslijn en werkwijze rond bomen vast te houden: bomen behouden tenzij het risico op onveiligheid of aantasting van erfgoed te groot is. Bomen die toch moeten wijken worden vervangen door nieuwe aanplant. Daarnaast adviseren we een aangescherpte afweging voorafgaand aan de herstelwerkzaamheden op basis waarvan de best haalbare balans bepaald kan worden tussen enerzijds het beschermen van bomen conform Bomenparagraaf 2009/Bomenvisie 2012/herplantplicht 2018 en anderzijds het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten en voortgang volgens Motie 2015/M32. Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen, dat bomen met een verminderde vitaliteit tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken.

Uitvoeringsmethoden
Geadviseerd wordt het huidige afwegingkader voor het bepalen van de meest passende uitvoeringsmethode te handhaven en op basis van nader onderzoek te bepalen hoe om te gaan met het latere herstel van de walmuren ter plaatse van de boomframes.

Communicatie
Geadviseerd wordt om transparant te zijn richting de omgeving en omwonende over de bestuurlijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen. Daarbij is het belangrijk is om inzicht te geven hoe deze afweging heeft plaatsgevonden en niet zozeer vanuit welke activiteit – regulier onderhoud of vanuit het herstel van de wal- en kluismuren. Daarom is het zaak dat:
- de voorbereiding en uitvoering van voorgenomen ingrepen in het bomenbestand binnen de gemeente goed worden afgestemd tussen de Stadsbedrijven en het programma Wervengebied.
-de communicatie naar de omgeving over ingrepen in het bomenbestand vanuit Stadsbedrijven en het programma Wervengebied vooraf goed wordt afgestemd.
Daarnaast wordt geadviseerd om de omgeving en het bestuur geregeld te rapporteren over de wijze, waarop de herplantplicht na het verwijderen van bomen wordt uitgevoerd.
Voor het bieden van overzicht naar de omgeving en het bestuur zijn de bestaande bomenkaart en de tabel met de bomenbalans uit het onderzoeksrapport geschikte middelen. Daarom wordt geadviseerd om deze hulpmiddelen, naast de toepassing binnen het project wal- en kluismuren, te benutten voor regelmatige communicatie over de algehele staat van het bomenbestand in het wervengebied.

Participatieverslag

Programmaplan Wervengebied

April 2021

Inhoud

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021 1
B. Werkgroepen 1
C. Stakeholders 2
D. Adviezen werkgroepen en stakeholders 2
E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) 2
F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 3
G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 3
H. Gebundelde vragen en antwoorden 3
I. Online participatiebijeenkomsten 4
Praatplaten 5
Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021 9
Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag 18
Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond 25
II. Werkgroepen 33
Werkgroep Choorstraat 34
Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22) 35
Werkgroep Nieuwegracht 36
Werkgroep Oudegracht 38
Werkgroep Plompetorengracht 39
Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer 40
III. Stakeholders 41
Universiteit Utrecht 41
Centrum Management Utrecht (CMU) 42
Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 43
IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders 44
Advies werkgroep Plompetorengracht 45
Advies werkgroep Choorstraat 48
Advies Centrum Management Utrecht (CMU) 49
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 51
V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 52
Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers 52
Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders 53
VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 54
VII. Gebundelde vragen en antwoorden 62

Inleiding
Voor het opstellen van dit programmaplan is veel aandacht besteed aan participatie met keldereigenaren, bewoners en ondernemers, zoals ook omschreven in het Plan van Aanpak:
'Het doel van het programma is een samenhangend en gezamenlijke aanpak voor het herstel en beheer van het wervengebied'.
Gelet op die doelstelling van een gezamenlijke aanpak was de intentie te adviseren over onderzoeksvragen, resultaten uit onderzoeken te bespreken en samen conclusies bespreken voor het programmaplan. De bijdragen en adviezen van de werkgroepen en stakeholders zijn een belangrijke bijdrage aan deze bijlage.
Daarnaast zijn er online participatiebijeenkomsten gehouden, die als inspirerend en constructief werden ervaren en waarvan de verslagen zijn bijgevoegd.
Er zijn meer participatiemomenten geweest die in deze bijlage kort worden beschreven.
Onze dank gaat uit naar de eigenaren, organisaties, ondernemers en andere belanghebbenden die de tijd en moeite hebben genomen om ons te voorzien van informatie.

Communicatie
Om belanghebbenden te bereiken zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet. Naast de reguliere wijkberichten naar het volledige wervengebied, verschillende nieuwsbrieven en de wervenapp, (een app over het wervengebied) zijn trailers gemaakt voor deelname aan de online participatie bijeenkomsten en om 'kelders op de kaart' te zetten, die verspreid zijn via social media.

Onderzoeken
Andere contactmomenten met keldereigenaren waren die tijdens de voorbereiding en uitvoering van onderzoeken. Bij het onderzoek naar het in kaart brengen van bekende en onbekende straat- brug- en werfkelders onder de openbare weg en bij de inspecties van de 200 meest risicovolle kelders is met keldereigenaren samengewerkt en overleg geweest. door de projectleider Interventieteam. Bij het onderzoek naar de stabiliteit en draagvermogen van de kelders zijn 16 kelders onderzocht en heeft de projectleider onderzoek wal- en kluismuren met deze eigenaren contact gehad.

De volgende samenwerkingsvormen zijn gebruikt.

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021

Op 22 en 24 april hebben drie online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met dertig keldereigenaren, bewoners en ondernemers over keuzes in het programmaplan. Het waren constructieve en inspirerende gesprekken, waar met 'praatplaten' dillema's werden geschetst over de oorzaken van achteruitgang, schade aan de werven, de scope, het weren van zwaar verkeer, het draagvermogen van de kelders en lekkage. De praatplaten, de visuele verslagen, en de geschreven verslagen zijn bijgevoegd.
Bijlage I: praatplaten, schriftelijke en getekende verslagen

B. Werkgroepen

De werkgroepen is gevraagd te adviseren over onderzoeksvragen, mee te denken over welke participatie- en samenwerkingsvorm het beste past, dus waar de voorkeuren lagen bij eigenaren, bewoners, en ondernemers. De scope van de werkgroep en de precieze samenwerkingsvorm verschilde daardoor per groep.
In november 2020 zijn werkgroepen gevormd met een kleine dertig keldereigenaren, ongeveer drie procent van het totale aantal. We wilden graag meer keldereigenaren de ruimte geven om ervaringen en adviezen uit te wisselen. Daarom is later in de tijd een drietal online participatiebijeenkomsten georganiseerd. Natuurlijk bleven we keldereigenaren oproepen deel te nemen aan de werkgroepen.
Er waren al eerder gesprekken gaande met de Choorstraat, over de staat van de kelders en om gezamenlijk te komen tot een onderzoeksvoorstel naar stabiliteit en lekkage. Vanaf 2019 vond er

overleg plaats met de bewoners van de Kromme Nieuwegracht.(Rak 22) voor onderzoek naar de bouwkundige staat van drie kelders.

Uitbereiding en invulling werkgroepen
In de zomer en najaar van 2020 zijn alle bewoners (Oudegracht, Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift) met drie wijkberichten geïnformeerd over de stand van zaken en is hen gevraagd in welke vorm zij wilden deelnemen bij het adviseren over onderzoeksresultaten en over vervolgonderzoek, als ook meedenken over het programmaplan. In november 2020 zijn de werkgroepen Nieuwegracht en Oudegracht opgestart en in december volgde de werkgroep Plompetorengracht.
De werkgroep Oudegracht heeft na de eerste en enige bijeenkomst op 23 november 2020 besloten om het overleg met de gemeente op te schorten en heet sinds 19 januari 2021 comité Oudegracht.
Bij de werkgroepoverleggen waren de omgevingsmanager, de projectleider onderzoek kelders en wal- en kluismuren, de projectleider weren te zwaar verkeer en de assistent omgevingsmanager aanwezig. De overleggen vonden iedere maand plaats en er konden vrij agendapunten worden ingebracht, de scope en samenwerkingsvorm per werkgroep verschilde daardoor. De Commissie van Wijzen heeft één overleg van alle werkgroepen bijgewoond.
Bijlage II: Samenvatting verslagen werkgroepen

C. Stakeholders
Naast bewoners zijn er bedrijven en organisaties die verschillende belangen hebben. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de belangrijkste bedrijven en organisaties. Er is met veel stakeholders contact geweest, waarbij sommigen werden geïnformeerd, en met anderen intensief overleg werd gevoerd, afhankelijk van hun belang en invloed.
Voorbeelden van stakeholders waarmee (herhaaldelijk) contact is geweest zijn: de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), Veiligheidsregio Utrecht (VRU) Vereniging Gehandicaptenzorg Utrecht (VGU), Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), nutsbedrijven, en Schuttevaer.
Repeterende gesprekken werden gevoerd met de Universiteit Utrecht, zij bezitten meerdere kelders op de Drift, en Centrum Management Utrecht, waarbij een kleine duizend ondernemers in de binnenstad zijn aangesloten. Deze overleggen zijn begin 2020 gestart met als doel het inventariseren van eisen en wensen, alsook het vragen van een advies voor het programmaplan.
Bijlage III: Samenvatting verslagen stakeholders

D. Adviezen werkgroepen en stakeholders
Om als gemeente tot een juiste afweging over de invulling van het programmaplan te komen, is aan de werkgroepen gevraagd hun belangen te verwoorden in een advies. Er zijn adviezen geschreven door de werkgroepen aan de Choorstraat en de Plompetorengracht als zijnde keldereigenaren, door Centrum Management Utrecht als vertegenwoordiger van de ondernemers in de binnenstad en de Veiligheidsregio Utrecht als vertegenwoordiger van de nood- en hulpdiensten.
Bijlage IV Adviezen werkgroepen en stakeholders

E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW)
Op 9 juli 2020 is bij het vaststellen van het Plan van Aanpak programma Wervengebied de opdracht gegeven om samen met keldereigenaren een Commissie van Wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren. De selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling is samen met een drietal keldereigenaren tot stand gekomen.
Het doel van de commissie is om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied.

De commissie is gevraagd de (kelder)eigenaren in het wervengebied en de gemeente zorgvuldig bij het adviesproces te betrekken. Iedere bij de gemeente bekende particuliere eigenaar of rechtspersoon heeft een op naam gestelde brief ontvangen. Er zijn afzonderlijke brieven naar veertien andere betrokkene partijen verstuurd, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en de brandweer. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van de opdracht.
In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren gereageerd. Zij waren afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. Er is telefonisch, schriftelijk en digitaal contact geweest. Na het verschijnen van het conceptadvies kon er in twee digitale bijeenkomsten gereageerd worden.
Op 12 april is het definitieve advies verschenen.
Het definitieve advies van de commissie is hier te vinden

F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

In de tweede helft van 2020 heeft I&O research twee enquêtes uitgevoerd, in september 2020 is een enquête gehouden onder een kleine 400 bewoners en ondernemers in de Utrechtse binnenstad en in december 2020 is een enquête gehouden onder 50 goederenvervoerders die leveren in de Utrechtse binnenstad.
Het doel was om meer inzicht te krijgen in hoe de groepen de binnenstad gebruiken als het gaat om mobiliteit en goederenvervoer, of zij bewust zijn van geldende voertuigbeperkingen, om na te gaan of zij overlast hebben ervaren door groot en zwaar verkeer, en hoe werd aangekeken tegen verdergaande maatregelen om te zwaar verkeer te weren. De uitkomsten van deze enquêtes, vormen samen met een aantal andere onderzoeken (verkeerskundig onderzoek XTNT, meerdere verkeerstellingen, onderzoek draagkracht werfkelders) de basis voor de lange termijn aanpak om zwaar verkeer uit de Utrechtse binnenstad te weren.
Bijlage V: Samenvatting twee enquêtes

G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020

Op 15 juli 2020 is een bijeenkomst geweest met circa zeventig keldereigenaren, bewoners en ondernemers. Wethouder Kees Diepenveen gaf een inleiding, de avond stond in het teken van de dialoog en was interactief doordat aanwezigen in gesprek konden gaan aan de hand van stellingen en vragen over wederzijdse verantwoordelijkheden, het in samenhang herstellen van de wal- en kluismuren, het evenwicht tussen kelders en verkeer, en eigendomsverhoudingen. Ook hier werd gevraagd om deel te nemen aan de werkgroepen of om deel te nemen aan de selectie van, en het formuleren van de opdracht voor de toen nog op te richten Commissie van Wijzen .
Bijlage VI: Schriftelijk en getekend verslag

H. Gebundelde vragen en antwoorden

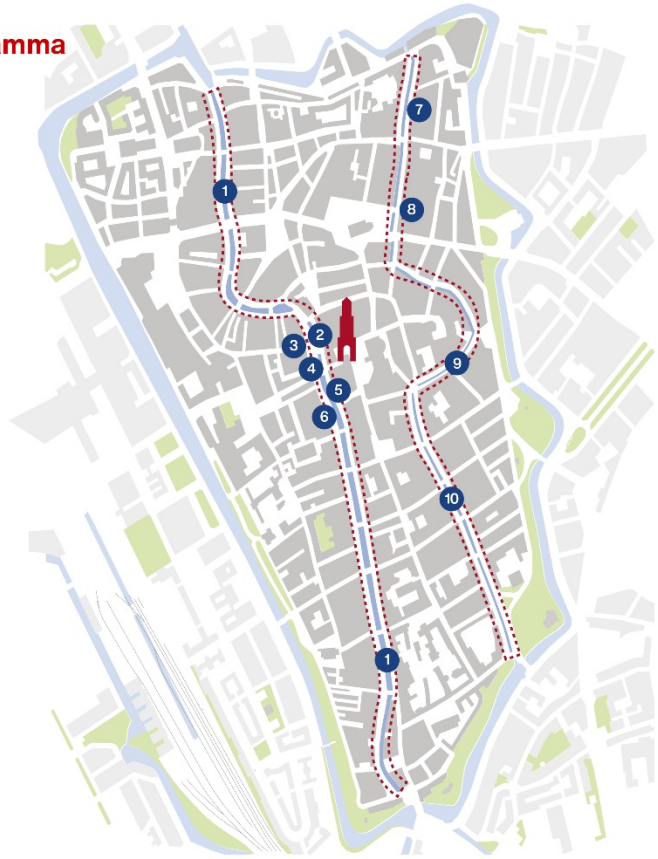
Alle vragen die schriftelijk tot ons zijn gekomen, zijn beantwoord en gebundeld. Dit zijn brieven of mails van werkgroepen en ook het ‘Code Oranje Boek’ van het comité Oudegracht dat op 26 januari 2021 naar de raad is gestuurd, is opgenomen. De vragen die in de werkgroepoverleggen aan de orde kwamen en daar mondeling beantwoord zijn, zijn in notulen verwerkt en dus niet toegevoegd aan deze gebundelde vragen.
Vragen over de wal- en kluismuren en het weren van te zwaar verkeer zijn voorgelegd aan de experts van de externe bureaus die de onderzoeken hebben verricht en op basis van deze vragen zijn de conceptrapporten aangepast.
In bijgevoegd document is een onderverdeling is gemaakt naar de volgende onderwerpen: Wal- en kluismuren, juridische vragen over o.a. eigenaarschap, weren te zwaar verkeer en samenwerking.
Bijlage VII: Gebundelde vragen en antwoorden

I. Online participatiebijeenkomsten

Deze drie online bijeenkomsten zijn gehouden op 22 en 24 maart. Per bijeenkomst zijn er twee verslagen gemaakt: een getekend en een geschreven verslag. Ieder onderwerp werd toegelicht met een praatplaat. De praatplaten, geketende en geschreven verslagen zijn opgenomen in deze bijlage.

Praatplaten

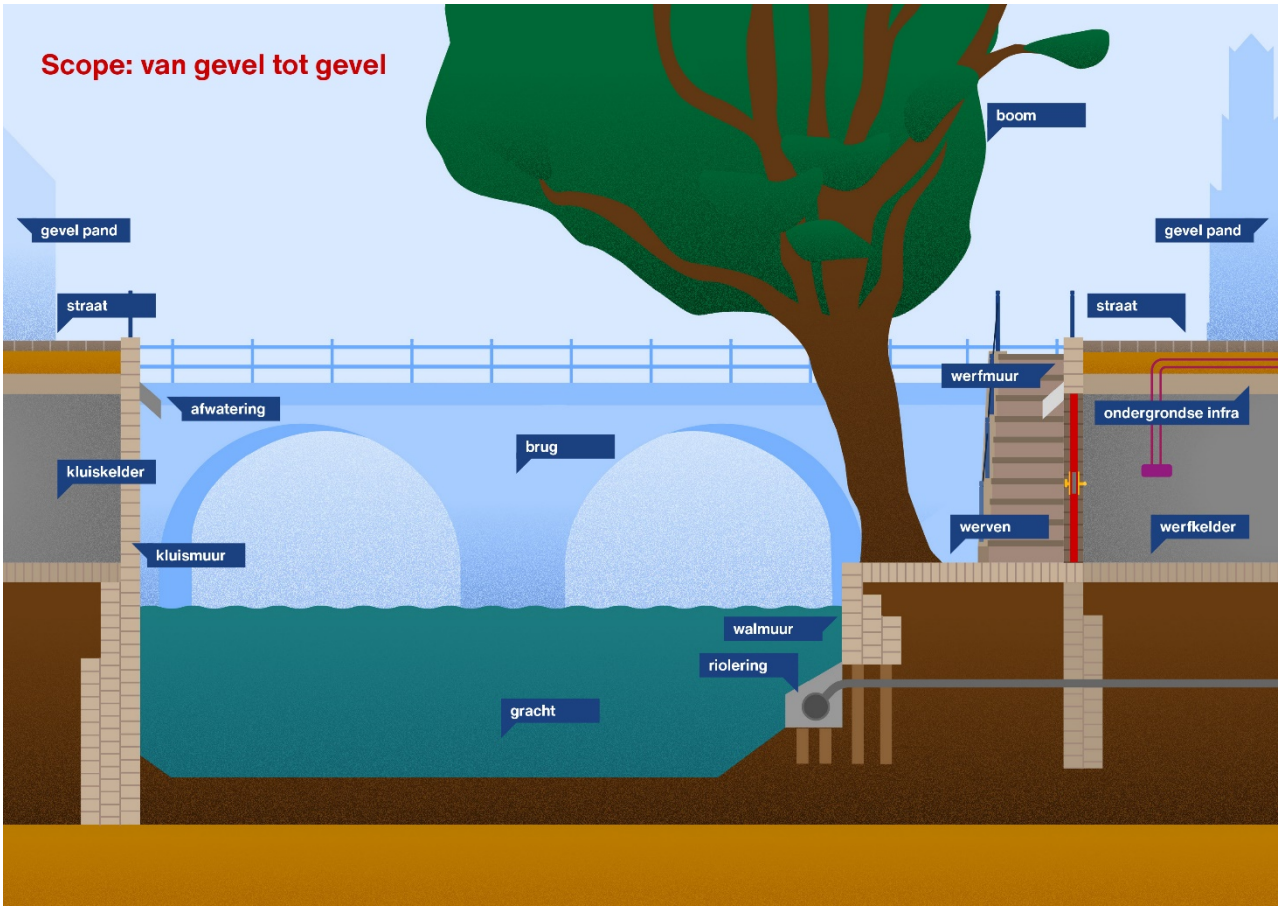
Scope van het programma wervengebied

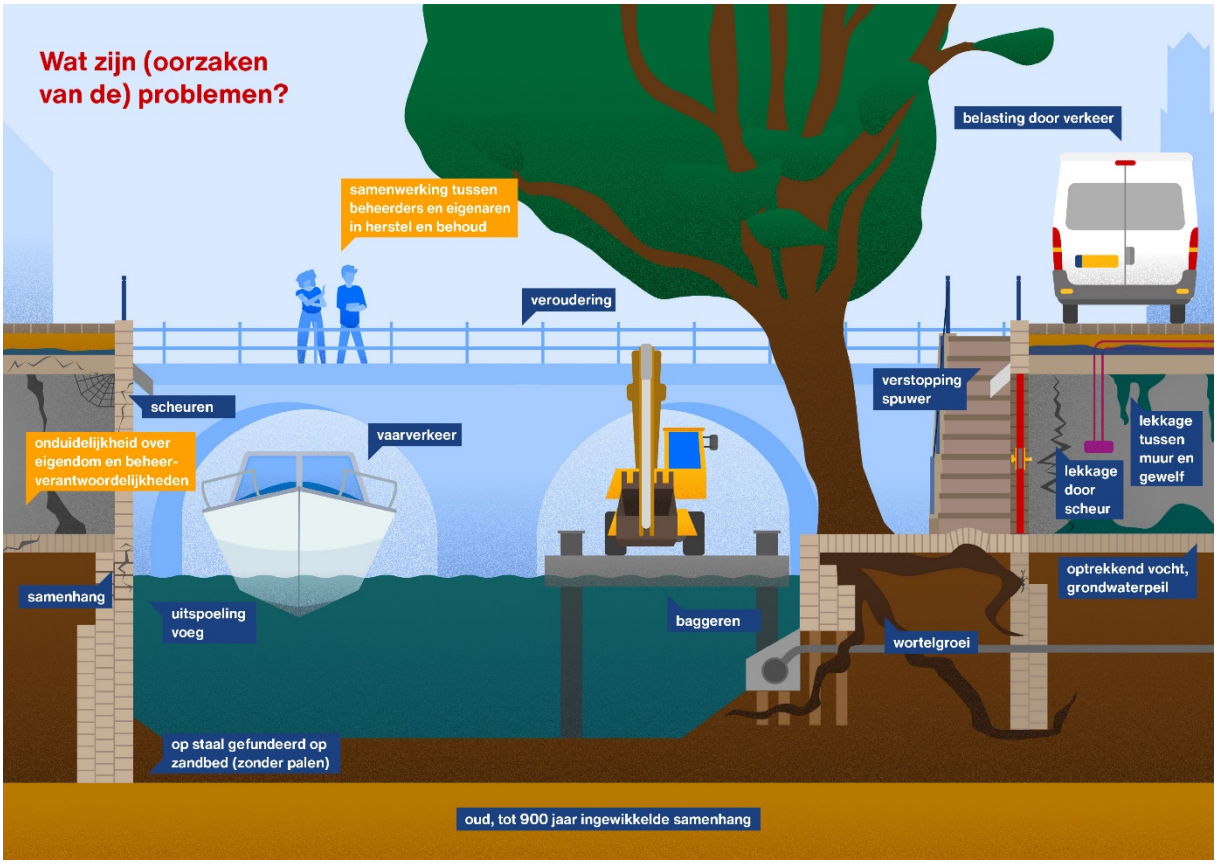


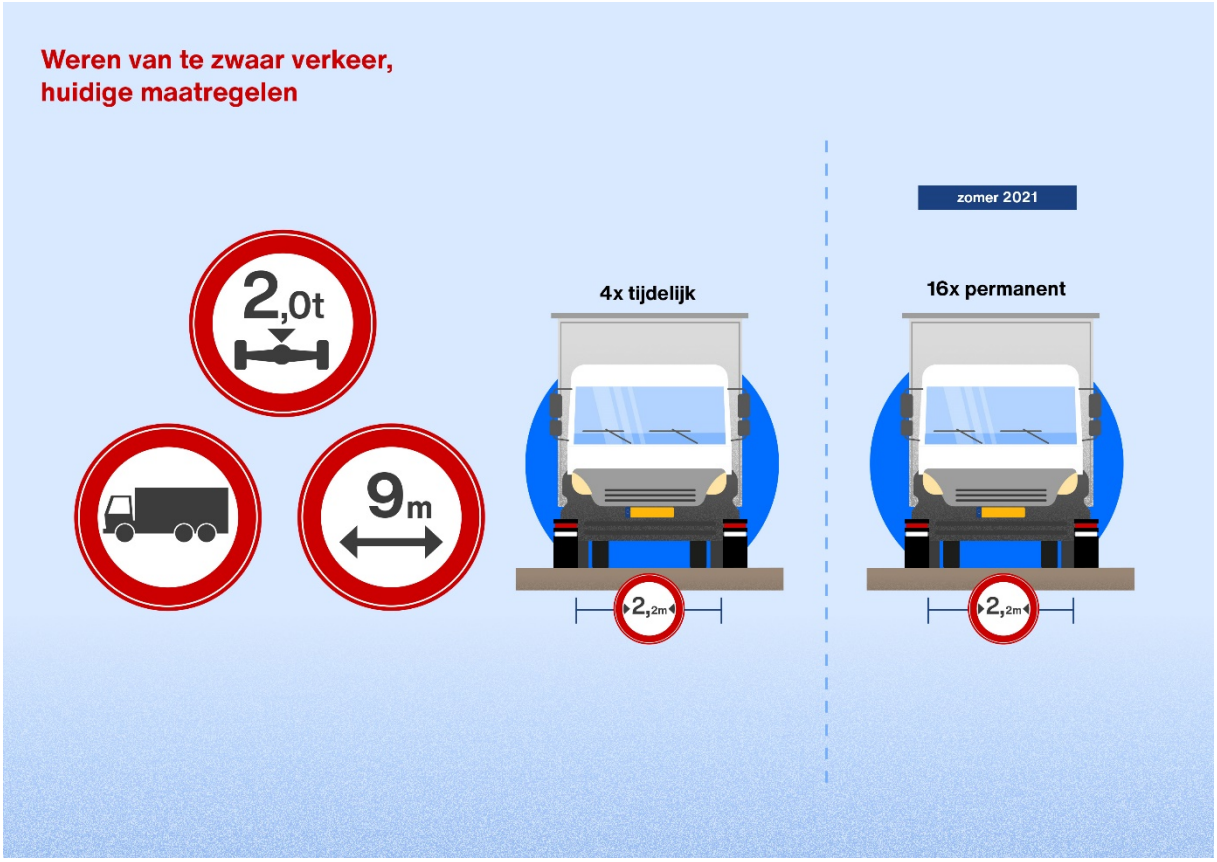
- Scope

1. Oudegracht
2. Vismarkt
3. Choorstraat
4. Zoutmarkt
5. Lichtegaard
6. Werven Lijnmarkt
7. Plompetorengracht
8. Drift
9. Kromme Nieuwegracht
10. Nieuwegracht

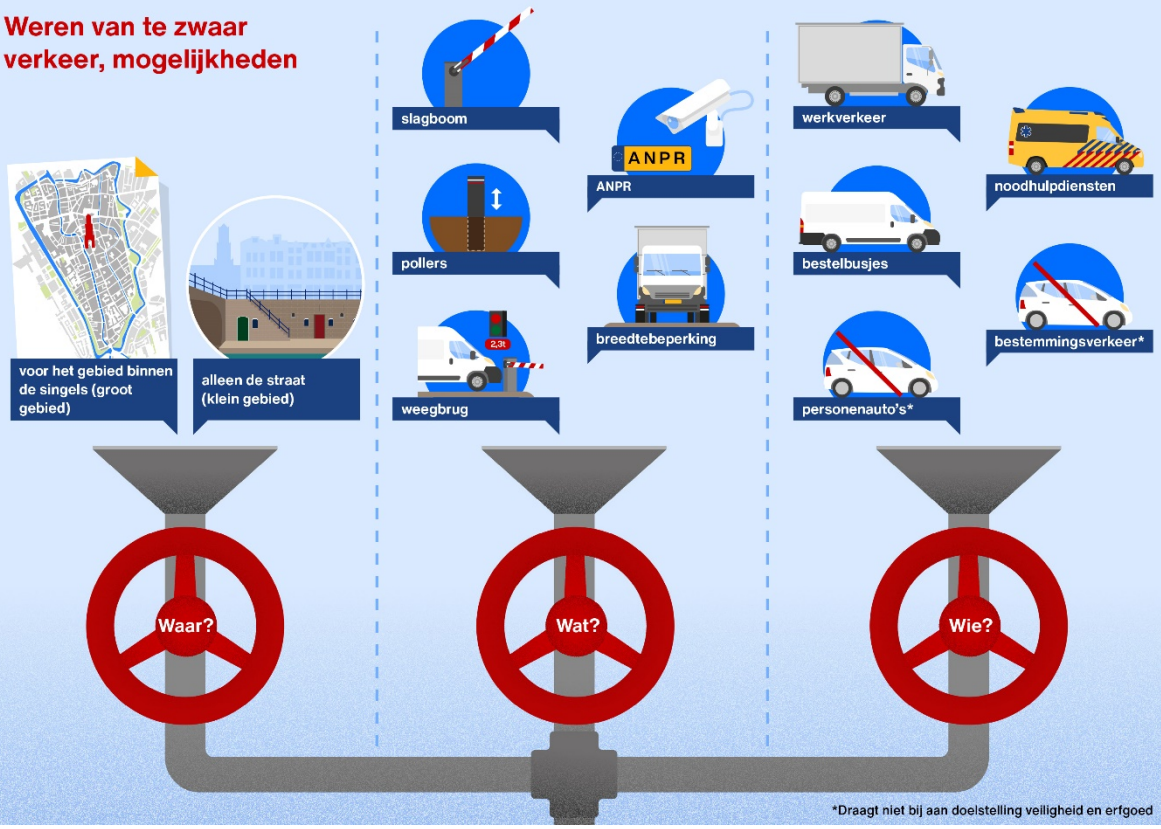
Scope: van gevel tot gevel



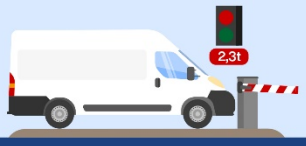

Wat zijn (oorzaken van de) problemen?
belasting door verkeer
samenwerking tussen beheerders en eigenaren in herstel en behoud
veroudering
verstopping spuwer
scheuren
vaarverkeer
onduidelijkheid over eigendom en beheer-verantwoordelijkheden
lekkage tussen muur en gewelf
lekkage door scheur
optrekkend vocht, grondwaterpeil
samenhang
uitspoeling voeg
baggeren
wortelgroei
op staal gefundeerd op zandbed (zonder palen)
oud, tot 900 jaar ingewikkelde samenhang


Weren van te zwaar verkeer, huidige maatregelen
2,0t
9m
4x tijdelijk
zomer 2021
16x permanent
2,2m
2,2m

Weren van te zwaar verkeer, mogelijkheden



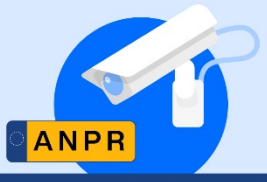
Weren van te zwaar verkeer, scenario's structurele oplossing



fysiek weren van te zwaar verkeer

+ optimale bescherming aan de weg- en werfkelders

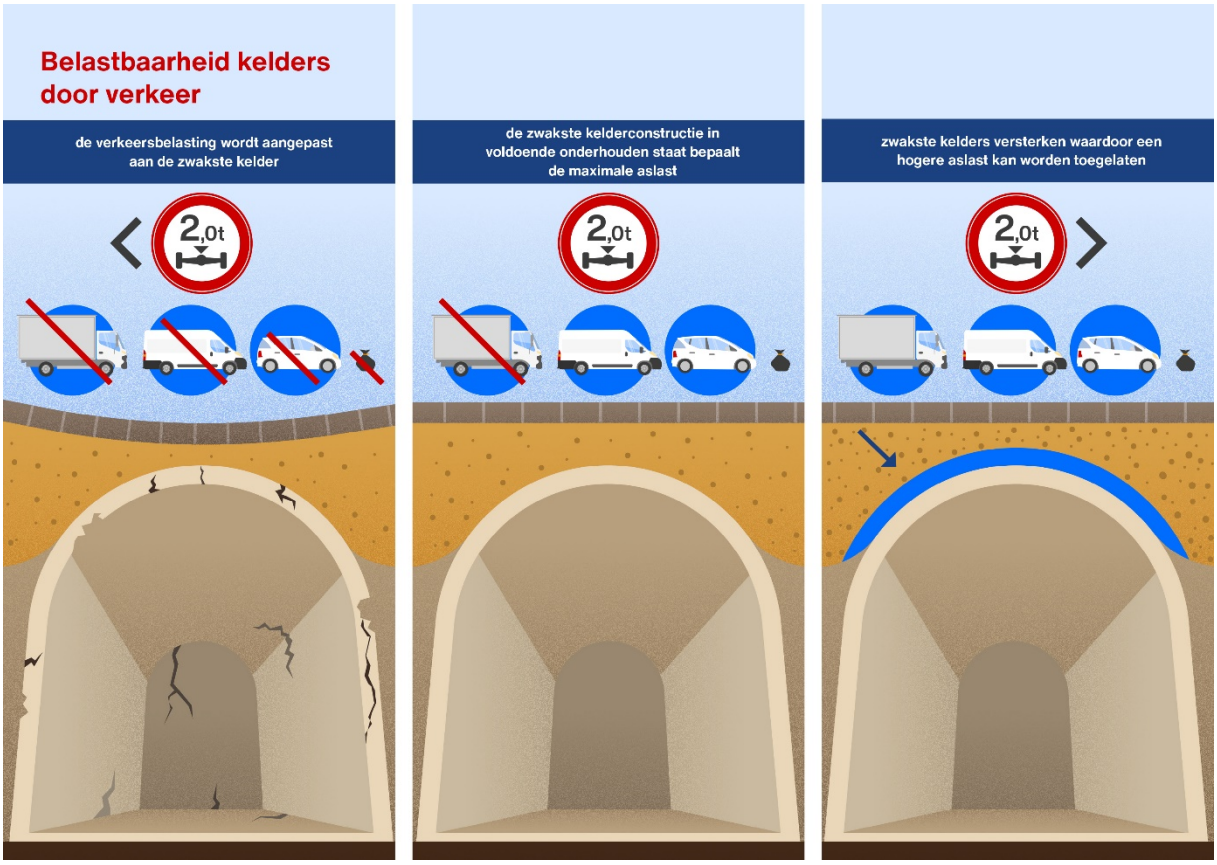
- negatieve invloed op functioneren van de binnenstad en voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied
- negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid
- grote opstoppingen in de binnenstad
- vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten



ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingsysteem

+ kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden wordt tot het minimum beperkt
+ handhaafbaarheid wordt vergroot (boete bij overtreding)

- toegang blijft fysiek welk mogelijk


Belastbaarheid kelders door verkeer
de verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder
2,0t
de zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast
2,0t
zwakste kelders versterken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten
2,0t

Lekkage van kelders
uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid
behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies
afvoer hemelwater van daken aansluiten op riolering
bovenzijden van de kelders moeten waterdicht worden gemaakt
de gehele kelderconstructie moet dicht zijn
scheuren herstellen
extra onderzoek naar afwatering
het aanwezige afvoersysteem herstellen of voldoende onderhouden
peilbeheer van gracht

Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mariëlle de Ridder-van Beek
Datum	22 maart 2021	**Datum verslag**	22 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30		
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Sjors Handgraaf (expert XNTN), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Menno de Pater (expert Decisio), Evert Peereboom (themadirecteur bedrijfsvoering Utrecht), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Joeri Ponten (weren te zwaar verkeer), Jack Post (expert Antea Group), Mariëlle de Ridder-van Beek (notulist), Wytze Veenstra (beeldleverancier), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur) en Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers bewoners/eigenaren/ondernemers

Gemma Boormans (eigenaar), Suzan te Brake (Utrechts Monumentenfonds), Jules Kneepkens (eigenaar), Simone de Gelder (eigenaar), Daan Gillissen, Bas en Martha Veersema (eigenaren), Ruud Verdurme (eigenaar) en Marijk van der Wende (eigenaar)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.

.

2. Kennismaking

Er wordt een kennismakingsrondje gedaan en de deelnemers kunnen een reactie plaatsen op de padlet. Genoemd worden: schoonheid en sfeer, centraal en toch rustig, mooiste plekje van Utrecht, unieke uitstraling/uniek in de wereld, 900 jaar geschiedenis.

3. Werven waardenkader

Er worden 3 stellingen besproken met een poll.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: eens 78% - neutraal 11% - oneens 11%

- Er moet altijd een integrale afweging worden gemaakt
- Zowel veiligheid van de bewoners als van de kelders. Belangen moeten altijd tegen elkaar afgewogen worden en het gaat ook over sociale controle, politie etc. (breder perspectief).
- Fysieke veiligheid kelders is heet hangijzer en ook verkeersveiligheid op Oudegracht, zeker voor ouderen i.v.m. snelle brommers en koeriers.
- Sociale veiligheid en toezicht is niet eenvoudig; toezichthouders kunnen vanaf straatniveau niet zien wat hier allemaal gebeurt bijv. leveringen van drugskoeriers aan recreanten in bootjes.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: eens 25% - neutraal 63% - oneens 13%

- Behoud door ontwikkeling; je kunt monumenten alleen behouden door ook gebruik toe te staan.
- De werfkelder is onderdeel van ons woonhuis; het is fijn als we daar veilig kunnen vertoeven en het in goede conditie blijft en daardoor als erfgoed bewaard blijft.
- Behoud van de historische waarde is randvoorwaarde om andere dingen met de kelder te kunnen doen; anders kunnen we het net zo goed afgraven en een betonnen gewelf maken.
- De meeste kelders zijn rijksmonument; slopen is niet aan de orde.
- Door de scheuren en de lekkages wordt het historische erfgoed juist bedreigd.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: eens 0% - neutraal 25% - oneens 75%

- Maak de gracht autovrij voor zwaar verkeer, maar bewoners moeten wel tot voor hun deur kunnen rijden.
- I.p.v. vrachtwagens en grote bestelbussen alleen kleinere vervoersdiensten toestaan.
- Bewoners hoeven niet perse tot voor de deur kunnen komen, maar kunnen ook in de omgeving parkeren.
- Prima als auto's worden geweerd van de gracht; dat maakt de handhaving ook makkelijker.
- De gracht moet altijd bereikbaar blijven voor de nood- en hulpdiensten.
- Afsluiten voor doorgaand verkeer, maar wel bereikbaar houden voor bewoners (niet parkeren) en bezorgdiensten.
- Misschien is vervoer over water mogelijk? Alleen bestemmingsverkeer toestaan voor bewoners/bedrijven in wervengebied. Doorgaand verkeer om gebied heen leiden.
- Bewoning is ondergeschikt aan geschiedenis, behoud en culturele waarde van het gebied. Elke trilling is er 1 teveel met het oog op de toekomst van het hele gebied. Woning hoeft niet met de auto bereikbaar te zijn, maar mindervaliden zijn wel aandachtspunt.
- Wij zijn passanten en 'rentmeesters' van het erfgoed, maar als de brandweer niet snel genoeg kan optreden gaan er ook al snel 5 huizen verloren en misschien ook mensen, dus veiligheid is wel heel belangrijk.
- Voor mindervaliden is het slecht toegankelijk door alle stoepjes en hekjes.
- Twee deelnemers geven aan moeite te hebben om goed op de stelling te reageren, omdat deze niet scherp genoeg opgeschreven staat.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ erfgoed/ functies 88%
- Veiligheid/ functies/ erfgoed 13%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 0%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 0%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard (programmamanager wervengebied sinds december 2019) licht toe dat er al lang veel is gedaan aan beheer en onderhoud. In mei 2019 is het werk stilgelegd omdat de gemeente erachter kwam dat het veel duurder werd dan de bedoeling was en veel langer ging duren. Bovendien gingen er tijdens het werk kelders stuk en werd er erfgoed beschadigd. De werkzaamheden zijn toen onmiddellijk stopgezet.
Antea Groep heeft een onderzoek gedaan en is tot de conclusie gekomen dat het werk door de gemeente stelselmatig onderschat is en het programmamanagement en de programmabeheersing niet op orde waren. Twee straten (Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht) moesten afgesloten worden uit voorzorg. Vervolgens is besloten om een integraal programma te gaan maken en daar goed de tijd voor nemen in samenspraak met de eigenaren/beheerders en ook de keldereigenaren onderling, want het heeft geen zin als de gemeente muren opknapt die vastzitten aan kelders, als die niet ook gelijk worden aangepakt.
We moeten eerst de scope van het plan bepalen:

- Veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid zijn ingrediënten, maar hoe ver gaat veiligheid (verkeersveiligheid of veiligheid gekoppeld aan het erfgoed?)
- Op welk gebied is het van toepassing (ook straten buiten de grachten met middeleeuwse kelders)?
- Scope; welke elementen zitten erin (kelders, straten, muren, bruggen, wegen, bomen, afwatering, walmuren (laagste) werfmuren, kluismuren, watergevels van grachtenpanden die in het water staan, riolering) of zijn er nog toevoegingen?

Als bij de herstelwerkzaamheden de put wordt bemalen, moet er ook retourbemaling plaatsvinden, anders kan dit leiden tot verzakkingen. Eelko geeft aan dat dit inderdaad belangrijk is.

De straatkelders ontbreken op het plaatje; maak het gebied groter dan de waterkant gezien de samenhang voor de te nemen verkeersmaatregelen. Eelko geeft aan dat er al een aantal straatkelders in de kaart verwerkt zijn, maar er zal gecheckt worden of de kaart volledig is.

De kwaliteit van het wegdek speelt een rol, los van de verkeersbelasting. Er ontbreken stenen en plassen blijven lang staan. Eelko reageert hierop en zegt dat op een onregelmatig wegdek auto's eerder stuiteren en dat geeft meer druk op de kelders. Daarnaast waarschijnlijk er hierdoor ook meer regenwater doorgelaten dan op een strakker wegdek (normaal 10-15% doorlaatbaarheid).

Zijn ratten of muizen in staat om kanalen te graven en zich naar binnen te vreten? Frank van der Zanden geeft aan dat er geen concrete gevallen bekend zijn dat ratten of muizen constructies ondergraven.

Als huiseigenaar kun je alleen je huisgevel beïnvloeden of de binnenzijde van je kelder, maar je hebt geen invloed op wat daarbuiten gebeurt.

Waterspuwers die grondwater de werf op storten geven ook veel vocht aan de muren. Een bewoonster lost dit op door emmers eronder te zetten en elke dag te legen, anders wordt de muur veel te nat. Een afvoerputje is niet toegestaan omdat dat niet oorspronkelijk is. Eelko zegt dat de waterspuwers soms verstopt raken of niet goed worden onderhouden waardoor het water in de spuwer of het deel erachter blijft zitten. Als het water tegen de muren aankomt of op de werven blijft liggen en tot lekkage leidt, moet dat inderdaad bekeken worden.

5. <u>Belastbaarheid kelders</u>

Nanneke licht toe dat het ook mogelijk is om een date van 10 minuten aan te vragen met een expert in de break-out room. Alle vragen en antwoorden worden genoteerd.

Eelko meldt dat er al 16 kelders zijn bekeken en een aantal kelders is ook open gegraven. Sommige kelders zijn heel sterk gebouwd en een aantal kelders is minder sterk. De minst sterke kelders worden onderzocht. De experts verwachten dat de 2 ton belastbaarheid die ook in 2014 al is genoemd de uitkomst zou kunnen zijn, maar er wordt ook gekeken naar de dynamische belasting en er worden allerlei berekeningen gemaakt. Dan zijn er 3 opties:

- De verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder.
- De zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast.
- Zwakste kelders versterken door een schil eromheen te maken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten.

Volgens de Commissie van Wijzen was er al heel lang een aslast van max. 2 ton en daarvoor nog minder. Toch is de aslast in de jaren 90 uitgebreid, terwijl die toen al hoog werd gevonden. Vervolgens is die 2 ton niet goed gehandhaafd. Een eigenaar zegt nu niet in een discussie te willen verzeilen of de aslast nog verhoogd kan worden. Eelko geeft aan dat er nog niets besloten is. We horen graag hoe jullie hierin in staan als keldereigenaren, bewoners en ondernemers in het gebied.

Historisch gezien waren het B-wegen met een wieldruk van 1 ton/ 2 ton aslast, maar er is niet goed gehandhaafd. Er hebben zelfs jarenlang zware vuilniswagens overheen gereden. Als er niet gehandhaafd gaat worden, zal er nog meer schade ontstaan aan de (onversterkte) kelders. Gevraagd wordt om ter indicatie te reageren op de vraagstelling.

Als alle eigenaren van werfkelders volledig verantwoordelijk zouden worden voor al het onderhoud, zal dat antwoord anders zijn dan wanneer de gemeente alle eigenaren gaat helpen bij het herstel en dat vanaf dat moment het onderhoud voor de eigenaren is.

Deze vraag is inderdaad niet aan de orde. De huidige aslastbeperking is er niet voor niets en misschien zelfs nog te hoog, zeker in de huidige conditie. Eelko verheldert dat de aanwezigen niet gehouden worden aan het antwoord, het is slechts ter indicatie.

<u>Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)</u>
OF
<u>Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)</u>
1 ---------- 10

1 67%
2 17%
3 17%
(4 t/ 10 geen stemmen)

- Zo min mogelijk belastbaarheid.
- Minder zwaar verkeer op de grachten, maar nog wel bezorgdiensten met kleinere auto's. Sinds de plaatsing van de paaltjes op 1 maart 2021 hebben wij al minder trillingen en geluidsoverlast in onze kelder.
- Maak los van de kostendiscussie een goed plan en dat is de minst mogelijke belastbaarheid. Het doel moet niet zijn om de aslast te verhogen.

6. <u>Maatregelen weren te zwaar verkeer</u>

Eelko licht toe dat er een balans moet komen tussen wat de kelders aan gewicht aan kunnen en de verkeersbelasting. De maximale aslast is nu 2 ton, maar die wordt regelmatig overschreden. We kunnen handhaven, maar uiteindelijk zullen er ook fysieke maatregelen moeten komen want met paaltjes op 2,2/2,3 meter kan vrachtverkeer er echt niet door. Er staan nu op 4 plekken palen en het aantal locaties wordt uitgebreid naar 15 voor de zomer.
Uit tellingen is gebleken dat er per week 40 vrachtwagens en enkele duizenden bestelbusjes rijden. Een groot deel van de bestelbusjes gaat tot 2 ton en ongeveer 1/3 tot 2,8 ton (volgens opgave fabrikant). We hebben ze ook allemaal een paar keer op de weegschaal gezet en dat blijven we ook doen. We hebben zelf niet geconstateerd dat ze te zwaar zijn, maar als de cafés weer opengaan schatten we in dat we wel weer te zware bussen tegen gaan komen.
Invoering van fysieke maatregelen in het wervengebied is lastig: pollers (inzinkbare palen) zijn niet mogelijk bij kelders en een weegbrug is ook lastig inpasbaar in het gebied. In een breder gebied zou dit wel kunnen, maar dan zouden we de bruggen moeten nemen over de singel en dan krijg je een heel groot gebied; als daar geen vrachtwagens en bestelwagens mogen komen geeft dat problemen voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied.

Nanneke meldt dat in de chat is gemeld dat paaltjes ook vaak omver worden gereden en verwezen is naar buitenlandse voorbeelden voor cameratoezicht. Waar gaat de voorkeur naar uit; fysieke maatregelen of kenteken camerahandhaving?

<u>Fysiek afsluiten voor zware voertuigen</u>
<u>OF</u>
<u>Kenteken camerahandhaving</u>
1 ---------- 10

1	67%
6	29%
10	14%

- Combinatie van beiden. Voorkom dat vrachtverkeer een fuik inrijdt door de beperking eerder aan te geven.
- Cameratoezicht alleen is onvoldoende, maar fysieke maatregelen zijn esthetisch niet mooi.
- Groot verkeer moet fysiek tegengehouden worden maar voor kleiner verkeer elegant toezicht i.p.v. nare maatregelen in het zicht.
- Fysieke afsluiting is beste oplossing, maar technische uitvoerbaarheid is lastig (storingsgevoeligheid) dus het wordt waarschijnlijk cameratoezicht, maar invoering vanaf 2025 is veel te laat.
- Voorkeur voor cameratoezicht i.v.m. esthetiek. Nieuwe paaltjes op Twijnstraat zijn ook alweer aangereden. Succes van cameratoezicht zal afhankelijk zijn van de hoogte van de boetes.

- Grote vrachtwagens al op afstand tegenhouden. Misschien moet de snelheid ook aangepast worden, want het maakt wel uit of de belasting statisch of dynamisch is. Er zijn geen voortuinen,

dus een grotere kans op aanrijdingen tussen voetgangers en fietsers of auto's. Voorkeur voor camerasysteem om zowel op snelheid als op zwaar verkeer te handhaven.

Sjors Handgraaf (XNTN) licht toe dat er relatief snel camera's opgehangen kunnen worden, maar de juridische haalbaarheid moet goed bekeken worden voor de 'twijfelcategorie' voor de categorie met een maximale aslast tot 2 ton maar te zware belading.

7. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko licht de oorzaken voor lekkage toe:

- Hemelwater dat door de bestrating in de ruimte tussen 2 kelders terecht komt, waar een afvoersysteem zit met waterspuwers dat hersteld moet worden.
- Materiaal van de kelders zelf is poreus of beschadigd met scheuren waardoor er water doorheen komt.

In de jaren 90 is een beschermende laag aan de bovenzijde van de kelders gelegd om te voorkomen dat er water door het dak van de kelder heen komt. Er lopen 2 discussies door elkaar: het beschermen van het erfgoed tegen ernstige lekkage (o.a. in Choorstraat zijn de stenen doorweekt waardoor ze hun stevigheid kwijt raken). Anderzijds zijn de kelders ooit bedoeld geweest om spullen doorheen te voeren en daarvoor hoeven ze niet waterdicht te zijn, maar als de kelder een bedrijfs- of woonfunctie heeft gekregen, moet die voldoen aan de wetgeving en dus ook vochtvrij zijn en dan is het de vraag wie dat moet betalen.

<u>Vocht accepteren, lekkages verhelpen</u>
<u>OF</u>
<u>Waterdicht maken voor wonen en werken</u>
1 ---------- 10

1	14%
5	14%
7	14%
8	43%
10	14%

- Eigenaren zijn vrij om de kelder te gebruiken zoals het hen goeddunkt, maar de kelder was ooit bedoeld voor opslag c.q. doorvoer van spullen, dus dat zou altijd het vertrekpunt moeten zijn.
- Steeds meer werfkelders krijgen een woonfunctie, dus pak het voor de komende jaren in 1 keer goed aan.
- Niet alle kelders zijn geschikt voor bewoning door fysieke beperkingen (bijv. hoogte), maar functies veranderen door de geschiedenis heen, dus pin het niet vast op de doorstroomfunctie. Er is bovendien enorme woningnood. De gemeente zou naar het vergunningenbeleid kunnen kijken Denk ook na over B&B's. Zeker als kelders nu ook los verkocht worden en er economische bedrijvigheid komt, heeft dat effect op de sociale cohesie.
- We moeten ook respectvol naar het verleden kijken. Het is knap wat men met beperkte middelen destijds kon bouwen. De kelders waren toen waterdicht (genoeg), maar de problemen zijn ontstaan door de vele invloeden van buitenaf (problemen met water, groen wat in de binnenstad is gekomen).

- Tijdens de bouw is een waterdichte kleilaag over de bakstenen gewelven aangebracht. De Commissie van Wijzen heeft aangegeven dat de gemeente verantwoordelijk is voor het afvoeren van regenwater en er dus voor moet zorgen dat het water van boven niet in de kelders terechtkomt, anders spoelt het uit en stort het in. Voor optrekkend vocht uit de bodem moet de eigenaar zelf verwarming aanbrengen en ventilatie.

- Het oorspronkelijke doel van de werfkelders is geen krachtig argument voor de toekomst. Oude ziekenhuizen en historische gebouwen in Utrecht zijn juist dankzij bewoning behouden gebleven.
- Er loopt ook een stadsverwarmingsleiding door het gebied heen; daar kunnen ook lekkages ontstaan.

8. Afsluiting

Nanneke meldt dat nog aanvullingen gegeven kunnen worden via de chat of mail (werven@utrecht.nl); daar volgt dan zeker nog een reactie op. Er komt een verslag op hoofdlijnen en de praatplaten en tekeningen van Wytze worden ook aan alle deelnemers gestuurd. Morgen wordt een mail toegestuurd met een link voor een evaluatie van deze bijeenkomst.

Eelko dankt voor de inbreng en de discussie. Er waren verschillende invalshoeken en belangen en er zijn vanavond toch weer nieuwe aspecten aan bod gekomen, dus dat helpt om nog veel breder naar de opgave en problematiek te kijken. Er zal een document gemaakt worden met alle vragen en antwoorden.
Het gesprek over de waarden van veiligheid, erfgoed, gebruik, functionaliteit was heel waardevol. Dit geeft ook weer andere inzichten en zal ook een mooi gesprek zijn met het college en de gemeenteraad bij het vaststellen van het plan, want dat bepaalt uiteindelijk welke keuzes je maakt.
Bij de scope hebben we een aantal toevoegingen gekregen, dus dank daarvoor. We moeten nog nadenken over hoe breed we het maken: is het alleen aan erfgoed gerelateerd of gaat het ook over verkeersveiligheid en de hoeveelheid verkeer? Dat is voor de leefbaarheid heel erg belangrijk, maar zit dat dan in het omgevingsplan, het mobiliteitsplan of in dit programma?
Bij de discussie ‘wat kunnen de kelders aan’, loopt het ‘wat’ en ‘wie’ inderdaad erg door elkaar heen. Misschien kunnen we die discussie later voeren. Voor de verkeersmaatregelen op zichzelf maakt het niet uit hoeveel ton het wordt, want een aantal maatregelen moet je toch nemen.
De discussie of fysieke maatregelen wel gaan werken (omver of tussendoor rijden, esthetiek) of dat handhaving een betere oplossing is, is herkenbaar. Inderdaad is 2025 ver weg en is misschien tussentijds andere handhaving nodig of kunnen we versnellen. Er is ook geopperd om de snelheid te verlagen. Er geldt al 30 kilometer per uur, maar misschien moet de snelheid nog verder terug.
De discussie over de lekkage was ook een principiële: wat was de functie van de werfkelder en wat wordt het? Het feit dat je die kelders gaat gebruiken zorgt er ook voor dat ze goed onderhouden worden en dat is ook weer goed voor het erfgoed. De Commissie van Wijzen houdt zich ook bezig met wat de overheid moet doen en wat een eigenaar zelf kan doen. Voor de verkeersmaatregelen is de keldereigenaar van de overheid afhankelijk. Bij lekkage is de bottom-line dat het erfgoed niet stuk gaat door lekkage maar als het gaat over het gebruik, dan moeten we goed kijken wat de Commissie van Wijzen daarover zegt.
Niet aan de orde is gekomen het onderwerp klimaatadaptatie (bijv. heftige regenbuien); moeten we de scope niet verbreden?
Het programmaplan zal de komende weken geschreven worden op basis van alle input en gesprekken. De planning is dat dit stuk eind april bij B&W ligt en vervolgens naar de gemeenteraad gaat, die ongetwijfeld een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. Hopelijk kan het voor de zomer vastgesteld worden. Waarschijnlijk is voor bepaalde onderdelen meer tijd nodig, maar we kunnen voor plm. 70% al uitspraken verwachten en voor 30% of er meer tijd nodig is en daar zijn deze gesprekken ook heel belangrijk voor.

Nanneke concludeert dat er veel huiswerk en uitzoekwerk is, maar ook veel steun om bepaalde denkrichtingen verder te ontwikkelen. Er is in de chat gezet dat de stellingen wat dwingend waren, maar jullie hebben er wel hele mooie, genuanceerde uitspraken over gedaan dus dat is toch de winst van deze avond. Er wordt nog een rondje gemaakt met ‘hartekreten’:

- Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en we moeten niet langer wachten.
- Laten we ook eerst het huiswerk doen en de verwachtingen over en weer helder hebben.
- Volgend jaar bestaat Utrecht 900 jaar; het mooiste cadeau zou een voldragen plan zijn dat dan ook in uitvoering kan worden genomen.
- Er is een gemeenschappelijk belang, ook voor de generaties na ons. We hebben last van beslissingen in het verleden waarbij niet iedereen mee deed en er zoveel verschillen zijn opgetreden. Laten we hiervan leren.

Nanneke dankt alle aanwezigen hartelijk voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.48 uur.

Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatie bijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	15:00-17:00	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Carlos Genders (expert RHDHV), Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Wittenveen en Bos), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Mieke Veenbrink (notulist), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Ruud Gubbels (eigenaar), Italo de Lorenzo (eigenaar), Merel Rosenberg, namens UVSV, (eigenaar), Karel Schuttevaer (eigenaar), Joyce de Vaan (huurder kelder), Daan Westerink (eigenaar)

Verslag

9. <u>Welkom en toelichting op programma</u>

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.
Voor het maken van een sfeerverslag wordt de vergadering opgenomen. Nanneke van der Heijden roept de aanwezigen op ook gebruik te maken van de chat.
Nanneke van der Heijden licht het programma toe.

10. Kennismaking

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaren	4
Eerder betrokken geweest bij het wervengebied	2/3
Bewoners/ondernemers Oudegracht	3
Bewoners/ondernemers Nieuwegracht	geen
Bewoners/ondernemers Plompetorengracht	1
Bewoners/ondernemers Drift	1

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een 'tegeltje' te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- De Oudegracht/het terrasje pakken aan de Oudegracht;
- De mooie grachten/de schoonheid van de grachten;
- De verschillende kelders;
- Het kleinschalige dorpse karakter;
- De boom bij de Pausdam;
- Nu er minder verkeer is, hoor je de natuur;
- Het bevaren van de (buiten) grachten;
- Het tijdens warme dagen slapen in de kelder.

De kelders van de aanwezigen worden gebruikt als opslag, als atelier, als logeerverblijf, als bedrijfsruimte.

11. Werven waardenkader

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 100% / neutraal / oneens

- Veiligheid gaat over alles. Bewoners willen dat het huis veilig is en dat het op de weg veilig is. Camerabewaking draagt bij aan het veiligheidsgevoel. De gemeente en de bewoners moeten elkaar zien als samenwerkingspartners en zij hebben elkaar nodig om de boel vooruit te brengen;
- Bewoners zien nog veel zaken die niet geoorloofd zijn zoals het rijden van vrachtwagens in gebieden waar een verbod geldt. Wanneer bewoners meldingen doen, dan duurt het soms lang voordat bewoners iemand aan de telefoon krijgen of dat iemand ter plekke is;
- Veiligheid betekent ook dat bewoners en bezoekers veilig het gebied kunnen bezoeken, zonder dat men de nek breekt over losliggende stenen, etc.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 33% / neutraal 50% / oneens 17%

- Het gebruik van kelders is veel waard, maar de waarde van het erfgoed mag hier niet ten koste van gaan (het moet hand in hand gaan);
- De historische waarde is heel belangrijk. Maar de bewoners/eigenaren kijken ook naar het huidige gebruik en de waarde die de werfkelders hebben;
- Het zou zonde zijn wanneer de buitenkant wordt aangepast en de historische uitstraling teniet wordt gedaan.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 40% / neutraal 20% / oneens 40%

- De bereikbaarheid voor de mens is belangrijk (niet voor de automobilist).
- De bereikbaarheid moet gewaarborgd zijn anders hebben de grachten ook geen historische waarde;
- Het gebied moet leven, maar wel op een manier waarop de werfkelders en het gebied in takt blijven en niet door allerlei zwaar verkeer kapot wordt gemaakt. Genieten kan ook op de fiets;
- De bereikbaarheid te voet of per rondvaartboot is belangrijk. De discussie over de autobereikbaarheid is verleden tijd en ook de discussie over de belastbaarheid van de werfkelders;
- Voor de studentenvereniging is de bereikbaarheid van de Drift voor toeleveranciers belangrijk maar het herstel van het erfgoed is ook belangrijk;

- Er zijn creatieve manieren te bedenken (zoals het aanleveren met tankwagens van drank) om de functies te behouden maar de belasting te verminderen.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid 40%
- Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik 20%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 20%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 20%

12. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomst. De gemeente stelt een programmaplan op met als doel dat de gemeente en de eigenaren samen het plan gaan uitvoeren en waarin het handhaven van het erfgoed een uitgangspunt is. Voor het uitwerken van het programmaplan is het belangrijk input te krijgen van bewoners/ondernemers over een aantal onderwerpen zoals de drie waarden veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid. Er is onderzoek gedaan naar diverse zaken zoals de schades, de lekkages, de belastbaarheid, etc.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).
Aan de hand van een praatplaat toont hij welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Frank van der Zanden verduidelijkt dat bewegend water kan leiden tot aantasting van de fundering (dit wordt niet alleen veroorzaakt door vaarverkeer). Met name in de Nieuwegracht, waar de fundering minder diep is, is het effect van het vaarverkeer groter op de muren. Daarom mag in de Nieuwegracht geen gemotoriseerd verkeer varen. Om alle effecten in beeld te brengen is aanvullend onderzoek nodig. Afgesproken wordt dat de gemeente contact opneemt met Schuttevaer om over dit onderwerp verder te spreken.

De rondvaartboten zijn een belangrijke partner voor de ondernemers in de stad. Het zo mooi mogelijk houden van de binnenstad en het water is voor het trekken van toeristen belangrijk.

Opgemerkt wordt dat de nieuwe voegen al weer uit de muren vallen. Bij het voegen van de muren is voegmiddel gebruikt met veel kalk om te kunnen voldoen aan de milieueisen. Geadviseerd wordt om bij het herstel voegmateriaal van een betere kwaliteit te gebruiken.

13. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard licht aan de hand van een praatplaat de mogelijke oplossingsrichtingen toe. Het (zware) verkeer kan geweerd worden of er kan een balans worden gezocht in de belastbaarheid van de kelders en wat er aan verkeer kan rijden.
In juni worden de uitkomsten van een onderzoek verwacht naar de belastbaarheid van de kelders. Vooralsnog is de inschatting dat een belastbaarheid van 2 ton per as mogelijk moet zijn. Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders.

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een bewoner geeft aan dat hij sinds 1970 woont aan de Oudegracht. Voor die tijd was al versterking aangebracht met gewapend beton. Deze bewoner heeft nooit problemen gehad met de kelder als gevolg van het zware vrachtverkeer. De problemen zijn begonnen nadat er werkzaamheden aan de werfmuren zijn verricht. De muur aan de kant van de werf is losgekomen van de kelder;
- Het wervengebied is gebouwd voor andere doeleinden dan het nu voor wordt gebruikt. De discussie moet meer gaan over hoe het wervengebied gebruikt moet gaan worden en het behouden van het erfgoed. Er rijdt nog veel verkeer in het gebied niet zijnde bestemmingsverkeer. De kelders moeten versterkt worden maar niet zodanig, dat er zwaar verkeer overheen kan rijden;
- Ook bij een andere aanwezige zijn er problemen met de kelder sinds de werkzaamheden aan de werfmuur. De muur is scheef gaan staan en de deuren vallen naar binnen. Bij de werkzaamheden was er een groot gat in de riolering;
- Een aanwezige geeft aan dat zij nog maar sinds kort een werfkelder huurt en niet kan beoordelen of in de afgelopen jaren sprake is van verval. De kelders moeten kwalitatief goed zijn. De kelders moeten op orde gebracht worden en goed belastbaar zijn;
- De kelders moeten verstevigd worden en de volgende discussie is of er auto's overheen mogen rijden;
- De kelder moet bereikbaar blijven voor het bevoorraden.

14. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat er in het gebied op dit moment op vier plekken (en het aantal wordt uitgebreid naar zestien plekken) paaltjes worden geplaatst om vrachtverkeer de doorgang te belemmeren. Vrachtverkeer kan het gebied niet meer in komen, maar busjes, die soms ook een aslast hebben > 2 ton, wel. De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een aanwezige kiest voor fysieke maatregelen. Een automobilist/vrachtwagenbestuurder die de omgeving niet kent, mist de bordjes en rijdt alsnog het gebied in. De huidige paaltjes om het vrachtverkeer te weren zijn op een aantal plekken wel heel krap;
- De stad moet ook gastvrij blijven. Met het plaatsen van camera's en een ontheffingssysteem kan dit geregeld worden. Afgevraagd wordt of ook de snelheid van het verkeer van invloed is op de

belastbaarheid van de kelders. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de statische en dynamische belastbaarheid. Vooralsnog zijn de geluiden dat bij een lagere snelheid er iets meer gewicht mogelijk is;
- In het verleden werd er met zwaar verkeer gereden over het deel van de Oudegracht tussen de Lange Viestraat en het Stadhuis. Bewoner kent geen geluiden van lekkage van de kelders onder dit stuk van de gracht. De bewoner stelt een gebiedsgerichte aanpak voor omdat per gebied de situatie verschillend is;
- Een bewoonster is nog niet zover dat zij het gehele gebied wil afsluiten. De politieke partijen D66 en GroenLinks willen alle verkeer weren uit de binnenstad. Zij hoopt vooralsnog dat de maximum snelheid in het wervengebied wordt verlaagd. Zij geeft aan dat cameratoezicht onvoldoende is en dat fysieke maatregelen getroffen moeten worden;
- De huidige navigatie werkt niet altijd waardoor vrachtwagens zich vastrijden op de grachten;
- Het is belangrijk dat de hulpdiensten het gebied kunnen bereiken;
- Een aanwezige vindt bereikbaarheid belangrijk en is voor een moderne aanpak met nieuwe technieken;
- Geadviseerd wordt ervaringen die elders (zowel in Nederland als in het buitenland) zijn opgedaan met camerabewaking en fysieke maatregelen mee te nemen in de afwegingen.

15. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater maar ook ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die lozen op de straat ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

<u>Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid</u>
OF
<u>Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies</u>
1 ---------- 10

1 0
3 20%
5 0
7 40%
10 40%

- De kelders die al zijn omgebouwd tot woning of kantoorruimte moeten behouden blijven maar het is niet nodig dat alle kelders bewoonbaar worden;
- Een bewoner gebruikt de kelder al ongeveer 45 jaar als kantoor. Tot een paar jaar geleden zonder problemen. Toen de werkzaamheden zijn uitgevoerd is de voorkant van de werfmuur los komen te staan van de kelder en hierdoor is lekkage ontstaan;
- De eigenaar moet zelf kunnen bepalen hoe hij/zij de kelder wil gebruiken echter het is niet nodig om te stellen dat iedereen in de kelder moet kunnen wonen;
- De huidige constructies zijn kapot en eerst moet gekeken worden hoe deze zijn te herstellen (de basis moet op orde zijn) zodat de kelders behouden blijven voor de toekomstige generaties;
- Afgevraagd wordt in hoeverre alle kelders waterdicht moeten zijn;
- De kelders moeten veilig zijn;
- Op een aantal kelders aan de Oudegracht is in verleden bitumen aangebracht om lekkage tegen te gaan. Juist bij deze kelders zijn nu problemen geconstateerd doordat de stenen te droog worden. Eelko van den Boogaard legt uit dat hier een onderzoek naar loopt en eind mei worden de resultaten van dit onderzoek verwacht.

16. <u>Afsluiting</u>

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de

aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard vond het een inspirerende bijeenkomst. De standpunten en de argumentatie bieden het projectteam nieuwe inzichten en dit zal gebruikt worden in het vervolgproces. Hij geeft aan dat belangrijk is om te bepalen welk gebruik mogelijk moet zijn (bijvoorbeeld het varen met de rondvaartboten) en dan moet gekeken worden welke maatregelen getroffen moeten worden. Voor wat betreft het verkeer zullen er beperkingen opgelegd worden. De wereld is ten opzichte van de jaren 60 aanzienlijk veranderd. Het moet wel mogelijk zijn dat bijvoorbeeld het afval wordt opgehaald en dat er verhuisd kan worden. Hij vindt het een interessante gedachte om te onderzoeken welk regiem mogelijk is per gebied omdat de constructies mogelijk een andere belastbaarheid hebben.

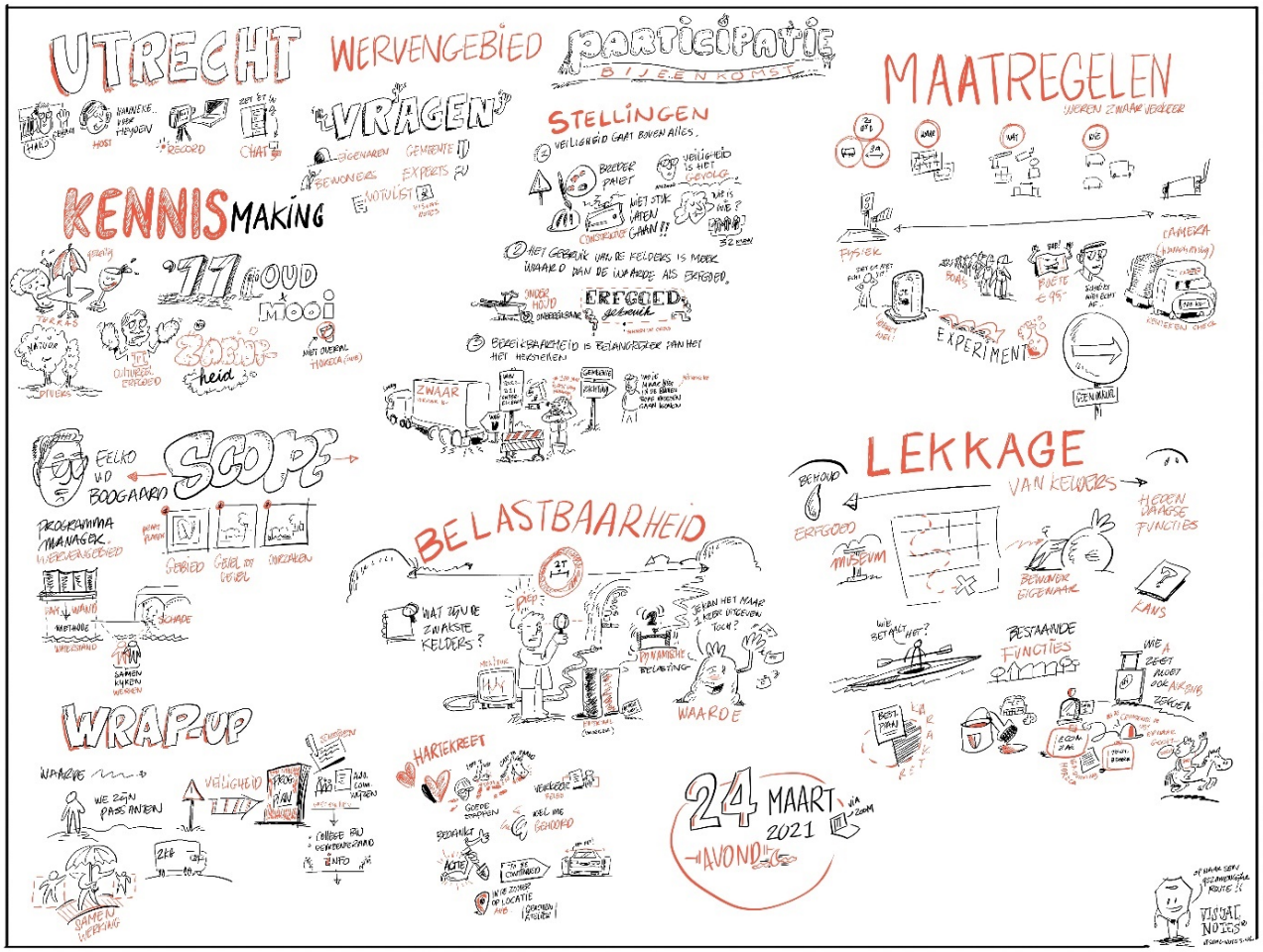
Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit. Eelko van den Boogaard wil in de toekomst ook samen kijken hoe uitvoering kan worden gegeven aan het plan.

Tips en tops:

- Complimenten voor de manier waarop Nanneke van der Heijden het gesprek heeft geleid. Zij heeft alle deelnemers laten participeren;
- De tijd is omgevlogen, complimenten aan Nanneke van der Heijden en aan gemeente en andere bewoners;
- Fijn dat er verschillende bewoners/ondernemers aanwezig waren;
- Betrek jongeren bij het zoeken naar oplossingen;
- Interessant, heb weer veel geleerd;
- Mooi te zien dat mensen in eerste instantie voor links of rechts op de lijn kozen maar met argumenten veelal opschoven naar het midden;
- Als we allemaal dezelfde kant op kijken wordt Utrecht een stuk mooier.

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden (gespreksleider), Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmanager), Thomas Harrewijn (expert RHDHV) Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Jack Post (expert Antea Group), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Mieke Veenbrink (notulist), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Bram Anker (eigenaar en bewoner), Tim de Beet (bewoner), Ferdinand Binnenpoorte (eigenaar en bewoner), Jan Bots en Annemiek Roessen (eigenaren en bewoners), Jochem Brouwer (eigenaar en bewoner), Wilfried Claus (eigenaar en bewoner), Veronika Egelmeer (ondernemer), Grachtenatelier (ondernemer en eigenaar), Hetty Jansen (eigenaar en bewoner), Corien Swaan (bewoner)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden opent de derde online participatiebijeenkomst over het programmaplan voor het wervengebied en heet de aanwezigen welkom.

Geen van de aanwezigen heeft er bezwaar tegen dat de vergadering wordt opgenomen. De beelden worden gebruikt voor het maken van een sfeerverslag. Van de bijeenkomst wordt

zowel een visueel verslag als een verslag op hoofdlijnen gemaakt. Ook in de chat kunnen vragen worden gesteld.

Nanneke van der Heijden licht het programma van de avond toe.

2. <u>Kennismaking</u>

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaar:	6
Bewoner wervengebied:	7
Ondernemer:	2
Namens de gemeente:	7
Experts	5

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een ‘tegeltje’ te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- Bezorgd om cultureel erfgoed. Het gebied rond de grachten en de werven is oud en heel mooi. Voorkomen moet worden dat er schade ontstaat aan de kelders. Het erfgoed staat soms onder druk (aan een deel van de Oudegracht zou geen horeca toegestaan zijn);
- Historie, de mooiheid en de authenticiteit;
- Een aanwezige die sinds 1977 aan de gracht woont heeft veel zien veranderen;
- Gezelligheid wervengebied,
- Water en terrassen;
- Genieten;
- Bijzonder;
- De unieke uitstraling. Gehoopt wordt dat de gemeente een inspanning doet om de werven, de kelders en de walmuren te behouden. Dat betekent dat het erfgoed met zachtheid moet worden behandeld. De belasting van de kelders moet bepalend zijn voor wat er mogelijk is qua verkeer.
- De verschillende manieren in het gebruik langs de grachten (een groener gebied, een drukker gebied, etc.).

3. <u>Werven waardenkader</u>

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

<u>Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 38% / neutraal 50% / oneens 13%</u>

- Het is breder dan veiligheid. Het gaat bijvoorbeeld ook om de leefbaarheid in het gebied en daar is veiligheid een aspect van;
- Het gaat zowel over de sociale- als technische- als constructieve veiligheid. Sociale veiligheid geldt ook in dit gebied maar ook op andere plekken;
- Wanneer de kelders goed zijn onderhouden en er geen verkeer is wat er niet thuishoort, dan is de veiligheid het gevolg hiervan;
- Het wervengebied bestaat al honderden jaren. De huidige bewoners/ondernemers/bezoekers zijn slechts passanten. We moeten zuinig zijn op het gebied. Laten we zorgen dat de werven behouden blijven voor latere generaties (en niet stuk gaan door verkeerde beslissingen);
- Natuurlijk is veiligheid belangrijk maar het moet gezien worden in de context. Als je alles gaat verbouwen tot het veilig is dan doe je andere waarden tekort.

<u>Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 22% / neutraal 56% / oneens 22%</u>

- Een aanwezige is eigenaar van een werfkelder maar deze kelder is niet bereikbaar. De eigenaar vindt het belangrijk dat de werfkelder gebruikt kan worden (hoger belang dan het belang voor het erfgoed);
- Afgevraagd wordt in hoeverre men moet gaan, met het gebruiksvriendelijk maken van de kelders. Als er technische mogelijkheden zijn dan is het mooi, maar dat moet niet voor alles gaan. De culturele/erfgoedwaarde is belangrijker dan de gebruikswaarde;
- De waarde van het erfgoed staat buiten kijf, maar die wordt door het gebruik bepaald. De kelders/dit gebied is een gebied waar de huizen en de kelders intensief zijn/worden gebruikt. Wanneer het een openluchtmuseum wordt, waar alles prachtig is maar waar niet geleefd wordt, dan verdwijnt ook het erfgoed;

- Het behouden van het cultureel erfgoed is het belangrijkst. De publieke functies zijn in het verleden niet met respect omgegaan met het cultureel erfgoed door er leidingen doorheen te zagen;
- Binnen de mogelijkheden van het erfgoed, het erfgoed gebruiken is prima!
- Een kelder is niet te gebruiken wanneer er geen aanpassingen worden gedaan (zoals het aanleggen van buizen).
  Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 0% / neutraal 56% / oneens 44%
- Het herstel is belangrijk, daarna kan de bereikbaarheid worden gewaarborgd. Tijdens het herstel is de bereikbaarheid minder. Het herstel moet goed worden uitgevoerd en het is niet wenselijk dat gedurende het herstel de werkzaamheden (zoals aan de Kromme Nieuwegracht) een langere tijd worden stilgelegd;
- Het is belangrijk een strikte aslastbeperking af te dwingen anders gaat het erfgoed kapot;
- Als de bereikbaarheid schade veroorzaakt aan het erfgoed dan gaat het cultureel erfgoed voor de bereikbaarheid. Die afweging moet expliciet gemaakt worden. Als het erfgoed de bereikbaarheid niet kan dragen gaat het erfgoed voor;
- Er moet door de gemeente beleid worden gemaakt zodat enorme vrachtwagens om de winkels/ supermarkten te bevoorraden niet nodig zijn;
- Een aanwezige verandert zijn stem van neutraal naar oneens: hij vindt herstellen belangrijker dan bereikbaarheid.
  Ik hecht de meeste waarde aan:

Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid	11%
Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik	0%
Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid	11%
Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid	0%
Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik	56%
Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid	22%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomsten. Eelko van den Boomgaard is programmamanager en heeft eind 2019 de opdracht gekregen om een programmaplan te maken. In de afgelopen maanden is veel onderzoek gedaan. De onderzoeksresultaten worden binnenkort verwacht. Hij wil graag over een aantal onderwerpen de mening van de aanwezigen horen.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).

Aan de hand van een praatplaat toont Eelko welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Ook hiervan is een praatplaat gemaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Eelko van den Boogaard vraagt of de aanwezigen zich herkennen in de oorzaken en de problemen.

Een aanwezige geeft aan dat sinds de kademuur is hersteld en er damwanden zijn geplaatst er sprake is van verzakkingen aan de achterzijde van het pand (ongeveer 30 meter van de kademuur).
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer er schade is ontstaan na de werkzaamheden, de bewoner dit kan melden bij de gemeente. In het verleden is niet altijd adequaat omgegaan met meldingen van bewoners. Hij geeft aan dat uitgezocht moet worden of de werkzaamheden tot schade hebben geleid. Wanneer dit aannemelijk kan worden gemaakt, dan moet de gemeente een schadevergoeding betalen.

5. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard geeft aan dat de experts zijn gevraagd aan te geven wat de belastbaarheid is van de kelders. Zij geven aan dat de kelders een aslast van 2 ton zouden moeten kunnen dragen.
Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders (gaan we de zwakste kelders herstellen zodat zij een maximale aslast van 2 ton kunnen dragen of bepaalt de zwakste kelder de maximale aslast).

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 10%
3 30%
5 30%
7 30%
10 0%

- Hoe wordt de zwakste kelder bepaald? De kelders ontwikkelen zich. Hoe zwak moet de kelder zijn voor welke belasting? Eelko van den Boogaard antwoordt dat er onderzoek is gedaan naar de constructies. Het onderzoek heeft zich gericht op de zwakste onderdelen. Het is mogelijk verstandig om periodiek de kelders te inspecteren;
- Sinds de bouwwerkzaamheden kraakt onze kelder. Eelko van den Boogaard stelt voor in het programmaplan iets op te nemen over het periodiek inspecteren van kelders of een piepsysteem door eigenaren;
- Gevraagd wordt of in de monitoring ook gekeken wordt naar de droogte van de voegen in het gewelf. Geantwoord wordt dat bij de werkzaamheden aan de kelders in de jaren 90 de kelders zijn afgedekt met bitumen. De kelders zijn 100% waterdicht maar de voegen drogen uit. Nog niet bekend is of dit van invloed is op de draagkracht van de kelders. Frank van der Zanden vult aan dat op dit moment afgevraagd wordt of het afdichten met bitumen een juiste keuze is geweest of dat in de toekomst niet gekozen moet worden uit twee kwaden (vocht of uitdroging);
- Het zou mooi zijn wanneer alle kelders een belasting van 2 ton per as kunnen dragen maar op dynamische punten (bijvoorbeeld waar het verkeer remt en optrekt) is de belastbaarheid mogelijk lager;
- Het zou mooi zijn wanneer de kelders versterkt worden maar dat is waarschijnlijk vanwege financiële redenen een onmogelijke opgave. Bewoonster streeft naar het ideale plaatje. Het gebruik van het erfgoed kan de waarde van het erfgoed doen toenemen. Zij wil graag de kelders naar de huidige stand van het leven brengen;
- Er moet op dit moment niet vanuit financiën maar vanuit de waarden met elkaar worden gesproken;
- Bewoner pleit voor het versterken van de werfkelders Hij ziet het niet voor zich dat er helemaal geen autoverkeer gebruik mag maken van de grachten. De gewone auto's worden steeds zwaarder. Een gemiddelde elektrische auto weegt 700 kilo meer dan een normale benzineauto;
- Voorgesteld wordt de knip te leggen bij verspringen in voertuigcategorieën (3500 kilo);

6. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat in de afgelopen maand op een aantal plekken een breedteverbod is ingevoerd. In totaal worden er op 16 plekken in het gebied paaltjes geplaatst zodat het voor vrachtverkeer niet meer mogelijk is de werven te bereiken. Een deel van de bestelbusjes kan zwaarder zijn dan 2 ton en deze kunnen het gebied nog wel bereiken.
De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

2 22%
3 11%
5 56%
7 11%
10 0%

- Het plaatsen van fysieke maatregelen is de enige maatregel om voldoende zekerheid te hebben dat er geen te zware voertuigen op de grachten rijden.;
- Algemeen bekend is dat er te weinig financiële middelen zijn om voldoende handhavers in te zetten;
- Een boete van € 95 is te laag en het risico dat een automobilist een handhaver tegenkomt en een hogere boete krijgt is gering;
- Afgevraagd wordt hoe middels cameratoezicht het gewicht van het voertuig kan worden bepaald. Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de systemen geregistreerd staat welk gewicht een voertuig heeft, welke brandstof, etc.
- Opgemerkt wordt dat een te zwaar beladen bestelbus door de kentekenregistratie glipt;
- Een bewoner wil bij het bepalen van een waterdicht systeem varen op het oordeel van de experts;
- Het plaatsen van palen geeft een veilig gevoel, maar is esthetisch niet mooi;
- Wanneer iets wordt geplaatst dan is het noodzakelijk dat de aanpassing wordt gemonitord, en indien nodig wordt aangepast;
- Het plaatsen van paaltjes is niet kostbaar en leidt op korte termijn tot de gewenste resultaten namelijk dat te zware vrachtwagens het gebied niet in kunnen rijden;
- Het is een duivels dilemma. Enerzijds willen we niet dat het gehele gebied wordt afgesloten, anderzijds is men afhankelijk van het beleid van de gemeente bij het plaatsen van cameratoezicht;
- Experimenteer met nieuwe technieken (en kijk bij andere steden naar toepassingen);
- Het is niet altijd onwil van de chauffeurs maar vaak onbekendheid in het gebied waardoor zij rondjes rijden in het gebied daarom gaat de voorkeur uit naar fysieke maatregelen.

7. Lekkages van kelders

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater. Ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die op de straat lozen ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter, wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

Een aanwezige merkt op dat bij de aanhechting van de kelder op de werfmuur ook lekkages zijn ontstaan. De muurankers zijn niet goed en de keldermuren wijken ten opzichte van de kelder.

Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid
OF
Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies
1 ---------- 10

1	11%
3	22%
5	11%
7	11%
9	44%

- Bewoner is er op zich niet tegen dat de kelders ook voor andere functies worden opgeknapt maar dan moeten we wel kijken waar de rekening komt te liggen. Als een bewoners van de kelder een woning wil maken dan leidt dit tot een waardevermeerdering en dan moet degene die profiteert van de waardevermeerdering investeren;
- De situatie moet niet zodanig verslechteren dat het huidige gebruik wordt aangetast;
- Het opknappen van het cultureel erfgoed biedt kansen om bijvoorbeeld ondernemers van innovatieve bedrijven naar Utrecht te halen en te vestigen aan de werfkelders.
- Bewoonster zou de kelder willen opknappen maar dat is op dit moment niet mogelijk omdat de kelder niet bereikbaar is;
- Het gebruik van de kelders is prima maar de gemeente moet zich houden aan het vastgestelde beleid. In het beleid is bijvoorbeeld bepaald dat delen van de grachten rustiger zouden blijven en dat moet nageleefd worden;
- De functies in de kelders bepalen de dynamiek van de grachten. Er is nu sprake van verschillende karakters langs de gracht. Die zijn niet afhankelijk van de werf maar van het gebied;
- In het bestemmingsplan ligt vast wat er in een bepaald gebied mogelijk is. Het kan interessant zijn om een gebied in te richten voor innovatieve bedrijvigheid;
- In de basis moet een kelder waterdicht zijn en constructief op orde. Het is een gezamenlijk belang van gemeente en eigenaar om de kelders op te knappen;
- De gemeente werkt aan het terugkrijgen van het vertrouwen van de bewoners. Vanavond is over een beperkt aandachtsgebied het gesprek gevoerd. Het gesprek verloopt bijzonder plezierig. Afgevraagd wordt hoe het vertrouwen ook wordt herwonnen op andere portefeuilles zoals horeca en economie. Het zou goed zijn als deze methode van in gesprek gaan, ook door andere gemeentelijke afdelingen wordt opgepakt.

8. Afsluiting

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard heeft genoten van het gesprek. Hij vindt het inspirerend om te luisteren naar de argumentatie over de verschillende stellingen. Bij het eerste onderwerp over veiligheid/gebruik erfgoed werd gesproken over zachtheid, zijn slechts passanten en dat de veiligheid belangrijk is maar niet het allerbelangrijkste. De dilemma's zijn besproken. Er zijn veel dingen gezegd die zullen terugkomen in het programmaplan.

Eelko van den Boogaard geeft aan de naleving van het bestemmingsplan buiten de scope van dit project valt. De Commissie van Wijzen heeft geadviseerd een wervenmanager aan te stellen die aanspreekpunt wordt voor de bewoners en ondernemers. Op dit moment is Hein Pierhagen (Omgevingsmanager) het aanspreekpunt voor alle onderdelen.
Om een goed wervengebied te realiseren is de samenwerking tussen gemeente en bewoners/ ondernemers nodig en de bewoners en ondernemers mogen geen last hebben van de gemeentelijke organisatie-indeling.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de

participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit.

Tips en tops:

- Dank voor de openhartigheid en manier waarop deze bijeenkomst is vormgegeven;
- Er worden door de gemeente goede stappen gezet om het vertrouwen terug te winnen;
- De bijeenkomst was informatief en interessant;
- Uitgekeken wordt om in de toekomst samen met de gemeente en de bewoners vervolgstappen te zetten;
- Het is tijd dat er daadwerkelijk wat gaat gebeuren, het proces loopt al tien jaar;
- De aanwezigen worden uitgenodigd om na het corona-tijdperk fysiek bijeen te komen in het Grachtenatelier.

Tot slot worden twee opmerkingen geplaatst:

- De paaltjes staan zo krap dat het voor gewone auto's ook lastig manoeuvreren is om hier zonder schade doorheen te rijden.
- De gemeente overweegt een knip te zetten bij het Ledig Erf. Bewoners vrezen daardoor meer sluipverkeer door het grachtengebied om van de Catharijnesingel richting het Ledig Erf te rijden (en vice versa).

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

II. Werkgroepen

Samenvatting op hoofdlijnen van de overleggen met

1. Werkgroep Choorstraat
2. Werkgroep Overleg Kromme Nieuwegracht (Rak22)
3. Werkgroep Nieuwegracht
4. Werkgroep Oudegracht
5. Werkgroep Plompetorengracht
6. Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Werkgroep Choorstraat

Aantal deelnemers: twee, zij vertegenwoordigen de Choorstraat
Aantal overleggen: 8, periode februari 2020 – april 2021

Algemeen
Het is van belang dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van "buren" aanneemt. Deze houding helpt om in gezamenlijkheid naar oplossingen te zoeken. Ook moet er niet altijd onderzoek worden verricht, maar dingen worden gedaan. Het op de korte termijn aanpakken van de lekkage bijvoorbeeld. De beste samenwerking blijkt uit de manier waarop je samen dingen doet.

Hemelwaterafvoer
Er ligt een voorstel tot onderzoek ‘in de week’ waarin gevraag wordt suggesties te geven op de onderzoeksopdracht. Een suggestie is om een kelder die in slechte staat verkeert te wisselen met een andere, maar dit brengt vertraging in het onderzoek: het werkplan van de aannemer en de afzetting van een deel van de weg zijn al geregeld en dat moet overnieuw en dat kost tijd. Dit begrijpt de werkgroep.
De onderzoeken bij de twee kelders aan de Choorstraat zijn bijna afgerond. De werkgroep vond de samenwerking met de uitvoerende partijen erg prettig. Er was ruimte voor het stellen van vragen, ze hebben mee mogen kijken en veel geleerd over de drainage- en lekkageproblemen. Bij het openleggen was een (middeleeuwse) goot te zien, waar het grindbed ontbrak. Het hemelwater uit de Choorstraat wordt niet via waterspuwers maar zeer waarschijnlijk door gedeeltelijk ondergrondse leidingen afgevoerd naar de gracht. Werkgroep: Het hemelwateronderzoek zoals dat is opgezet in de onderzoeksvraag is best groot en veelomvattend en heeft het wel het beoogde effect? Is een wat kleiner onderzoek niet beter omdat we nu beter weten hoe het drainagesysteem in de Choorstraat werkt? Wellicht komen we tot de conclusie dat dit eenvoudig hersteld kan worden en dan ook nog op een manier zoals het eeuwenlang gefunctioneerd heeft. Dit is minder ingrijpend en kostbaar. Als dit in samenspraak met bewoners wordt gedaan, wordt op korte termijn veel kennis vergaard. Gemeente: De onderzoeksvragen zijn ingehaald door de werkelijkheid. We moeten namelijk bij mensen in de kelder kunnen kijken. Dus tot deze conclusie zijn wij ook gekomen.

De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep heeft een advies gegeven.

Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22)

Aantal deelnemers: 5 op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 7, vanaf december 2019 – april 2021

Samenwerking
Werkgroep: Tot nu toe merken wij dat we opmerkingen hebben meegegeven aan de gemeente en vervolgens hebben wij daar niks op terug gehoord. We kunnen van alles meegeven of opschrijven in een advies, maar als we vervolgens niet weten wat er mee gebeurt, dan heeft dat geen zin. Zo zien we bijvoorbeeld niet terug dat iets gedaan wordt met onze opmerkingen over het snelle verkeer. Dat zien we nog steeds graag terug in een onderzoeksopdracht. (nov 2020)

Bespreken conceptbrief 'Verkeerssituatie Kromme Nieuwegracht'
Een lid van de werkgroep heeft een brief geschreven over de onveilige verkeerssituatie die mede is ondertekend door bewoners. De brief vertelt de geschiedenis, de huidige situatie met zijn knelpunten en eventueel toekomstige oplossingen. Het zou prettig zijn de huidige situatie van het 'tegen het verkeer inrijden', een advies van Goudappel Coffeng opnieuw te bezien, want het zijn goede maatregelen, maar er wordt nu niet op gehandhaafd. De brief is beantwoord door de betreffende afdeling van de gemeente: er wordt gezocht naar financiële middelen om het onderzoek uit te voeren. De werkgroep vindt dit teleurstellend en schort de overleggen op.

Onderzoek kluismuren
De data van de duikonderzoeken twee jaar geleden worden opnieuw gebruikt om de levensduur van de kluismuren in te schatten. Een kleurcode op de kaart geeft aan wat de levensduur is en welke acties daaruit voortvloeien. De werkgroep vertelt dat er in 2009 een soortgelijk onderzoek is geweest, ook met kaart en kleur en dat delen van rak 22 rood kleurden. Dit rapport is gedeeld met de commissie van wijzen. Ook toen werd gezegd dat alles veilig was, en toch is er een bruggetje ingestort. Er zijn toentertijd tijdelijke maatregelen getroffen.
Gemeente: het onderzoek naar de kluismuren is medio maart gereed, en is gebaseerd op recentere duikonderzoeken. Duidelijk is dat – zoals eerder reeds vermeld – rak22 spoedig moet worden aangepakt.

Parkeerplaatsen
Er worden 267 parkeerplaatsen verwijderd uit de binnenstad. De vraag is of deze parkeerplaatsen al benoemd zijn of niet. De bewoners begrijpen niet waarom het Janskerkhof autovrij wordt gemaakt, terwijl de zo kwetsbare Kromme Nieuwegracht dan juist meer belast wordt.

Weren te zwaar verkeer
Reactie werkgroep op het rapport: Het moeilijke zijn 'de busjes die niet te zwaar zijn, maar wel te zwaar zijn'. Vrachtwagens worden ondervangen door breedtebeperkingen, maar ongeveer 30% van de busjes is te zwaar beladen, in het rapport staat dat dit steekproefsgewijs wordt gemeten. Als de breedtebeperkingen in de toekomst worden weggehaald en vervangen door camera's met kentekenregistratie, is de werkgroep bang dat er zelfs weer groot verkeer en misschien ook wel weer meer verkeer op de Kromme Nieuwegracht gaat rijden. Het houden van de aslast op twee ton is vanuit oogpunt van veiligheid noodzaak.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Dit komt met name door de reactiebrief van de afdeling mobiliteit op 10 maart 2021 op de brief van de werkgroep van 21 januari 2021.
Er volgt geen advies

Werkgroep Nieuwegracht

Aantal personen: 5, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf november 2020 tot en met april 2021

Het rapport van Van Benthem en Keulen en het rapport van Spoor 2 ‘Voorlopige expertbeoordeling’ is door een deelnemer van de werkgroep voorzien van commentaar en toegevoegd aan het twee kolommenstuk. Eén overleg is gewijd aan een brief van een deelnemer waarin vragen aan de orde komen over de Commissie van Wijzen die bij dit overleg aanwezig is als toehoorder, maar ook vragen wil beantwoorden. Er is een presentatie gegeven over de (afstemming met) het mobiliteitsplan.

Weren te zwaar verkeer
De werkgroep geeft aan dat voor een goede samenwerking het essentieel is dat er gehoor wordt gegeven aan de voornaamste oproep, namelijk: het afsluiten van de gracht voor zwaar verkeer.

In het onderzoek over het weren van te zwaar verkeer worden verschillende varianten genoemd. Eén ervan is de gracht fysiek af te sluiten van verkeer. De impact hiervan op de leefomgeving is groot, want als bewoner wil je bij je woning kunnen komen. Het onderzoek heeft ook andere varianten onderzocht en het werken met technisch hoogstaande middelen zoals cameratoezicht wordt gezien als de beste keuze. Dit kan niet zomaar ingepast en geregeld zijn in 2021. Het is wel iets waar de gemeente naar toe werkt. De werkgroep heeft veel ideeën over de plaatsing van de fysieke maatregelen en er vond een overleg op straat plaats (dat kon toen nog) om te bekijken welke locaties volgens de werkgroep het meest effectief zijn om een breedtebeperking in te voeren.

Betonmixer
Op 8 januari 2021 is een betonmixer over de Nieuwegracht gereden met een aslast van 41 ton. Het bedrijf is gebeld en bood zijn excuses aan. Er is een procesvoorstel opgetuigd waarbij de bewoners kunnen aantonen dat ze daadwerkelijk schade hebben ondervonden van dit betreffende voertuig, de schade wordt verhaald op het bedrijf in overtreding. Dat is best moeilijk aan te tonen, want de schade ontstaat niet in één keer, maar beetje bij beetje. Bij de Kromme Nieuwegracht is na het implementeren van de breedtebeperking het aantal vrachtwagens flink afgenomen.
Handhaving moet veel beter optreden om verkeer tegen te houden en te voorkomen dat mensen te hard rijden. Als dat probleem niet eerst wordt opgelost trekken we als eigenaar van de kelder aan het kortste eind

Belasting van de kelders
Vanuit de werkgroep zijn vragen gesteld als: In hoeverre is dit onderzoek representatief?
In hoeverre worden bij het sterkte onderzoek ook de dynamische effecten geadresseerd? En in hoeverre is monumentenzorg betrokken bij de onderzoeken? De werkgroep is verbaasd dat er onderzoek wordt gedaan naar versterking in plaats van lagere aslast, is daar dan nog steeds sprake van? En als dat niet zo is, waarom staat het toch in de raadsstukken? Deze vragen zijn tijdens overleggen beantwoord.

Informeren toekomstige bewoners
De werkgroep geeft aan dat het in de toekomst belangrijk is dat kopers van een huis met een werf goed geïnformeerd worden. Ter bescherming van de eigenaar, en het erfgoed, is het beter dat mensen goed geïnformeerd huizen kopen.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Ze zijn niet tevreden over de wijze waarop de dynamische belasting onvoldoende/onjuist wordt meegenomen in de

onderzoeken. Hierover is op 21 februari 2021 een brief gestuurd naar de CvWW met als onderwerp “Expertbeoordeling Spoor2 en het vervolg”.
Er volgt geen advies.

Werkgroep Oudegracht

Op 23 november is een eerste en tevens laatste bijeenkomst geweest met de werkgroep Oudegracht. Op 19 januari 2021 ontvingen wij onderstaande bericht van de woordvoerder Comité Oudegracht :

‘Na intern beraad van ons comité hebben we vastgesteld dat we niet willen deelnemen aan het digitale overleg van de werkgroep Oudegracht zoals die voor 21 januari 2021 voorzien was.
Ons comité betwijfelt dat in de huidige werkstructuur die de gemeente hanteert de bijdragen van haar leden werkelijk invloed krijgen en op waarde geschat worden en betwijfelt dat de relevante onderwerpen, zoals de uitvoeringsstrategie van de gemeente en de wijze waarop de juridische verhoudingen geregeld gaan worden, door het werken in de werkgroep beïnvloed zullen worden.
Om die reden zullen we ons zelf rechtsreeks wenden tot de politieke overheid en het traject via de werkgroep vooralsnog niet volgen’.

Begin januari 2021 is het comité Oudegracht Utrecht opgericht. Op 26 januari 2021 heeft comité Oudegracht Utrecht het ‘Code Oranje Boek, Werfkelders onder druk’ naar de gemeenteraad gestuurd. Op 12 februari 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen het comité Oudegracht Utrecht en de gemeente. Wethouder Diepeveen vroeg aan het eind van het gesprek om de samenwerking in de werkgroepen te hervatten. De woordvoerder van het comité Oudegracht Utrecht gaf aan dat het geen onwil is maar dat het ritme niet paste.

Werkgroep Plompetorengracht

Aantal deelnemers: 3, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf december 2020 – april 2021

De werkgroep vertelt dat er onvrede is vanuit een gevoel van machteloosheid omdat de schade aan een kelder ontstaat door factoren die niet te beïnvloeden zijn door de bewoner, zoals te zwaar verkeer en lekkage.
Door de komst van de stadsverwarming is de constructie van de kelder verzwakt. Volgens de bewoner is de historische aanhechting daarmee teniet gedaan. Er is toentertijd niet om advies van bewoners gevraagd..

Interpretatie rapport Van Benthem en Keulen
Werkgroep: Het rapport van Van Benthem en Keulen beschrijft horizontaal en verticaal bezit. Eén van de leden van de werkgroep is ben verbaasd dat de verticale gebruiker schade mag aanrichten omdat een kelder ‘mag lekken’. Maar als dat nu regenwater is dat naar binnen sijpelt door poreuze stenen, of er ontstaat een scheur waardoor er water naar binnen komt? Deze uitspraak vindt hij moeilijk te accepteren. Hij heeft in 2008 zelf de kelder hersteld, maar nu is er opnieuw schade ontstaan, maar niet door de horizontale eigenaar. Als horizontale eigenaar heb ik juridisch gezien een passieve houding waardoor ik weinig invloed kan uitoefenen op de verticale eigenaar, de gemeente.

Draagvermogen van de kelders
Werkgroep: Het dient de publieke functie als een kelderconstructie twee ton aslast kan dragen.
Gemeente: Dat is een reden van het onderzoek, als een kelder in redelijke staat van onderhoud deze twee ton kan dragen dan is het mogelijk om het erfgoed op orde te houden zonder grote inspanning van de gemeente of bewoners. De kelders die er niet aan voldoen, moeten dan wel op een bepaald niveau gehouden worden..
Werkgroep: voor mij is de functie van de kelder dat er twee kano's kunnen liggen, maar de functie van de andere eigenaar is dat hij graag verkeer tot twee ton aslast er overheen wil laten rijden. En dan ontstaan er een barst…

Samenwerking en advies
De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep Plompetorengracht heeft een advies uitgebracht.

Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Naast de werkgroepen is er een klankbordgroep Weren te zwaar verkeer geweest met twee bijeenkomsten in 2020 waarbij de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), studentenvereniging SSR en een bewoner van de Nieuwegracht aanwezig was.

III. Stakeholders

1. Werkgroep Centrum Management Utrecht
2. Werkgroep universiteit Utrecht
3. Veiligheidsregio Utrecht

Universiteit Utrecht

Inspectie kelders
Er blijken meerdere kelders van de universiteit niet geïnspecteerd te zijn. De universiteit is de grootste particuliere partij met kelders aan de Drift. De werkplanning van IV-infra kan niet naar voren worden geschoven, de inspectie van de kelders zit in een lopende planning. Er zijn al korte lijntjes. Alleen bij grote zorgen over de staat van de kelder schakelen we het interventieteam in. Chiel: ik zie geen veiligheidsissues in onze kelders.

Scope, Planning
De universiteit vraagt naar een scope en planning van het programmaplan, en de mogelijkheid tot het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst. Dat kan nu nog niet, omdat er nog geen besluit ligt van de raad en er nog een advies van de Commissie van Wijzen komt. Op zijn vroegst gaan werkzaamheden in 2022/23 plaatsvinden.

Vrachtwagenverbod
Om het erfgoed te beschermen geldt een vrachtwagenverbod dat wordt ingesteld per 2 maart 2021. De lengte van maximaal 9 meter blijft ongewijzigd. Evenals de geldende maximale aslast van 2 ton. De universiteit heeft bezwaar aangetekend en wacht de hoorzitting af.

Stadsverwarming
De nutsbedrijven en stadsverwarming hebben wellicht een aandeel in de schades door achteruitgang van de kwaliteit van de gewelven, aldus de universiteit. Dat horen we vaker van eigenaren, en een deel van de schades dit tot ons komen, gaan over deze leidingen die door de kelders gelegd zijn.

Samenwerking en advies
De Universiteit Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente. Vervolg afstemming volgt vanuit een meer integraal perspectief.
Er volgt geen advies

Centrum Management Utrecht (CMU)

Centrum Management Utrecht (CMU) is een ondernemersfonds met 800 tot 1000 leden, voor ondernemers door ondernemers van de binnenstad en zijn singels. Het gaat om winkels en musea die als doel hebben het economisch functioneren van de binnenstad te optimaliseren. Het is verplicht om je als ondernemer aan te sluiten bij CMU.

Vrachtwagen versus bestelbus
Er is een categorie die niet als vrachtwagen wordt vermeld op het kenteken, maar wel een aslast tussen de 2,0 en 2,8 ton heeft. Dit zijn de bestelbusjes waarvan niet direct kan worden vastgesteld dat ze te zwaar zijn, een grijs gebied dat in de loop der tijd verder moet worden uitgewerkt. Tegelijkertijd moeten er uitzonderingen zijn voor specifieke vrachtwagens, zoals een brandweer die met zwaarder materiaal snel ter plaatse moet zijn.
Het werken met vergunningen voor ontheffing is niet altijd praktisch: als zich een incident voordoet in een pand, bijvoorbeeld een lekkage, moet niet eerst een vergunning aangevraagd worden voor de loodgieter. Ook het verbouwen van een pand moet mogelijk blijven, ook daar wordt aandacht om gevraagd door CMU.

Vrachtwagenverbod en economisch functioneren
CMU: De kelders onder de bestrating kunnen zo zwak zijn dat een aslast van twee ton al bijna teveel is. Maar een aantal plaatsen is nu prima bereikbaar met vier of acht ton aslast. Geldt dan straks in de hele binnenstad een aslast van twee ton? Er moet anderhalf miljard euro omzet naar de winkels gebracht worden. Realiseer je dat als je alles afsluit, het economisch functioneren in de stad wèl door moet gaan. Het belang is groot.
Gemeente: Nee dat is niet het geval, het gaat om de straten waar de kelders onder liggen, die zijn nu kwetsbaar. Wel hebben we meer straten ontdekt met kelders. Straten die verder achter de grachten liggen hebben vaak een hogere aslast. Het onderzoek dat we in de zomer afronden geeft ons antwoord op de vraag of er veilig verkeer van 2 ton over de kelders kan rijden.

Samenwerking en advies
Centrum Management Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente.
Centrum Management Utrecht heeft een advies uitgebracht.

Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Er is in het kader van het weren van te zwaar verkeer sinds najaar 2019 contact met de veiligheidsregio Utrecht (VRU). Er zijn meerdere gesprekken geweest waarbij de focus lag op de brandweerzorg en het treffen van mogelijke korte en latere structurele maatregelen, zoals breedtebeperkingen voor het weren van vrachtverkeer. Er is een brief verzonden vanuit het programma wervengebied met de oproep om hier gezamenlijk in op te trekken. Deze brief was aanleiding voor een nieuw gesprek en een brainstormsessie met vertegenwoordigers van alle hulpdiensten om oplossingsrichtingen te verkennen en te verdiepen. Tevens is de VRU betrokken geweest bij de korte termijn maatregelen voor het weren van zwaar verkeer en hebben zij uitkomsten van onderzoeken meegelezen en daarin geadviseerd.
De RVU heeft een advies uitgebracht

IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders

1. Advies werkgroep Plompetorengracht
2. Advies werkgroep Choorstraat
3. Advies Centrum Management Utrecht
4. Advies Veiligheidsregio Utrecht

Advies werkgroep Plompetorengracht

Utrecht, 12 april 2021.

Advies werkgroep Plompetorengracht Utrecht

Met belangstelling en waardering hebben we kennisgenomen van het rapport van de Commissie van Wijzen.
Uitgebreid en goed opgebouwd, respectvol, leesbaar en begrijpelijk. Met een duidelijk en volgens ons realistisch advies. In ons advies aan de gemeente Utrecht sluiten we dan ook in sterke mate aan bij het advies van de Commissie. Met name de conclusies over de eigendomsverhoudingen en de daaruit voortvloeiende rechten en plichten zijn onomwonden helder en worden door ons volledig ondersteund. Hieronder gaan we op een aantal conclusies nader in.

Wat betreft het onderhoud en herstel van schade aan werfkelders is de ‘vergeten burenplicht’ een duiding die ook wat ons betreft uitdrukt wat vele eigenaren al tientallen jaren ervaren. Uit vele onderzoeken blijkt namelijk dat zogenaamde ‘constructieve schades’ vermoedelijk zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, onder meer door het verkeer, de funderingen en staat van de wal- en kluismuren, de aanleg van nutsfuncties, of ten gevolge van andere werkzaamheden.

Daar waar de commissie over ‘schade’ spreekt, zouden wij het redelijk vinden onderscheid te maken tussen *constructieve schade* en *lekkages*. Niet elke lekkage is een gevolg van constructieve schade, en derhalve is het niet redelijk dat elke lekkage voor rekening van de gemeente verholpen zou moeten worden.

Verder maken we een kanttekening bij de opmerking van de commissie dat de gemeente verantwoordelijk is voor een deugdelijke hemelwaterafvoer. De eigenaar heeft ook een eigen verantwoordelijkheid gebruik te maken van aanwezige voorzieningen. Overigens zal een deel van het hemelwater niet afgevoerd kunnen worden en op de bestrating en het onderliggende zandbed terecht komen.

Samenwerken met de gemeente Utrecht is gegeven het verleden een beladen woord voor menig eigenaar van een Utrechtse werfkelder, maar is wel onvermijdelijk om tot een goede invulling te komen tot herstel van de werfkelders. Wij onderschrijven het voorstel van de Commissie van Wijzen om wederom een *Stichting Herstel Werfkelders* op te richten dan ook volledig. Wij waarderen daarbij ook dat, zoals voorgesteld, er naast de stichting ook een *wervenmeester wordt* aangesteld die ook de detailkennis heeft en voor de bewoners goed bereikbaar is.

Het is daarbij volgens ons van belang vooraf stil te staan bij mogelijke problemen waar de stichting in de toekomst mee te maken kan krijgen:

- Wat als ondanks alle goede voornemens bijvoorbeeld één van de partijen niet aan zijn plichten voldoet in de ogen van de ander? Stel dat volgens een van beiden niet voldoende snel actie wordt ondernomen om verdere schade aan de werfkelder te voorkomen en herstel voortvarend uit te voeren: uiteraard is overleg dan de eerste stap, maar wat als dat niet het gewenste resultaat oplevert?
- Wat zijn de mogelijkheden voor de eigenaar om de gemeente hierop aan te spreken?
  En uiteraard geldt dit ook voor de gemeente; als een eigenaar niet wenst deel te nemen aan de stichting, als aantoonbaar door de eigenaar veroorzaakte schade niet door deze hersteld wordt en de werfkelder laat vervallen? Kan onteigening van de kelder dan mogelijk een oplossing zijn?

- Het oordeel van onafhankelijke deskundigen, benoemd door het stichtingsbestuur, over de te nemen acties ter voorkoming van schade en over het herstel van schade, zouden zonder meer tot uitvoering moeten worden gebracht. Opgenomen in een realisatieplan, geeft dit duidelijkheid aan de eigenaren en aan de gemeente.
- Elke kelder zal (wellicht opnieuw) beoordeeld moeten worden. Daarbij moet vastgesteld worden welke schade er is, wat de oorzaken zijn en concreet de herstelwerkzaamheden benoemd worden. Op korte termijn de inventarisatie en plan van aanpak afronden heeft een hoge prioriteit.
- Met name de grote herstelwerkzaamheden, zoals de fundering van de wal- en kluismuren en het verder autoluw maken van de straten boven de kelders zin onlosmakelijk verbonden met de kelders en voorwaarde voor herstel van de kelders.
- In afwachting van het herstel is het noodzakelijk preventieve maatregelen te nemen om verdere schade aan de kelders te voorkomen. Dit kan ingrijpend zijn voor zowel de publieke als private gebruiksfuncties.

Specifiek ten aanzien van de Plomptorengracht doen we de volgende aanbevelingen:

1. Voer de maatregelen voor het verkeersluw maken van de gracht uit en handhaaf die om verdere schade aan de kelders onder het wegdek zoveel mogelijk te voorkomen:
    - Wegvernauwingen aanbrengen voor weren zwaar verkeer aan zowel de kant van de Voorstraat als aan de kant van de Asch van Wijckskade.
    - Borden *'plaatselijk verkeer'* plaatsen zowel aan het begin van de Plomptorengracht als op de Asch van Wijckskade, ten behoeve van het maximaal beperken van verkeer op de gracht. Tevens draagt dit bij om te voorkomen dat de gracht een sluiproute wordt ten gevolge van de wijziging van de rijrichting van de Wijde Begijnenstraat.
    - Ten behoeve van handhaving gaat onze voorkeur uit naar cameratoezicht.

2. Rond op korte termijn de onderzoeken van alle individuele kelders af en stel een herstelplan vast en start zo spoedig mogelijk met de uitvoering hiervan. Wanneer de doorlooptijd onverhoopt langer dan een jaar gaat duren is het noodzakelijk dat er preventieve maatregelen genomen worden om verdere toename van de schade te voorkomen.

3. Het vermoeden bestaat dat de staat van de kluismuren en de aanhechting aan de keldergewelven de constructie verzwakken. Onderzoek hiernaar heeft de hoogste prioriteit. Het heeft geen zin om de scheuren en de binnenkant van de kelders te herstellen als de constructie niet in staat is de belasting te dragen.
4.Een korte termijn actie die wateroverlast in de kelders kan beperken is het controleren van de spuwers en waterafvoer van de weg.

Ten slotte: het is een uitstekend voorstel om bij het plannen en uitvoeren van de herstelwerkzaamheden rekening te houden met de energietransitie en gevolgen van de klimaatverandering. Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat de impact en schade veroorzaakt door het aanbrengen van de stadsverwarming en leidingen in het verleden de constructies van kelders hebben verzwakt. Voor de toekomst zal een betere balans moeten gevonden worden tussen het behoud van het cultureel erfgoed en de ingrepen die vereist zijn om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Door uitvoering te geven aan de adviezen van de Commissie van Wijzen wordt een belangrijke stap gezet in het weer opbouwen van een vertrouwensrelatie tussen bewoners en gemeente. De liefde voor het erfgoed staat hierbij centraal. Met het vertrouwen in een *'responsieve gemeente'* die haar talent om samen te werken heeft hervonden. We spreken dan ook onze waardering uit voor de

werkgroepen en inspraakbijeenkomsten. We rekenen erop dat de uitvoering van herstel aansluit bij de houding en inspanningen van de gemeente gedurende de eerste maanden van het nieuwe *‘programma werven.’*

Met waardering:

Daan Westerink
Johan Blom
Wilfried Claus

Advies werkgroep Choorstraat

De werkgroep heeft aangegeven om geen advies te schrijven, maar er samen over te praten waarbij het verslag dan als advies kan dienen.

Advisering over de inhoud en keuzes in het programmaplan
We moeten voorkomen dat we in dezelfde discussie belanden die we eerder hebben moeten voeren. De lekkages lopen nu al zo lang, dat we graag actie zien en niet steeds maar onderzoek. Het helpt dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van ‘buren’ aanneemt, om zo gezamenlijk naar oplossingen te zoeken.

Concept advies Commissie van Wijzen
De werkgroep heeft het concept globaal gelezen en vond het bemoedigend. Hun gevoel is dat de gemeente zich veel ter harte moet nemen.

Eigenaarschap kelders
Er liggen in de Choorstraat straatkelders, maar niet altijd is duidelijk wie daarvan de eigenaar is. Dat moet onderzocht en vastgelegd worden.

Wenst bij uitvoering: andere bestrating
Vroeger lager er stijf ingetimmerde klinkers in de Choorstraat die een compact straatbeeld gaven. Tegenwoordig is het van een andere kwaliteit: poreuzer, en verder uit elkaar liggend. Dit heeft minder uitstraling, allure, en heeft wellicht een negatieve invloed op lekkage.

Advies Centrum Management Utrecht (CMU)

Utrecht, 26 maart 2021
Betreft: aandachtspunten CMU richting het programma voor het wervengebied

Geachte heer/mevrouw,
De afgelopen periode heeft Centrummanagement Utrecht (CMU) vanuit haar aandachtsgebied Openbare Ruimte meegesproken en meegedacht over de aanpak van het wervengebied (onder meer in het licht van het project Weren te zwaar verkeer). Graag geven wij via deze weg, mede vanuit het aandachtsgebied Bereikbaarheid, een korte reactie en enkele aandachtspunten mee voor deze aanpak. Dat doen we langs de lijnen die ook terugkomen in het programma.

Behoud van het Erfgoed
Wij onderstrepen vanuit CMU het belang van het onderhouden van het historisch erfgoed in het centrum. Dit historische erfgoed draagt namelijk in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers, het vestigingsklimaat voor ondernemers en de kwaliteit waarmee bewoners het wonen in het centrum ervaren. Juist voor het onderhoud en behoud van dit erfgoed is het echter ook noodzakelijk dat voertuigen, die in sommige gevallen een zwaardere aslast hebben als 2 ton, zoals hijskranen en voertuigen die nodig zijn voor het transport van zware materialen bij onderhoud en behoud op enigerlei wijze toegang kunnen krijgen tot het centrum zonder daarbij gehinderd te worden door een té lage as last norm die dit onmogelijk maakt.

Veiligheid
Uiteraard is het in ieders belang om ervoor te zorgen dat historisch erfgoed zoals de werfkelders in het centrum verantwoord worden gebruikt en niet onnodig belast worden door té zwaar verkeer. Wij zijn echter niet voor een uniforme aslast norm waarbij de zwakste punten, de zwakste kelders, de norm bepalen. We willen er echt voor waken dat we ons begeven op een glijdende schaal, waarbij het weren van té zwaar verkeer verandert in het weren van zwaar verkeer en vervolgens in het weren van verkeer an sich. Veiligheid staat voorop maar er moet hierbij wel worden gekeken wat de functionele eisen zijn die worden gesteld aan de bebouwde omgeving in een centrumgebied om dit gebied in economisch opzicht nu én in de toekomst goed te kunnen laten functioneren.

Functionaliteit in relatie tot bereikbaarheid en economisch functioneren centrum
In het centrum van Utrecht wordt jaarlijks circa 1,5 miljard omgezet. Die omzet, de economische activiteit en de banen die hiermee gemoeid zijn, vallen of staan met de mogelijkheid om de goederen, producten en diensten die worden verkocht ook weer aan te kunnen voeren. Daarnaast is het voor activiteiten zoals bouwwerkzaamheden, verhuizingen van bewoners, onderhoud aan vastgoed en toegang voor nood- en hulpdiensten ook noodzakelijk om een veilige verbinding met een realistische aslast te garanderen. Als deze route alleen gegarandeerd kan worden als deze voert over kwetsbaar erfgoed, zoals bijvoorbeeld werfkelders, dan zouden wij ervoor pleiten om op die plekken waar dit vereist is dit kwetsbare erfgoed, zwakke kelders, te versterken zodat een robuuste verbinding met een aslast van 3,5-4 ton richting het centrumgebied mogelijk blijft. Wij adviseren dan ook negatief tegenover het fysiek weren van te zwaar verkeer omdat daarmee het functioneren van het centrum en de bevoorrading van het kernwinkelgebied negatief wordt beinvloed, dit in onze ogen negatieve gevolgen zal leiden tot grote opstoppingen in het centrum en daarmee negatieve gevolgen heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast is deze oplossing in onze ogen ook niet toepasbaar in de smalle historische straten waar vervoerders toch al weten dat ze hier niet kunnen komen en in de meeste gevallen al gebruik maken van aangepaste en hiervoor geschikte voertuigen.

Toekomstbestendige en daarmee duurzame groenvoorziening
De bomen langs de Oudegracht en Nieuwegracht in het centrum zijn een prachtig gezicht en dragen op positieve wijze bij aan de positieve beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers van het centrum. Als een van de oorzaken voor de beschadiging van de werven en de kelders wordt echter ook de wortelgroei van (te) grote bomen genoemd in het programma voor het wervengebied. Wij vragen ons af of het, op de langere termijn, voor behoud en uitstraling van de werven en het groen langs die werven door bomen langs de grachten, niet beter zou zijn om daar waar je de werven aanpakt per rak, de bomen allemaal te rooien en hier nieuwe (kleinere) bomen voor terug te plaatsen. Het lijkt er namelijk op dat het huidige beleid t.a.v. deze bomen er toe leid dat er qua grote van de bomen rijp en groen door elkaar staat in één gebied (hele oude bomen naast net nieuw geplante bomen zonder dat hier een logische structuur in zit). Dit zorgt deels voor een rommelig beeld. Door met elkaar hierin één lijn te trekken werk je in onze ogen aan een betere uitstraling op de langere termijn. De huidige bomen zijn veelal ziek of heel gevoelig voor ziekte, een structureel plan t.a.v. rooien en herplanten zorgt misschien op de langere termijn voor een veel mooier en evenwichtiger beeld langs deze voor Utrecht zo belangrijke grachten. Daarmee los je waarschijnlijk ook snel een groot deel van de problemen op die de wortelgroei van deze (te) grote bomen op dit moment veroorzaakt en ook de kosten die het met zich meebrengt om deze bomen te onderhouden en de schade die wortels aanbrengen te herstellen.

Tot zover de aandachtspunten die we vanuit het aandachtsgebied Openbare Ruimte én Bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht graag mee willen geven richting het programma voor de aanpak van het wervengebied.
Mochten bovenstaande aandachtspunten nog vragen om nadere toelichting dan gaan we hierover graag in gesprek.

Wij blijven graag aangehaakt en geïnformeerd over het vervolg en de uitkomsten van de aanpak voor het wervengebied.

Hartelijke groet,

Marjolein Veenhof
Tom Broekman
Jan Hagenouw
Jeroen Puik
Jeroen Roose-van Leijden

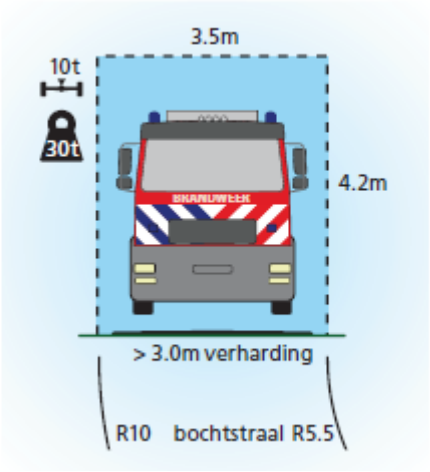
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Het is al lange tijd een punt van zorg van de VRU als het gaat om het volledig fysiek beperken van de toegang tot de binnenstad.
De voorkeur van hulpdiensten gaat dan ook uit naar een systeem met kentekenherkenning. Zoals eerder aangegeven zien we vanuit de hulpdiensten noodzaak om dit ook in tijdelijkheid middels een geautomatiseerd systeem te doen, zodat er geen kostbare tijd verloren gaat om de beperkingen handmatig te moeten weghalen, zeker gezien het feit dat het tijdspad van een kentekenzone nog niet bekend is.

Onze standaard voertuigen zijn maximaal 2,55 meter breed. Dit geldt voor zowel de tankautospuiten als de redvoertuigen. In deze afstand is geen rekening gehouden met eventuele opstelplaatsen voor een redvoertuig.

De handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid (pagina 31) stelt eisen aan de afmetingen van de weg;

> Aan de volgende aspecten moeten voorwaarden worden gesteld (zie ook afbeelding 4.2). De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is minimaal voor 3.25 meter verhard. Daarnaast moet de doorgangshoogte minimaal 4.2 meter zijn. Ook moet er rekening gehouden worden met de draaicirkel: een bochtstraal moet berijdbaar zijn voor de brandweervoertuigen (bijvoorbeeld door het intekenen van rijcurves of sleeplijnen). Hierbij zijn sleeplijnen gebaseerd op snelheid; bochtstralen zijn minimale eisen om een bocht te kunnen nemen.



Afbeelding 4.2
Specifieke kenmerken van brandweervoertuigen

We zijn bereid om samen met gemeente Utrecht te kijken naar maatwerk bij de verschillende afsluitingen.
Binnen de gemeente Utrecht zijn er op allerlei vlakken ontwikkelingen om de automobilist uit de stad te weren. Al deze ontwikkelingen raken de hulpdiensten in hun opkomsttijden. Vanuit de VRU willen we nogmaals aandringen bij gemeente Utrecht om toe te werken naar een geautomatiseerd systeem om de opkomsttijden van de hulpdiensten niet nog verder onder druk te zetten.

V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers

Achtergrond
•Aan de hand van dit onderzoek wil de gemeente Utrecht inzicht verkrijgen hoe de binnenstad momenteel wordt gebruikt voor zwaar verkeer en goederenvervoer en in hoeverre bewoners en lokale ondernemers overlast ervaren van zwaar verkeer en de maatregelen om zwaar verkeer te weren.
•In totaal hebben 383 respondenten aan het onderzoek deelgenomen, waarvan driekwart bewoners en een kwart ondernemers.

Bevoorrading en voertuiggebruik
•Meer dan de helft van de ondernemers wordt vaker dan eens per week bevoorraad. Bij een ruime meerderheid gebeurt dat (ook) door externe leveranciers. Een op acht ondernemers zorgt uitsluitend zelf voor de eigen bevoorrading.
•Onder bewoners bezit de helft een voertuig (vrijwel uitsluitend een personenauto/kleine bestelbus) en de andere helft niet.
•Ondernemers gebruiken zelf vooral een personenauto/kleine bestelbus voor bevoorrading. Externe leveranciers maken in meerderheid gebruik van grote bestelbussen/kleine vrachtwagens en/of personenauto's/kleine bestelbussen.
•Een kwart van de externe leveranciers en een op de twaalf ondernemers gebruiken een vrachtauto/bus bij de bevoorrading.

Bekendheid regels
•Een ruime meerderheid van de respondenten is gedeeltelijk op de hoogte van de regels die in de binnenstad gelden, bijna een kwart kent de regels in het geheel niet.
•Aslastbeperking is de meest bekende geldende voertuigbeperking (door twee derde genoemd), gevolgd door het gebiedsverbod voor vrachtwagens (door de helft genoemd).
•Borden langs de weg blijken het meest effectieve informatiekanaal: meer dan de helft van de respondenten is op die manier op de hoogte geraakt van de voertuigbeperkingen.

Naleving regels
Vrijwel iedereen heeft een eigen voertuig dat voldoet aan de regels in de eigen straat. In heel iets mindere mate geldt dat ook voor de regels in andere straten waar men doorheen rijdt.
Ongeveer een op de acht ondernemers heeft leveranciers waarvan de voertuigen niet aan de regels in eigen straat voldoen. Een op de zes respondenten maakt zelf wel eens gebruik van wegen in de binnenstad waar restricties voor hun voertuig gelden. Bij drie op de tien ondernemers doen de externe leveranciers dat frequent (voor zover ondernemers dat weten). Dit gebeurt vooral omdat de plaats van bestemming anders niet bereikbaar is. Vier op de tien ondernemers spreken hun leveranciers zeker aan als hun voertuig niet aan de regels voldoet, een even groot deel doet dat (waarschijnlijk) niet.
Meer dan de helft van voertuigbezitters is bereid om een ander voertuig aan te schaffen om aan de regels te voldoen.

Ervaren overlast
Ruim een op de vijf respondenten ervaart geen overlast door groot of zwaar verkeer. Bij degenen die wel overlast ervaren, komen geluidsoverlast en trillingen het meest voor.
De helft die wel eens overlast ervaart overkomt dat meerdere keren per week, een kwart nog vaker (dagelijks). In driekwart van de gevallen komt overlast voor in de eigen straat.

Houding t.a.v. voertuigbeperkingen/mogelijke restricties.
Acht op tien respondenten vinden huidige voertuigbeperkingen gerechtvaardigd en volgens een even groot deel mogen ze zelfs worden uitgebreid.
Een nog groter deel vindt het belangrijk om geen zwaar verkeer meer toe te laten (negen op tien).
Driekwart vindt dat de gemeente toegang tot wervengebied op termijn zou moeten beperken tot bestemmingsverkeer.

Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders

De online enquête vond plaats van donderdag 26 november tot en met vrijdag 18 december 2020. In totaal namen 51 respondenten aan het onderzoek deel. Hiervan vallen 11 respondenten buiten de doelgroep van het onderzoek, omdat zij niet leveren in de Utrechtse binnenstad. De 40 deelnemers aan het onderzoek die leveren in de Utrechtse binnenstad leveren producten of diensten binnen diverse stad logistieke stromen. Ruim de helft levert aan de bouw, maar bijna een kwart levert (ook) aan retail of vervoert afvalstromen.

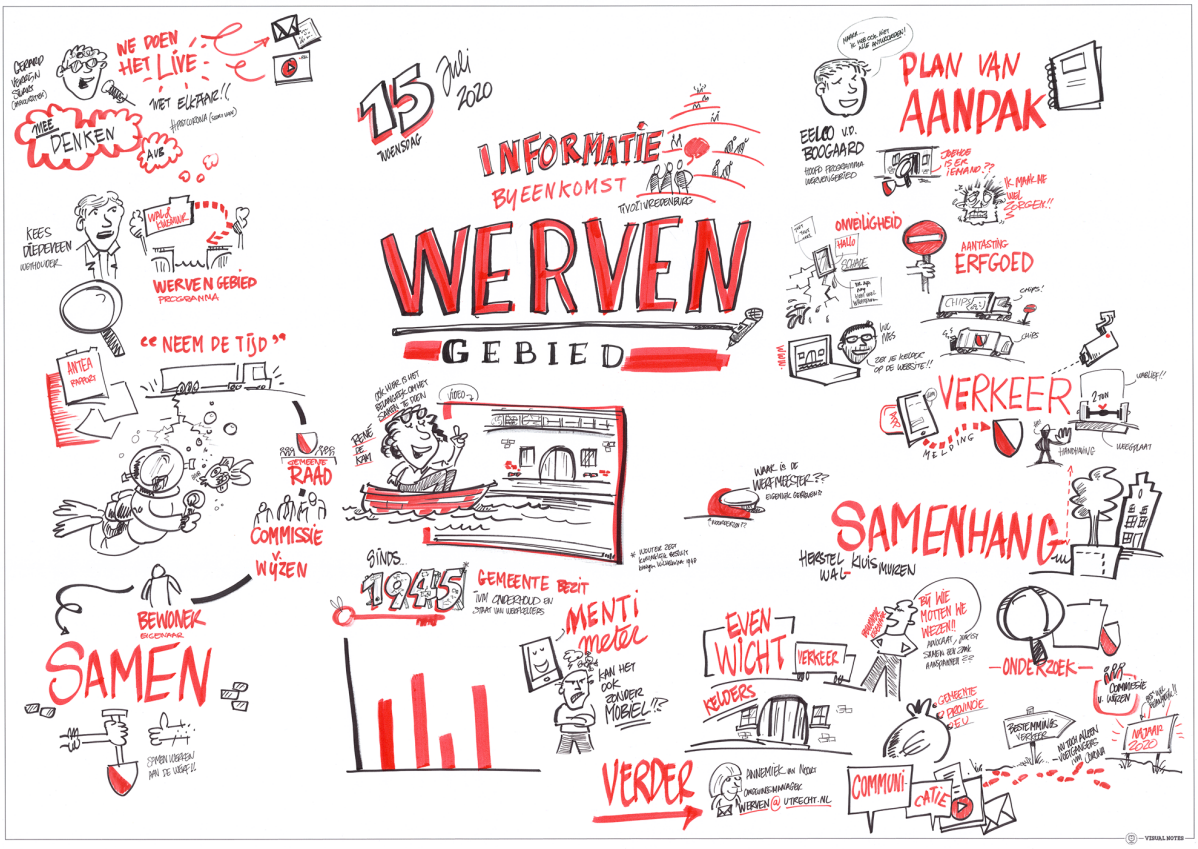
Herkomst vervoerders
Gemiddeld leveren vervoerders vanuit 2 verschillende provincies naar de binnenstad van Utrecht. De helft van de vervoerders levert ook) vanuit de provincie Utrecht. De meeste vervoerders leveren in meerdere buurten, waarbij de oude binnenstad en het gebied rondom Hoog Catharijne en Utrecht CS de meeste leveringen krijgen. Een grote meerderheid gebruikt hiervoor een vrachtauto of (bestel)bus. Slechts een op de tien gebruikt (ook) een kleine bestelbus of personenauto.

Bekendheid met de regels
Ruim vier op de tien vervoerders zeggen precies te weten wat de regels inhouden die in de binnenstad gelden (43%). Nog eens 40% weet dit ongeveer. Ter vergelijking: van de lokale in Utrechts, gaf eerder in 2020 slechts 17% aan precies te weten wat de regels inhouden. Ongeveer zeven op de tien vervoerders weten waar ze de regels kunnen opzoeken. Een kwart van de vervoerders zegt dit precies te weten (25%) en nog eens ruim vier op de tien zeggen dit redelijk goed te weten (43%). Het merendeel is bekend met de regels omtrent aslastbeperking (88%) en lengtebeperking (80%). Ook het gebiedverbod voor vrachtwagens (68%) en breedtebeperking (50%) is bekend bij minimaal de helft van de vervoerders.

Voldoen aan de regels
Een op de drie vervoerders geeft aan dat hun bedrijfsvoertuig altijd voldoet aan de regels die gelden op de afleveradressen (32 Dit is opvallend laag als we vergelijken met resultaten van het vorige onderzoek , waarin 88 procent van de lokale ondernemers aangaf dat de voertuigen van hun leveranciers allemaal voldoen aan de regels. Belangrijke nuance is dat we deze resultaten niet 1 op 1 kunnen vergelijken maar desondanks is het verschil erg groot. Ruim een kwart van de leveranciers (28%) maakt dagelijks (14%) of wekelijks (14%), gebruik van wegen waar restricties voor voertuigen gelden. Belangrijkste reden die genoemd wordt is ‘dat levering anders niet mogelijk is’ (70%).

Houding ten aanzien van beperkingen.
Zeven op de tien vervoerders vinden de huidige voertuig beperkingen gerechtvaardigd (70%). De helft van de vervoerders (51%) echter vindt dat de huidige. voertuigbeperkingen niet mogen worden uitgebreid. Een op de vijf (20%) vindt van Er bestaat verdeeldheid onder vervoerders of de gemeente Utrecht op termijn toegang tot het wervengebied moet beperken tot bestemmingsverkeer; 46 procent is het hiermee eens, maar 37procent is het er juist niet mee eens.

VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Informatiebijeenkomst werven	**Verslag door**	M. Kassing
Datum	15 juli 2020	**Datum verslag**	
Tijdstip	19.30 – 21.30 uur	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht, TivoliVredenburg	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom
2. Inleiding door wethouder Kees Diepeveen
3. Historie wervengebied
4. Mentimeter, vragen aan de zaal
5. Plan van aanpak wervengebied
6. Afsluiting

Deelnemers

Namens de gemeente Utrecht: wethouder Kees Diepeveen, Gerard Verrijn Stuart, Eelko van den Boogaard, Annemieke van Noord, Luc Mes

Verslag

1. Welkom

Gerard Verrijn Stuart opent de informatiebijeenkomst over de werven en heet de aanwezigen van harte welkom, in het bijzonder wethouder Kees Diepeveen. De bijeenkomst in TivoliVredenburg wordt ook opgenomen en er wordt een getekend verslag gemaakt. De aanwezigen die hun e-mailadres hebben achtergelaten op de gemeentelijke site ontvangen het verslag per mail.
Gerard Verrijn Stuart licht het programma toe.

2. Introductie door wethouder Kees Diepeveen

Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente al een aantal jaar bezig is met de wal- en kluismuren. Inmiddels is twee derde van de wal- en kluismuren voldoende hersteld om een aantal decennia veilig te kunnen functioneren. Deze informatieavond gaat niet alleen over de wal- en kluismuren maar gaat over het wervengebied. De scoop van het project wal- en kluismuren is verruimd naar het hele wervengebied inclusief de particuliere kelders, de daarboven gelegen wegen en stoepen, de bruggen, de waterlopen, etc. Hiertoe is besloten omdat in het voorjaar 2019 de gemeente tot de conclusie is gekomen dat de wijze waarop werd gewerkt een forse budgetoverschrijding tot gevolg zou hebben en dat de werkzaamheden ver in de tijd zouden uitlopen. In het voorjaar 2019 is besloten om een beredeneerde pas op de plaats te maken en alleen die werkzaamheden uit te voeren waarover toezeggingen waren gedaan. Antea, een externe partij, heeft een onderzoek gedaan. In november 2019 is geconcludeerd dat er meer tijd nodig is om een aantal dingen goed uit te zoeken. De wethouder noemt het ‘reculer pour mesure’ (even terughouden om straks beter te kunnen springen). Antea heeft geconstateerd dat er onderlinge afhankelijkheden zijn tussen privaat en publiek bezit. De wal- en kluismuren zijn bouwkundig verbonden met de achterliggende kelders. Antea heeft ook aangegeven dat er geen duidelijkheid is over de impact van het verkeer en de belastbaarheid van de kelders. Ook is aangegeven dat preciezer de staat van de werven onderwater in kaart moet worden gebracht. De gemeente wil heel precies kijken naar de staat van het erfgoed. Hoe staat het met het

waterbeheer, baggeren, boomwortels, impact verkeer en hoe staat het met de verhouding van het gemeentelijk eigendom en de particuliere eigenaren. Om een goed beeld te krijgen is tijd nodig en aan de gemeenteraad is toegezegd dat in het voorjaar 2021 een programma voor het hele wervengebied wordt voorgelegd.
Afgelopen donderdag heeft de gemeenteraad unaniem ingestemd met het plan van aanpak om te komen tot een programma. De gemeente heeft daarbij ook gezegd dat de gemeente en de particuliere eigenaren een gezamenlijk belang hebben namelijk het doorgeven van het kostbare erfgoed maar ook een gescheiden belang hebben.
De gemeenteraad lijkt het verstandig dat een commissie van wijzen wordt ingesteld waarin bewoners een stem krijgen. De commissie van wijzen zal onder andere gevraagd worden advies uit te brengen over het publiek/private eigendom en de aanpak van het beheer. Behalve de commissie van wijzen is een aantal werkgroepen gestart waarin bewoners/eigenaren zitting in hebben (Choorstraat, Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht). De werkgroepen voeden de gemeente met informatie en kennis.
Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente een nieuwe start wil maken die leidt tot betere resultaten.

Applaus.

3. Historie wervengebied
Een film gemaakt door René de Kam (stadsconservator) over het historisch perspectief van de werven wordt getoond.

4. Mentimeter: vragen aan de zaal
De aanwezigen loggen in op de site menti.com. Via deze site wordt een aantal vragen voorgelegd aan de aanwezigen. Voor de vragen en antwoorden zie de bijlage.

5. Plan van aanpak wervengebied
Eelko van den Boogaard is sinds januari 2020 programmamanager wervengebied. Hij heeft in het voorjaar 2020 een plan van aanpak voor het wervengebied opgesteld. Een aantal mensen die zojuist in de mentimeter hebben aangegeven dat zij vanavond duidelijkheid hopen te krijgen zullen teleurgesteld naar huis gaan.

<u>Plan van aanpak doel</u>
In de komende maanden wordt een programmaplan opgesteld. Het programmaplan moet in maart/april 2021 gereed zijn en daarna wordt gestart met de werkzaamheden. Doel van het plan is het behouden en beheren van de werven. De gemeenteraad heeft ook aangegeven dat in het programmaplan aandacht moet zijn voor veiligheid, erfgoed en functionaliteit/mobiliteit (in deze volgorde).
Na de Tweede Wereldoorlog waren de wal- en kluismuren in zeer slechte staat en deze moesten worden opgeknapt. De gemeente heeft de wal- en kluismuren in eigendom gekregen en heeft de wal- en kluismuren opgeknapt. De muren kunnen echter niet los gezien worden van de kelders. Wanneer aan de wal- en kluismuren wordt gewerkt dan kunnen er scheuren en lekkages ontstaan in de kelders. De gemeente heeft geconstateerd dat een integrale aanpak nodig is voor het opknappen van de wal- en kluismuren.
Er rijdt (te)veel zwaar verkeer over de wegen waaronder kelders zijn gelegen. Op een aantal plekken in de binnenstad staan verbodsborden maar daar trekken sommige automobilisten zich niets van aan. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden.
Net na het uitbreken van de Corona-crisis is met een aantal organisaties en bewoners het plan van aanpak besproken. Zoveel als mogelijk zijn de reacties van de bewoners verwerkt in het plan van aanpak. Tijdens de raadsinformatieavond heeft een aantal bewoners ingesproken en op basis daarvan is een aantal wijzigingen in het plan doorgevoerd. Het plan is unaniem door de gemeenteraad aangenomen en daarin staat beschreven dat: bij onveilige situaties er direct actie dient te worden

ondernomen. Het herstel van de wal- en kluismuren in samenhang moet plaatsvinden en dat er een evenwicht moet zijn tussen de kelders en het verkeer.

Via de mentimeter wordt een aantal vragen voorgelegd.

Eelko van den Boogaard constateert dat de aanwezigen kleine en grote zorgen hebben. Eelko van den Boogaard is in de afgelopen paar maanden geschrokken van hoe de gemeente communiceert. De bewoners en eigenaren maken zich terecht zorgen over de lekkages en scheuren in de kelders. Er zijn veel verschillende afdelingen binnen de gemeente betrokken bij het plan. Het programmateam is aanspreekpunt voor de bewoners/eigenaren en zij nemen bij vragen contact op met de verschillende afdelingen.

Maatregelen onveiligheid en aantasting erfgoed
De gemeente heeft een interventieteam ingesteld.
Ter hoogte van de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwgracht is de weg afgezet.
Bewoners hebben aangegeven dat zij niet weten bij wie zij terecht kunnen met klachten over lekkages en scheuren. Binnenkort wordt een website geopend met daarop informatie voor bewoners/eigenaren. De gemeente vergemakkelijkt de procedure voor het doen van een klacht. In een aantal gevallen is de gemeente verantwoordelijk voor de herstelkosten, bijvoorbeeld wanneer de gemeente maatregelen heeft genomen waardoor schade is ontstaan of in het beheer zaken had moeten doen die niet zijn uitgevoerd. Er zullen regelmatig bijenkomsten worden georganiseerd en de gemeente zal de bewoners ondersteunen bij het invullen van formulieren.

De gemeente is ook een onderzoek gestart naar onbekende kelders en de stabiliteit van kelders. Luc Mes is projectleider voor dit deel van het plan. Er zijn in totaal circa 750 kelders in het gebied bekend. Van ongeveer 200 kelders heeft de gemeente geen beeld van de staat van onderhoud. Dit komt omdat de eigenaar onbekend is of de kelder niet zichtbaar is vanaf de werf of de straat.
Recent is een kelder ingestort waarvan geen eigenaar bekend is en de kelder was niet zichtbaar.
De gemeente heeft met een scan de kelders in de binnenstad in kaart gebracht. Waar op de scan holtes zijn gesignaleerd kunnen kelders zitten. Luc Mes geeft aan dat er 60 onbekende kelders zijn gevonden en de gemeente wil deze kelders verder onderzoeken. De gemeente ziet het als haar taak om het erfgoed te behouden en om slechte plekken inzichtelijk te maken en om samen met de eigenaren de kelders te herstellen waar nodig.
Op 19 juni 2020 hebben 200 adressen, niet iedereen, een brief gekregen voor een inspectie van de kelder. Gekeken wordt of de kelder veilig is of dat er acuut maatregelen moeten worden getroffen
De kaart met het hele wervengebied is terug te vinden op de website www.utrecht.nl/werven.
Luc Mes vraagt de aanwezigen de informatie te controleren en bij omissies hem te informeren zodat een compleet beeld ontstaat van het wervengebied.

Een aanwezige merkt op dat deze avond is ontstaan vanuit het feit dat er te weinig geld is om het oorspronkelijke plan uit te voeren. Nu lijkt het er sterk op dat de meerkosten gedeeld moeten gaan worden door andere belanghebbenden. Hij vraagt hoeveel geld er tekort was en waarom niet eerst het oorspronkelijke plan is uitgevoerd en daarna is gekeken wat met de rest van de kelders moet gebeuren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat vorig jaar het project is stilgelegd omdat er geld tekort was en het project vertraging had opgelopen. Er is vorige week besloten om in het najaar 2020 € 15 miljoen beschikbaar te stellen en afgesproken is dat in de begroting 2021 het restant geld moet worden geregeld. Het plan is ten opzichte van het oorspronkelijke plan verbreed. Ook de kelders worden meegenomen in het plan en daar wordt geld voor vrijgemaakt.

Korte termijn maatregelen verkeer

Uit de mentimeter blijkt dat er veel vragen zijn over het verkeer.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal jaar geleden al is afgesproken dat verkeer zwaarder dan 2 ton (2000 kilo per as) niet over de grachten mag rijden echter dit verbod wordt niet nageleefd. De gemeente heeft de afvalwagens gewogen en deze wagens zijn te zwaar. De gemeente heeft ander materieel ingezet en het oorspronkelijke materieel wordt maar voor een kwart gevuld.

Opgemerkt wort dat de vuilniswagens worden overgeslagen op het Domplein en de Oudegracht en dit leidt tot overlast bij de bewoners. Eelko van den Boogaard zegt toe actie te ondernemen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat er over de grachten verkeer rijdt wat er geen bestemming heeft. In de komende maanden zal een lengteverbod voor voertuigen langer dan 9 meter worden ingesteld.
De informatie op de website wordt verbeterd en goederenvervoerders zullen worden aangesproken wanneer zij de verboden overtreden.
Bewoners worden gevraagd wanneer spullen worden afgeleverd, de leverancier te informeren over de lengte- en asdrukbeperkingen.
Er is een meldpunt ingesteld. Dit meldpunt staat in contact met de handhavers. Afgesproken is dat de handhavers vaker in het gebied aanwezig zullen zijn. Er is ook een app waar bewoners meldingen kunnen plaatsen (inclusief foto's). In het gebied worden weegplaten neergelegd en het is de bedoeling om camera's op te hangen. Aan de hand van kentekenregistratie is inzichtelijk hoe zwaar een wagen is.

Vragen/opmerkingen
Verzocht wordt om ook strakker te handhaven op het naleven van het eenrichtingsverkeer.

Bewoners geven aan dat zij geen terugkoppeling ontvangen op meldingen die zij hebben gedaan en meldingen via de app worden niet snel genoeg opgepakt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal zaken nog niet is geregeld. Hij verzoekt de bewoners het programmateam te informeren wanneer blijkt dat het meldpunt of de app niet werken.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente aangeeft dat de particulier eigenaar verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de kelders. Hij wil dan ook kunnen bepalen wie over zijn kelder rijdt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat er een commissie van wijzen wordt ingesteld en zij zullen in februari met een advies komen over deze ingewikkelde vraag.

Opgemerkt wordt dat mensen van buiten Utrecht geen weet hebben van een aslast- en/of lengtebeperking.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat de goederenvervoerders worden geïnformeerd over de maatregelen. Ook wordt gekeken of op korte termijn fysieke maatregelen zijn te noemen waardoor dit verkeer niet op de grachten kan rijden.

Mentimeter
Opgemerkt wordt dat in het verleden bewoners en eigenaren met hun vragen terecht konden bij de haven-/werfmeester. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er geen haven-/werfmeester meer is en dat hij deze graag weer wil instellen.

<u>Herstel wal- en kluismuren in samenhang</u>
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer de wal- en kluismuren los van de werfkelders worden aangepakt er schade ontstaat. Er ontstaat ook schade door boomwortels, door het varen en baggeren. Onderzocht wordt of bepaalde werkzaamheden, bijvoorbeeld het baggeren, op een andere

manier kunnen worden uitgevoerd. Ook wordt gekeken of bomen vervangen kunnen worden door andere bomen zodat de schade als gevolg van wortels kan worden verkleind.
Twee uitvoeringsprojecten worden afgerond en een aantal eenvoudige projecten wordt doorgezet.

Evenwicht tussen kelders en verkeer
Er moet een balans gevonden worden tussen wat over de kelders rijdt en wat de kelders aankunnen. Het is ingewikkeld temeer omdat de kelders geen eigendom zijn van de gemeente en de eigenaren willen bepalen wie of wat over de kelder rijdt. En ook wie is verantwoordelijk als er schade ontstaat doordat er toch zwaar verkeer over de kelder rijdt.
De gemeente start een onderzoek naar de eigendomsverhoudingen. Het eerste deel van het onderzoek moet in oktober 2020 gereed zijn.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente in de jaren 50 de werfmuur en de werf heeft onteigend. Dit is gebeurd om een erfdienstbaarheid te verwerven. De eigenaar moest een x bedrag betalen en hiermee verkreeg een bewoner een gebruikrecht op een bepaalde werf. De gemeente is altijd verantwoordelijk omdat zij eigenaar zijn. Eelko van den Boogaard neemt deze informatie mee in het verdere onderzoek.

Onderzoeken
Een aantal scenario's ten aanzien van verkeer wordt onderzocht. Hierbij wordt telkens gekeken wat het betekent voor bedrijven, bewoners, vervoerders, is er draagvlak voor of zijn er alternatieven te bedenken.
Onderzocht wordt waardoor de kwaliteitsachteruitgang van de kelders aan de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht en Oudegracht wordt veroorzaakt, welke maatregelen noodzakelijk zijn en wat deze kelders aan gewicht kunnen dragen.
De informatie uit de onderzoeken moet eind 2020 bekend zijn zodat de uitkomsten kunnen worden verwerkt in de nota Binnenstad en de nota Goederenvervoer.

De gemeente wil graag een werkgroep rondom verkeer instellen om met bewoners en eigenaren te spreken over welke onderzoeksvragen er zijn en om het onderzoek te begeleiden.

De werkgroep Nieuwegracht heeft voorgesteld een commissie van wijzen in te stellen om een advies op te stellen over de eigendomsverhouding en wie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De commissie van wijzen geeft advies aan het college, de gemeenteraad en de eigenaren van de werfkelders. Er is niet besproken of dit advies bindend is.

De gemeente zoekt naar subsidies bij provincie, rijk en in Europa om financiële middelen te krijgen om keldereigenaren bij het beheer van de kelders te kunnen ondersteunen.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt waarom een deel van de Oudegracht niet wordt afgesloten voor verkeer/alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De grachten zijn niet gebouwd om met vrachtverkeer of bussen overheen te rijden.
Een aantal jaar geleden is het voornemen om de binnenstad voetgangersgebied te maken niet doorgegaan en waarom wordt dit nu wel ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat op 1 september 2020 de gemeenteraad een besluit neemt over het voetgangersgebied. Hij is niet betrokken bij dit project en weet niet waarom het plan opnieuw ter besluitvorming wordt voorgelegd.
Een aanwezige vindt het vreemd te merken dat de gemeente geen zicht heeft op de eigendoms-verhoudingen maar wel kan besluiten om de grachten autovrij te maken per 1 september 2020.

Gerard Verrijn Stuart geeft aan dat op deze vraag op dit moment niet kan worden beantwoord. De vraag wordt intern voorgelegd en via het verslag alsnog beantwoord.

Opgemerkt wordt dat niet alle bewoners de uitnodiging voor deze avond hebben ontvangen.

Gevraagd wordt of de buurt zelf een plan kan aanleveren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat iedereen een plan kan indienen bij de gemeente. De bewoners/eigenaren worden gevraagd in de werkgroepen zitting te nemen zodat zij mee kunnen denken en plannen kunnen maken. Het programmaplan wordt in maart 2021 aan de gemeenteraad voorgelegd en er zal wederom een raadsinformatieavond worden georganiseerd waarin het programmaplan wordt besproken.

Mentimeter

Samenwerking
Annemieke van Noord, omgevingsmanager, geeft aan dat de gemeente beter en transparanter wil communiceren. Zij vertelt dat er werkgroepen worden ingesteld waar gemeente en eigenaren van kelders zitting in hebben. Eigenaren worden opgeroepen zich aan te melden om te participeren in de werkgroepen.
Belanghebbenden worden gevraagd mee te denken over de onderzoeksvragen en worden gevraagd de gemeente te adviseren.
Er wordt een commissie van wijzen ingesteld. De commissie richt zich op de rechten en plichten van eigenaren en gemeente, op de eigendomsverhoudingen en op een samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente in het beheer.
Nog niet bekend is wie in de commissie van wijzen zitting nemen, of en hoe de eigenaren zich verenigen, etc.

Verbeteren communicatie
De gemeente stelt een meldpunt in. Er wordt een app gebouwd waarop de gemeente informatie publiceert en waar vragen op kunnen worden gesteld. De onderzoeksinformatie wordt gedeeld. Er wordt gewerkt aan een register van eigendommen. De gemeente gaat werken met een aantal contactpersonen waar bewoners/eigenaren bij vragen contact mee kunnen opnemen.

Hoe verder?
De aanwezigen worden opgeroepen zitting te nemen in de werkgroepen. De gemeente verzoekt aan te geven op welke wijze zij wensen te worden geïnformeerd. In het najaar zal een volgende bijeenkomst plaatsvinden.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt wie namens de gemeente zitting heeft in de werkgroepen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat Annemieke van Noord in haar rol als omgevingsmanager zitting heeft in de werkgroepen. Annemieke is te bereiken via werven@utrecht.nl. Afhankelijk van het te bespreken onderwerp zullen bij de werkgroepen ook inhoudelijke collegea aansluiten (constructeurs, vergunningverlening, toezicht en handhaving, verkeer, etc.)
Annemieke zorgt ervoor dat alle belangen in het oog worden gehouden en dat een afgewogen beslissingen met elkaar wordt genomen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat het projectteam van verschillende wethouders en concerndirectie een mandaat heeft gekregen waardoor in de werkgroepen vrij snel kan worden geschakeld.

Gevraagd wordt waar men zich kan aanmelden voor de werkgroepen en de commissie van wijzen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op het mailadres waar de aanwezigen zich voor deze bijeenkomst hebben aangemeld zij zich ook kunnen aanmelden voor de werkgroepen. In het wijkbericht en in de nieuwsbrief is het emailadres ook vermeld.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op eventuele vragen ook kunnen worden gemaild aan dit mailadres. De vragen en antwoorden zullen worden toegevoegd aan het verslag.

6. Afsluiting

De voorzitter sluit omstreeks 21.30 uur de informatiebijeenkomst.

VII. Gebundelde vragen en antwoorden

De schriftelijke reacties die wij hebben ontvangen, evenals de vragen gesteld tijdens de online participatiebijeenkomsten zijn gebundeld en kort beantwoord.

De volgende documenten zijn opgenomen:

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht Code Oranje Boek
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht - Brief
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat - Nat boek Choorstraat
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat – Reactie op Code Oranje Boek
15-2-2021	Werkgroep Rak22 - Brief
17-2-2021	Werkgroep Rak22 - Mail
21-2-2021	Werkgroepen Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22) - Brief
26-2-2021	Raadsvragen
22-3-2021	Deelnemers Online Participatie

In het navolgend overzicht zijn de vragen weergegeven per onderwerp:

- *Wal- en Kluismuren (WKM*) met daarin vragen over het rapport ‘Spoor twee Voorlopige Expertbeoordeling’ Deze vragen zijn onderverdeeld voor een beter overzicht naar: Dynamische belasting, Vraagstelling opdracht, Aslast, Niet representatief onderzoek, Constructie / scheuren, Hemelwaterafvoer en Online participatie
- *Juridisch* met daarin vragen over het rapport van Van Benthem en Keulen
- *Weren te Zwaar verkeer (WTZV*) met daarin vragen over het rapport van Decicio en ….
- *Samenwerking*

In totaal gaat het om ruim honderd vragen die zo tot ons zijn gekomen. Buiten deze gebundelde vragen zijn ook vragen beantwoord in de wervenmail, de online participatiebijeenkomsten en de overleggen met de werkgroepen.

Datum	Vraagsteller	Bron	Onderwerp	Onderzoek	Vraag	Antwoord
Wal en kluismuren						
1. Dynamische belasting						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vraag: Hoe denkt de gemeente serieus (dus niet zoals het lopende schijnon-derzoek) de constructieve gevolgen van de overbelasting van de kelderdaken door het verkeer dat zich daarover verplaatst, te onderzoeken?	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Vraagstelling opdracht	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren loodrecht op de rijrichting zijn volledig verklaarbaar: dynamische belastingen. Daar is nog helemaal geen onderzoek naar gedaan. Een belangrijk kritiekpunt. Had in de vraagstelling van de gemeente moeten zitten.** De vraag van de gemeente “wanneer scheurvorming en bezwijking” is natuurlijk een brug te ver. Alleen al scheurvorming is natuurlijk volstrekt niet acceptabel. Een reactie van de gemeentelijke opdrachtgever en van de ingenieurs op deze omissie wordt dezerzijds met belangstelling tegemoet gezien. Al eerder heb ik mijn ervaringen doorgegeven: een 60 km rijdende maaltijdbezorger hier voor de deur door een kuil in het wegdek is belastender dan een kruipende betonmixer...	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. In het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.

17-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Tijdens ons gesprek hadden we het inderdaad over de dynamische belasting. Wij hebben aangegeven dat we weten dat door een correctie factor op de statische belasting, de dynamische belasting geschat kan worden. Echter hebben we aangegeven dat het veel beter zou zijn om een berekening te maken te maken op basis van een eindige elementen methode (zie ook onze brief aan wethouder Diepeveen) gezien het volgende. We gaven namelijk aan dat er helemaal geen rekening wordt gehouden met andere/dwarse krachten. Bijvoorbeeld veroorzaakt doordat de kluismuur geen of een slechte fundering heeft en dus via o.a. de trekstangen enorme dwarse krachten op onze eigendommen uitoefent. Op onze eigendommen is dus sprake van vele o.a. horizontale, verticale en diagonale krachten. Dit effect wordt zelf nog versterkt door wegrijdend (geparkeerd) zwaar verkeer dat grote horizontale krachten uitoefent op de bovenkant van onze eigendommen. De combinatie van zwaar verkeer en dwarse krachtn wordt geheel niet meegenomen in het huidige onderzoek. Ook snel rijdend en 'stuiterend' te zwaar verkeer wordt niet onderzocht. Immers hoe groter de snelheid, hoe groter de belasting van te zwaar verkeer. Bovenstaande argumenten hebben wij al in 2019 in diverse gesprekken met gemeente-ambtenaren/wethouder gedeeld. Helaas zien wij onze argumenten niet vertaald in de huidige onderzoeksopdracht van gemeente Utrecht.	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke eisen moeten gesteld worden aan omstandigheden (zoals snelheid, gewicht en vlakheid van het wegoppervlak) om te verzekeren dat verkeer over de werfkelders geen schade kan aanrichten?	De kelderconstructies worden bovendien getoetst voor de opgegeven speciale en hulpvoertuigen vanuit de gemeente en de Veiligheidsregio Utrecht. Als deze bijzondere voertuigen met een snelheid van meer dan 5 km/h bewegen, dan wordt voor de verticale belastingen nog een dynamische vergrotingsfactor in de berekening verwerkt.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Geachte heer Diepeveen, Onlangs is door Antea, Witteveen&Bos en Royal HaskoningDHV (Antea) een onderzoek uitgevoerd genaamd 'Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling' (26-01-2021). Wij hebben een copie van dit onderzoek ontvangen. Als eigenaren/betrokkenen bij de onderzoeksopdracht zijn wij wel gehoord maar is onze input niet door de gemeente in de uiteindelijke opdracht verwerkt. **Eén van de voor ons belangrijke punten is onder andere de gebruikte methoden de invloed van dynamische belasting. Uit het Antea rapport blijkt geen onderzoek naar de dynamische belasting van bevoorbeeld hard rijdend, 'stuiterend' en wegrijdend (zwaar) verkeer.**	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Er is een analyse gedaan op de bezwijkbelasting met de MEXE-theorie. Op pagina 13 wordt aangegeven dat 'de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven'. Waarom wordt dan gekozen voor deze theorie? Speciaal in de situatie van zeer verschillende werf en kluiskelders zou gekozen moeten worden voor een eindige elementen methode (Samcef, SDC Verifier). Alle werfkelders en kluiskelders hebben een eigen en vaak afwijkende geometrie, bouw en vaak afwijkende lasten/druk. Daar wordt juist in het MEXE-model niet of slechts zeer beperkt rekening gehouden. Dit blijkt ook uit een studie van M.Betti (Two non-linear finite element models developped for the assessment of failure of masonary arches 2008).	Bij de voorlopige expertbeoordeling is zonder veldonderzoek of uitvoerig rekenwerk een eerste expertoordeel gegeven over de belastbaarheid van 16 kelders. Voor een eerste classificering van de kelders op belastbaarheid is de zogenaamde MEXE-beoordelingsmethode gebruikt met als invoerwaarden de bekende gegevens uit archieven. In het nog lopende onderzoek worden inspecties en onderzoeken naar de staat en geometrie van een selectie van 6 kelders uitgevoerd. Vervolgens worden met de zogeheten eindige elementenmethode (met de software Plaxis en Diana FEA) berekeningen gemaakt om de draagkracht en het risico op schade door verkeersbelasting te beoordelen. Hier ligt de focus op de metselwerkboogconstructie en controleren we de draagkracht van de fundering van de boog.

16-2-2021		Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Dag Hein, Dat hadden we gisteren inderdaad al begrepen. Maar de echte vraag is of het antwoord van spoor 1 ook antwoord geeft op de aspecten die ik hierna aanstip (als NIET “Civiel" geschoolde). Voor welk gewicht, welke snelheid en welke oneffenheid van het wegdek gelden de uitkomsten van spoor 1? Dat zijn de vragen die relevante antwoorden geven. En dat is de zorg van Gerritjan en anderen waaronder ook mij). De manier waarop spoor 1 beschreven staat doet niet vermoeden dat op die vragen een (afdoende) antwoord komt. En ik vermoed dat de bouwkundige staat daarbij ook een belangrijke factor is. Wordt aan de deskundigen ook de vraag gesteld welke factoren de bouwkundige staat negatief beïnvloeden en hoe belangrijk die factoren voor het bewaren van voldoende integriteit van de constructie? Maar let op, wat ik schrijf is niet zaligmakend, want ik ben geen deskundige. Wij hopen dat Rots de deskundige is die zorgt voor relevante antwoorden op relevante vragen.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
2. Vraagstelling opdracht						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De stand van het water in de grachten is ook bepalend voor de stand van het grondwater en wordt fysiek bepaald door het openzetten dan wel laten spuwen van de sluis aan de Weerdpoort. Vraag: Zijn aan de gemeente onderzoeken bekend over de stand van maaiveld en grondwater, en, zo niet, is zij bereid daarnaar onderzoek te laten doen?	De gemeente kent de peilen van de grachten en het grondwater.

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Wie betaalt bepaalt	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij vinden niet dat op basis van de huidige bevindingen van het voorlopige Antearapport, aannames of conclusies kunnen worden getrokken. Echter, in verband met de veiligheid zijn de constateringen wel verontrustend en vragen om aanvullende maatregelen en beperkingen. Wij constateren keer op keer dat (voormalige) onderzoeken (van de gemeente zelf) niet worden gebruikt als daaruit voor de gemeente Utrecht ongewenste conclusies worden getrokken. Er worden dan éénzijdige nieuwe (vergelijkbare) onderzoeken opgestart die wel voor de gemeente gewenste conclusies hebben Daarbij hebben wij sterk het gevoel 'wie betaalt, die bepaalt'. Wij merken op	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

					dat de Anteagroep de afgelopen jaren zeer veel opdrachten van gemeente Utrecht ontving.	
3. Aslast						
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt er geen enkele onderbouwing van de maximale aslast van 2 ton gegeven maar wordt in het rapport geredeneerd: 'Bij (visuele red) inspectie zien wij geen gevolgen van overbelasting van verkeer, het is dus aannemelijk dat verkeer bij een aslastbeperking 2 ton de kelder veilig kan kruisen'. Vervolgens moet dit nog rekenkundig onderbouwd worden en zijn er talloze onzekerheden die de huidige conclusies vrijwel allemaal negatief zullen beïnvloeden. **In feite is dit geen onderzoek maar een doelredernatie**.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Men geeft aan dat het aannemelijk is dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kunnen passeren en dat het risico op schade daarbij gering is (pagina 1). **Deze conclusie is volledig in tegenspraak** met hetgeen geconstateerd op pagina 57. Daar staat dat er schade is gevonden door overbelasting van verkeer. 'Het is niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen'. Kortom er is een zwakke schakel gevonden.	De eerstgenoemde conclusie gaat over belasting door verkeer tot 2 ton aslast. De daarna aangehaalde constatering gaat over belasting door verkeer, dat ondanks de geldende aslastbeperking veel zwaarder is dan 2 ton. Daarmee is er geen tegenspraak, maar zijn er verschillende conclusies bij verschillende belastingen door verkeer.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 8 staat dat de gemeente heeft doorgegeven (waargenomen) dat de maximaal geconstateerde aslast overtreding circa 7 ton was. Wij hebben de gemeente foto's gestuurd waarbij overschrijdingen van meer dan 10 ton per as zijn geconstateerd. Nergens in het rapport wordt ingegaan op forse overschrijding van de aslast en de gevolgen daarvan voor de kelders.	De gemeente heeft aan het onderzoeksbureau gegevens verstrekt van door de afdeling VTH op straat gemeten aslasten. In het rapport staan schadepatronen beschreven, waarvan aannemelijk is dat deze zijn veroorzaakt door overbelasting door te zwaar verkeer. Dit staat ook zo in het rapport.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 70 staat dat 'de inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor veilig kruisen … met beperkte zekerheid kan worden gegeven' en 'de vraag of kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden'	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 84 staat letterlijk dat kwalitatief niet is te beoordelen of de 2- tonsaslast beperking, een laag risico heeft op schade/scheuren.	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.
4. Niet representatief onderzoek						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto's nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij 'flits-opnames' kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	In de reactie gaat het over globale inspecties door het interventieteam om te kijken of de kelder zodanig onveilig is dat er direct maatregelen worden genomen. Dat onderzoek wordt niet gebruikt voor het bepalen van het draagvermogen van kelders. Daarvoor worden 16 kelders fundamenteler onderzocht. Hierover is een voorlopig expertoordeel opgesteld en wordt op basis van gedetailleerde inspecties een definitief expertoordeel opgesteld, dat medio 2021 gereed is.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Bij het onderzoek op de Kromme Nieuwe gracht werd het dak vrijgemaakt om vervolgens enkel met een boor de dikte van het dak te meten en vervolgens werd het weer afgesloten. Gemakkelijker zou het zijn geweest die boring van binnen de kelder uit te voeren, dan had de straat niet open gehoeven.	Naast de boring heeft ook een visuele inspectie plaatsgevonden van de vrij gegraven constructie.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	het draagkrachtvermogen van de kelders. Voor dat onderzoek dacht men enkele kelderdaken 'vrij te maken' van zand en bestrating en vervolgens daarna druk uit te oefenen op het midden van het kelderdak. Het is ons niet duidelijk vanuit welke constructieve overwegingen deze gedachte is opgekomen, de gemeente deelt ons niet mee waarom het toppunt van het kelderdak het punt is dat samenhangt met het belastingvermogen van een kelder.	De beschreven onderzoeksstap herkennen wij niet als onderdeel van de onderzoeksopdracht, die de gemeente aan de ingenieursbureaus heeft verstrekt.

17-2-2021	Rak22	Mail	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	U geeft aan dat de voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op 16 kelders die worden beschouwd als zwakkere exemplaren. Wij hebben dit nergens in het rapport kunnen terugvinden. Kunt u aangeven hoe u tot deze conclusie komt omdat in het rapport juist wordt aangegeven dat er nog geen conclusies kunnen worden getrokken (er zijn namelijk veel te weinig kelders onderzocht)? Er kunnen namelijk onder de meer dan 800 kelders en vele weeskelders nog veel zwakkere kelders zijn. De staat van vele weeskelders is zelfs nog helemaal niet bekend. Kunt u bovenstaande met de juiste betrokkenen en wethouder Diepeveen delen en schriftelijk reageren. Alvast bedankt voor uw reactie, Met vriendelijk groet, Namens Rak 22, Kees Adema	Het klopt, dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid (kelders met brede bogen, weinig gronddekking en in redelijke staat)? -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden?-welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Ontbreken expertise	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Groter verwijt dat de expertbeoordeling treft, is evenwel dat **‘de expertise’ ontbreekt**. Wij hebben ons de vraag gesteld hoe dat - in ieder geval bij ons - zo overkomt. Komt het doordat het aangeboden schrijfsel nergens het niveau van een stagiair(e) - rapport ontstijgt? Of moet de oorzaak worden gezocht in de omzichtige, soms verbloemende dan weer suggererende, woordvoering? **De wemeling van ‘aannemelijk’, ‘vermoedelijk’ en ‘waarschijnlijk’ riekt naar angst.** Bestuurlijke angst voor het mogelijke. Bijvoorbeeld de angst dat uit de penvoering bestuurlijke - juridische - verantwoordelijkheden zouden kunnen worden afgeleid.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij zijn het Antearapport nog aan het analyseren maar constateren op voorhand dat: • Er onvoldoende kelders zijn onderzocht om conclusies te kunnen trekken. Dit contateert men zelf ook op pagina 8. Om een representatieve steekproef te kunnen doen is een onderzoek van 30% tot 50% van de kelders nodig. Conclusies worden toch getrokken.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? Welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In feite zou elke kluiskelder onderzocht dienen te worden omdat immers het gebruik van de weg wordt beperkt door de zwakste schakels (lees kelders). Gemeente Utrecht zou vooralsnog het gebruik van de weg daarop dienen af te stemmen.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• De onderzochte kelders op de Kromme Nieuwgracht zijn slecht gedeeltelijk fysiek onderzocht (aan de rand). Door middel van een boring is daar de dikte bepaald. Er is geen onderzoek gedaan naar lokale scheuren (zie pagina 16). Waarom niet? Deze lokale scheuren hebben wel degelijk door te zware belasting kunnen ontstaan.	Het onderzoek is bedoeld voor het verzamelen van gegevens voor het berekenen van de belastbaarheid van de kelders. Daarvoor zijn 6 kelders over een strook van circa 1 meter vrijgegraven en zijn daarin inspecties en boringen uitgevoerd. Het klopt, dat daardoor niet alle oorzaken van alle schaders aan deze specifieke kelders zijn onderzocht.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Werkelijke dikte	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op de Kromme Nieuwegracht is gerekend met éénsteens (MEXE-theorie) van 220 mm (pagina 19). Waarom is niet gerekend met de werkelijke dikte van de steen die bij de boring is gemeten? De werkelijke dikte is van essentieel belang bij het bepalen van de maximale belasting. De berekeningen kloppen momenteel dus niet!	Tijdens het opstellen van de voorlopige expertbeoordeling waren de boringen op de Kromme Nieuwegracht nog niet verricht. Dit is later gebeurd en de gegevens daarvan worden in de definitieve expertbeoordeling verwerkt.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Second Opinion	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarom verzoeken wij u om een second opinion op het Antearapport ‘Spoor 2– Voorlopige Expertbeoordeling’ en ook op het definitieve rapport, voordat u conclusies trekt.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Afstand doen rapport	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Indien de gemeente Utrecht niet besluit tot een second opinion, dan verzoeken wij u en adviseren u met klem om het rapport en de inhoud naast u neer te leggen en te negeren. Wij zullen dat in ieder geval doen. Met vriendelijke groet, Namens de bewoners van de Kromme Nieuwegracht RAK 22 Kees Adema, Ronald van der Krogt, Ton Schoonhoven, Bruno van Santvoort, Rob van der Plaat	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.

5. Constructie / scheuren						
6-2-2021	Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Huidige eisen	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Je zou je wel kunnen afvragen welke eisen er nu, heden ten dage constructief door gemeentelijke instanties zouden worden gesteld aan nieuw aan te leggen werfkelder (met boog) onder de openbare weg. Welke NEN-normen en veiligheidsmarges zouden van toepassing moeten zijn? Vergelijk FC Utrecht tribune-eisen gesteld aan de werftrappen (na een doelpunt springende supporters, 4 per m2) na dodelijk ongeluk bij Stadhuisbrug. Niet eens zo moeilijk te berekenen met bekende gegevens als druksterkte nieuw metselwerk en gronddruk. Waarschijnlijk komt er een nieuwbouw-kelder uit met globaal zelfde kenmerken als de middeleeuwse werfkelders.. (Ze bouwden toen ook de Dom)	Deze vraag hebben we ons niet gesteld en niet als onderzoeksvraag opgedragen aan de ingenieursbureaus. We hebben te maken met bestaande, te behouden constructies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vooraf willen wij twee opmerkingen plaatsen: 1. Kelders en gewelven en kluismuren en werven vormen delen van een samenhangend druksysteem: verandering van druk en belasting in het ene deel van het systeem leidt tot verandering van druk en belasting in andere delen. 2. Alle delen van het bouwsel van de binnenstad, bestaande uit gebouwen, kelders, werven, kluismuren en grachtenmuren zijn met elkaar verbon-den; de binnenstad is als het ware een ‘aaneengeklonken’ brok steen.	Samenhang wordt juist ook door de gemeente onderkend.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem		Vraag: Welke oplossing biedt de gemeente voor het herstel van het weer-standsvermogen van de trekankers?	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Riool		Riool: Wat kan de gemeente doen om de bewoners te helpen deze oude rioolafvoeren op te sporen en die afvoer om te geleiden naar andere meer solide afvoeren? Indien dit niet geregeld wordt, blijft er een structurele ondergraving van kelders en werven en kluismuren bestaan.	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het punt is dat vrijwel alle kelders gebouwd zijn in tijden dat er niet met cement maar met zavel gewerkt werd, een mengsel van kalk, zand en water. Dat is op zich voldoende om een stenen muur bijeen te houden maar moet wel een bepaald vochtigheid bezitten om haar bindende werking te doen. Door het afdichten met het ondoorlaatbare bitumen worden de kelderconstructies als het ware 'uitgedroogd'. Als gevolg daarvan komt de zavel in poederachtige vorm uit de voegen en wordt het verband van de kelderconstructies verzwakt. Conclusie: de bituminering draagt aanzienlijk bij aan de degeneratie van kelder-constructies. Vraag1: Gegeven de destructieve werking van de bitumineringen is het wenselijk de kelderdakafdichtingen opnieuw te doen en wel met trascement of leem. Wanneer en hoe denkt de gemeente dat te gaan doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde effecten van de waterdichte bitumenlaag op de kwaliteit van het voegwerk in worden bekeken. De uitkomsten worden opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het afscheuren van de kelders van de voorgevel is een goed voorbeeld van de onderlinge afhankelijkheid van de bouwdelen, die in feite de juridische aan-sprakelijkheidsdeling doorkruist. Natuurlijk kan de gemeente stellen dat haar aansprakelijkheid voor het wegdek beperkt is, maar als het wegdek, door haar toedoen, de kelder naar beneden drukt, waardoor de voorgevel losscheurt en er in het gebouw breuken ontstaan, kan de gemeente toch niet haar aansprakelijkheid ontkennen, ook al vond haar 'activiteit' (het aanbrengen van ondeugdelijk materiaal) maar op een beperkt deel van de gehele bouwkundige structuur, die de werven nu eenmaal zijn, plaats. Vraag: De gemeente is dus wel degelijk verantwoordelijk voor de stabiliteit van de	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					hele structuur. Hoe denkt zij te gaan bijdragen in de oplossing van deze bouwkundige problematiek?	
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Voor de tussenlaag tussen kelderdak en wegdek gebruikt de gemeente geel zand. Dat is een vorm van tussendek die weinig draagt en zeer onstabiel is. In de bouwwereld is het gebruikelijk om de stabiliteit van een dragende laag te versterken door een mengsel van cement en zand (1 op 4 of 5) te gebruiken. Door puur geel zand te gebruiken, wat natuurlijk goedkoper is, bespaart de gemeente maar jaagt ze de bewoners op kosten omdat door gebrek aan stabiliteit van de tussenlaag de kelderdaken eerder aangetast worden door het toenemende gewicht dat op het wegdek wordt uitgeoefend door het verkeer. Vraag 2: De aangebrachte zandlagen zijn een besparing ten nadele die ten las-te komt van de eigenaren. Kan de gemeente gezien dit nadeel niet erkennen dat zij stabiliserende lagen had moeten aanbrengen?	Het verrichten van nader onderzoek naar de opbouw van de wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Natuurlijk gaat het er niet om dat wij geen graafwerken meer in de straten zouden willen toestaan, maar wel vinden we dat de gemeente verplicht is de schade te beperken (geen staaf en geen trilplaat meer) en verplicht is, na elk werk op de gracht, de kelderdakafdichting te controleren en zo nodig te herstellen en daarvoor als bewijs een attest aan de bewoners/eigenaars moet afgeven. Vraag: Is de gemeente bereid zich te committeren aan deze schadebeperking, de gevraagde controles te laten uitvoeren en de gevraagde attesten voortaan bij alle leidingwerken af te geven aan bewoners en eigenaars?	Een van de onderzoeken is gericht op de oorzaken van schade aan erfgoed en bezien hoe dat kan worden voorkomen. De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het probleem is dat de boom op de werven niet in een leeg landschap staat, maar eigenlijk in een kelder, in een huis, onder een weg en onder een voetpad, etc. Die boom is in die situatie niet alleen gegroeid, hij is die ook gaan dragen. Maar als de boom plots wordt weggekapt kan het wortelstelsel ineens niet meer groeien en nemen de wortels snel in omvang en kracht af. Gevolg is dat de huizen achter de plekken op de werven (zoals	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					bijvoorbeeld Kromme Nieuwe gracht 10), waar bomen gekapt werden, plots geconfronteerd werden met scheuren en verzakkingen. Vraag: Aanvaardt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de vervolgschade aan gebouwen als gevolg van het kappen van bomen.	
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wateronttrekking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren in de lengte richting zijn veroorzaakt door (incidentele en ook langduriger) wateronttrekking onder de werfmuren en onder de fundering van de werfkelders.** De grond klinkt in (10 mm toegestaan!), de kelder knikt. Je zou wensen dat de ingenieurs dat duidelijk zouden durven benoemen.	Dit is ook het geval. In het rapport met de voorlopige expertbeoordeling is wateronttrekking/peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaak voor scheuren in de lengterichting.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wieldruk	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Mogelijk moet bij deze lengterichting scheuren ook gekeken worden naar lokale wieldruk van geparkeerde voertuigen, dan wel scheuren ter plaatse van wielsporen in het wegdek.	Dit advies wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Versterkingsmogelijkheden	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De voorgestelde versterkingsmogelijkheden zijn niet serieus te nemen, kunnen simpelweg niet, al is de verhoging van de gelijkmatige belasting (q-belasting) gek genoeg een interessante. De boog wordt er sterker van, en geen trekspanning meer aan binnenzijde, soort voorspanning, dus.	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Zadeldak	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Andere theoretische mogelijkheid wil ik nog wel noemen. Maak van het tongewelf een zadeldak. Plaats aan de binnenzijde een “schot” aan de uiteinden van de boog, eventueel met voorspanning op de trekankers. Dan zal er geen trekbelasting meer ontstaan aan de onderste helft van de metselwerkboog. Zo... dan maak ik mij ook eens schuldig aan een puur theoretische exercitie, al is het maar om te laten zien dat ik genuanceerd meedenk.. Monumentenzorg, waar zijn jullie?	Deze suggestie wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Oplossing zoeken	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Oplossing zoeken in: prioriteit aan reparatie metselwerk tongewelf en dan overal (destijds vrijwillig). Per direct gewicht- en snelheidsbeperking (en handhaving). Dan zijn we al een heel eind.	De oplossingen voor het vermijden en herstellen van schade door te zwaar verkeer worden in het programmaplan opogenomen. Als eerste maatregelen zijn het vrachtwagenverbod en de breedtebeperking ingevoerd.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Constructie	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke factoren beïnvloeden de constructie nadelig en in welke mate dragen die factoren bij aan een verminderd draagvermogen c.q. weerstand tegen beschadiging bij dynamische belasting. Gedacht wordt primair aan vocht, zetting als gevolg van (al dan niet tijdelijk) verlaagde waterstand of uitval van tegendruk; parkeren boven de werfkelder?	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke invloed gaat van alle voornoemde omstandigheden en factoren uit op de integriteit van de aangrenzende panden en/of de verbinding met de werfkelder?	De onderzoeksvragen voor het lopende onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders beperken zich tot de effecten op de kelders.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Onderhoud	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In hoeverre is de staat van onderhoud van een werfkelder en/of aangrenzend pand van belang? Wanneer is sprake van onvoldoende onderhoud dat tot maatregelen noopt? Hierboven refereerde ik aan de mogelijkheid van zettingen als mogelijke risicofactor voor het optreden van schade bij het gebruik van de openbare weg.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Zettingsverschillen	Dienaangaande licht ik nog het volgende toe. Het lijkt zeer relevant met het oog op het toekomstig beheer en onderhoud te weten in hoeverre zettingsverschillen (als gevolg van waterstandsbeheermaatregelen of werkzaamheden die tijdelijk van invloed moeten zijn geweest op de waterstand) zijn opgetreden of kunnen zijn opgetreden en in hoeverre die bij toekomstige werkzaamheden zullen gaan optreden. Het lijkt in het kader van de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting op de (werf- en kluis-)kelders van evident belang dat het aspect van (mogelijke) zettingen expliciet betrokken wordt bij de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting van de werfkelders. Deze vraag komtmet name ook op omdat uit de rapporten van CRUX en Wiertsema & Partners blijkt dat het risico van zettingsverschillen als gevolg van de werkzaamheden aan de walen kluismuren zijn onderkend en ook binnen een marge van 10 mm toelaatbaar worden geacht. Bekend is voorts dat in het verleden werkzaamheden hebben plaats gehad die een veel grotere invloed op de grondwaterstand (en daarmee de zetting) moeten hebben gehad. Ook bekend is dat er een algemene verlaging van het grondwaterpeil heeft plaatsgevonden. Het komt ons voor dat op de mogelijke consequenties van dit alles gerichte vragen onderdeel moeten zijn van vervolgonderzoek. Middels de email waarmee deze brief verzonden wordt vraag ik de heer van den Bogaard voornoemde rapportage en alle verdere rapportage over dit onderwerp ter beschikking van de CvWW te stellen. Er moet overigens bij gezegd worden dat de vraagstelling voor het vervolgrapport (Spoor1) niet doet vermoeden dat op de eerdergenoemde vragen een (afdoende) antwoord komt en het zettingsaspect al helemaal geen onderwerp van overweging lijkt te zijn.	In het programmaplan wordt een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren opgenomen. Het beheersen van de effecten van bemaling, damwanden trillen etc, maakt hier onderdeel van uit. Bij de voorbereiding wordt per rak vooronderzoek gedaan om de beste bouwmethode te kunnen kiezen. Tijdens de uitvoering worden de effecten gemonitord. Mocht er alsnog schade optreden, dan wordt deze hersteld. Op plaatsen, waar nog geen herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd, kunnen muren en kelders inderdaad kwetsbaarder zijn voor belasting door verkeer, omdat er al schades met andere oorzaken aanwezig zijn. Bij het onderzoeken van de belastbaarheid van kelders wordt met deze aanwezige schades rekening gehouden

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt geen inzicht gekregen in de scheurvorming. Het is juist belangrijk om bij de zeer complexe werf/kluiskelders goed inzicht te krijgen in het groot aantal complexe componenten en de gevolgen van scheuren.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Fundering	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Omdat op diverse plaatsen op de Krommme Nieuwegracht de fundering onder de kluismuren ontbreekt kunnen er grote spanningen op de werf/kluismuren ontstaan met gevolgen voor de stabiliteit en/of schade. In het rapport wordt geen rekening gehouden met deze factoren.	In het rapport worden ingrepen als te diep baggeren, grondwateronttrekking /peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaken van het verzakken van funderingen van muren en daardoor ontstaan van lengtescheuren in het booggewelf.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 21 staat dat het aannemelijk is dat verkeer met een aslast van 2 ton veilig kan kruisen echter moet de rekenkundige onderbouwing nog worden uitgevoerd en zijn er diverse onzekerheden. Zoals de invloed van scheuren en andere schades op de draagcapaciteit zijn onbekend!	Dit klopt, de uitspraak is gedaan op basis van de voorlopige expertbeoordeling, nog zonder inspectiegegevens en berekeningen. Daarom wordt de uitspraak gecontroleerd en zo nodig bijgesteld na het afronden van het lopende onderzoek.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 22 staat bij de onzekerheden ‘de bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door en door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan te hoge verkeersbelasting’. Bij 4) op pagina 22 wordt zelfs aangegeven extra onderzoek te doen in verband met een lange scheur die de belastingspreiding zou kunnen verhinderen wat een direct heeft: een verminderende draagcapaciteit. Waarom is de bovenkant niet onderzocht?	De voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op bestaande (inwendige) inspectierapporten van kelders. Daarvoor waren nog geen proefsleuven, inspecties of boringen uitgevoerd. Deze zijn later bij 6 kelders uitgevoerd. De gegevens daarvan worden verwerkt in de definitieve expertbeoordeling medio 2021.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Rijksmonument	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 85 staan aanvullende aanbevelingen (op verzoek van gemeente Utrecht). Volgens ons gaan deze ingrijpende maatgelen volledig voorbij aan het Rijksmonumentale karakter van het gebied	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.

6. Hemelwaterafvoer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Hemelwater	Het voegen van het wegdek op de grachten is niet alleen een bijkomstige decoratie. Nee, het voegsel draagt aanzienlijk bij aan het beperken van de watertoevoer naar de ondergelegen deklaag van de kelder. Vraag: Is de gemeente bereidt voortaan af te zien van voegloos wegdek en verder is de gemeente eveneens bereid het voegsel zo samen te stellen dat de doorstroming naar beneden zo veel mogelijk beperkt wordt?	Nader onderzoek naar opbouw wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwaterafvoer	Hemelwater	Hemelwaterafvoer: Voorgestelde oplossingen: 1. Het opheffen van de situatie dat hemelwater via de regenpijpen op het wegdek wordt geloosd. Aansluiten direct op het riool is waarschijnlijk ook niet de beste oplossing omdat dit bij flinke regen tot overstort in de rioolwaterzuiveringsinstallaties kan leiden. Via een buizenstelsel lozen op de Oude Gracht is waarschijnlijk de beste oplossing. 2. Het dichten van kieren tussen werfmuur en werfkelder zodat de situatie van vóór het plaatsen van de L-profielen wordt hersteld, teneinde constructieve achteruitgang op langere termijn te voorkomen. 3. Het (terug) plaatsen van muurankers zodat de werfkelders en werfmuren constructie (weer) één geheel gaan vormen en de werfmuur niet verder kan gaan wijken. 4. Het inspecteren van alle waterspuwers en natte plekken op de werfmuren teneinde te zorgen voor een afdoende afwatering tussen de boogconstructies (reiniging/aanpassingen/aanbrengen grindkoffers op de juiste plaatsen). 5. Het inspecteren van de bestrating op een optimale waterafvoer en aanpassen van te hoge of te lage bestrating t.o.v. afvoerputten, goten of waterspuwers.	Goede vragen. Betrekken we bij het lopend onderzoek. Er is een apart onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Een deel staat al in het overzicht van onderzoeken en resultaten (bijlage raadsbrief 16 december)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwater afvoer	Hemelwater	Vraag: Om de werking van de spuwers te herstellen moet in feite het wegdek overal opgehoogd worden. Hoe en wanneer denkt de gemeente dat te doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Daaruit zal naar voren komen of de gestelde oplossing bruikbaar en uitvoerbaar is.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Hemelwater	Aandachtspunt: De relatie tussen (niet meer of minder functionerende) drainage en het ontbreken van waterspuwers lijkt ons punt van aandacht bij het komende onderzoek. Dat wil ook zeggen dat niet alleen op de kelderboog moet worden gekeken maar vooral ertussen (= aannemende dat door voorheen drainagepunten zaten). Ook zijn de scheuren - ontstaan door het 'gewicht de eeuwen' en door het jarenlang tolereren van (te) zwaar verkeer - debet aan veranderingen in de 'natuurlijke' vochthuishouding die onderaardse ruimten eigen is.	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde plekken in worden bekeken.
7. Online participatie						
22-3-2021	jules kneepkens	Online participatie			Van gevel to gevel betekent dat vanaf de huisgevel of wordt geduid op werfkelder gevel?	Met van gevel tot gevel wordt bedoeld: alle objecten tussen de voorgevel van panden aan de ene zijde van de gracht tot de voorgevel aan de andere zijde van de gracht behoren tot de scope van het programma wervengebied.
23-3-2021	Gemma Boormans	Online participatie			Naast de aslast is het probleem ook: TRILLING door stationair draaiende auto's (van bouwvakkers) en te hard rijden.	Onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders is primair gericht op het vermijden van schade, waardoor de veiligheid of het erfgoed kunnen worden aangetast. Inderdaad kunnen ook lagere, niet schadelijke belastingen door verkeer tocht hinder voor omwonenden veroorzaken. Trillingen en te hard rijdend verkeer zijn voorbeelden daarvan.

23-3-2021	Bas en Martha	Online participatie	Maakt het gewicht van de geparkeerde en stilstaande auto's' s vrachtwagens uit?	input Frank: in het onderzoek naar de belastbaarheid, dat medio 2021 gereed is, wordt rekening gehouden met stilstaande en rijdende voertuigen.
26-2-2021		Raadsvragen	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? (vraag 17)	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? Antwoord 17 Met het vrachtwagenverbod per maart 2021 en de breedtebeperkingen en de aanvullende maatregelen om te zwaar verkeer te weren, waarover in het programmaplan voorstellen worden opgenomen, zal ook de omvang van trillingen worden gereduceerd. Uit de onderzoeken (zie website van de Commissie) is niet gebleken dat trillingen de oorzaak zijn van schade aan werfkelders en wal- en kluismuren. Er zijn geen plannen om andere onderzoeken naar trillingen te laten uitvoeren.

JURIDISCHE VRAGEN o.a. EIGENDOM						
Datum	**Vraagsteller**	**Bron**	**Onderwerp**	**Onderzoek**	**Vraag**	**Antwoord**
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch conflict	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Doelk notitie VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners.	Het rapport is niet bedoeld voor de verdediging van de juridische positie van de gemeente, maar als een (neutrale) beschrijving van de positie van de gemeente en de bewoners.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Een commentaar: 'Het College heeft aan Van Benthem en Keulen (VBK) opdracht gegeven om een voorbereidend onderzoek te doen naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak teneinde aan de hiervoor bedoelde commissie van wijzen handvatten te bieden op het punt van eigendom, de (wederzijdse) verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren op het punt van herstel, beheer, onderhoud en gebruik.' (p 1/35) 'De gemeente heeft aangegeven dat de door VBK uit te voeren verkenning vooral dient plaats te vinden vanuit de in de Vraagstelling aan de commissie van wijzen gestelde juridische vragen.' (p 2/35)	Dit is correct.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De vragen die het VBK aanhaalt als komende uit de opdracht van de Commissie van Wijzen, zijn door gemeentelijke ambtenaren geformuleerd in de werkgroep Voorbereiding, maar niet door die werkgroep overgenomen en daar evenmin besproken. Men zou kunnen concluderen dat de opdracht aan VBK als doel heeft om (buiten de Commissie van Wijzen om?) in het gemeentelijke belang extra gewicht te geven aan alle onzekerheden, aannames en speculaties opdat die zekerder lijken en zo in het gemeentelijke voordeel worden gemanipuleerd. Het is onduidelijk of de gemeenteraad weet dat een advocatenkantoor (het werd VBK) een dergelijk onderzoek ging uitvoeren op grond van deze premissen en opdracht.	Dit is niet juist. Deze vragen zijn onderdeel van de opdracht van de commissie van wijzen, ondertekent door de 3 keldereigenaren. In het raadsbesluit bij PvA (juli 2020) staat: “Er wordt al gestart met enkele voorbereidende feitelijke onderzoeken naar wettelijke bepalingen, jurisprudentie en beleid over eigendom, verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren in herstel, beheer, onderhoud en gebruik. De commissie kan bij haar start op basis van de eerste bevindingen uit die voorbereidende feitelijke onderzoeken besluiten om vervolgonderzoek te laten doen.”
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Van Benthem & Keulen is op dit punt heel transparant. Dit wordt vermeld, juist omdat de gemeente opdracht van de gemeente luidt een notitie op te stellen, waarin de positie van de gemeente en de eigenaren van de werfkelders neutraal wordt beschreven.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Men kan stellen dat er in en door het rapport van VBK een vertekening ontstaat in het beeld van de eigenaren, in het beeld van de rechtsorde voor de eigenaren én in het beeld van de gigantische problemen in het wervengebied – allemaal als gevolg van de selectie van onderwerpen en van de woordkeuze door VBK, in opdracht van de gemeente.	VBK geeft antwoord op de vraag wat in de rechtspraak staat over deze vragen. Het is aan de CvWW, om (geheel zelfstandig) een oordeel over te vellen.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Wij vragen ons af of de gemeente VBK opdracht heeft gegeven om de door haar vermeende tegenstellingen tussen haarzelf en de keldereigenaren zo uit te vergroten en op de spits te drijven als in het rapport gebeurt, en bewust niet te zoeken naar een gezamenlijke inventarisatie van de vele en grote problemen, naar een gemeenschappelijk tijd- en grensoverschrijdend belang (het behoud van werven en werfkelders voor toekomstige generaties), en naar langdurige oplossingen voor alle juridische en bouwkundige vraagstukken.	Nee, dit staat ook duidelijk in opdracht aan CvWW. Het gaat om samenwerking, en juist niet om belangentegenstellingen.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De gemeente lijkt op haar oude voet verder te willen gaan: problemen voor zich uitschuiven als dat uitkomt, afschuiven op de (wel haast gecriminaliseerde) eigenaren als dat kan – en gaat dat niet goedschiks, dan maar met (verbaal) geweld en achterkamertjespolitiek. Met algemeen geld tegen het algemeen belang…	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een ‘dienst’, zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt ‘neutraal’ juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Zie de antwoorden hierboven. Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onteigening om niet	juridisch document Van Benthem en Keulen	Bovenstaande roept de volgende vragen op: 1. Wat is de juridische status van een onteigening om niet?, met andere woorden wat is de rechtsgeldigheid ervan, is hier sprake van een onrechtmatige daad? En wat houdt die onteigening om niet concreet voor de (voormalige) eigenaar van het pand in, welke consequenties zijn eraan verbonden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	2. Sommige eigenaren bezitten een erfdienstbaarheid (welke?) op de werf c.q. kluismuur etc. (zie hierboven). Er wordt gesuggereerd, in het dossier van Oudegracht 267 wordt het cryptisch geformuleerd, dat die erfdienstbaarheid gekoppeld is aan de jaarlijkse afkoopsom van onderhoudskosten van de werfmuur(?) (de toenmalige eigenaar van Oudegracht 267 heeft destijds het volledige bedrag ineens voldaan, zegge fl. 1070,00 (zie verder de bijlage).	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	Verder wat houdt die erfdienstbaarheid nu feitelijk in (zie wat dit betreft de opmerking over de erfdienstbaarheidsregeling t.b.v. de gebruikers van de erven die alle ruimte lied. Alleen de opstallen, bouwsels en hekken dienden verwijderd te worden. Wel werd erbij vermeld: ‘we hoeven er geen salon, geen siertuin of caféterras van te maken’, een nogal al een uiterst magere omschrijving van een erfdienstbaarheid (zie de discussie over erfdienstbaarheid)	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de commissie van wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	3. De eigenaren van de panden zijn zoals bekend ook vaak eigenaar van de werfkelders. Zij zijn dus eigenaar van de werfkelder tot aan de werf c.q. kluismuur, en de gemeente Utrecht van het wegdek boven de werfkelders van de balie tot aan de voorgevel van de panden. Bijna alle grachten hebben een voetpad, wegdek voor het verkeer en een strook langs de balie waarop op sommige plekken auto’s geparkeerd en fietsen gestald mogen worden. Van bovengenoemde drie stroken en de werven is de gemeente ‘eigenaar’, zij worden als openbare weg gezien. Maar kennelijk is er wel op sommige plekken op de openbare weg een terrasvergunning afgegeven. Rust er dan op die strook langs de balie ook een erfdienstbaarheid (zie het commentaar op het rapport van VB&K.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
27-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

		oranje boek				
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Erfdienstbaarheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Gemeente dient aan te tonen dat zij eigenaar is van de weg vóór ons huis, van de stoep (?), van de werfmuur en van de werf zelf. Wordt wel heel gemakkelijk door VBK als waar aangenomen, al schrijven ze “lijkt in eigendom”. Misschien heeft gemeente wel alleen recht van overpad. Toch wel zeer onprofessioneel als je je opdrachtgever niet naar bewijs vraagt bij zo’n aanname. Antwoord op de eigendoms vraag is immers alles overheersend. Alle andere discussiepunten hangen hier van af. Memo VBK dus op voorhand al op drijfzand.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Mandeligheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het gezwam van VBK over mandeligheid is volstrekt idioot en verregaand onbenullig: horizontaal... verticaal, gelijkwaardige belangen, gelijksoortig gebruik, wie profiteert het meest... Alles wordt door VBK door elkaar gehaald om op de gewenste conclusie uit te komen: de keldereigenaar is grotendeels aansprakelijk voor onderhoud en calamiteiten. Inderdaad preferred supplier in extreme en ongegeneerde hoedanigheid. “Schade die op termijn toch zou zijn ontstaan”... je moet maar durven..	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Natuurlijk een onrechtmatige daad als de gemeente de aslastbeperking niet handhaaft. Natuurlijk verregaand onredelijk als de eigenaar van de kelder een causaal verband moet gaan aantonen. Groningen, metro Amsterdam.... menselijke maat.. “Concreet antwoord kan niet worden gegeven”. En dan, ja hoor... "nader onderzoek gewenst". VBK kan toch ook gewoon ook constateren dat de kans groot is dat een dergelijk verhaal van schade op de gemeente zeker na vergelijkbare incidenten een grote kans van slagen heeft.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad, causaal verband	Juridisch document Van Benthem en Keulen	"Slechte staat van onderhoud van de kelder" als eigen schuld. Gemeente dient nog maar aan te tonen dat de slechte staat van de kelder NIET komt door te zwaar verkeer. Waarom alleen scheuren loodrecht op rijrichting te beschouwen als een gevolg van te zwaar verkeer, zoals aanname van gemeente en ingenieursbureau in recent rapport "Spoor 2 Voorlopige Expert Beoordeling"? Waar komen al die andere scheuren dan vandaan?	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Historisch perspectief	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Historisch moeten we een heel eind terug. Onweersproken zijn wij van oorsprong eigenaar van de grond van af onze voorgevel tot aan het water (een zijtak van de Rijn, nog geen vast waterpeil, maar een talud..) Zie ook de "privacy-schermen" op de werf aan het water op foto's van rond 1900. Daar zou je moeten beginnen met een gedegen historisch juridisch titel onderzoek (iets voor een promovendus?). Wat is er allemaal gebeurd en daarna: onteigeningen, herstelcontracten, restauraties? Diverse privaatrechtelijk bijzonderheden.. Maar nooit iets kadastraal ingeschreven.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	VBK preferred suppliers. Transparantie.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onduidelijk rapport VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Toerekening op basis van het profijtbeginsel zou erop kunnen wijzen dat de kosten van het waterdicht maken/houden voor rekening komt van de eigenaar van de werfkelder.' Maar: 'Een concreet antwoord op de vraag of de gemeente op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk is voor schade die het gevolg is van het niet handhaven van de aslastbeperking, kan in dit stadium niet worden gegeven.' (p 3/3) En: 'Dit betekent voor het wervengebied dat de eigendomsverhoudingen weliswaar een indicatie kunnen opleveren, wie welke bevoegdheden en aanspraken heeft maar dit kan in de concrete feiten en omstandigheden van de specifieke locatie mogelijkerwijs tot andere uitkomsten leiden dan het geval is op een andere locatie in het wervengebied. Zeker in een zo complexe omgeving als het wervengebied dient men zich er van bewust te zijn dat het eigendomsrecht zeker geen "hard and fast rules" biedt ter beslechting van discussiepunten. Steeds zal men zich rekenschap moeten geven van de bijzondere omstandigheden van het concrete geval.' (pp 5/35). Het rapport verbindt dus geen mogelijke oorzaken en gevolgen, maar trekt die uit elkaar en loopt op die manier vooruit op onduidelijke en onbeantwoorde juridische vraagstukken (eigendomsrecht en verantwoordelijkheidsplicht), of sterker: veegt ze onder de mat.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Eigendom grond onder werfkelder	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• P 2/3: 'Sterk chargerend gezegd: als vastgesteld kan worden dat de kelder toch op enig moment in de toekomst zou zijn ingestort' [hoe kun je dat vaststellen?], 'dan komt de schade niet voor vergoeding in aanmerking doordat de kelder nu al is ingestort door de uitgevoerde werkzaamheden.' En: 'De gemeente is eigenaar van de openbare weg en de grond (het zandlichaam van de weg) waarop de openbare weg is gelegen en is eigenaar van de grond die onder de werfkelders is gelegen.' (p 11/35 en voetnoot 60) Maar: 'De vraag is evenwel hoe de eigendomsverhouding ligt ten aanzien van het kelderdeel dat n iet in de grond van de eigenaar van het pand ligt maar daarmee wel is verbonden.' (pp 11/35) Want: 'Van belang is op te merken dat horizontale natrekken een uitzondering is op de hoofdregel dat een bouwwerk verticaal (dus door de grond) wordt nagetrokken. Dat de werfkelder (in ons standaardvoorbeeld) dus eigendom is van de eigenaar van het pand wil niet zeggen dat de eigenaar van het pand door de horizontale natrekking op zijn beurt de grond onder de kelder alsmede het boven de kelder gelegen zandbed en de verharding van de weg via verticale natrekking in eigendom heeft verkregen. De grond onder de kelder en de boven de kelder gelegen weg blijft ondanks de horizontale natrekking eigendom van de gemeente.' De laatste zin volgt absoluut niet logisch uit het voorafgaande en is als conclu-sie dus een drogreden. De grond onder de werfkelder behoort kadastraal tot het erf van het pand aan de gracht. Als VBK met zijn opmerking gelijk zou kunnen hebben, zijn alle eigendomsakten ongeldig geworden	Het is aan de commissie van wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek		Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 14 roept vragen op over de rechtmatigheid van het leegpompen van de ondergrond van kelders en gebouwen. zonder de expliciete en benodigde instemming van eigenaren en bewoners.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kan eigenaar zelf herstel aan werf- of kluismuur uitvoeren.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 32-34: De 'instortingsdiscussie' (is 'instorting' wel een juridische term?) is in tegenstelling tot de suggestie van VBK wel wederkerig. Keldereigenaren zijn buren van kluismuren en werven. Gezien deze bepalingen hier kan verondersteld worden dat de bewoners de werven en kluismuren kunnen laten herstellen ten laste van de gemeente.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Recht grout te spuiten onder de keldervloer	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 35-36 betreffen simpelweg het ladderrecht: het erf van de buurman mag worden betreden om de eigen buitenmuur te schilderen e.d. Er wordt door VBK niet uitgelegd waarom het bereik van dit recht ruim zou moeten zijn. Het is in de praktijk juist sterk beperkt. VBK rekt het ladderrecht verder op in punt 91 ev., waar wordt beweert dat de gemeente met de zeer dubieuze techniek van de groutpilaren de ondergrond van kluismuur en werf wil verbeteren. Grout spuiten onder de eerste twee meter van de keldervloer is een juridisch probleem op zich, want de gemeente bezit enkel de eerste meter na de werf-/kluismuur. Buurman gemeente eigent zich dus het recht toe de kelder van de eigenaren te verbouwen om de eigen kluismuur te verbeteren. Dat is natuurlijk niet de strekking van ladderrecht.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Trekankers	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 86-90: de opmerkingen over trekankers (ook p 2/3) getuigen van onwetendheid. Trekankers zijn in beginsel niet verbonden mét een muur op zich, maar ín het eerste vaste constructieve deel (de voorgevel van het huis), anders zou de functie gering zijn. Het trekanker voorkomt niets met zand, maar voorkomt dat de kluis-/werfmuur naar het water wordt gedrukt door de massa van de kelder zelf en door de massa van en op het kelderdak. De L-profielen zijn niet bedoeld om de kluis-/werfmuur met de voorgevel te verbinden, maar om de druk van verkeer op het wegdek in zijwaartse richting naar de kluis-/werfmuur toe, op te vangen. De opmerking over erfdienstbaarheid bij dit punt is omgekeerd: de kelder is niet dienend maar heersend, aangezien de keldereigenaar het recht heeft om zijn trekanker in de kluis-/werfmuur te plaatsen. Het trekanker hoort constructief en historisch bij het huis en de kelder die als deel van dat huis is ontstaan. Ook juridisch maakt het trekanker deel uit van het constructieve geheel van kelder en huis; de kluis-/werfmuur dient enkel als verankeringspunt.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kosten maatregelen aan kelders - niet kunnen financieren	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 104: Met die uitspraak in de hand zou verdedigd kunnen worden dat een eigenaar van een werfkelder die, aantoonbaar door achterstallig onderhoud, in bouwvallige staat verkeert, niet bereid is om minimale werkzaamheden te laten uitvoeren om te voorkomen dat de kelder door de werkzaamheden schade ondervindt, dan ook geen recht van spreken heeft en vervolgens die schade kan verhalen.' De crux van deze opmerking zit in de term 'bereid'. Er is natuurlijk in de regel helemaal geen sprake van gebrek aan bereidheid zijdens de eigenaren, maar wel van een gebrek aan middelen, dus van kennelijk onvermogen. Als een eigenaar een kelder bezit die evenmin als het bovenliggende gebouw (conditio sine qua non) op zichzelf in zou storten, maar kelder en gebouw komen in gevaar door naderende gemeentewerken, dan kan de gemeente hem benaderen met het verzoek de kelder te verstevigen. Als de eigenaar aangeeft wel te willen maar simpelweg niet te kunnen wegens gebrek aan middelen, heeft hij volgens VBK geen recht van spreken meer: arm maakt kennelijk rechteloos. Het VBK geeft hiermee de gemeente een volmacht om overal binnen te dringen en werken te laten doen.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bestandelen regel toegepast op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Er worden in het rapport van VBK nogal eens appels met peren vergeleken: • Punt 53: 'In de wet is niet bepaald wanneer iets naar verkeersopvatting een bestanddeel is van een zaak. De Hoge Raad heeft deze leemte (deels) opgevuld in de arresten Dépex en ProRail. In het eerste arrest heeft de Hoge Raad geoordeeld dat wanneer een gebouw en apparatuur 'in constructief opzicht specifiek op elkaar zijn afgestemd', er een aanwij-zing is dat deze zaken naar verkeersopvatting als één zaak moeten worden gezien.' (pp 12/35). Het gaat in dit voorbeeld om de teruggave van geleverde goederen aan het ene bedrijf na surseance van betaling voor een ander bedrijf…? Wat is de overeenkomst met werfkelders en weg? De 'argumentatie' van VBK wordt aangevuld: 'Aan de criteria van constructieve afstemming en onvoltooidheid heeft de Hoge Raad in het ProRail-arrest nog toegevoegd dat "de omstandigheid dat een zaak ten opzichte van een andere zaak een tijdelijke hulpfunctie vervult en bestemd is om daarna te worden verwijderd, in het algemeen een aanwijzing oplevert" voor het feit dat die zaak naar ver-keersopvatting juist geen bestanddeel is. Het is dan niet bestemd om duurzaam ter plaatse te verblijven.' Alsof je een werfkelder zou kunnen verwijderen als het zijn 'tijdelijke hulpfunctie' heeft vervuld.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 61-79: Het voorbeeld vergelijkt een rechtszaak in Den Bosch – over de vraag of een particuliere vrijstaande muur die door twee partijen als deel van hun aanbouw werd gebruikt, na die aanbouwen als mandelig kan worden beschouwd – eerst met de onlosmakelijke eeuwenoude constructie van twee belendende werfkelders. 'Onvergelijkbaar' is de conclusie. Maar dan volgt het onnavolgbare: 'Het vergt wat verbeelding, maar een interessante vraag is of het gewelf van de werfkelder en de delen die het gewicht van het gewelf afdragen naar de fundering niet kwalificeert als een "gemeenschappelijk scheidsmuur" in de zin van artikel 5:62 lid 2 BW. Immers, het weglichaam (zandbed en verharding) zou dan kunnen worden gezien als "gebouw of werk" in de zin van die bepaling en datzelfde geldt voor "de" kelder.' In een voetnoot wordt het nog mooier: 'Wellicht dat het zelfs dan zuiverder zou zijn om te zeggen dat het gewelf voor dat doel ook onderdeel is van de weg.' Voor welk doel? Dat van de auteurs om deze 'verbeeldingsvolle' vergelijking sluitend te maken ten gunste van de gemeente? Het gaat verder: 'Een argument dat tegen mandeligheid zou kunnen worden aangevoerd, is dat oorspronkelijk bij de bouw van de kelders er geen weg in de huidige vorm (aangelegd en onderhouden door de gemeente– die toen nog niet bestond) boven op de kelders liep.'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Het begrip weg in de Wegenwet	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• In het deel 'Publiekrechtelijk kader' (punt 118-148) trekt VBK aan de hand van allerlei wetsdelen in punt 138 de conclusie dat 'Hoewel bovenstaande bepaling geen uitputtende definitie bevat voor het begrip "weg", biedt de wet noch de wetsgeschiedenis aanknopingspunten voor de conclusie dat werf-kelders kwalificeren als "weg" in de zin van de Wegenwet'. Wij keldereigenaren wonen volgens VBK nog (want waarom zou je anders de mogelijkheid opperen dat een werfkelder onder het begrip 'weg' zou kunnen vallen?) niet in het niets noch op straat. Maar dat zou zo kunnen gebeuren als VBK uit de jurisprudentie kan puren dat de kelders 'een onderdeel van de weg' zijn. Dat zegt volgens VBK natuurlijk niets over de 'verhouding tussen de eigenaar van de werfkelder en de eigenaar (beheerder) van de weg'. Gelukkig heeft VBK in punt 13 op-getekend dat onteigening niet zomaar mogelijk is.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bouwbesluit: toepassing op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punten 124 en 125 zijn welhaast schandelijk te noemen: het bouwbesluit is ook niet uitvoerbaar in de gewelven en kelders, dat weet de gemeente heel goed. En uiteraard komen de kelders niet overeen met het bouwbesluit 2012, dat immers eeuwen na het ontstaan van de kelders is geschreven. De suggestie dat het Bouwbesluit 2012 onverkort van toepassing zou kunnen zijn op de kelders, is behalve lachwekkend ook gevaarlijk omdat het keldereigenaren rechteloos maakt als de gemeente bijvoorbeeld besluit dat de kelder met de voorgeschreven dubbele roze gyproclaag zou moeten worden bekleed van-wege de scheidingseisen tussen kadastrale nummers. Het opvoeren van de toepasselijkheid van het bouwbesluit dient hier maar één doel: het rechteloos maken van de eigenaren.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Publiek belang: juridisch en politiek beschouwd	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Een grote makke in het hele rapport is dat de positie van de overheid als private partij wordt verdedigd, d.w.z. als een private partij tegenover de andere private partijen in de stad. Punt 118: 'Naast de bevoegdheden op grond van het privaatrecht zijn aan de gemeente ook publiekrechtelijke bevoegdheden toegekend. Wij zijn van mening dat het bespreken van deze mogelijk aan de orde zijnde vragen op het publiekrechtelijke terrein, ook moeten worden gezet in 'de sleutel' van de hiervoor besproken privaatrechtelijke verhoudingen. Immers, naar onze mening zal voor een aantal zaken zoals onderhoudsverplichtingen kunnen worden teruggegrepen op het privaatrecht. Gebruik van het privaatrecht kan ook aan de orde zijn in gevallen waarin hetzelfde resultaat ook via de publiekrechtelijke weg kan worden bereikt. Onder omstandigheden zou in een dergelijke situatie het gebruik van het privaatrecht in strijd met de zogenaamde doorkruisingsleer kunnen zijn.' Daarmee wordt het moeilijk om het publieke belang of het belang van de Utrechtse gemeenschap te definiëren, terwijl juist het onderzoek naar de mogelijkheden om het wervengebied als een algemeen publiek belang van de gemeenschap te zien, kansen zou hebben geboden om een minder kostbare en meer bestendige aanpak voor het wervengebied te ontwikkelen, zoals de keldereigenaren wensen en zoeken.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

Weren te zwaar verkeer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Verkeer	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Het verkeers- c.q. vervoersprobleem : De oplossing van dit probleem ligt in de sfeer van het autovrij maken van de binnenstad wat een krachtdadig beleid van de gemeente Utrecht en een men-taliteitsverandering van de betrokken bewoners vraagt.* zoveel mogelijk ruimte geven aan de voetganger in de binnenstad, uitbrei-ding voetgangersgebied. * grachten geheel afsluiten voor zwaar verkeer. * grachten alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer t.b.v. laden en lossen, arts, taxi, invaliden (aanvoer bouwmateriaal e.d. evt. via de gracht), * aanzienlijke beperking aantal parkeerplaatsen, * vervangende parkeerplaatsen voor bewoners op beloopbare afstand, * strikte handhaving van de maatregelen.	Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. De focus ligt op het nemen van maatregelen om schade aan het erfgoed te voorkomen. Dat betreft het te zware verkeer. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief		Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	de conclusie dat alleen toestaan van bestemmingsverkeer niet zo werken is niet onderbouwd (geen tellingen of andere gegevens), dit lijkt een aanname !	Wanneer een bestuurder een bestemming heeft in een betreffende straat (dus ook al je daar iets moet afleveren, je iemand wilt bezoeken, je een bepaald gebouw wilt bekijken, et cetera) mag je wettelijk gezien de straat gewoon inrijden. In de praktijk mag een groot deel van het (zware) verkeer bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer dus ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom is dit als niet kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Er wordt in het rapport gesteld (pag. 3) dat “De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren. Dat lukt over het algemeen goed, al is de beleving van bewoners en politiek anders”’. De conclusie dat de laatste twee jaar de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd heeft om het zwaar verkeer beter te weren is ook niet onderbouwd. Welke maatregelen zijn er dan concreet genomen in de afgelopen 2 jaar waar deze conclusie op is gebaseerd ?	Sinds tijden geldt er een aslastbeperking van maximaal 2 ton en een lengtebeperkingen van maximaal 9 meter op de grachten met werfkelders. Eind 2019 is in het gebied rondom de Kromme Nieuwegracht een aantal aanvullende maatregelen genomen. Onder andere omdraaien deel rijrichting Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen op toeleidende wegen, uniformering aslastregime in gebied Kromme Nieuwegracht en een vrachtwagenverbod op de Kromme Nieuwegracht. In maart 2021 zijn vrachtwagenverboden op alle grachten ingevoerd en tijdelijke breedtebeperkingen op een viertal straten gerealiseerd. Meer en definitieve breedte beperkingen op de toegangswege zijn in zomer 2021 voorzien. Sinds 2019 is de handhaving geïntensiveerd. Naast aslastbeperking overtreding wordt (sinds van kracht zijn vrachtwagenverbod per 2 maart 2021) door de BOA's specifiek gelet op overtreding van het vrachtwagenverbod. Bovendien wordt de handhaving verder geïntensiveerd. Tenslotte zijn maatregelen genomen m.b.t. de informatievoorziening. Eind 2019 is de bebording op straat nagelopen en geactualiseerd, de digitale informatie wordt continue geactualiseerd.

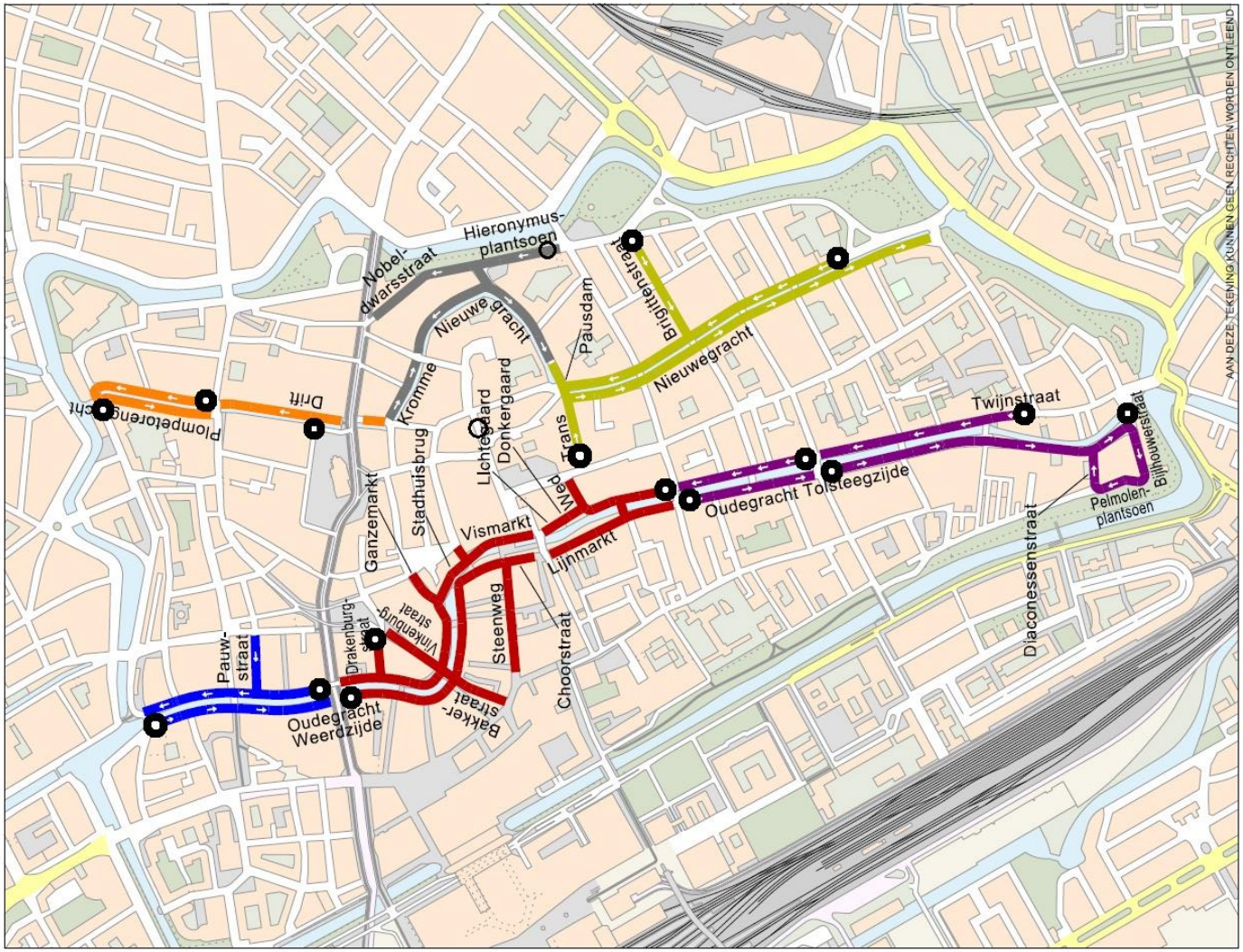
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	wat het fysiek afsluiten met pollers, weegbruggen en/of slagbomen betreft, kunnen we ons voorstellen dat dit onderhoudsintensief en/of storingsgevoelig is. In Dordrecht worden ze vervangen door cameratoezicht en dat zal een goede reden hebben. Wat minder overtuigend is, is dat in de afweging van de scenario's vooral wordt gekeken naar de kosten voor de gemeente, en niet naar de totaalkosten inclusief de schade en reparatie van de werfkelders ! Het totaalplaatje dient in acht te worden genomen !	De afweging voor maatregelen voor het weren van het te zwaar verkeer wordt integraal gemaakt o.b.v. de programmadoelstellingen veiligheid, behoud van erfgoed en in balans van de functionaliteit (bereikbaarheid) van het wervengebied met de belastbaarheid van de weg- en werfkelders.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	het invoeren van camera's voor handhaving is op zich een prima idee, maar natuurlijk belachelijk dat hier 4-5 jaar voor nodig is. Voor de milieuzone en op het Domplein is het al ingevoerd, dus de gemeente weet hoe dit moet. Bij verder doorlezen in het rapport komt de aap uit de mouw: het blijkt dat voor de invoering het jaar 2025 wordt genomen omdat de gemeente dan een emissieloze binnenstad wil hebben en hiervoor camerasystemen wil gebruiken voor de handhaving. De bewoners van het wervengebied worden al lang genoeg aan het lijntje gehouden, er dient gehandhaafd te worden en wel nu.	We zijn bezig met het onderzoeken van de mogelijkheden voor ANPR camerahandhaving en ontheffingssyteem. Na positief besluit op het programmaplan zal het ontwerp worden gemaakt en het systeem worden gerealiseerd. De verwachting is dat het systeem dan in 2023 operationeel kan zijn.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Wat stellen wij concreet voor: - Dat de gemeente de aangekondigde fysieke breedtebeperkingen en bebording ook implementeert op de aangekondigde datum (2 maart a.s.) - Dat er vervolgens via BOA's, verkeersregelaars of ingehuurde student steekproeven worden genomen of dit voldoende werkt en er geen enkele te zware vrachtwagen doorheen glipt. Als alternatief zouden ook mobiele camerasystemen ingezet kunnen worden of een hotline naar de BOA's worden ingesteld voor melding van overtredingen. Het is van groot belang dat de bewoners weer vertrouwen krijgen in de bedoelingen en de daden van de gemeente - Indien bovenstaande aangeeft dat de fysieke breedtebeperkingen en bebording niet waterdicht zijn, dienen er op zeer korte termijn aanvullende maatregelen te worden genomen, bijvoorbeeld het direct plaatsen van permanente camerasystemen - Afspraken met de gemeente maken wie verantwoordelijk is voor schade bij het overtreden van deze regels. Ons inziens dient de gemeente te waarborgen dat indien de controle en handhaving van het vrachtwagenverbod niet waterdicht is, er een regeling voor veroorzaakte schade dient te komen. Ook indien er gehandhaafd wordt met camerasystemen kan niet worden voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt - Op termijn zowieso alleen bestemmingsverkeer toestaan en dit reguleren via camerasystemen. Dit kan ook snel ingevoerd worden (gebeurt al in Utrecht en in vele steden in binnen- en buitenland)	- Op 2 maart 2021 staan de vrachtwagenverbodsborden en de 4 tijdelijke breedtebeperkingen op straat. De andere definitieve breedte beperkingen worden na participatie in de zomer 2021 geplaatst. -Afdeling Handhaving gaat vanaf 3 maart 2021 controleren of chauffeurs zich aan het vrachtwagenverbod houden. Wie zich niet aan het vrachtwagenverbod houdt krijgt een boete. Op het moment dat Handhaving niet over de grachten loopt en u ziet toch een vrachtwagen in het verbodsgebied, vragen we u hier melding van te maken (06 - 38 62 14 96, www.utrecht.nl/melding , 'slimmelden gemeente Utrecht app'. Op 23 februari 2021 is een weegactie gehouden. Er volgen meer. -Met het vrachtwagenverbod en fysieke breedtebeperkingen worden te zware voertuigen zo goed mogelijk geweerd. 100% afsluiting is niet mogelijk vanwege functionaliteit (bereikbaarheid) wervengebied. -de vraag over verantwoordelijkheden ligt voor aan de Commissie van Wijzen - Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. Daarop is/wordt werkgroepen advies gevraagd. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Laten we nu, als was het maar één keer, uitgaan van een idee en die in praktijk brengen en hier in volharden en gezamenlijk in optrekken, en niet vanuit de praktijk handelen en na een paar maanden schouderophalend de conclusie trekken dat we opnieuw geconfronteerd zijn met de zoveelste mislukte oplossing. De bewoners van het wervengebied wachten al meer dan 20 jaar op het nakomen van de goedbedoeld beloftes van de gemeente.	De (verkeers)maatregelen die zijn aangekondigd in het PvA (waaronder het vrachtwagenverbod) zijn uitgevoerd. Na vaststelling van het programmaplan wordt indien hiertoe besloten de ANPR camerahandhaving ontworpen en gerealiseerd.
22-3-2021	Ruud Verdurmen	Online participatie		In een recent rapport van de gemeente wordt cameratoezicht voorgesteld vanaf 2025, maar dat is veel te laat.	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Evert Peereboom	Online participatie	Kan 1 van de experts een toelichting geven op de implementatietermijn van 2025 voor cameratoezicht?	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Marijk van der Wende	Online participatie	Is het al bekend waar de andere 12 paaltjes komen?	De breedtebeperkingen worden geplaatst aan het begin van de straten (of toeleidende straat) waar een vrachtwagenverbod geldt. De locaties zijn aangegeven met rondje met witte stip op kaartje hiernaast (locaties onder voorbehoud van participatie).



24-3-2021	Ferdinand	Online participatie	Hoe kun je met cameratoezicht het gewicht van een voertuig bepalen?	Met cameratoezicht kun je het gewicht van een voertuig achterhalen aan de hand van de voertuigkenmerken. Hierdoor is inzage in voertuigkenmerken als leeg gewicht, totaal gewicht en maximaal toegestane wettelijke aslast.
24-3-2021	Jochem Brouwer	Online participatie	Hoe ligt de balans tussen incidentele overtredingen (onderbewust?) van de aslast vs structurele overtredingen?	Uit een enquete onder goederenvervoerders (Q4 2020) blijkt dat het merendeel op de hoogte is van de geldende beperkingen, maar dat 24% aangeeft in de straat van het afleveradres soms niet aan de regels te voldoen en 5% geeft aan vaak niet aan de regels te voldoen. In een enkel geval is de toegestande aslast van licht bedrijfsvoertuig hoger dan 2 ton. Indien een voertuig (on)bewust overbeladen wordt, kan de aslast ook groter zijn dan 2 ton. Bij een weegactie uitgevoerd in februari 2021 zijn echter geen overtredingen vastgesteld.
24-3-2021	Hetty Jansen	Online participatie	Wanneer krijg je een ontheffing ondanks het feit dat er een hogere aslast is dan 2 ton?	Een ontheffing krijg je na beoordeling van het verzoek waarbij aan de voorwaarden borgen veiligheid en het behoud van het erfgoed voldaan kan worden. Een hogere aslast op wegen met werfkelders wordt in principe niet verleend.

Samenwerking						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Nadat de gemeenteraad het amendement over het instellen van de Commissie van Wijzen had aangenomen, werd ons, eigenaren en bewoners, als kluif voorgehouden dat wij zouden participeren in een volwaardig overleg over plannen en aanpak van het herstelproject werven, wegen en kelders. Wij verstaan onder 'overleg', partijen die met elkaar spreken om *gezamenlijk* tot oplossingen te komen.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: Het punt van het eventueel afstand doen van de kelders door de eigenaren: Dat gaat niks opleveren als de nieuwe eigenaar de gemeente wordt. In dat geval zullen de bewoners/eigenaren nieuwe servitudinale rechten krijgen en zal de gemeente alleen maar verplicht worden tot meer werken dan ze nu al is door het bezit van werven en kluismuur.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Conclusie: We doen een dringend beroep op de gemeenteraad en het College van Ben W om te blijven bij de richting die zij zijn ingeslagen bij het aanstellen van de CvWW. En dat is dat de bewoners en eigenaren volwaardig participeren in de ontwikkeling van de aanpakken en er gewerkt gaat worden aan een gemeenschappelijke beheersstructuur. De vele blunders en manipulaties van gemeentelijke ambtenaren hebben het vertrouwen ernstig ondermijnd.	zie ook de beantwoording van de schriftelijke vragen van de gemeenteraad. In de eerste vraag wordt beschreven dat uitvoering is gegeven van het amendement: https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/007b4ac6-d4a7-418c-bc3e-9d7923189425

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: In een gezamenlijk project van eigenaren en overheid , in welke juridische samenwerkingsvorm ook, is de enige weg naar een financieel en praktisch plaatje dat door de burgers dan ook mee gedragen wordt. De illusie dat met dit wer-venherstelproject van de gemeente alle problemen zullen zijn opgelost berust op niets anders dan de zand-in de ogen-onderzoeken die moeten voorkomen dat de structuur en soliditeit van de kelders en gewelven echt onderzocht worden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Wij maken ons zorgen over de vraag of zonder duidelijk richtinggevende conclusies dienaangaande er wel een draagvlak kan zijn voor een gezamenlijke aanpak van het beheer en onderhoud van het wervengebied. De werkgroepen spreken de hoop uit dat het door u binnenkort uit te brengen rapport op gepaste wijze deze zorg en observaties verwerkt. Daarnaast zou het op prijs gesteld worden als de heer Rots met (vertegenwoordigers van) de werkgroepen een bespreking zou willen beleggen teneinde de gelegenheid te geven met hem over een en ander van gedachte te kunnen wisselen en om te horen welke rol de CvWW nog weggelegd ziet bij de begeleiding van het proces van het verkrijgen van zodanige technische informatie als nodig is om op deugdelijke basis tot een samenwerking te komen bij het beheer en onderhoud van het wervengebied.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. De commissie van wijzen gaat met verschillende keldereigenaren en werkgroepen in overleg bij het opstellen van haar advies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden. Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren. Immers voornoemd rapport houdt zich voornamelijk bezig met het onderzoeken van juridisch gestaafde argumenten	Het rapport is een voorbereidend juridisch onderzoek naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak over eigendom en verantwoordelijkheden in het herstel, beheer, onderhoud en gebruik. Zoals aangekondigd in het raadsvoorstel bij het PvA wervengebied. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners. Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor , de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente. Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een 'dienst', zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt 'neutraal' juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Reactie op Code Oranje Boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De 'juridisering' van de keldersamenwerking. Een rapport van de gemeentelijke huisadvocaat. Menigeen zag er een bevestiging in dat de gemeente zich reeds had verschanst achter een allegaartje aan wetsteksten, jurisprudentie en juridische posities. In de voorbereidingsgroep van de Commissie van Wijzen was er voor gepleit om een inventarisatie van juridische onderwerpen 'slechts' te beperken tot wat 'juridisch' ondersteunend kon zijn. Een hulpmiddel moest het worden. Maar de brille van de uitwerking ontbreekt. Keiharde afspraken daaromtrent werden niet gemaakt. Inmiddels zegeviert niet het juridische 'gelijk' maar het juridische 'misverstand'. Want de Commissie van Wijzen heeft een contra - expertise laten opstellen	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Mobiliteitsplan	We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	Alle keldereigenaren zijn op verschillende manieren en momenten gevraagd te participeren in werkgroepen met keldereigenaren en gemeente. Deze werkgroepen met keldereigenaren zijn voor de onderzoeken naar de stabiliteit en draagvermogen van kelders, weren te zwaar verkeer en de oorzaken en maatregelen voor lekkage van kelders gevraagd te adviseren over de onderzoeksopdracht, de uitkomst van onderzoeken en de opdracht met eventuele vervolgonderzoeken. Deze onderzoeken zijn geen onderdeel van de opdracht aan de Commissie en worden in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Daarnaast wordt voorafgaand aan inspecties de onderzoeksvraag met keldereigenaren besproken en aan hen toestemming voor onderzoek gevraagd. Bij de fundamentelere onderzoeken, zoals in de Choorstraat en aan de Kromme Nieuwegracht, is de onderzoeksvraag uitgebreid besproken en op verzoek van keldereigenaren aangepast. (Vraag 4 raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto’s nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij ‘flits-opnames’ kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	Bij deze korte inspecties wordt alleen beoordeeld of er een veiligheidsrisico is. Naar aanleiding van de inspecties versturen we desgewenst het inspectierapport aan de eigenaar van de kelder. Naast de inspecties hebben we experts opdracht gegeven uitgebreider onderzoek te doen naar de stabiliteit en draagkracht van straat- en werfkelders, en naar de redenen voor schade aan kelders en de oorzaken van lekkage. Dat is fundamenteler onderzoek. (raadsvragen 26 feb 21 vraag 3)

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Gehalte en kwaliteit van de argumentatie zijn hoog en er spreekt veel liefde uit voor ons cultureel erfgoed. Droevig ook. Code Oranje confronteert immers iedere oplettende lezer met de vraag hoe een positief onderwerp als 'samen werken aan het behoud van onze stedelijke cultuurschatten' zo lelijk kon uitpakken. Een plan van aanpak over werven, kluizen en kelders niet primair over stenen, koepelgewelven of zelfs maar over vochtplekken gaat maar op de eerste plaats over mensen met hun hartstochten en zorgen over hun bezittingen. Een keuze voor fair en eerlijk en transparant zou, dunkt ons, een goed begin zijn.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten .

3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Kees Diepeveen, Voor ons altijd toegankelijk en nooit te beroerd om te interveniëren wanneer de samenwerking in onze werkgroep onnodig en soms ronduit bot op de proef werd gesteld. Misschien is het wel daarom dat we het verschil tussen de bestuurlijke attitude van de portefeuillehouder en het gedrag van de verantwoordelijke voor de uitvoering van het programma Wervengebied ons regelmatig voor raadsels heeft gesteld. Want hoe te verklaren dat de oproep tot 'samenwerking' waartoe de gemeenteraad uw college de opdracht gaf, na het debacle van de eerste ronde werd gedeformeerd tot louter een vehikel om - verkeerd begrepen - juridische doelen na te jagen?	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Maar onze ervaring met het gemeentelijk apparaat is **dat overleg in die betekenis niet voorkomt.** Volgens ons is de gemeentelijke ambtenarij ostentatief op pad gestuurd om **een klus te klaren** , namelijk de werven en kelders te herstellen en de tegenstand te minimaliseren .	Er worden niet onderbouwd over elk overleg het gaat. In het Plan van Aanpak wordt juist ingegaan op samenwerking met eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Zij brachten aan de nieuw door hen opgerichte werkgroepen een heel duidelijke boodschap: wij (als eigenaren van de werfkelders) dienden enkel adviezen te leveren aan de ambtelijke top over onderwerpen die zij uitkozen. We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	In het PvA luidt de opdracht: 1. Het informeren en betrekken van stakeholders op tijd, realistisch, transparant en eenduidig. 2. Minimaliseren van onzekerheden uit de omgeving om projecten soepel te laten verlopen. 3. Samenwerken: met eigenaren en beheerders.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		We willen een beheersstructuur voor de toekomst, die degelijker is en continu zal werken. We willen transparantie, geen nieuwe trukendoos, wij willen gezamenlijke initiatieven van bewoners en projectmedewerkers. En we willen per direct een einde aan de juridische gevechten van de gemeente met eigenaren en bewoners	Dit is een belangrijke wens van beide zijden, van de eigenaren en de gemeente.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Over de constructieve basis van veel juridische en politieke problemen met betrekking tot werven en kelders in de Utrechtse binnenstad is vreemd genoeg niet veel geschreven, behalve dan in nooit gepubliceerde adviezen van geraadpleegde deskundigen aan de gemeente.	Wij weten niet om welke onderzoeken dit gaat. Alle informatie is openbaar.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	1	De gemeente heeft tot dusverre – ondanks het beroemde amendement van de gemeenteraad waarin anders was besloten – zich ervan onthouden de bewoners en gebruikers in te lichten over die adviezen, laat staan hun oordeel daarover te vragen of hen te betrekken in welke besluitvorming daarover dan ook. Onder de bewoners van gebouwen aan de werven en grachten is grote onrust ontstaan over het gebleken gebrek aan bekwaamheid bij de gemeente en de aannemers als het gaat over het werk aan de werven. Vraag: Is de gemeente bereidt alsnog openheid van zaken te geven over haar werkwijzen en over de adviezen die daarover zijn ingewonnen?	Alle informatie is openbaar. Alle onderzoeken zijn aan de CvWW aangeboden en staan ook op hun website. Alle onderzoeken zijn toegezonden naar de werkgroepen en vervolgens besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		En is de gemeente bereid voortaan open overleg te voeren met bewoners en/of hun vertegenwoordigers om duidelijkheid te verschaffen over de mate waarin de gevolgde werkwijze verantwoord is?	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek II Choorstraat	Samenwerking		Aanbeveling: De gemeente selecteert gespecialiseerde bedrijven, stelt een lijst samen en deelt die lijst met keldereigenaren die hun kelder verantwoord willen	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen,

		onderhouden (al of niet samen met werkzaamheden aan gemeentekelders).	beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-2-2021	Raadsvragen	Corona bemoeilijkt de samenwerking, want overleggen vinden plaats op afstand, digitaal. Wat gaat het college doen om deze nadelen zo klein mogelijk te houden? (vraag 13) Hoe wil het college de algehele samenwerking met de bewoners gaan verbeteren? (vraag 14)	De overleggen met de werkgroepen van keldereigenaren bestaan uit online video-overleggen. Daarnaast is er telefonisch en mailcontact. We herkennen dat het digitaal overleggen het lastiger maakt om in verbinding te staan. Alle keldereigenaren zijn uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroepen. Zoals ook uit de voortgangsrapportage blijkt is het aantal keldereigenaren dat participeert aan de werkgroepen niet groot (3%). We organiseren 22, 24 maart 2021 drie online bijeenkomsten waarin we met keldereigenaren onder meer de scope van het programmaplan en de onderzoeksrapporten bespreken over straat- en werfkelders, de stabiliteit en draagvermogen van kelders en het weren van te zwaar verkeer. Deze bijeenkomsten zijn niet bedoeld ter bespreking van het advies van de Commissie. Daarnaast vragen we veelvuldig inde overleggen wat wij als gemeente beter kunnen doen om de samenwerking te verbeteren.

Zoekgebieden opwekking duurzame energie

Basisinformatie

Datum	18 mei 2021
Gespreksleider	Rik van der Graaf
Tijd	21.30 – 22.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken twee raadsbrieven
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk en Klaas Verschuure
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	4 ambtenaren
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook

Programma

Opening en Welkom
Presentatie door twee ambtenaren van Gemeente Utrecht
Vragen raadsleden
Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren en uitgenodigde externe experts
Reflectieronde en afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Jelmer Schreuder (D66), Tessa Sturkenboom (S&S), Rachel Heijne (GroenLinks), Gertjan te Hoonte (VVD), Maarten van Heuven (PvdD).

Op 22 januari ontving de raad de brief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU. In deze brief worden de in de RSU opgenomen zoeklocaties voor de opwek van wind- en zonne-energie aangestipt. Besluitvorming hierover vindt plaats bij de RSU. De agenderende fractie wensen voorafgaand aan de bespreking van de RSU een nadere toelichting op deze zoekgebieden en de afwegingen die hierbij gemaakt zijn. Daarnaast heeft het college de raad met de raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0 laten weten dat de oplevering van de RES 1.0 van de U16 verschuift naar vaststelling vóór 1 oktober 2021. Dit is na de landelijke deadline van 1 juli 2021. De agenderende fractie horen graag welke gevolgen dit uitstel heeft en wat de aanleiding is.

De VVD-fractie wil graag een toelichting op de voortgang van de RES en de regionale samenwerking. Ook wil zij graag weten wat de effecten van lopende discussies binnen andere gemeenten zijn op de samenwerking en de beoogde resultaten van de RES. Tevens wil zij een nadere toelichting op de zoekgebieden in de RSU en hoe deze samenhangen met andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Raadsinformatiebijeenkomst

18 mei 2021

Hans Kraaij en Inge van de Klundert

Gemeente Utrecht

Toelichting

- Wat bespreekt u wanneer?
- Toelichting zoekgebieden energie in RSU 2040
- Van RSU naar RES
- Regionale samenwerking
- Effecten lopende discussie en uitstel RES1.0
- Belangrijk voor Utrecht in RES1.0

Gemeente Utrecht

Wat bespreekt u wanneer? (in volgorde van tijd)

Periode	Wat	Wat staat er in voor energie?
Juli 2021	Raadsvoorstel RSU 2040	Utrechtse kansrijke zoekgebieden zon en wind
Juli 2021	Raadsvoorstel Zienswijze concept REP/IRP	Pijler energie op hoofdlijnen uitgewerkt (ontwerp-RES en concept-bod)
Sep 2021	Raadsvoorstel RES1.0	1) Kansrijke zoekgebieden Utrecht (ovv besluitvorming RSU) 2) Inzet Utrecht in regiobod 3) Inzet grootschalig zon op dak
Q4 2021	Energievisie	Omgevingswet'proof' doelen en afwegingskader energiebeleid
Q4 2021	Raadsvoorstel definitief IRP	Pijler energie zoals uitgewerkt in RES1.0
2022	Regionale uitvoeringsprogramma's	Regionale uitvoeringsprogramma RESU16
2023	RES2.0	

Gemeente Utrecht

Methodiek zoekgebieden RSU

Zoekgebieden zijn resultaat van:

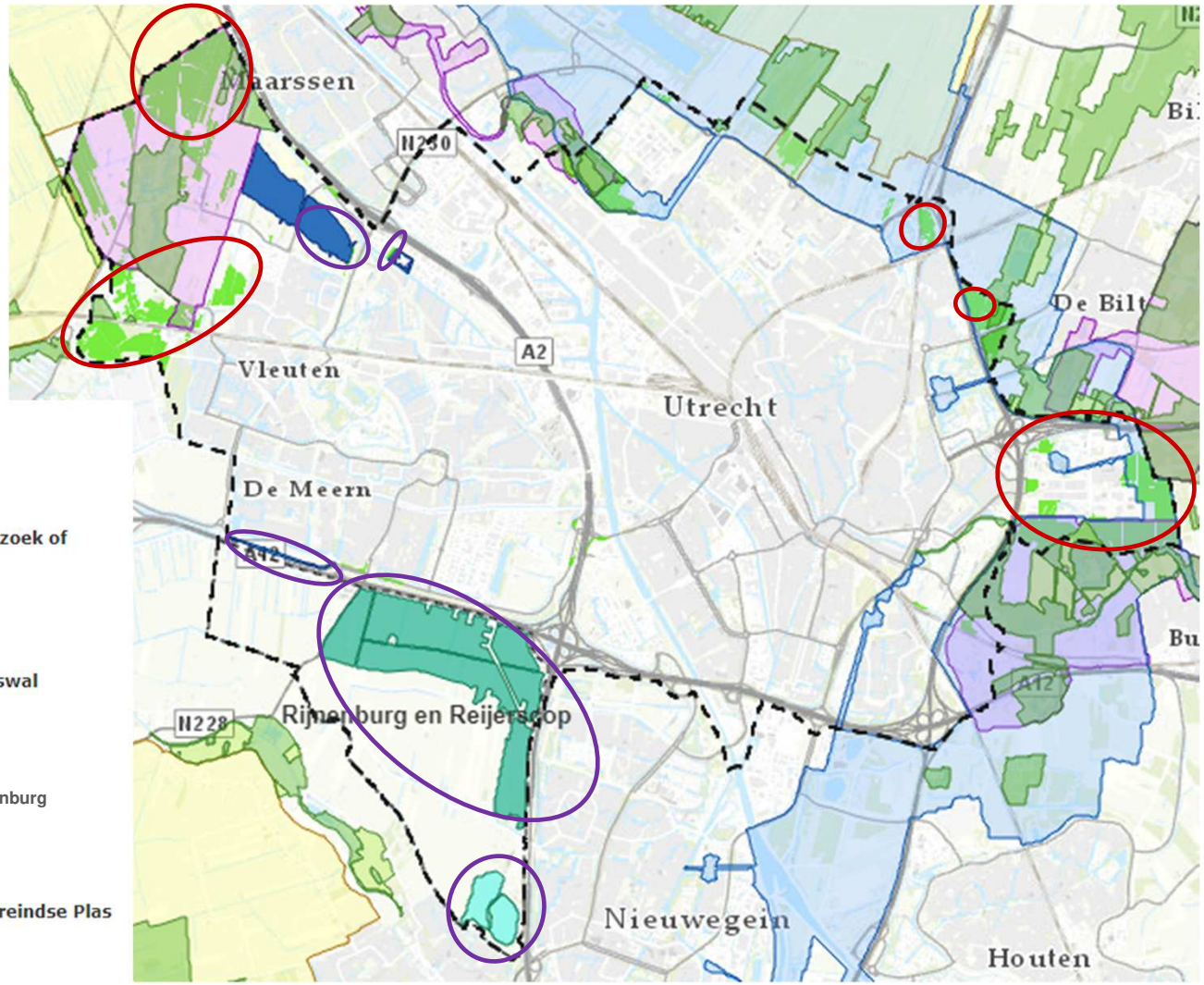
- Toetsing aan beleid van rijk: geluid en externe veiligheid
- Toetsing aan beleid van provincie: cultuurhistorisch erfgoed en natuur
- Zoekgebieden op de kaart:
  - geen gebieden met meer dan één belemmering in provinciaal beleid
  - geen gebieden kleiner dan 5 ha

Verenigbaarheid met provinciaal beleid moet nog aangetoond worden

Afweging op basis van gemeentelijk beleid moet nog plaatsvinden

Gemeente Utrecht

Zoekgebieden zon in RSU 2040



Kansgebieden zonnevelden

Agrarisch gebied

Zon op water (in onderzoek of ontwikkeling)

Infrastructuur - geluidswal

Zoekgebied zon - Rijnenburg

Zoekgebied zon - Nedereindse Plas

Bod concept RES 1.0

Zoekgebieden RSU

Overige kansgebieden te klein of meer dan één belemmering in omgevingsverordening provincie:

Natuurnetwerk Nederland

Natuurnetwerk Nederland

groene contour

Hollandse Waterlinies (UNESCO, voorlopige lijst)

Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) - historische buitenplaatszone

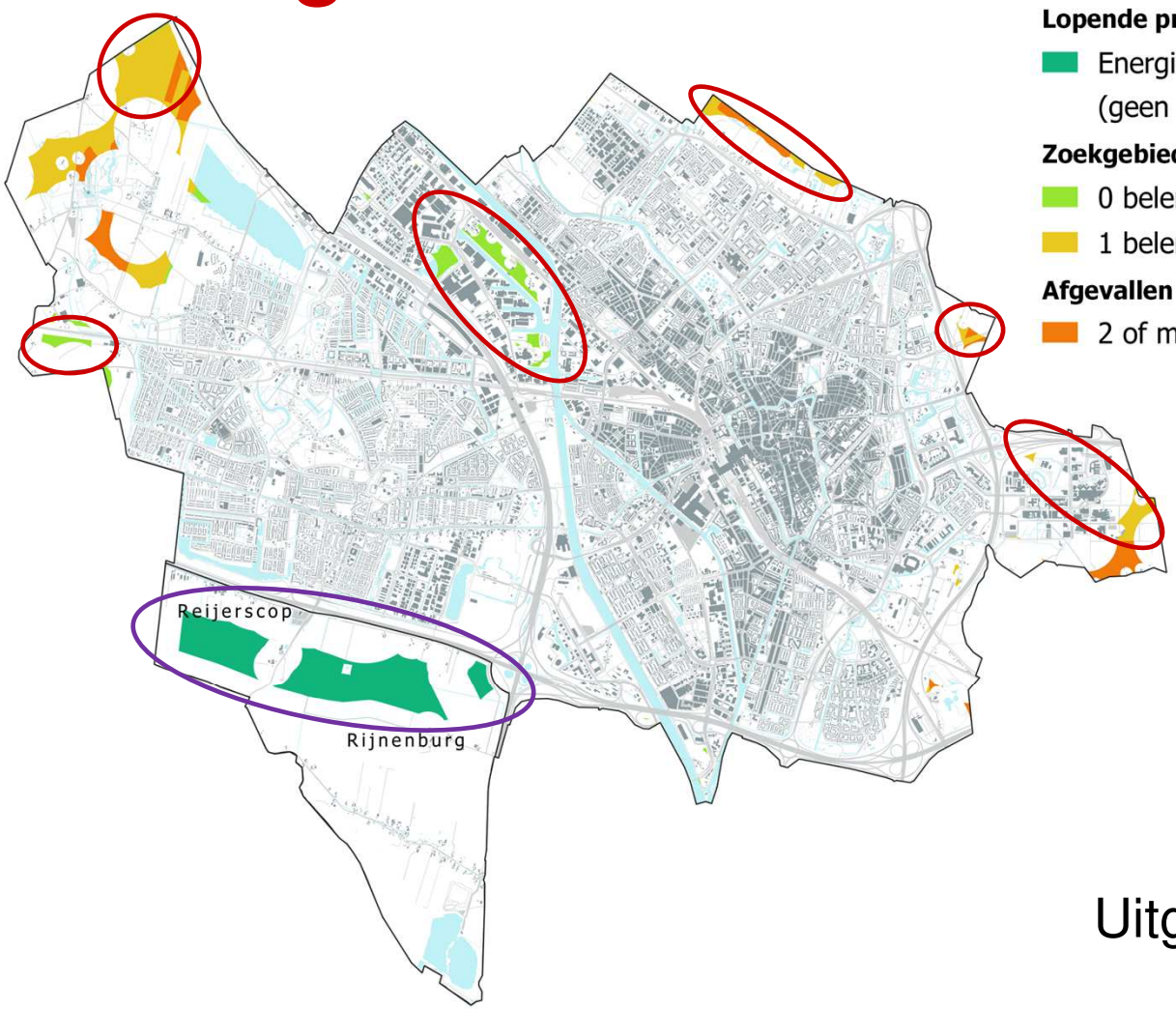
Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) - agrarisch cultuurlandschap

Hoe realistisch zijn zoekgebieden zon?

- Algemeen: het gaat om grond met landbouwfunctie
- In oosten Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW): hangt af van afwegingskader provincies
- In westen beschermd dorpsgezicht: hoe verder van kasteel Haarzuilens, hoe realistischer
- Afweging op basis van gemeentelijk beleid moet nog:
  - hoofdgroenstructuur
  - andere functies, zoals sport, groen en recreatie
  - omvang – landschap – business case

Gemeente Utrecht

Zoekgebieden wind in RSU 2040



Lopende projecten

Energielandschap (geen belemmeringen)

Zoekgebieden windmolens

0 belemmeringen

1 belemmering

Afgevallen als zoekgebied

2 of meer belemmeringen

Bod concept RES 1.0

Zoekgebieden RSU

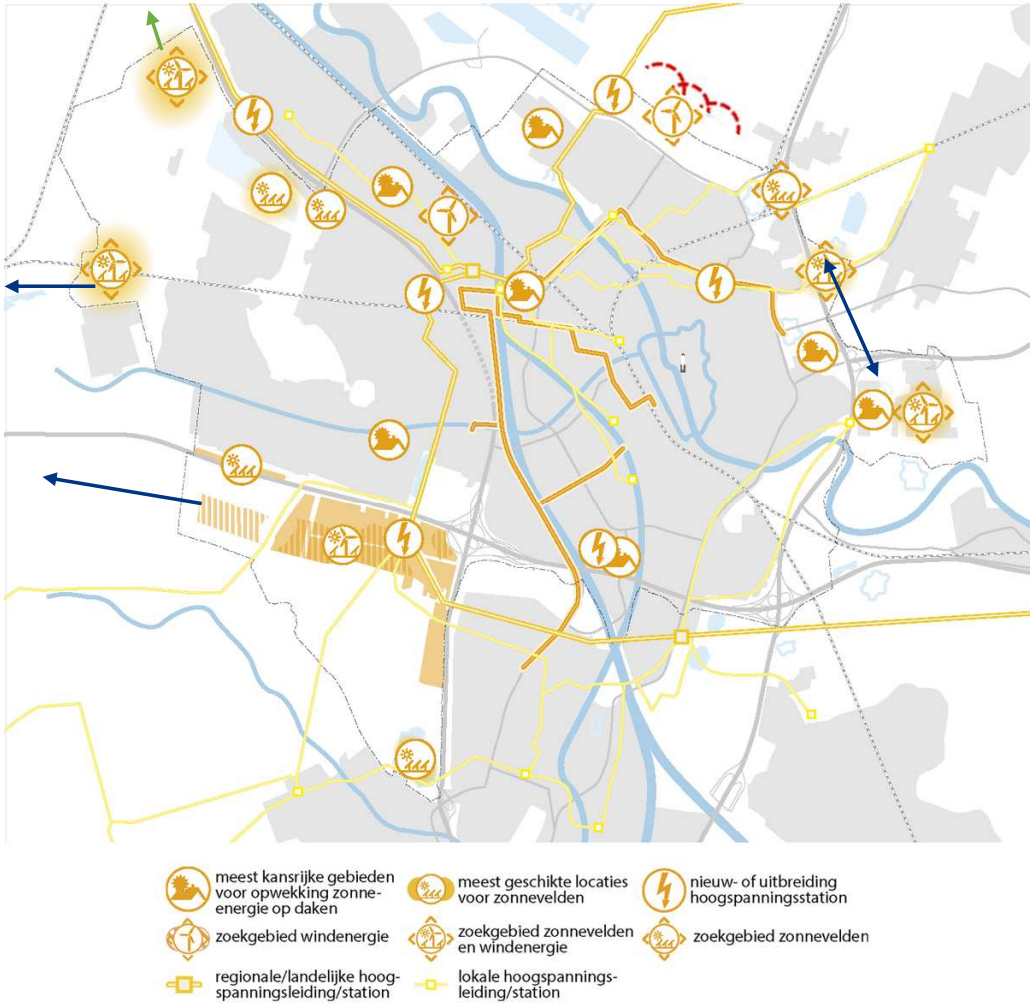
Uitgangspunt landelijke regelgeving

Hoe realistisch zijn zoekgebieden wind?

- In (noord)oosten NHW: hangt af van afwegingskader provincie
- In westen beschermd dorpsgezicht: hoe verder van kasteel Haarzuilens, hoe realistischer
- Opstellingen van minimaal drie windmolens wenselijk voor business case:
  - Bundeling locaties (USP en Voordorpse Polder)
  - Gemeentegrens overschrijdende projecten
  - Ontwikkeling met lagere rendementen

- Toets aan gemeentelijk beleid moet nog, met name geluid en slagschaduw
  - Zoekgebieden voldoen aan landelijke norm

Van RSU naar RES



Wensen voor een goede business case:

60 ha en 15 ha zonneveld

Lijnopstelling van drie windmolens

Gemeente Utrecht

Hoe werken we regionaal samen?

- Kansrijke gebieden zijn/worden vastgesteld door buurgemeenten:
  - Wind langs infrastructuur bv A12, A28; Woerden nabij Reijerscop, De Bilt nabij A28
  - Zonnevelden, bv St. Vecht Kortrijk nabij Ockhuizen

- Samenwerken omdat:
  - Ruimtelijke inpassing vraagt regionale afstemming
  - Afwegingen deels hetzelfde zijn: bv NHW, groen & recreatie
  - Het om dezelfde grondeigenaar gaat bv RWS
  - Slim moeten omgaan met de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet
  - Betere business case van de energieprojecten incl. streven 50% lokaal eigendom
  - Kennis delen

Effecten lopende discussies in gemeenten

Gemeenten lopen eigen proces: inzet RES1.0 is divers

- Afgerond proces of begin van een proces
- Bovenlokaal of lokaal aan de slag
- Voorkeur wind of zonneveld
- Kansrijke of concrete zoekgebieden

Vastleggen aantal regionale uitgangspunten in RES1.0, bv streven 50% lokaal eigenaarschap

Belangrijk voor Utrecht in RES1.0

- Regiobod van 1,8 TWh is redelijk en realistisch gezien het potentieel
- Realiseren bod vraagt het nodige: bv ruimtelijke inpassing, maatschappelijke gesprek, medewerking grondeigenaren
- Bijdrage Utrecht is substantieel en een bruto bijdrage; ruimte beperkt om tegenvallers op te vangen
- Ruimte in de plannen nodig om tegenvallers regionaal op te vangen

Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1834
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	5.1
Omschrijving	Raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU
ID	1888
Behandelend ambtenaar	H. Kraaij
Telefoon	030 - 28 61042
E-mail	energie@utrecht.nl
Datum collegebesluit	19 januari 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 mei 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	H. Kraaij	**Datum**	22 januari 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 61042	**Kenmerk**	8491346/20210118/HK
E-mail	energie@utrecht.nl	**Onderwerp**	Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Energie, Ruimtelijke Ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Uw raad heeft ons met motie 2020/114 verzocht om bij de uiteindelijke Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) een voorstel te doen voor de hoeveelheid energieopwekking in TWh waar de gemeente Utrecht in 2040 ruimte voor wil bieden. In deze brief wordt aangegeven op welke wijze wij zijn gekomen tot de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. Ook is aangegeven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd zou kunnen worden. Dit potentieel is voldoende om de in de concept RSU opgenomen doelstelling van 40-280 GWh (aanvullend op lopende projecten) te realiseren. Wij willen benadrukken dat met vaststelling van de RSU alleen zoekgebieden worden aangegeven en niet besloten wordt dat in de zoekgebieden windmolens en zonnevelden gaan komen. Bewoners en andere belanghebbenden kunnen nu reageren op de zoekgebieden en zullen ook later betrokken worden als er sprake is van concrete plannen.

Uitgangspunt is potentieelonderzoek

Op 13 maart 2020 bent u geïnformeerd over de potentieelonderzoeken voor duurzame elektriciteit en duurzame warmte. Deze onderzoeken gingen over zon op dak, zonnevelden, windmolens en verschillende vormen van duurzame warmte. Dit was de eerste stap in het steeds duidelijker maken welke ruimte in onze gemeente beschikbaar is voor productie van duurzame energie. Het opnemen van ruimte die de gemeente maximaal wil bieden voor de productie van duurzame energie in de RSU is de volgende stap. Derde stap is het vaststellen van een Energievisie en beleidsregels waarmee integrale afweging plaatsvindt met andere belangen zoals groen en recreatie en op basis waarvan concrete plannen kunnen worden gemaakt door initiatiefnemers.

Het realiseerbaar potentieel voor zon op dak hangt vooral af van de instrumenten die gemeenten krijgen om technisch geschikte ruimte op daken voor zonnepanelen daadwerkelijk te benutten, de medewerking van eigenaren en de afweging met andere functies op daken. Het realiseerbaar potentieel voor duurzame warmte hangt vooral af van de mate waarin de warmte op een economisch verantwoorde manier beschikbaar is te maken en minder van het beslag op de ruimte. In de concept

RSU wordt de ruimtelijke behoefte opgenomen voor de energie-infrastructuur, voor zover deze locatie-specifiek is aan te geven(voor warmte-koudeopslag en warmtebuffers).

Deze brief gaat over de onderbouwing van de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. De kansgebieden, zoals benoemd in het potentieelonderzoek voor duurzame elektriciteit, zijn het startpunt bij de vertaalslag naar zoekgebieden. Deze vertaalslag wordt hierna onderbouwd.

Wat is een zoekgebied?

In de concept RSU worden globaal aangeduide zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden opgenomen. Op basis van deze zoekgebieden kunnen initiatiefnemers zich bij de gemeente melden met voorstellen voor windmolens en zonnevelden. Voor kansrijke initiatieven is allereerst medewerking van grondeigenaren nodig en zal sprake moeten zijn van minimaal 50% lokaal eigendom. Initiatieven of vergunningaanvragen buiten de door uw raad vastgestelde zoekgebieden worden niet in behandeling genomen. Voor initiatieven binnen de zoekgebieden wordt een uitgebreide procedure gevolgd, waarbij een integrale afweging van ruimtelijke en maatschappelijke belangen plaatsvindt. Voor alle initiatieven geldt dat instemming van uw raad nodig is om ze te realiseren. Dit kan via een wijziging van het bestemmingsplan of via het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen. De status van zoekgebied betekent dus niet dat er hoe dan ook energieproductie komt. In de zoekgebieden voor energieproductie zijn ook andere functies beoogd of al aanwezig, zoals natuurwaarden (bijvoorbeeld vogeltrekroutes of waardevolle en/of wettelijk beschermde soorten) en recreatie. De weging van belangen en waarden kan ertoe leiden dat een zoekgebied toch niet geschikt is voor energieproductie.

Zoekgebieden voor windmolens

In het potentieelonderzoek zijn de kansgebieden voor windmolens bepaald op basis van de te hanteren afstanden tot gebouwen en infrastructuur voor (1) de externe veiligheid en (2) geluid. De stap van kansgebied naar zoekgebied maken we in de concept RSU op basis van de volgende keuzes:

1. Locaties op een afstand van minder dan 400 meter tot woningen (uitgezonderd individuele woningen) vallen af omdat wij de geluidhinder binnen die afstand onacceptabel vinden.
2. Locaties met meer dan één belemmering op basis van provinciaal beleid vallen af.

Deze keuzes worden hieronder toegelicht.

<u>Toelichting 400 meter</u>
De wettelijke geluidnorm is uitgedrukt in een geluidbelasting en niet in een afstand. Ook op afstanden van circa 200 meter kan voldaan worden aan de wettelijke geluidnorm door windmolens tijdelijk in een geluidarme stand te zetten of stil te zetten met minder energieopbrengst als gevolg. Wij vinden het om twee redenen ongewenst om op deze manier aan de wettelijke geluidnorm te voldoen. Ten eerste wordt op deze manier wel het jaargemiddelde geluid, maar niet het piekgeluid verlaagd. Met name het piekgeluid leidt tot hinderbeleving. Ten tweede leiden deze geluid beperkende maatregelen tot minder energieopbrengst.

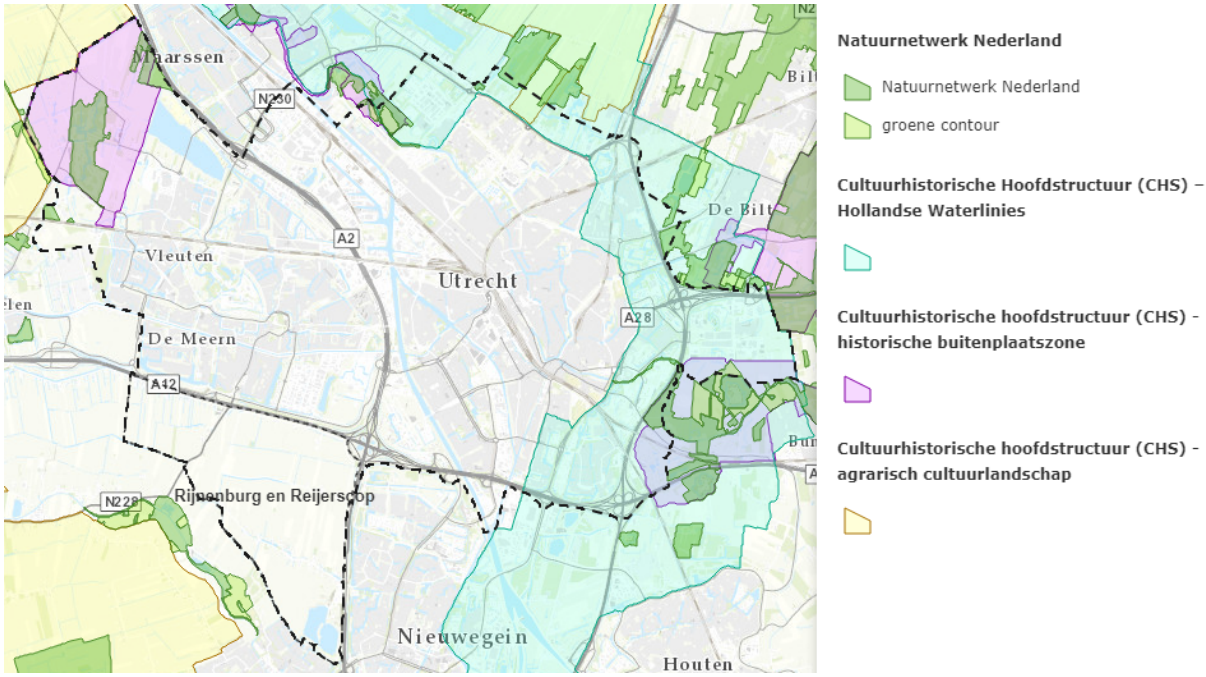
In de potentieelstudie hebben we projecties gemaakt op basis van afstanden van 300, 500 en 800 meter. De afstand van 400 meter is overgenomen van de recent door de provincie Utrecht gepubliceerde ‘digitale toolkit windenergie’. Deze afstand komt ongeveer overeen met de afstand

waarbij voldaan kan worden aan de wettelijke geluidnorm zonder geluidbeperkende maatregelen te treffen.

De wettelijke geluidnorm voor windmolens, gaat gepaard met een mate van hinderbeleving die door de wetgever acceptabel is bevonden. Volgens het RIVM ondervindt 8 tot 9% van de omwonenden die belast worden met het geluidniveau dat hoort bij de wettelijk norm, ernstige geluidhinder. Op de betreffende locaties kan deze hinder lager uitvallen door reeds aanwezig omgevingsgeluid dat het geluid van de windmolens overstemd, zoals bijvoorbeeld het geluid van autosnelwegen. Het percentage ernstig gehinderde personen hangt ook af van niet geluidsfactoren, zoals de wijze waarop ze betrokken zijn bij de besluitvorming of financieel mee kunnen profiteren. Pas na concrete uitwerking van initiatieven, is vast te stellen of in de genoemde zoekgebieden de WHO-streefwaarde voor maximale geluidbelasting (45 dB L_{den} in plaats van de wettelijke 47 dB L_{den}) kan worden gehaald.

Toelichting belemmeringen
Met name langs de randen van onze gemeente ligt cultuurhistorisch erfgoed en natuur (zie figuur 2). Langs de noord- en oostrand van stad Utrecht ligt de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarvan het grootste deel genomineerd is voor internationaal erfgoed (Unesco). Op verschillende plekken langs de rand van de stad liggen historische buitenplaatszones, waaronder Haarzuilens en Amelisweerd. Binnen deze buitenplaatszones (maar ook daar buiten) ligt beschermde natuur: Natuur Netwerk Nederland en gebieden die hiervoor beoogd zijn (groene contour). In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorische landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.

Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid.



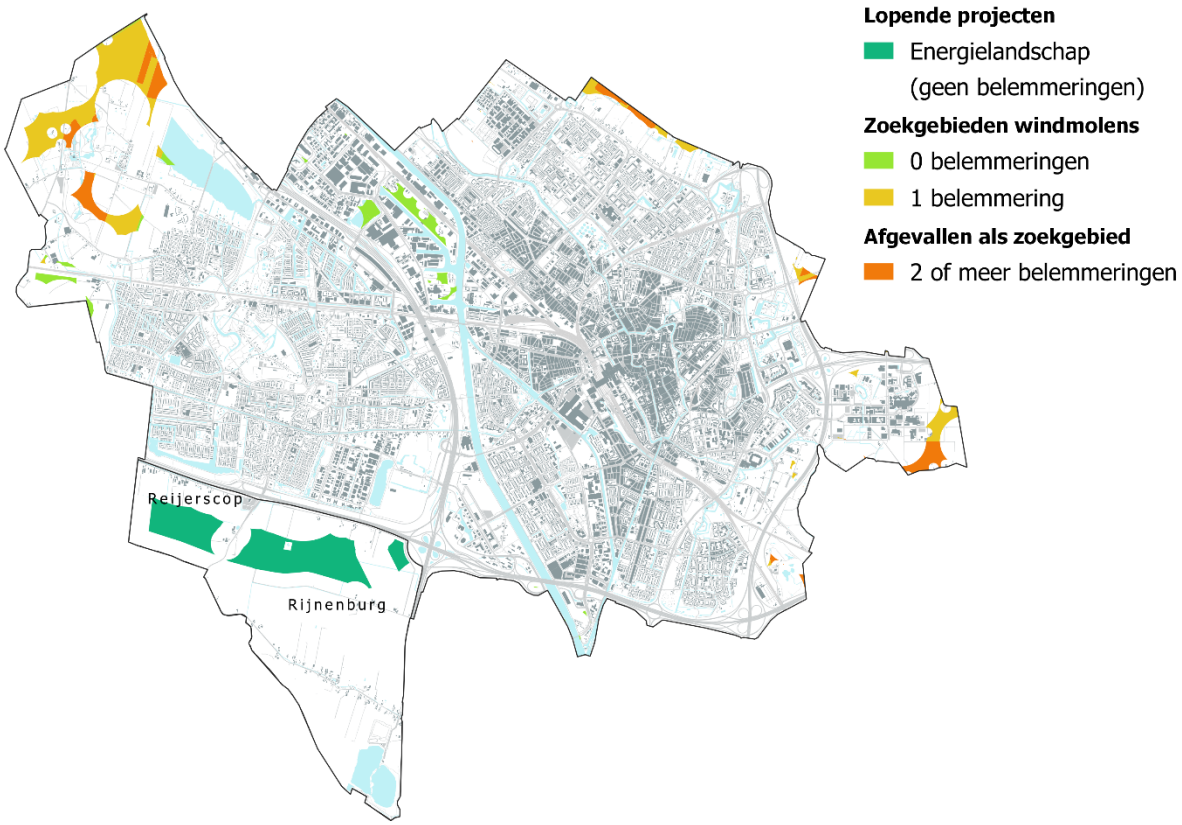
Figuur 2: Door provinciaal beleid beschermde gebieden.

Selectie van zoekgebieden windmolens

Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1):

- Rijnenburg en Reijerscop (huidig beleid)
- Lage Weide
- Utrecht Science Park
- Voordorpse polder
- Noorderpark
- Westelijk buitengebied: Ockhuizen (noord), Haarzuilens (midden) en Polder Bijleveld (zuid)

Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU.



Figuur 1: Zoekgebieden windmolens (kleuren donkergroen, lichtgroen en geel)

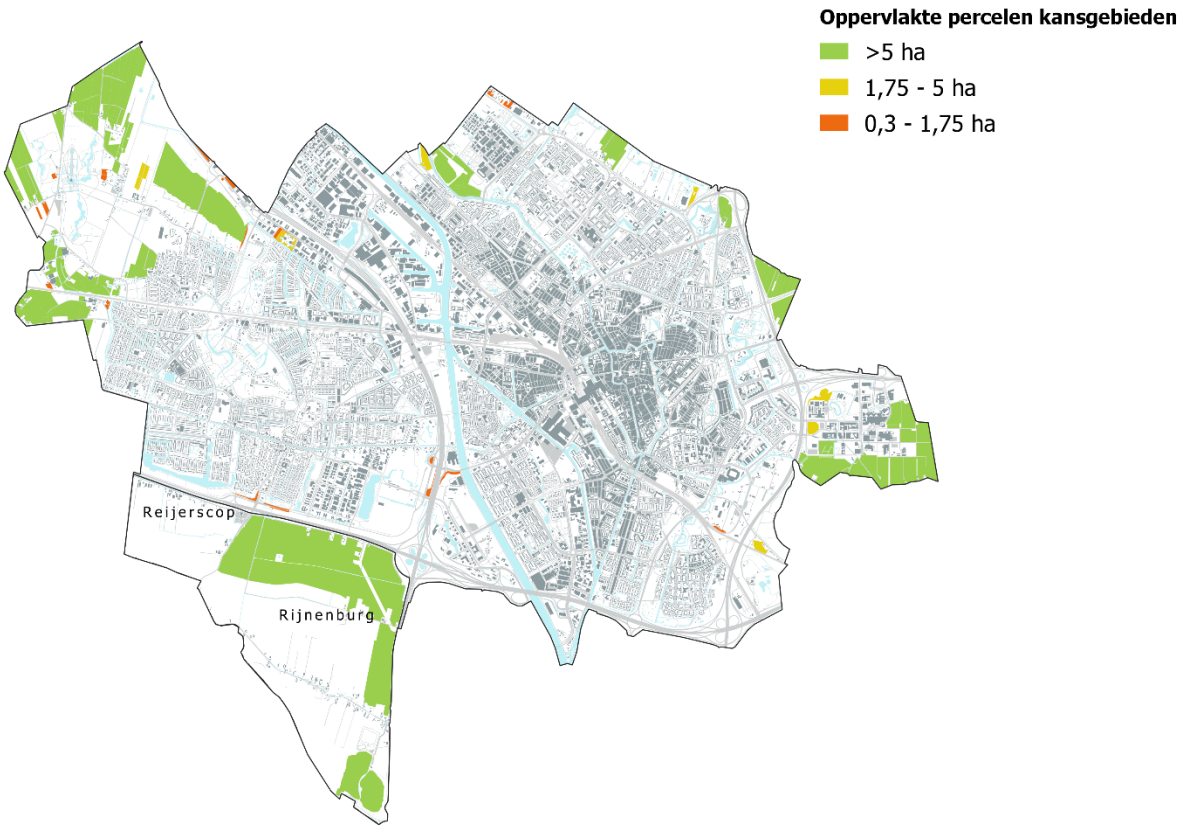
Zoekgebieden voor zonnevelden

In de potentieelstudie zijn alle gebieden met een agrarische functie en grote plassen opgenomen als kansgebied. De stap van kansgebied naar zoekgebied maken we op basis van de volgende afwegingen:

1. Percelen kleiner dan 5 hectare zijn niet benoemd als kansgebied.
2. Locaties met meer dan één belemmering op basis van provinciaal beleid vallen af.

<u>Toelichting 5 hectare</u>
De grens van 5 hectare is gekozen, omdat onder deze grens alleen sprake kan zijn van kleinschalige zonnevelden die beperkt bijdragen aan de verduurzaming van de energievoorziening van de stad. Dergelijke kleinschalige zonnevelden zijn niet uitgesloten, maar hiervoor wordt in de concept RSU geen ruimte gereserveerd. Meeste kansrijk zijn initiatieven tot circa 2,5 hectare die kunnen worden aangesloten op een 1,75 kV distributieleiding die overal in de stad aanwezig is. Minder kansrijk zijn zonnevelden tussen 2,5 en 5 hectare met een aansluiting op een 10 kV transformatorstation. Deze aansluitingen zijn schaars en kostbaar.

Uit figuur 3 blijkt dat er weinig potentieel verloren gaat door voor zonnevelden kleiner dan 5 hectare geen ruimte te reserveren.



Figuur 3: Zoekgebieden voor zonnevelden, opgesplitst naar omvang van de percelen. Percelen zijn hier gedefinieerd als aaneensloten kansgebieden.

Toelichting belemmeringen

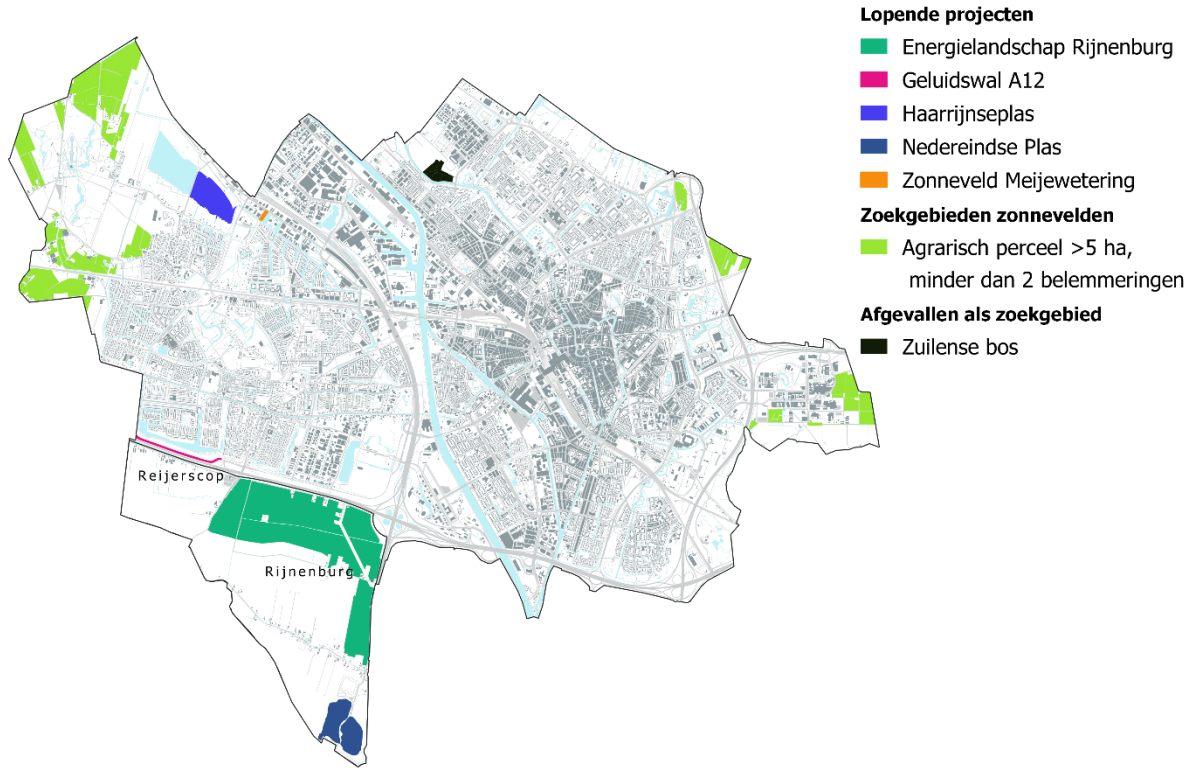
Net als bij windmolens zijn ook door provinciaal beleid beschermde, ecologische en cultuurhistorische waarden een belemmering voor de realisatie van zonnevelden (zie figuur 1). Ook voor zonnevelden kiezen wij er voor om in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid, niet als zoekgebied in de concept RSU op te nemen. Voor nieuwe zonneveldprojecten zullen regels worden opgesteld op basis waarvan zonnevelden in gebieden met een beschermde status mogelijk zijn. Hierbij geldt ook gemeentelijk beleid , zoals het beleid voor stedelijke hoofdgroenstructuur en het Utrechtse Soortenbeleid. Deze regels zijn aanvullend op de wettelijke verplichtingen ter behoud van beschermde natuurwaarden. Met het opstellen van deze regels wordt invulling gegeven aan motie 2020/314 waarin het college wordt opgedragen om "*voor volgende zonne-energieprojecten een duidelijk kader te ontwikkelen, gekoppeld aan haar eigen (aanbestedings)beleid, waarin randvoorwaarden zoals financiële en procesparticipatie van de omgeving, ruimtelijke inpassing en het stimuleren van de ecologie zijn opgenomen*". Ook voor zonnevelden geldt dat het niet op voorhand zeker is dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee de ecologische en cultuurhistorische waarden voldoende beschermd worden.

Selectie van zoekgebieden zonnevelden

Op basis van de afwegingen met betrekking tot de omvang van zonnevelden en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor zonnevelden (zie figuur 3):

- Rijnenburg, Nedereindse Plas, Haarrijnseplas, geluidwal A12 bij Veldhuizen en Meijewetering (bestaande beleid)
- Westelijk buitengebied: Ockhuizen (noord), Haarzuilens (midden) en Polder Bijleveld (zuid)
- Utrecht Science Park
- Voordorpse polder
- Fort Blauwkapel
- Zuilense Bos

Voor locatie Zuilense Bos weten we nu al dat de ontwikkeling van ander functies de voorkeur heeft: sport en recreatief en ecologisch groen. De overige locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU. In Rijnenburg en Reijerscop is het zoekgebied voor zonnevelden overgenomen uit het potentieelonderzoek en het raadsbesluit over het pauzelandschap. In de ontwerp RSU wordt voortgeborduurd op dit raadbesluit en houdt Reijerscop de functie van agrarisch gebruik. Deze functie is niet verenigbaar met grootschalige zonnevelden. Kleinschalige zonnevelden (kleiner dan 5 ha) worden echter niet uitgesloten in Reijerscop.



Figuur 3: Zoekgebieden zonnevelden

Hoeveel duurzame energie mogelijk in zoekgebieden?

In de brief van 20 april 2020 hebben we antwoord gegeven op uw vraag “welk richtdoel voor energieopwekking opgenomen kan worden in de uitgangspunten voor de ruimtelijke strategie?”. In ons antwoord hebben wij aangegeven dat dit afhankelijk is van keuzes over verenigbaarheid van belangen. In tabel 1 is aangegeven hoeveel energie maximaal in de zoekgebieden kan worden geproduceerd als deze optimaal benut worden voor energieproductie. Ook is een indicatie gegeven voor het naar schatting l te verwachten potentieel binnen de zoekgebieden.

Voor zonnevelden is het ingeschatte potentieel kleiner dan het maximum, omdat we rekening moeten houden met de beschermde waarden voor erfgoed en natuur en ook met de waarden zoals beschreven in ons beleid voor de stedelijke hoofdgroenstructuur. De zoekgebieden liggen vrijwel allemaal in de hoofdgroenstructuur, waarbinnen de functie groen dominant moet blijven. In de nog op te stellen beleidsregels voor zonnevelden zullen wij concreter aangeven op welke wijze zonnevelden verenigbaar zijn met erfgoed, natuur en stedelijk groen. Daarbij kijken we onder andere naar het oppervlaktebeslag van de zonnevelden en de inpasbaarheid

Voor windmolens is het ingeschat potentieel kleiner dan het maximum, omdat (1) in sommige zoekgebieden de windmolens vanwege de externe veiligheid een beperkte hoogte kunnen hebben en (2) buiten de gebouwde omgeving de windmolens in een opstelling moeten staan die logisch past in het landschap. Ten zuidoosten van het USP is ruimte voor twee windmolens, die niet logisch in het landschap passen. Hierdoor lijkt alleen één windmolen langs de A28 reëel. Deze is vanwege de externe veiligheid beperkt in hoogte. Vanwege de landschappelijke samenhang met de molen op het USP is de hoogte van een eventuele molen in de Voordorpse polder ook beperkt. In het westelijke buitengebied passen in principe circa 10 windmolens. De enige landschappelijke structuur die logisch past bij meer dan één windmolen is het spoor ten noorden van de Polder Bijleveld. Hierin passen twee windmolens. Het ingeschat potentieel voor windmolens komt daarmee op 243 GWh per jaar.

DUURZAME ELEKTRICITEIT	**Potentieel in GWh**		**Toelichting op ingeschat potentieel**
	Maximaal	*Ingeschat*	
Windenergie	**405**	**243**	
Rijnenburg en Reijerscop	120	120	Conform raadsbesluit energielandschap
USP	45	9	1 windmolen (2,5 - 4 MW)
Lage Weide	75	75	5 windmolens (4,5 - 5,6 MW)
Voordorpse Polder	15	9	1 windmolen (2,5 - 4 MW)
Westelijk buitengebied	150	30	2 windmolens in polder Bijleveld langs spoor (4,5 - 5,6 MW)
Zonnevelden	**362**	**228**	
Rijnenburg	123	123	Conform raadsbesluit energielandschap
Nedereindse Plas	33	33	Conform raadsbesluit energielandschap
Haarrijnseplas	4	4	Conform raadsbesluit avvgb zonnevelden
Meijewetering	0,5	0	Conform raadsbesluit avvgb zonnevelden
USP	29	15	50% van zoekgebied
Voordorpse polder	14	7	50% van zoekgebied
Westelijk buitengebied	159		
> Ockhuizen		30	50% van zoekgebied
> Haarzuilens		0	Binnen directe invloedssfeer van kasteel geen zonnevelden
> Polder Bijleveld		16	50% van zoekgebied (aansluitend op kassengebied)
TOTAAL	**767**	**471**	

Tabel 1: Maximaal en ingeschat potentieel voor energieproductie van windmolens en zonnevelden in de zoekgebieden.

Besluitvorming en participatie

De komende maanden gaan we met de bewoners van de stad, belanghebbenden en desgewenst ook met uw raad in gesprek over de beschikbaar te stellen ruimte voor duurzame energie. Bewoners en andere belanghebbenden kunnen reageren op de zoekgebieden, zoals opgenomen in de concept

RSU. Gelijktijdig gaan we met belanghebbenden en experts en tijdens het Stadsgesprek Nieuwe Energie met bewoners en initiatiefnemers in gesprek over de voorwaarden of ‘spelregels’ die de gemeente zou moeten hanteren voor concrete plannen voor duurzame energie. Deze regels leggen we vast in de Energievisie en beleidsregels voor zonnevelden (uitvoering motie 2020/314). Uw raad besluit eerst over de in de RSU op te nemen zoekgebieden voor duurzame energie. Deze zoekgebieden zijn de basis voor nog volgende besluitvorming over onze inbreng in de Regionale Energie Strategie en over de Energievisie en de daarbij horende beleidsregels. Op basis van deze set aan beleidskaders, kunnen initiatiefnemers concrete plannen indienen. Voor deze concrete plannen geldt wederom dat omwonenden betrokken worden en dat uw raad daarover een besluit neemt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1836
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 mei 2021
Agendapunt	5.2
Omschrijving	Raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0
ID	1890
Behandelend ambtenaar	I.C.M. van de Klundert
Telefoon	030 - 28 64115
E-mail	i.van.de.klundert@utrecht.nl
Datum collegebesluit	2 maart 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 mei 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	I.C.M. van de Klundert	**Datum**	3 maart 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64115	**Kenmerk**	8623626/20210302IK
E-mail	i.van.de.klundert@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitstel opleveren RES 1.0
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Energie

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren we u dat de oplevering van de RES 1.0 van de U16 verschuift van het tweede naar het derde kwartaal van 2021. We streven nu naar vaststelling van de RES 1.0 vóór 1 oktober 2021.

Meer tijd nodig om tot consensus en onderbouwing van het regiobod te komen
Bij de start van het RESU16 proces om tot een Regionale Energiestrategie (RES) te komen, hebben wij u voorgesteld om drie formele besluitvormingsmomenten in te bouwen: de Startnotitie (vastgesteld 3 oktober 2019), de ontwerp-RES (vastgesteld 17 september 2020) en de definitieve RES 1.0. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de RES 1.0 door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Volgens de landelijke afspraken dient de regio vóór 1 juli 2021 de vastgestelde RES 1.0 in te dienen bij het Nationaal Programma RES (NPRES).

We zien nu dat we in de regio U16 meer tijd nodig hebben om tot consensus en onderbouwing van het regiobod te komen. Zoals eerder aangegeven in de raadsbrief 'Inzet U16-regio voor Regionale Energiestrategie 1.0' (8 december 2020) zijn in de afgelopen zes maanden gemeenten (boven)lokaal aan de slag gegaan om zo concreet mogelijke zoekgebieden voor de onderbouwing van het bod aan te dragen. Het tempo waarin gemeenten hiermee aan de slag zijn gegaan, was en is niet gelijk. Niet alle gemeenten hebben de benodigde besluitvormingsprocessen voor deze zoekgebieden afgerond. Zij krijgen nu extra tijd om deze processen af te ronden.

Tegelijk beseffen we in de regio dat, bij de uitwerking van de aangedragen zoekgebieden naar concrete zoeklocaties, niet alle zoekgebieden (en TWh) (volledig) zullen worden gerealiseerd. Grondeigenaren moeten meewerken, investeerders moeten bereid zijn te investeren en de grootschalige opwek moet ruimtelijk kunnen worden ingepast. Ook zal in onze regio veel werk moeten worden verzet om tot een brede maatschappelijke acceptatie van windenergie en zonnevelden te komen. Vanuit stad Utrecht vinden we het daarom belangrijk om stevige regionale afspraken te maken over het opvangen van dit soort tegenvallers, die ongetwijfeld gaan komen. Tussen de samenwerkende gemeenten in de RESU16 bestaan verschillen over de invulling van deze afspraken. Daardoor hebben we nu meer tijd nodig om tot een werkbare oplossing voor alle gemeenten te

komen. Hierdoor hebben we nu moeten constateren dat het niet lukt om als regio vóór 1 juli 2021 het regiobod concreet genoeg te onderbouwen, waarbij we het vertrouwen hebben dat we de regionale ambitie van 1,8 TWh voor 2030 kunnen realiseren.

Gevolgen van het te laat indienen van de RES 1.0

We streven er naar de door de raden vast te stellen RES 1.0 niet vóór 1 juli maar uiterlijk 1 oktober 2021 in te gaan dienen. Namens de regioU16 zijn de bestuurlijke trekkers van de RESU16 (bestuurders van Utrechtse Heuvelrug, Houten, provincie en waterschap) in overleg met het Nationaal Programma RES (NPRES) over de consequenties van het niet halen van de afgesproken deadline van 1 juli 2021. In een recente Kamerbrief over de RES gaf de minister aan dat hij de formele indieningsdatum van 1 juli a.s. aanhoudt. Tegelijkertijd geeft de minister aan dat hij beseft dat de RES 1.0 geen eindpunt is, maar een bestuurlijke mijlpaal van de processen die tot 2030 gaan lopen. Het is niet duidelijk of en welke consequenties het te laat indienen van de RES 1.0 voor de regio heeft.

Onze inzet in de regio U16 voor RES 1.0

Wat betreft onze inzet vanuit de stad Utrecht in de regio U16 voor de RES1.0 verandert er niet veel. We blijven ons vanuit Utrecht inzetten om het regionale conceptbod van 1,8 TWh na te komen, zoals in de raadsbrief (8 december 2020) is geschetst. De inzet zoals geconcretiseerd bij de ontwerp-RES blijft staan: het realiseren van Energielandschap Rijnenburg en drie zonnevelden (Meijewetering, Haarrijnseplas en geluidswal A12). In de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is een energie-opgave beschreven die we in zoekgebieden hebben geconcretiseerd (raadsbrief ‘Vrijgave voor inspraak Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ en raadsbrief ‘Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU’, 22 januari 2021). Onder voorbehoud van de besluitvorming over de definitieve RSU hebben we daarmee onze aanvullende stappen voor de grootschalige energieopwekking tot 2040 geschetst en kunnen we een deel van de mogelijke plantuitval tot 2030 opvangen. We zijn met buurgemeenten in gesprek over zoekgebieden die grenzen aan onze stad. Recent hebben we aangekondigd voor Ockhuizen een integraal programma van eisen voor een mogelijk gefaseerde ontwikkeling tot 2040 op te gaan stellen, waarbij het ruimtelijk initiatief voor energieopwekking door zonnevelden onderdeel van de afweging is (raadsbrief ‘Startnotitie voor Ockhuizen’, 8 februari 2021).

Tot slot

We zijn teleurgesteld dat we de opgelegde deadline voor de RES 1.0 in de regio niet gaan halen. We willen onze afspraken die we via de VNG in het Klimaatakkoord hebben gemaakt graag nakomen. Tegelijkertijd hebben we in de Startnotitie RESU16 met de regio afgesproken om eigen keuzes en ambities steeds af te wegen tegen de gedeelde belangen van de regio of andere gemeenten om tot een succesvolle samenwerking in de regio te komen. We zijn bereid om deze extra tijd te nemen en zo te kijken of we tot stevige regionale afspraken voor de RES 1.0 kunnen komen.

We vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,