Vragen en aandachtspunten naar aanleiding van raadsinformatiebijeenkomsten over Merwedekanaalzone in 2021 – groeidocument
In dit document en de bijbehorende bijlagen worden alle vragen en antwoorden verzameld die tijdens de informatiefase van de besluitvorming door de gemeenteraad aan de orde komen in de raadsinformatiebijeenkomsten over de plannen voor de Merwedekanaalzone. Na elke bijeenkomst vult het college dit document verder aan en informeert zij de raad tijdig over de antwoorden op de gestelde vragen.

Vragen en aandachtspunten raadsleden nav RIB 18 mei 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
Thema	**Wonen en community building**	
1.	Wat kan de raad doen om ervoor te zorgen dat een community wordt opgebouwd? (GL)	Hans Karssenberg antwoordt dat de raad hiervoor aandacht kan vragen en middelen kan toekennen. Ter aanvulling op het antwoord van Hans Karssenberg: In de SOK onder artikel 43 is afgesproken met de marktpartijen dat de komende maanden gebiedsmanagement verder wordt uitgewerkt. Onder dit thema vallen de volgende subthema's: • community building, bewonersparticipatie • beheer openbare ruimte en binnenterreinen • handhaven fietsparkeren openbare ruimte • exploitatie collectieve fietsenstallingen • toegang tot het autovrije gebied, plintmanagement en programmering Proces is in gang gezet
Thema	**Openbare ruimte en groen**	
2.	In de presentatie over openbare ruimte en groen mist fietsparkeren En hoe borg je dat deze inpandige fietsenstallingen worden gebruikt. (PVV).	Martine van Vliet antwoordt dat het plan veel inpandige fietsenstallingen bevatten en dat op een paar plekken, bij voorzieningen, fietsparkeren op maaiveld mogelijk is. De beplanting zorgt er voor dat fietsparkeren op maaiveld lastig is. Ter aanvulling op antwoord Martine van Vliet in de RIB: In Merwede komen voldoende en goed toegankelijke inpandige fietsenstallingen voor bewoners en bezoekers van Merwede. In de openbare ruimte is aanvullend ruimte opgenomen voor 1.500 fietsen op plekken waar dat nodig is (bij voorzieningen en entrees grote gebouwen) voor kort bezoek. (p31 SP Merwede en p18 FO IP Merwede).

3.	Nav de trappen op de plaatjes: hoe wordt in de openbare ruimte omgegaan met mensen die in een rolstoel zitten of een rollator gebruiken. (SP) (Denk)	Martine van Vliet geef aan dat de binnenterreinen ook alle met een lift bereikbaar zijn. Ter aanvulling op antwoord Martine van Vliet in de RIB: Martine van Vliet geef aan dat de verhoogde binnenterreinen met een publiek toegankelijke lift bereikbaar zijn. Verder zijn er in het plan geen hoogteverschillen.
4.	Nav plaatje bij Merwedekanaal, komt er ook onderbeplanting aan de oevers, dat is van belang voor de biodiversiteit. (PvdD)	Martine van Vliet: Er wordt nog een ontwerp gemaakt voor het park. Het plaatje dat is getoond is een impressie. Ter aanvulling op antwoord Martine van Vliet in de RIB: Het plaatje dat is getoond is een impressie. In het SP en FO IP is geborgd dat er bij de uitwerking langs het kanaal zowel ruimte is voor plekken met de voor biodiversiteit benodigde beplanting (Merwedebiotoop) als voor plekken met zicht op het water.
5.	Is nagedacht over een verbinding van het groen in de nieuwe wijk met het groen in de bestaande wijken. (PvdD)	Gemeente is bezig met name bij de Europalaan met de verbinding tussen park Transwijk en Merwede. Ter aanvulling: Door de nieuwe Oost-West verbindingen is het ook mogelijk om ook een ommetje te maken vanuit de bestaande buurten via het nieuwe Merwedepark. 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 (p86 SP)
6.	Is nagedacht over de autobereikbaarheid voor mensen die minder mobiel zijn. (Denk)	Martine van Vliet: Ja, in het stedenbouwkundig plan staat per zone de route aangegeven en wat voor wie bereikbaar is. Ter aanvulling op het antwoord Martine van Vliet in de RIB: Rolstoelers kunnen bij elke voordeur komen zonder hellingen of obstakels. Bezoekers met een scootmobiel kunnen deze (tijdelijk) in het complex parkeren. In complexen specifiek voor ouderen zal rekening worden gehouden met voldoende toegankelijkheid en parkeerplekken voor scootmobielen. Een autovrije wijk heeft als gevolg dat bewoners en zorgverleners niet overal met de auto tot aan de voordeur kunnen komen. Andere vormen van elektrisch vervoer kunnen wel alle woningen bereiken. In de uitwerking van de plannen wordt daarom rekening gehouden met de locaties van het type woningen gericht op mindervalide doelgroepen (p78 SP).

7.	Vraag aan Martine van Vliet over het vroeg betrekken van een landschapsarchitect. Zij is toch al betrokken. (D66)	Voor buitenruimte is een goed bureau betrokken. Q team, waarvan zij lid is, toetst. aandachtspunt is wens levendigheid en doorsnijding groen. Ter aanvulling op antwoord Martine van Vliet in de RIB: Voor openbare ruimte is een landschapsbureau betrokken: Okra. De ontwikkelaars betrekken bureaus voor de binnentuinen. Het Q team toetst de bouwplannen en de openbare ruimte op kwaliteit zoals afgesproken en opgenomen in SP
8.	In hoeverre voorziet het plan in groene gevels. (D66)	Martine van Vliet: Groene gevels wordt niet echt in kwantiteit gevraagd. Wens is wel dat de stadsbiotoop over alles heen gaat. Hier ligt ook een taak voor het Q team. Ter aanvulling op antwoord Martine van Vliet in de RIB: De ambitie om groene gevels op te nemen is als ambitie opgenomen in het SP bij onderdeel Merwedebiotoop. Hier ligt ook een taak voor het Q team voor de bewaking van de ambities in het SP.
9.	Wat voor waarborgen zitten in het plan om te voorkomen dat groen niet een sluitpost wordt, als bezuinigd moet worden. (GL)	Martine van Vliet geeft aan dat in het SP kwaliteitseisen aan groen zijn opgenomen. Hier ligt ook een taak voor het Q team voor de bewaking van de ambities in het SP.
10	Hoe blijven de binnenterreinen sociaal veilig? (PvdA)	Martine van Vliet: De binnenterreinen kunnen ’s avonds worden afgesloten. Daarnaast is het belangrijk dat door programma er ook “ogen” zijn op de binnenterreinen.
Thema	**Voorzieningen en werk**	
11.	Zijn er voldoende maatschappelijke voorzieningen in de plannen zijn opgenomen. (PvdA)	Toine Hooft van Bureau Stedelijke Planning geeft aan dat er sprake is van een uitgekiend programma waarbij sommige functies zwaar zijn ingezet, dat geldt bv voor de maatschappelijke voorzieningen. Met andere functies is terughoudend omgegaan, bv voor detailhandel. Zo komen er maximaal twee supermarkten met een metrage van 1250 m. (Zie ook het Stedenbouwkundig Plan pag 68)
12.	Zijn de kavels voor onderwijs nog niet duidelijk? (PvdA)	Jurjen van Keulen geeft aan dat in het Stedenbouwkundig plan 2 locaties zijn aangewezen voor basisscholen. Er is ook een locatie voor voortgezet onderwijs opgenomen.
13.	Wat wordt bedoeld met “een gepasseerd station” omdat de raad nog moet besluiten. (VVD)	Dat was een opmerking van de vertegenwoordiger van X11 die graag in 1 bouwblok met creatieve ondernemers gehuisvest is. Jurjen van Keulen geeft aan dat in het blok met de VO school ook plaats is voor creatieve ondernemers. Dit is in de SOK opgenomen.

14.	Worden er afspraken gemaakt met Mobach, voordat de raad een besluit neemt over de plannen voor MWKZ? (D66)	Margo Meijer geeft aan dat met Mobach gesprekken worden gevoerd en dat er ambtelijk vertrouwen is dat er tijdig overeenstemming komt met Mobach. Met Mobach wordt binnen afzienbare termijn een afspraak gemaakt om een totaaloplossing voor inpassing van dit bedrijf te bespreken.
Thema	**Mobiliteit**	
15.	Graag aandacht voor parkeeroverlast en invoeren betaald parkeren, niet alleen voor de Rivierenwijk maar ook Transwijk. Hoe worden bewoners betrokken? (Denk)	Met de verschillende buurten, waaronder Rivierenwijk en Transwijk, gaan we, na besluitvorming, in gesprek over hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd. De wijze van participatie wordt nader uitgewerkt in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie die binnenkort in de raad ter besluitvorming voorligt. De periode voor participatie start in 2022 tot medio 2024. Betaald parkeren in de omliggende buurten moet zijn ingevoerd uiterlijk voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd, naar verwachting in 2025. Daarnaast blijft het mogelijk om betaald parkeren in te voeren via de reguliere procedure, indien er sprake is van parkeeroverlast. Over het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de omliggende wijken zijn bewoners al wel via verschillende manieren geïnformeerd (wijkbericht, informatieavonden, nieuwsbrief). Over de verdere uitwerking van het betaald parkeren en de manier van participeren worden bewoners opnieuw geïnformeerd.
16.	Aan de roeiverenigingen wordt gevraagd of hun bezwaar tegen de nieuwe bruggen nog steeds bestaat. (VVD)	Een vertegenwoordiger van de roeiverenigingen geeft aan dat zij het liefst geen extra bruggen willen. Als er dan toch nieuwe bruggen komen dan moeten het pijlerloze bruggen zijn.
17.	Wat betekent de situatie rondom het groeifonds voor de plannen in de MWKZ. (Denk)	Margo Meijer: In de plannen wordt ingezet op lopen, fietsen en gebruik ov. Dat laatste kan een hoogwaardige busverbinding zijn. Een tram is zeer wenselijk maar niet noodzakelijk voor de uitvoering van de plannen.

Vragen en aandachtspunten insprekers nav RIB 18 mei 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Hoe lang blijven de sociale huurwoningen in het sociale segment? En wat gebeurt er met die woningen na afloop van de periode? Worden het dan dure (huur)woningen?	Margo Meijer: De instandhouding is in ieder geval voor een periode van 20 geborgd. In de SOK opgenomen dat de sociale huurwoningen in eerste instantie aan de STUW partijen worden aangeboden.

	Diny Engelman, HRL	Als de STUW partijen de sociale woningen verhuren kunnen zij hun woningen niet zomaar uit de sociale voorraad halen. Jaarlijks worden met de individuele corporaties hierover specifieke afspraken gemaakt. Aanvulling: In de in 2019 vastgestelde woonvisie zijn voorwaarden voor sociale huur exploitatieduur vastgelegd: Minimale exploitatieduur: 20 jaar. In de SOK is daarnaast opgenomen dat in eerste instantie de sociale huurwoningen aan de STUW partijen worden aangeboden. De 20 jaar wordt ook geborgd door het opleggen van kettingbeding en kwalitatieve verplichting (aparte bijlage bij de SOK). De studentenwoningen worden door Greystar gerealiseerd. Ook voor deze woningen is 20 jaar instandhouding gewaarborgd en wordt de 20 jaar geborgd door het opleggen van kettingbeding en kwalitatieve verplichting. Woningcorporaties hebben sociale huurwoningen over het algemeen veel langer dan die minimale exploitatieperiode in bezit en verhuur. Mochten woningen na de periode wel geliberaliseerd of verkocht worden dan geldt het uitgangspunt dat de sociale huurwoningvoorraad per saldo groeit. Verkoop van sociale huurwoningen door corporaties willen we alleen als het aantal nieuwe sociale huurwoningen in de wijk meer bedraagt dan er afgaan (zie Woonvisie). Bij liberalisatie worden met corporaties ook afspraken gemaakt in het kader van het Actieplan Middenhuur. De woningcorporaties hanteren daarnaast nu zelf de regeling van “zelfbewoningsplicht”.
2.	Vertegenwoordigers van Eilandsteede en Food for Good geven aan dat zij graag betrokken willen worden over wat nodig is om de nieuwe druk die ontstaat op park en tuinen door nieuwe inwoners in goede banen te leiden.	Er zal afstemming plaatsvinden met stakeholders in en om het Park waaronder Eilandsteede en Food for Good.
3	Stichting Speelruimte vraagt aandacht voor speelruimte voor groep 8 – 18 jarigen. Gaat om ruimte voor spelen, bewegen, ontmoeten, sporten. Hoe is hier nog invulling aan te geven?	Martine van Vliet, op pagina 95 van het stedenbouwkundig plan staat een kaart met speelruimte voor 0 – 18 jarigen. Aanvulling: in Merwede is ruimte voor spelen en ontmoeting voor alle leeftijden. Rekening houdend met zelfstandige mobiliteit is, zijn de speelplekken voor de kleinere kinderen dichtbij de woningen en in binnentuinen. De plekken op de pleinen en in het Merwedepark zijn voor alle leeftijden.
4	Rivierenwijk Leefbaar doet een oproep om mbt de bruggen niet alleen te kijken naar het groen aan de kant van de	Vanuit de ontwikkeling van Merwede komt een bijdrage aan vergroening van Rivierenwijk en is aandacht voor de aansluiting van de bruggen op het plantsoen en de Waalstraat en Zijldiepstraat.

	MWKZ maar ook aan de andere kant, waar de bruggen het weinige groen doorsnijden.	
5	Mevrouw Engelman vraagt ook aandacht voor speelruimte. Ontmoetingsruimte voor de groep 12 – 18 jarigen, vanuit het oogpunt van mogelijke overlast.	Zie antwoord 3
6	Mevrouw Engelman vraagt hoe het groen is geborgd.	De gemeente heeft volledige grip op de kwaliteit en kwantiteit van het groen in de openbare ruimte. De afspraak is namelijk dat de Gemeente het FO inrichtingsplan openbare ruimte (bijgevoegd bij besluitvorming) uitwerkt, realiseert en beheert. Voor de binnentuinen en daken zijn afspraken gemaakt over de hoeveelheid groen en de kwaliteit van het groen. Hier ligt ook een taak voor het Q team voor de bewaking van de ambities in het SP.
7.	Kan er absolute zekerheid geboden worden dat de 2 kavels voor primair onderwijs ontwikkeld worden? (Wim Bisseling, PCOU)	Ja. In het Stedenbouwkundig plan zijn er 2 locaties opgenomen voor basisonderwijs, welke met de schoolbesturen zijn afgestemd. De 2 scholen starten in eerste instantie op de 1e locatie; Op termijn zal de 2e locatie beschikbaar komen.
8.	Roeien is niet alleen op het water, ook aandacht voor de oever hoort daarbij: coachpad moet goed georganiseerd worden, zo dicht mogelijk langs het kanaal en afgescheiden van ander verkeer. Esther van Borstelen (roeiers)	Met de roeiverenigingen zal hierover worden afgestemd. Dit wordt in een collegebrief bevestigd
9.	Het ondernemerscollectief Merwede is al bezig met het opbouwen van een community. Zij doet een oproep om niet alleen aan de nieuwe wijk te denken.	In de SOK onder artikel 43 is afgesproken met de marktpartijen dat de komende maanden gebiedsmanagement verder wordt uitgewerkt. De opbouw van een community is hiervan een onderdeel. Hierbij zullen we nadrukkelijk de verbinding leggen met partijen in de omgeving, bijvoorbeeld in de richting van Park Transwijk.
10.	Mobach doet een oproep aan de raad om de gemeente te stimuleren om met een samenhangende oplossing te komen.	
11.	Vertegenwoordigers van basisonderwijs geven aan dat ze graag zien dat maatschappelijke voorzieningen eerder worden betrokken. Blok 12 en 17 zijn prima. Fasering laat nog niet zien of scholen op tijd gerealiseerd zijn. En ze	We zijn in gesprek met de scholen. Afgesproken wordt om de aandachtspunten buiten deze rib verder te bespreken.

	vragen aandacht voor de sociale veiligheid omdat spelen in de openbare ruimte is voorzien.	
12.	Nuovo/X11 geeft aan dat ze liever bij het cultuurhuis hadden gezeten dan naast een sporthal.	De locatie voor de middelbare school is tot stand gekomen na een integrale afweging waarin is gekeken naar veel verschillende aspecten op het gebied van veiligheid, mobiliteit, programmering, stedenbouw ect. In samenwerking met school is het blok uitgewerkt en een voorkeursmodel opgesteld.
13.	Een vertegenwoordiger van X11 geeft aan dat ze ook graag in projecten willen samenwerken met creatieve ondernemers	In het blok van de VO school is er ruimte voor de realisatie van creatieve bedrijvigheid
14.	Mbt spelen in de openbare ruimte wordt aandacht gevraagd de drukker wordende fietsroutes. Daarnaast wordt het belang van zelfstandige mobiliteit voor kinderen onderstreept.	De autovrije wijk biedt ruimte voor veilig spelen en zelfstandige mobiliteit voor kinderen. Vanuit elke plek zijn meerdere speelplekken zelfstandig bereikbaar zonder kruising van een fietsroute. Wegen zijn überhaupt niet in het plan opgenomen. Bij de uitwerking van de speelplekken wordt rekening gehouden met diversiteit aanbod binnen de zones waarbinnen de zelfstandige mobiliteit het grootst is
15.	Kanaal 30 geeft aan dat ze als één van de creatieve broedplaatsen graag in de MWKZ willen blijven	Met Kanaal30 vinden verkennende gesprekken plaats over de inpassing bij het blok VO school.
16.	De roeiverenigingen lichten de belangen voor de roeiers toe en vragen ook aandacht voor een coachpad.	Sandra Beenen geeft aan dat in onze gesprekken met de roeiverenigingen ook aandacht is voor het coach pad.
17	Rivierenwijk Leefbaar maakt zich zorgen over de parkeeroverlast en ziet niet dat betaald parkeren hiervoor een oplossing zou zijn.	Invoering van betaald parkeren in de omliggende buurten van de Merwedekanaalzone is het uitgangspunt, juist omdat we willen voorkomen dat nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone in de omliggende wijken gaan parkeren. Sandra Beenen geeft aan dat de plannen over hoe de uitvoering van betaald parkeren eruit komt te zien nog moeten worden uitgewerkt. Dan komen ook de vragen van Houd Rivierenwijk Leefbaar aan bod over bv de huidige parkeerdruk en ontheffingen e.d. Zie ook hierboven bij antwoord op vraag 15 van de raadsleden: Met de verschillende buurten, waaronder Rivierenwijk en Transwijk, gaan we, na besluitvorming, in gesprek over hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd. De wijze van participatie wordt nader uitgewerkt in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie die binnenkort in de raad ter besluitvorming voorligt.

		De periode voor participatie start in 2022 tot medio 2024. Betaald parkeren in de omliggende buurten moet zijn ingevoerd uiterlijk voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd, naar verwachting in 2025. Daarnaast blijft het mogelijk om betaald parkeren in te voeren via de reguliere procedure, indien er sprake is van parkeeroverlast. Over het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de omliggende wijken zijn bewoners al wel via verschillende manieren geïnformeerd (wijkbericht, informatieavonden, nieuwsbrief)

Vragen en aandachtspunten raadsleden nav RIB 20 april 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Waarom gaat IPvE Europalaan Noord nu ter inzage? Samenhang besluitvorming MWKZ? (VVD)	We willen de betrokkenen graag voorafgaand aan de terinzagelegging van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone fase 5, waarvan Europalaan Noord een onderdeel is, de mogelijkheid geven om te reageren op het concept-IPvE en FO Europalaan Noord. Daarna zullen IPvE en FO ter vaststelling worden aangeboden aan het college.
2.	Onderlinge afstanden geplande bruggen (PvdA)	Nelson Mandelabrug tot brug Heycopstraat: 400 meter Brug Heycopstraat tot Balijebrug: circa 250 meter Balijebrug tot Waalstraatbrug: 270 meter Brug Waalstraat tot brug Zijldiepstraat: 500 meter Zijldiepstraat tot Socratesbrug: circa 300 m. Socratesbrug tot brug Jutfasepunt: circa 330 meter Jutfasepunt tot brug Overijssellaan: 270 meter Brug Overijssellaan tot A12-brug: 230 meter
3.	Deelmobiliteit en privacy, van welke platforms afhankelijk en welke toegang krijgen zij tot data? (GL)	Hier is nog geen besluit over genomen, het is onderdeel van de vraag aan de kwartiermaker voor het Mobiliteitsbedrijf die momenteel wordt gezocht. Wat voor de hand ligt, is dat het beoogde MaaS-platform voldoet aan de privacy eisen en voorwaarden waar vanuit het landelijke MaaS-programma (waar ook het MaaS-pilotproject in Leidsche Rijn

		met Gaiyo onder valt) wordt voldaan. Daarmee is de privacy van gebruikers goed geborgd.
4.	Hoe bereik je toekomstige bewoners (S&S)	Uiteraard gaan we toekomstige bewoners betrekken. De uitwerking van het proces moet nog plaatsvinden
5.	Wie is beoogde doelgroep voor MWKZ? Drempels?	Er wordt op voorhand geen onderscheid gemaakt tussen voor wie het mobiliteitsconcept Merwede wel, en voor wie het niet bedoeld is. Dat geldt voor zowel inwoners van de wijk zelf, als van de omliggende wijken en buurten. Het moet iedereen, van jong tot oud en ook digitaal minder geletterden en mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn voorzien in hun mobiliteitsbehoefte. Daar wordt zowel qua fysieke inrichting van de garages, mobiliteitshubs en de openbare ruimte (qua toegankelijkheid), als in de bemenste ondersteuning via de mobiliteitswinkels (voor mensen die minder digitaal onderlegd zijn) zorg voor gedragen.
6.	Zijn de kosten van de werknemers mobiliteitsbedrijf meegenomen? En systeem in LR? Kan dat worden gebruikt? (VVD)	Kosten voor medewerkers zijn opgenomen in de begroting voor het mobiliteitsbedrijf. Er komt nog een keuze in het platform voor mobiliteit. Dat zou het platform van Gaiyo (systeem Leidsche Rijn) kunnen zijn, maar ook een ander platform. De vraag hoe te komen tot een selectie is een van de opdrachten voor de kwartiermaker die momenteel wordt geworven.
7.	In hoeverre is Nicolaas Beetstraat, de rol van de tunnel, nodig? (D66)	Deze tunnel is gekoppeld aan de groei van de stad als geheel, niet gekoppeld aan ontwikkeling MWKZ.
8.	Mobiliteit en parkeerdrukte omliggende wijken; Dichterswijk als afvoerputje ervaren? (CDA)	In Dichterswijk wordt op korte termijn betaald parkeren ingevoerd in twee deelgebieden ten zuiden van de Heycopstraat en ten noorden van de Balijelaan. Een meerderheid van de bewoners gaf dit aan in een draagvlakmeting begin 2021 Ten noorden van de Heycopstraat is nog geen betaald parkeren. Betaald parkeren kan worden ingevoerd als uit een draagvlakmeting blijk dat de meerderheid van de bewoners dit wil. Er is recent geen draagvlakmeting gedaan in het deel ten noorden van de Heycopstraat. In de omgevingsvisie deel 2 is opgenomen dat het invoeren van betaald parkeren in heel Dichterswijk Zuid onderdeel is van de mobiliteitsmaatregelen voor de 4.000 woningen in Merwede ((deelgebied 5). Invoering moet gebeuren voor de eerste bewoners in Merwede komen wonen. Na besluit van de raad gaan we hierover in gesprek met de buurt. Daarbij kan naar voren halen van het invoeren van betaald parkeren in Dichterswijk een mogelijke uitkomst zijn.

Vragen en aandachtspunten insprekers nav RIB 20 april 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Toekomst Balijelaan; graag visie ontwikkelen op Balijelaan en Balijeplein, met betrekken van ondernemers (Marlies Bos)	In het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen: *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.* *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. 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 en Balijeplein aangepakt. De herinrichting van het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg maakt onderdeel uit van de maatregelen die onderzocht worden in het kader van de Zuidpoort.* Er vinden gesprekken plaats tussen gemeente en Toekomst Balijelaan. Wanneer de herinrichting van de Balijelaan/Balijeplein wordt opgepakt, doen we dit samen met betrokken ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden.
2.	Ringpark Dichterswijk goed inpassen in de plannen MWKZ (oa Heycopplantsoen, kruising Croeselaan) (Albert Meijer, Stichting vrienden Ringpark)	In de buurtagenda Dichterswijk is opgenomen dat inpassing van de plannen voor Merwedekanaalzone (wandel- en fietsbrug en vervolgroutes door de wijk) afgestemd wordt met het Ringparkinitiatief.
3.	Willen alternatief aanbieden voor afwikkeling fietsverkeer en in gesprek (Sjoerd Ribberink, Dichterswijk)	Naar aanleiding van de inspraak hebben de bewoners van Dichterswijk recent een gesprek gevoerd met verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng om detailvragen over het verkeersmodel en de variantenstudie te beantwoorden. Hiervan wordt een verslag gemaakt dat ook wordt gedeeld met de gemeenteraad. Het alternatief van bewoners is nog niet gedeeld.
4.	Hoe gaat Utrecht om met de enorme aantallen fietsers? Is de binnenstad daarop berekend? Ook qua fietsparkeren? (Marlies Pusker, Rivierenwijk)	We zetten in op zoveel mogelijk spreiden van fietsers. Om de binnenstad heen via goede routes zoals via de singels en verder daaromheen en naar diverse stations inclusief voldoende stallingsaanbod, zo ook bij stations als Vaartsche Rijn. Binnen de opgave Fiets werken we aan een strategie voor fietsparkeren waarbinnen we de behoefte prognosticeren en waar nodig inzetten op uitbreiding.

5.	Is het winkelcentrum in Merwede ook bereikbaar per fiets? (Peter van Bekkum, fietsersbond)	Dagelijkse voorzieningen als scholen, crèches en supermarkten zijn in het Stedenbouwkundig Plan Merwede opgenomen langs of in de directe nabijheid van de fietsroutes door de Merwedekanaalzone. Winkelcentra komen er niet. Wel supermarkten. Noordelijke op hoek fietspad Europalaan en nieuwe oostwest fietsroute (Lanslaan – Waalstraat) en de zuidelijke in blok op hoek fietspad Europalaan en nieuwe oostwestfietsroute (koeriersterslaan – Zijdiepstraat). In het Stedenbouwkundig plan staat dit beschreven in paragraaf 4.2 en geduid in de figuur op p68 De verbeterde fietsinfrastructuur draagt ook bij aan de bereikbaarheid van de winkels in Winkelcentrum Kanaleneiland (Nova) en de winkels aan de Rijnlaan en Winkelcentrum Smaragdplein.
6.	Wat is de status van de Merwedelijn? (Hans Ende, Rover)	Er is nog geen besluit genomen over de realisatie van de Merwedelijn. De Merwedelijn is als gewenste toekomstige OV verbinding opgenomen in het mobiliteitsplan 2040 dat recent aan de raad van Utrecht ter besluitvorming is voorgelegd. Er zijn nog geen middelen aan de Merwedelijn toegekend op basis waarvan de planuitwerkingsfase opgestart kan worden.
7.	Verduidelijking gevraagd op fietstellingen Riverenwijk (Diny Engelman, HRL)	Uit de telling van de bewoners blijkt: 422 (brom)fietsers in anderhalf uur (700-830 uur), op de Balijebrug richting Balijelaan. Dus in één spitsuur zou dit ca 280 (brom)fietsers zijn. Fiets kent relatief hoge spitspieken, ca 10% van het fietsverkeer gebeurt in het spitsuur. Dus vertaald naar etmaal zou dit zijn: ca 2800 (brom)fietsen. Inclusief tegenrichting gaat het om ca 5600 (brom)fietsen per etmaal op de doorsnede Balijebrug In de memo Actualisatie cijfers en reactie op inspraak bruggenstudie – september 2020 (blz. 8) noemen wij op deze plek in de huidige situatie (etmaal) ca 6300 fietsers. Gezien het feit dat er in augustus (overgang rustiger zomer ri drukker najaar) is geteld, liggen de cijfers erg dicht bij elkaar.
8.	Zijn de bruggen echt nodig voor de ontsluiting van Merwede? Fietsers hebben geen bestemming in Rivierenwijk of Dichterswijk. Is er wel genoeg geld om de	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 verbindingen toenemen. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het

	bruggen aan te leggen? Uitwerking met respect voor bestaande waarden (Marij Wijten, HRL)	knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Ook wil de gemeente lopen en fietsen aantrekkelijker maken. De nieuwe bruggen bieden voetgangers en fietsers de mogelijkheid om gebruik te maken van een rustigere alternatieve route in plaats van de bestaande drukke doorgaande routes. Er zullen ook bestemmingen in Rivierenwijk zijn waar mensen uit Merwede heen gaan, denk aan de Rijnlaan (bv vanuit Merwede) of scholen of park Transwijk (vanuit bv Rivierenwijk), of locaties in Merwede zelf (scholen, horeca etc.) De nieuwe wandel- en fietsbruggen worden betaald uit verschillende dekkingsbronnen bij deze gebiedsontwikkeling. Een belangrijke bijdrage komt bijvoorbeeld vanuit de ontwikkeling van deelgebied 5, waarbij de private eigenaren meebetalen. De inpassing van de bruggen en het fietsverkeer in de bestaande wijken zal zorgvuldig gebeuren. Bij de herinrichting rondom de brug en aangrenzende straten zijn bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor meer groen.
9.	Kanaalweg wordt afgesloten voor auto's, hoe kunnen we met de auto nog bij onze woning aan de Kanaalweg komen? (Lennerd Lindeman, Kanaalweg 20-21)	Merwede wordt autovrij, dat betekent dat de woningen aan de Kanaalweg 20 en 21 niet meer met de auto bereikbaar zullen zijn. Er wordt gekeken naar een alternatief, bv. een gereserveerde parkeerplek in de meest nabij gelegen parkeergarage.
10.	Nog geen perspectief voor Mobach voor inpassing (Hans de Wind namens Mobach Keramiek)	Er wordt gewerkt aan een integrale oplossing voor de inpassing van Mobach in Merwede. De problematiek spitst zich vooral toe op twee onderwerpen waarvoor een oplossing nodig is: bereikbaarheid en milieutechnische inpassing. De gemeente is dit voorstel aan het voorbereiden en wil dat op korte termijn aan Mobach presenteren.
11.	Met bruggen in dg 6 kan scouting niet zeilen. Er is geen alternatieve plek in de stad; Baracuda zit al op de huidige plek al vanwege verplaatsing i.v.m. uitbreiding Ikea. Brief met 'mitsen en maren' toegezegd (Femke Hoekstra, waterscouting)	Dat klopt. Er komt een bestuurlijke brief, waarin wordt ingegaan op de effecten voor de scouting en waarbij procesafspraken staan over vervolggesprekken i.r.t. de planvorming van de bruggen in deelgebied 6. De planvorming voor deze bruggen wordt niet op korte termijn opgestart.
12.	1. Toets de bruggen aan veiligheid op het water 2. beperk de bruggen, de brug bij de Heycopstraat (bocht in het kanaal) en bij de Overijssellaan (dichtbij de roeiloods en veel drukte op het water) zijn het meest lastig voor de roeiers.	Met de roeiers zijn we in gesprek en wordt gewerkt aan een convenant, waarin op deze punten wordt ingegaan. Waar het kan met concrete inhoudelijke toezeggingen en waar dit nog niet mogelijk is met procesafspraken.

	3. scheid coachpad af van langzaamverkeersroute (Bart de Meer, roeiers)	
13	alternatieve plekken voor woonarken die weg moeten, zijn niet gelijkwaardig: raad, houd college aan de aangenomen motie. (Jacoline Holdijk, Suwo)	Conform de motie zullen er geen ligplaatsen verdwijnen in de stad als gevolg van de Merwedekanaalzone. In het locatieonderzoek woonboten is een zorgvuldige analyse gemaakt van de mogelijke nieuwe ligplaatsen ten behoeve van de verplaatsing van woonboten uit de Merwedekanaalzone.
14.	Als de brug bij Heycop alleen een buurtbrug is, waarom is daar dan fietsbrug nodig? (Philip Nieuwenhuizen)	Er zijn meerdere argumenten die tegelijkertijd van kracht zijn waarom de brug naar de Heycopstraat meerwaarde heeft. Grofweg kan gesteld worden dat de brug enerzijds meerwaarde heeft om bij te dragen aan het spreiden van fietsverkeer en het bieden van een alternatief op een van de drukste plekken van de stad. Anderzijds is er meerwaarde als buurt-buurtverbinding tussen Dichterswijk en deelgebied 4 van Merwedekanaalzone (Wilhelminawerf en Defensieterrein).

Vragen en aandachtspunten nav RIB 1 april 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Kan er een openbare versie van de SOK komen? (VVD, PvdA)	In overleg met de marktpartijen volgt toezending van een samenvatting van de SOK voorafgaand aan de RIB op 29 april 2021.
2.	Aangeven hoeveel 1-kamer, 2-kamer, 3-kamer woningen etc er komen (VVD) en hoeveel betaalbare woningen?	Er zijn veel zaken vastgelegd over het woonprogramma, maar er zijn in de SOK geen expliciete afspraken gemaakt over het aantal kamers per woning. Wel zijn voor de sociale woningen concreet de doelgroepen en metrages overeengekomen en daarmee impliciet ook het aantal kamers. Voor middenhuur is overeengekomen dat de woningen een gebruiksoppervlakte hebben tussen 40 en 80 m2 per woning met een gemiddeld gebruiksoppervlakte van 60 m2. Het exacte aantal kamers bij een bepaalde oppervlakte is afhankelijk van diverse factoren, o.a. het type/ vorm van het gebouw en de positionering van de woning in het gebouw. Afhankelijk van woonwensen, woonomgeving, kwaliteit openbare ruimte en voorzieningen is een 3 kamer woning vanaf ca 60-65m2 ook geschikt voor (startende) gezinnen omdat je dan een extra kamer hebt. Het totale bouwvolume dat in Merwede voor het woonprogramma beschikbaar is, biedt ruimte om ook grote(re) appartementen te realiseren voor meerpersoons huishoudens.
3.	WKO: kan wko bedrijf right-to-buy vestigen? (VVD)	**Is er sprake van een koppeling tussen de zonnepanelen en de WKO-bronnen?**

	Hoe is samenhang tussen WKO en zonnepanelen geregeld? WKO voor warmte en zonnepanelen voor energie? Wisselwerking, koppeling? Wat komt in welke fase aan de orde? Als uitwerking van de principes die nu voorliggen? (VVD) WKO bedrijf is nog niet uitgewerkt, waar moeten we dan op letten in de voorhangprocedure? (Student&Starter) Kan er een verdiepingsslag komen op WKO bedrijf? (SBU) WKO bedrijf: meer info qua referentiebeelden. Is bij Beurskwartier anders georganiseerd. Bodemenergieprotocol als bevoegd gezag, voldoet MWKZ daaraan? (CDA)	In de SOK zijn afspraken vastgelegd om te (laten) onderzoeken hoe de door de zonnepanelen (PV-cellen) opgewekte energie zo goed mogelijk binnen het Plangebied kan worden benut. Merwede zal de innovatieve ontwikkelingen volgen en koppelingen aan het MerwedeLab borgt de mogelijkheid voor tijdige bijsturing. **Kan er sprake zijn van een zogenaamd "Right to buy"?** Het zogenaamde "right to buy" principe t.a.v. het bodemenergiesysteem is voor zgn. (eind)gebruikers niet aan de orde. WKO BV wordt, via de met Partijen te vestigen opstalrechten, de eigenaar van het bodemenergiesysteem en verleent (aan één of meerdere nog te selecteren) exploitant(en) een concessie voor o.a. ontwerp, aanleg en exploitatie van in ieder geval het bodemenergiesysteem (leidingen en bronnen). WKO BV gaat de concessies beheren (contractmanagement). De Partijen/aandeelhouders kunnen enkel uit de WKO BV treden door hun aandelen tegen nader overeen te komen voorwaarden over te dragen aan resterende partijen waaronder de gemeente. **Kan meer informatie worden gegeven over referentiebeelden voor het WKO-bedrijf en is de wijze waarop een en ander in het project Beurskwartier wordt opgepakt toepasbaar op Merwede?** De startsituatie qua eigendommen in project Beurskwartier is afwijkend van de situatie in Merwede. In het Beurskwartier is gekozen voor een nadrukkelijke regierol vanuit de gemeente. Binnen Merwede is sprake van een gezamenlijke ontwikkeling, hebben partijen gezamenlijk het ontwerp van de collectieve warmtekoudevoorziening Merwede ontwikkeld en worden (regie)taken ondergebracht in de op te richten WKO BV. Het toezicht op naleven van de afspraken wordt vastgelegd in het zgn. toezichtsarrangement. **Waar moeten we op letten in de Voorhangprocedure?** In de SOK Merwede en het aan u voorgelegde afwegingskader zijn de kaders op hoofdlijnen voor WKO BV aangegeven. Aan u wordt gevraagd om in te stemmen met deze kaders op hoofdlijnen en om in te stemmen met de participatie van de gemeente Utrecht in WKO BV binnen deze kaders op hoofdlijnen.

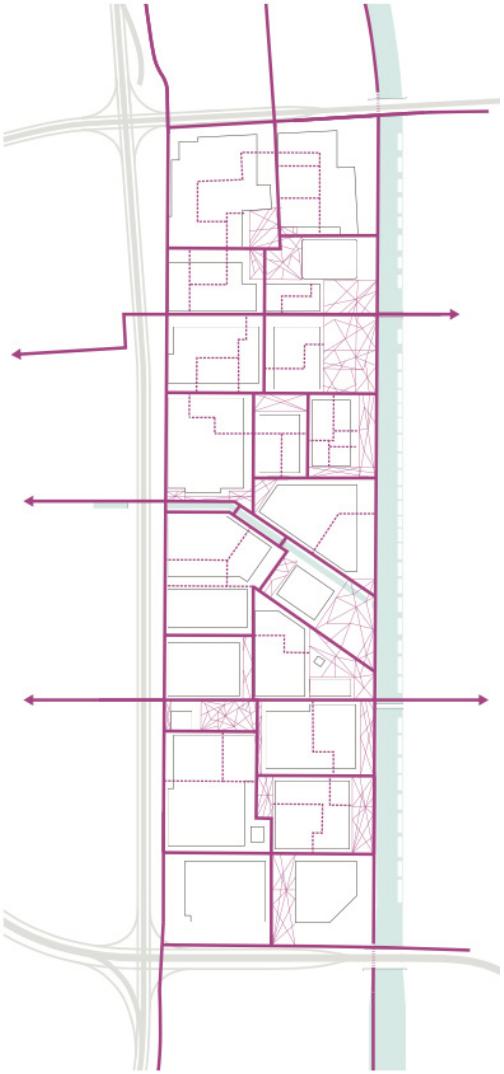
		Kan er een verdiepingsslag op WKO BV worden gegeven? Het toezichtsarrangement en de statuten van de beoogde WKO BV worden in de komende periode uitgewerkt, binnen de kaders van het afwegingskader en de toelichting daarop. De belangrijkste principes en inrichting van de WKO BV zijn opgenomen in het afwegingskader. Zodra de WKO BV verder is uitgewerkt, wordt de raad per brief geïnformeerd. **Relevante uitgangspunten in de SOK** De Samenwerkingsovereenkomst(SOK) Merwede bevat in de artikelen 33 en verder de relevante bepalingen over duurzaamheid waaronder een Warmtekoudenet. Op verzoek van de gemeenteraad is een openbare samenvatting van deze SOK opgesteld waarin kort wordt omschreven wat de aanleiding is voor de oprichting van een WKO BV en van de context waarbinnen daarover tussen de gemeente en de samenwerkende private partijen afspraken zijn gemaakt. De bijlagen 34 tot en met 38 gaan over het Warmtekoudenet. Bijlage 39 heeft betrekking op de ruimtelijke inpassing van zonnepanelen in Merwede.
4.	In relatie tot budgetrecht van de raad, hoe zijn budgetten mobiliteitsbedrijf onder controle? Hoe gaat in- en uittreden partijen? (VVD)	➔ RIB 29 april (geheim)
5.	Hoe zijn de financiële risico's van gemeente afgedekt bij SOK? (VVD)	➔ RIB 29 april (geheim)
6.	Graag de businesscase in totaal inzichtelijk maken, en daarin meenemen hoe lage parkeernorm financieel doorwerkt (er hoeven immers minder parkeerplaatsen gebouwd te worden) (VVD)	➔ RIB 29 april (geheim)
7.	De allerlaatste versie van de SOK nogmaals naar VBK sturen voor een laatste check	Zie bijlage 2, geheime brief VBK 13 april 2021.

8.	Kan minimum aantal m2 bij betaalbare koop vastgelegd worden? (GL)	➔ Wordt besproken met marktpartijen.
9.	Als fase 2 niet doorgaat, wat krijgt de gemeente dan? En hoe gaat het dan met het overblijvende gebied? Park? Gras? Braak? (VVD)	➔ RIB 29 april (geheim)
10.	Kunnen de studentenwoningen in aanmerking komen voor het puntensysteem? (PvdA)	Ja, de studentenwoningen zijn allen sociale huurwoningen en komen dus in aanmerking voor het puntensysteem.

Vragen en aandachtspunten nav 23 maart 2021

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Opleverplanning: hoeveel woningen beschikbaar? Start bouw en oplevering? (VVD)	Beantwoord in RIB 1 april 2021: ca 700 woningen per jaar, vanaf 2025.
2.	Hoe gaat de ruil van de grond plaatsvinden? (PvdA)	Beantwoord in RIB 1 april 2021: ruiling vindt plaats obv default programma. De overige informatie hierover is gedeeld in de geheime commissie S&R op 1 april 2021.
3.	Prijzen van deelmobiliteit? Deelmobiliteit is best duur, kunnen bewoners van sociale woningen dat betalen? (PVV)	Beantwoord in RIB 1 april 2021: de tarieven zijn vergelijkbaar met deelmobiliteit op straat elders in Utrecht.
4.	Consequenties niet verbreden A27 voor project? Hoe zit dat in VRU3.4? (VVD)	RIB 20 april
5.	Bruggen (irt aantal woningen) en fietsverkeer: Mist uitwerking 1 brug Wat is het effect mobiliteit van 4.000 woningen in DG5? Hoe kunnen we in de modellen zien waar het druk wordt? Met name fietsers? Hoeveel fietsers rijden in bepaalde straten? Op kaart. (VVD) Wat is de relatie tussen hoeveelheid bruggen en aantal woningen? Hoeveel woningen kunnen gerealiseerd worden met maar 1 brug? Hoeveel met 2 bruggen? (PvdA)	RIB 20 april
6.	Woningbouwprogramma openbaar	In overleg met de marktpartijen volgt toezending van een samenvatting van de SOK voorafgaand aan de RIB op 29 april 2021. Het woningbouwprogramma is daarin opgenomen.

7.	Moties en amendementen	Zie onderaan dit groeidocument het overzicht van amendementen en moties Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1, 8 februari 2018.
8.	Bouwhoogte, FSI, menselijke maat (CDA): Bij de gemiddelde bouwhoogte worden de hoge gebouwen niet meegenomen. Wordt het plan Merwede dan niet massiever dan het nu lijkt? Aandacht voor de menselijke maat. Past daar fijnmazigheid van 100 meter bij? En FSI van 3?	Merwede vormt door zijn omvang, dichtheid en autovrije openbare ruimte een unieke stadswijk. Om stedelijkheid met hoge kwaliteit en menselijke maat te bieden, combineren we in het stedenbouwkundig plan gebouwen met veel verschillende hoogtes en groottes met een groene autovrije openbare ruimte en een fijnmazige structuur voor voetgangers en fietsers. Ook sturen we op aantrekkelijke plinten met veel voorzieningen en woningen gericht op de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt ingericht volgens het principe ‘groen tenzij’’ waarbij de voetganger centraal staat en kinderen op straat kunnen spelen. Het groen in de openbare ruimte, de binnenterreinen en de daken versterkt elkaar en zorgt dat de wijk overal groen aanvoelt (zie par. 5.1 Stedenbouwkundig Plan). Voor de gebouwen geldt dat het mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de dichtheid. Om te sturen op menselijke maat hebben we verschillende regels en richtlijnen opgesteld, zoals maximaal bouwvolume, goot- en bouwhoogtes, setbacks en het mengen van hogere en lagere gebouwen waardoor een goede balans tussen dichtheid en menselijke maat ontstaat. (zie par. 6.1 en 6.2 Stedenbouwkundig Plan Merwede). De loop- en fietsroutes in en rondom Merwede vormen een fijnmazig netwerk, met als uitgangspunt een maaswijdte van 50-100 meter voor voetgangers. De routes lopen door de groene autovrije openbare ruimte alsmede dwars door de bouwblokken. De groene binnenterreinen van de blokken zijn via routes door de blokken overdag publiek toegankelijk.



Fijnmazig netwerk voor fiets- en voetgangers (zie par 2.1 Stedenbouwkundig Plan Merwede)

		Wat is de dichtheid van Merwede (FSI: Floor Space Index)? In de ontwikkeling van Merwede wordt ingezet op een hoge dichtheid met een menselijke maat waarbij de openbare ruimte volgens het principe 'groen tenzij' wordt ingericht. De dichtheid van Merwede (FSI van 2,4 voor het gehele gebied) is hoger dan Leidsche Rijn Centrum (FSI 1,7) en vergelijkbaar met het Beurskwartier. De dichtheid van Merwede wordt toegepast in meerdere steden en nieuwe ontwikkelingen zoals Sluisbuurt Amsterdam (FSI 2,1), Hafen City Hamburg (FSI 2,5) en Hyde Park in Hoofddorp (FSI 2,5). Zie ook par. 6.2 Stedenbouwkundig Plan. ***Bij de gemiddelde bouwhoogte worden de hoge gebouwen niet meegenomen. Wordt het plan Merwede dan niet massiever dan het nu lijkt?*** In het Stedenbouwkundig Plan Merwede hebben we ten behoeve van de menselijke maat verschillende regels en richtlijnen opgesteld, zoals: • Maximaal bouwvolume voor Merwede als geheel; • Maximaal bouwvolume voor de bouwblokken; • Maximale goot- en bouwhoogtes; • Setbacks voor bouwlagen boven de voorgeschreven gootlijn; • Daarnaast mengen we hogere en lagere gebouwen waardoor een goede balans tussen dichtheid en menselijke maat ontstaat. Gebouwen in Merwede hebben niet één bouwhoogte, maar naast elkaar staande panden hebben wisselende goothoogtes en dakhoogtes, met forse hoogteverschillen. Er wordt in het plan dus niet gesproken van een 'gemiddelde bouwhoogte' (zie pag. 136-141 Stedenbouwkundig Plan Merwede). Mocht er behoefte zijn aan een toelichting hierop, dan kan een presentatie door de stedenbouwkundige worden verzorgd.
9.	Contactpersonen voor vragen	➔ Gaat via Sandra van Asperdt (bestuurlijk contactpersoon Merwedekanaalzone), per e-mail: merwedekanaalzone@utrecht.nl of via telefoon 030 - 2864988

Overzicht amendementen en moties bij Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1, 8 februari 2018

nummer	onderwerp	dictum van de motie	afhandeling amendement of motie
18/A06	Amendement 6 Groenverbinding tussen Merwedepark en park Transwijk	Besluit: • Beslispunt 2 als volgt aan te passen: De Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' vast te stellen; met dien verstande dat aan in het blok Kaders-Visie op pagina 25 wordt toegevoegd: "Er komt een ecologische verbinding tussen Park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark van minimaal 10 meter breed, waarbij de invulling in ieder geval bestaat uit een gevarieerde bomenlaan, struikvegetatie, hooiland met bloemrijke kruiden en waarbij rekening gehouden wordt met het beperking van de uitstraling van verlichting op deze zone. " • En de in de overwegingen genoemde randvoorwaarden mee te nemen in de uitwerkingsvragen bij hoofdstuk 2.3 van de omgevingsvisie.	Ecologische verbinding tussen Park Transwijk en het Merwedepark van minimaal 10 meter breed is opgenomen in Omgevingsvisie deel 2 in paragraaf 2.2 (pagina 30), paragraaf 3.1 (pagina 34), paragraaf 3.1.5 (pagina 44) en kader hoofdstuk 3 (pagina 55). In de plankaart Stedenbouwkundig PLan Merwede is de ecologische verbinding opgenomen (pagina 10 en 12 SP en is het bredere verhaal over ecologie inclusief de verbinding opgenomen in de tekst van p86-92). In het Inrichtingsplan openbare ruimte is de beschrijving en het profiel van de ecologische verbinding opgenomen (pagina's 22-24 FOIP).

(199/461) 18/M8	M 08 Samen Stad Maken in de Merwedekanaalzone	* Samen Stad Maken naar een volgend niveau te brengen in de Merwedekanaalzone, waarbij onder meer gebruik gemaakt wordt van de adviezen uit het rapport `Samen Stad Maken in de Merwedekanaalzone Utrecht; (Is Rapport Site) * En waarbij de in het gebied aanwezige organisaties een actieve rol in de gebiedsontwikkeling krijgen.	Het SP Merwede is door gemeente en marktpartijen in een proces van samen stad maken tot stand gekomen waarbij zeer regelmatig is afgestemd met de omgeving en bestaande partijen in het gebied (zie ook motie Betrek de buurt). In de SOK is vastgelegd (artikel 43.2) dat partijen het belang onderschrijven van een adequaat portfoliomanagement voor niet-woonfuncties binnen het Plangebied, inclusief de situering van de nu binnen het plangebied gevestigde creatieve bedrijven en broedplaatsen. De inzet van partijen is om een nader te bepalen deel van de bestaande bedrijvigheid in het gebied te behouden en binnen redelijke daarop toegesneden (financiële) voorwaarden te accommoderen binnen het Plangebied. Daarvoor wordt een gebiedsvisie opgesteld, waarbij onder andere creatieve bedrijvigheid wordt gefaciliteerd en spelregels worden geformuleerd om tot een optimale invulling van plinten te kunnen komen. Conform de SOK wordt circa 30.000m2 BVO van het programma van SP Merwede ingevuld met creatieve bedrijvigheid.

(198/461) 18/M9	M 09 Betrek de buurt	* Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie per stap expliciet inzichtelijk te maken wat de concrete gevolgen zijn voor de omliggende buurten; * Bewoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers uit de omliggende buurten te betrekken bij de vervolgstappen in het proces en ze daar actief voor te benaderen; * De raad voor 1 april te informeren hoe de omliggende buurten een stem krijgen in het vervolgproces en hoe hun betrokkenheid concreet wordt vormgegeven.	Raad is per brief van 20 maart 2018 geïnformeerd over betrekken van de buurt via buurtgesprekken en overige participatie (nieuwsbrieven en projectwebsite, stadsgesprekken, maatwerkoverleg, gesprekken met klandbordgroepen, gesprekken et tijdelijke huurders en ondernemers en informatie en consultatie voor deelprojecten). In Bijlage 1.1 Overzicht van de participatie bij Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, is een actualisatie opgenomen. Voor de omliggende wijken zijn een Buurtaanpak Rivierenwwijk en Transwijk en een Buurtagenda Dichterwijk vastgesteld, met daaraan gekoppeld uitvoeringsgeld. Ook is op verzoek van de omliggende wijken een Nulmeting gedaan naar de leefbaarheid en wordt de monitoring hiervan meegenomen in de gehele monitoringsaanpak (zie bijlage A5 bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.
(197/461) 18/M11	M 11 Roeien met de riemen die je hebt	* Ruim voor de openstelling van het water te komen met een gedegen plan hoe de potentieel onveilige situatie rondom de Muntbrug te voorkomen, en de positie van de roeiers hierin expliciet mee te nemen, * Daarbij de mogelijkheid te onderzoeken van onder andere een flexibele, fysieke wering bij de Abel Tasmanbrug of Muntbrug, waarmee tijdens piekmomenten de hoeveelheid pleziervaart op het Merwedekanaal kan worden beperkt, * Naar aanleiding van de ontwikkelingen in de	Het plan voor de Muntbrug en de hoeveelheid pleziervaart worden opgepakt in het project Lombokplein en in de Watervisie. Inmiddels is als onderdeel van de besluitvorming over het Lombokplein ook motie (M56/2021) aangenomen over de Veiligheid bij de Muntbrug. Over de Merwedekanaalzone en de voorgenomen nieuwe bruggen is regelmatig overleg met de roeiverenigingen over voortgang en de

		Merwedekanaalzone de effecten voor de watergebruikers te monitoren en hierover met regelmaat in contact te treden met de roeiverenigingen.	effecten op het roeien. Zie hiervoor ook de Bijlage 1.1 Overzicht van de participatie bij Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, p. 2. En Bijlage 3 Reactienota MWKZ Omgevingsvisie deel 2, paragraaf 2.8.2.
(196/461) 18/M12	M 12 behoud waardevolle initiatieven in de Merwedekanaalzone	* Ervoor te zorgen dat deze voor Utrecht waardevolle creatieve, sociale en sportieve initiatieven (zoals Vechtclub XL, Stadstuin, Alchemist, Skatepark en Boulderhal) behouden blijven in dit gebied.	Zie ook motie m08. We zijn al met alle partijen frequent in overleg en stellen hierover (na sluiten SOK) met de marktpartijen een Gebiedsvisie op: De inzet van de maatwerkgesprekken is eerder aangekondigd met de raadsbrief van 17 december 2019 met de zittende huurders: - Vechtclub XL, Boulderhal Sterk en de Alchemist: voert gemeente maatwerkgesprekken mee voor definitieve inpassing in bestaande panden OPG. - I did slow fashion en Blue Linked hebben gekozen voor groei op een andere locatie - Circus Diedom en Skatepark Utrecht; voert gemeente maatwerkgesprekken mee over verlengen van het tijdelijk gebruik en kansen voor een nieuwe locatie - Creatieve bedrijven zoals Kanaal30 en Stadstuin zitten in gebouwen andere eigenaren die in fase 1 gesloopt gaan

			worden. Inzet vanuit gemeente richting andere eigenaren is inpassing van (functies en/of huurders) Kanaal30 en Stadstuin elders in gebied.
(195/461) 18/M13	M 13 Ruimte voor maatschappelijk vastgoed	* In de verdere planvorming de ambitie mee te nemen (richtlijn a 1.800 m2) voor andere vormen van maatschappelijk vastgoed, zoals maatschappelijke organisaties, culturele centra, opvangplekken of buurthuizen. * in de verdere planvorming specifiek te kijken naar welk maatschappelijk vastgoed gewenst is voor de 20.000 nieuwe bewoners. * de raad in het tweede deel van de omgevingsvisie "uitwerking" te informeren over de hoeveelheid en aard van het maatschappelijk vastgoed dat er in de Merwedekanaalzone kan komen.	In paragraaf 5.2 van de Omgevingsvisie deel 2 beschrijven we de maatschappelijke voorzieningen voor de Merwedekanaalzone. In het SP en de SOK wordt geborgd dat er in Merwede voor 32.000m2 aan maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd waaronder scholen, cultuurhuis, gezondheidscentrum, ouderenzorg, buurthuis, activiteitencentrum Stadsbrug ect, op welke plek in het plan deze gerealiseerd worden en door welke partij (zie pagina 68 SP Merwede).
(194/461) 18/M14	M 14 Er is ook ruimte voor een (vegetarische) slager en bakker in Merwedekanaalzone	* Zorg te dragen voor het aanbod van goedkope bedrijfsruimte in de toekomstige Merwedekanaalzone; * in Omgevingsvisie, deel 2; het Uitwerkingsplan, aan te geven hoe het college deze doelstelling gaat bereiken.	Onderdeel van de SOK Merwede is dat er 100.000 m2 aan voorzieningen gerealiseerd worden. Waaronder 1/3 (creatieve) bedrijvigheid, 1/3 maatschappelijke voorzieningen en 1/3 overig. Hiermee wordt ongeveer 15% van het totale ontwikkelprogramma ingevuld met niet-woonprogramma. Zie ook motie M18.

(193/461) 18/M15	M 15 ONtwikkeling Merwedekanaalzone helpt mensen aan de baan	* Met het instrumentarium van "social return" te onderzoeken hoe de investeringen in Merwedekanaalzone bij kunnen dragen aan het terugdringen van de lokale werkloosheid; * het Werkgevers Service Punt (WSP) en Sociale Zaken vanaf het begin hierbij te betrekken; * in Omgevingsvisie deel 1; de Ruimtelijke Agenda deze onderzoeksvraag toe te voegen; * in Omgevingsvisie deel 2; het Uitwerkingsplan aan te geven hoe het college deze doelstelling gaat bereiken.	Bouw=Wouw is een Utrechts 'social return' project dat valt onder het arbeidsmarktprogramma Werk voor Iedereen. Er loopt daar een tiental projecten en samenwerkingen met diverse opdrachtgevers (corporaties), bouw- en techniekbedrijven, onderwijsinstellingen, praktijkopleiders en brancheorganisaties. Zij trekken als een informele coalitie met elkaar op, rond één gemeenschappelijke doel: het toe leiden, werven, interesseren, motiveren en opleiden van jeugd en zij-instromers, voor kansrijke beroepen in bouw en duurzame techniek. Naast matching van vraag en aanbod in leerwerkplekken, draagt het netwerk Bouw=Wouw bij aan andere ontwikkelingen in de stad. De doelstellingen van social return worden door de partijen uit het Eigenarencollectief Merwede onderschreven. Een deel van de partijen die in Merwede gaat ontwikkelen, is nu reeds betrokken bij Bouw=Wouw projecten elders in de stad. Richting uitvoering van Merwede zal verkend worden hoe Bouw=Wouw ook bij projecten voor Merwede kan worden ingezet; bijvoorbeeld met jongeren uit omliggende wijken zoals Kanaleneiland, Transwijk en Rivierenwijk.

(192/461) 18/M16	M 16 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen	* Om zoveel mogelijk ligplaatsen voor woonschepen te sparen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone; * Wanneer er toch ligplaatsen voor woonschepen moeten verdwijnen, hierbij in overleg met bewoners zoveel mogelijk (natuurlijke momenten' voor verwerving te gebruiken; * Te komen tot een inventarisatie van mogelijke nieuwe ligplaatsen in onze gemeente, * Voor deze ligplaatsen per zone te bezien welke voorwaarden gelden qua walgebruik, afmetingen en woonboot	Voor de afhandeling van deze motie is het locatieonderzoek woonboten MWKZ van februari 2021 uitgevoerd. Zie bijlage 1.6 bij de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone

(191/461) 18/M18	M 18 Dit is niet te overbruggen	* (aangepaste vorm van M10 over minimalisering aantal bruggen) * In te zetten op het minimaliseren van het aantal nieuwe langzaamverkeer-bruggen over het Merwedekanaal, * Een variant uit te werken waarbij in deelgebied 5 maximaal één nieuwe brug wordt toegevoegd over het Merwedekanaal en deze tot stand te laten komen in nauw overleg met de belanghebbenden (zoals buurtbewoners, scholen, woonbootbewoners en roeiers).	In Bijlage 1.4 Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwede, bij Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, is de variant van maximaal één brug onderzocht. Uitgangspunt bij de locatie van een één-brug variant is de Waalstraatbrug, aangezien deze al is opgenomen in het Mobiliteitsplan, Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) uit 2016, vanwege de gunstige ligging in het stedelijke netwerk. Stedenbouwkundig sluit de locatie van de Waalstraat goed aan bij één van de twee voorzieningenclusters in Merwede. Voor de spreiding van voorzieningen over twee clusters is gekozen vanwege de loopafstanden , twee HOV haltes en twee mobiliteitshubs en de gewenste levendigheid in de plinten van gebouwen. Uit de Variantenstudie loop- en fietsbruggen blijkt dat er teveel druk komt op de Waalstraat om tot een goede inpassing van het fietsverkeer te kunnen komen – als de Waalstraatbrug de enige nieuwe brug is. De Zijldiepstraatbrug is gekozen als locatie voor de tweede brug in aansluiting op de tweepolige voorzieningenstructuur van Merwede en vanwege de afstanden tussen de bruggen. Op inloopavonden, buurtgesprekken en maatwerkgesprekken zijn alle varianten besproken met belanghebbenden en is input opgehaald. De input is verwerkt in de variantenstudie en

			ook verwoord in de Bijlage 1.1 Overzicht van de participatie bij Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. In Bijlage 1.5 Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone bij de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone, is nog nader ingegaan op de cijfermatige onderbouwing bij een eerste fase van 4000 woningen. Ook bij deze aantallen woningen zijn al twee bruggen gewenst, vanwege de aantallen fietsers in de Waalstraat, de stedenbouwkundige structuur van Merwede en het mobiliteitsconcept.

(190/461) 18/M19	M 19 Investeren in bestaande bruggen	* Optimalisatie van de huidige op- en afritten voor de fietser, op Balijebrug en Socratesbrug, op te nemen in de vervolgfase van de Omgevingsvisie; * De nieuwe brug(gen) zo in te passen dat ze geen belemmering vormen voor de doorfietsroute langs het Merwedekanaal; * In de voorkeursvariant waarbij in deelgebied 5 maximaal een nieuwe brug wordt toegevoegd over het Merwedekanaal dan ook nadruk te leggen op het verbeteren van de op en afritten van de bestaande bruggen.	In Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 is op p. 72 een passage over de bestaande bruggen opgenomen. Het uitgangspunt is dat er ook wordt ingezet op verbetering van de de bestaande bruggen (bv extra hellingen en trappen). De verdere inpassing, zoals de inpassing bij de doorfietsroute langs het Merwedekanaal wordt in de ontwerpfase verder uitgewerkt.

Verslag gesprek actiecomité Red het Heycopplantsoen – gemeente Utrecht – ***in aanvulling op het antwoord op de vraag van insprekers RIB 20 april 2021, onder punt 3 (zie pagina 10 van dit groeidocument)***

Datum: 13 april 2021
Aanwezig: Actiecomité Red het Heycopplantsoen, Goudappel Coffeng, Gemeente Utrecht

Inleiding
Gemeente licht toe dat de plannen voor Merwedekanaalzone en de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, (waaronder de brug naar de Heycopstraat) onlangs naar de gemeenteraad zijn gestuurd. De besluitvorming over de bruggen is onderdeel van de besluitvorming over de plannen voor Merwedekanaalzone en zal naar verwachting na de zomervakantie plaatsvinden.

Het actiecomité Red het Heycopplantsoen heeft een uitgebreide inspraakreactie gestuurd. Een deel van de vragen is beantwoord in de Reactienota Merwedekanaalzone, die bijgevoegd is bij de plannen voor Merwedekanaalzone die naar de gemeenteraad zijn gestuurd. Een aantal vragen gaat over het gebruikte verkeersmodel en de Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Om te voorkomen dat antwoorden op deze vragen weer nieuwe vragen oproepen, heeft de gemeente het actiecomité uitgenodigd voor een gesprek. Daarnaast heeft het actiecomité laten weten behoefte te hebben aan een toelichting op de Memo ‘Actualisatie cijfers en reactie op Inspraak Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone’.

Afspraak is dat van dit gesprek een verslag wordt gemaakt dat we delen met de gemeenteraad. Bewoners ontvangen het concept verslag zodat zij hierop kunnen reageren. Voor de leesbaarheid zijn de vragen genummerd.

Toelichting Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest
Goudappel Coffeng geeft als eerste een korte toelichting op de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op Inspraak Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. De memo is opgesteld naar aanleiding van de inspraak en het opstellen van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is gekeken naar de bereikbaarheid van de stad in Utrecht Zuidwest voor alle verkeersmodaliteiten. Dit deed de gemeente vanwege de groei van de stad in Utrecht Zuidwest door meerdere nieuwe ontwikkelingen. Merwedekanaalzone is hier een van. De Integrale Mobiliteitskoers Utrecht-Zuidwest is een bijlage bij het Mobiliteitsplan 2040 dat ter inzage lag eind 2020 en begin 2021. De raad besluit in de zomer van 2021 over het Mobiliteitsplan.

In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest zijn modelberekeningen gedaan waarbij rekening is gehouden met een grotere harde planvoorraad (meer woningen), omdat actuele inzichten zijn verwerkt. Het detailniveau is minder maar de scope is ruimer. In dit onderzoek is ook een aantal vragen die insprekers stelden beantwoord zoals de vraag wat het effect is van een Nicolaas Beetsverbinding op de bruggen over het Merwedekanaal. In de memo zijn de meest actuele cijfers wat betreft aantal fietsersaantallen per etmaal opgenomen.

1. Bewoners geven aan dat in de variantenstudie steeds is aangegeven dat er behoefte is aan oost-westverbindingen. De nieuwe studie wijst er op dat noord-zuidverbindingen belangrijker worden. Hoe moeten bewoners dit nu zien?

   Goudappel Coffeng legt uit dat er op een ander schaalniveau is gekeken. Zo blijkt uit de nieuwe berekeningen bijvoorbeeld dat de Kanaalweg flinke aantallen fietsers gaat trekken. Daarom is er gekeken naar mogelijke alternatieven zoals de verbinding vanaf de Zeehaenkade over de Jutfasepunt richting station Utrecht Vaartsche Rijn. Er is zowel behoefte aan oost-west verbindingen als aan noord-zuid verbindingen.

2. De wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat lijkt niet nodig te zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Hebben bewoners dit goed begrepen?

   De brug naar de Heycopstraat is geen onderdeel van mobiliteitsconcept voor de nieuwe stadswijk Merwede (deelgebied 5). De brug heeft meerwaarde voor Merwedekanaalzone als wijk-wijkverbinding tussen Dichterswijk en deelgebied 4 (Wilhelminawerf en Defensieterrein).

   In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 staat over de nieuwe wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat het volgende: '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.'

3. Bewoners geven aan dat steeds andere argumenten gebruikt worden voor de brug. Oorspronkelijk was de brug bedoeld als wijk-wijkverbinding voor de bewoners aan de overzijde van de Merwedekanaalzone, nu geeft men aan dat de brug meerwaarde heeft voor het stedelijk netwerk om een alternatief te bieden.

Er zijn meerdere argumenten van kracht waarom de brug naar de Heycopstraat meerwaarde heeft (zie ook wat er in de omgevingsvisie staat bij bovenstaand antwoord). De brug heeft inderdaad meerwaarde als directe verbinding tussen Dichterswijk en deelgebied 4 van Merwedekanaalzone (Wilhelminawerf en Defensieterrein) (wijk-wijkverbinding). *En ook heeft de brug meerwaarde door bij te dragen aan het spreiden van fietsverkeer en het bieden van alternatieve routes voor kwetsbare verkeersdeelnemers,*

4. Er staat in de Reactienota dat de brug naar de Heycopstraat een rustige verbinding wordt. Waar blijkt dit uit?

In de memo staat een aantal kaartjes van het fietsverkeer door de wijk, gebaseerd op het verkeersmodel. Goudappel Coffeng legt uit dat het hier dunne lijnen betreft en dat de stroom snel uitdooft. Hieruit blijkt dat de brug met name een lokale (wijk-wijk)functie heeft.

5. In de Reactienota staat dat "de brug naar de Heycopstraat de Nelson Mandelabrug en het kruispunt van Zijstweg-Croeselaan ontlast". Dit klopt niet, volgens bewoners. Knelpunten zijn niet de bruggen maar de kruispunten verderop. De route via de nieuwe brug omzeilt het knelpunt Croeselaan-Van Zijstweg niet want er zijn logischere alternatieven mogelijk door de wijk over bijvoorbeeld de Veilinghavenkade of doorfietsen langs de Kanaalweg en dan via de Balijebrug. In de Reactienota staat dat een beperkt deel van de fietsers de Heycopbrug gebruikt om het knelpunt Croeselaan-Van Zijstweg te omzeilen. Als het een beperkt deel is, om welk deel gaat het dan? Kan dit gekwantificeerd worden? Wat zijn de verkeerseffecten op de kruising Croeselaan- Van Zijstweg? Tijdens het overleg is afgesproken dat Goudappel Coffeng dit cijfermatig onderbouwt. Hieronder wordt dit toegelicht.

In de beantwoording van de Reactienota staat het volgende over het kruispunt Croeselaan-van Zijstweg en de beperkte vermindering van het fietsverkeer: "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". De brug heeft daarnaast andere functies die omschreven zijn in de Reactienota en de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. Circa 5.000 fietsers per etmaal gaan over deze brug, volgens het model.

Hieraan kunnen we toevoegen dat met de brug naar de Heycopstraat er 200 tot 300 fietsers per etmaal minder gebruik maken van het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg, volgens het model dat is gebruikt bij de Variantenstudie loop- en fietsbruggen. Dit zijn fietsers die een bestemming hebben tussen het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg en het kruispunt Croeselaan/Jeremias Deckerstraat (locatie van 'de Pomp').

Een ander deel van de fietsers dat gebruik gaat maken van de brug naar de Heycopstraat in plaats van de Mandelabrug, rijdt wel via het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg, maar nu vanuit de Croeselaan. Zonder brug naar de Heycopstraat zouden ze via de Mandelabrug en de Van Zijstweg naar het kruispunt rijden. Dit is een groter deel dan de groep die het kruispunt omzeilt. Het gaat hier om circa 600-800 fietsers per etmaal.
Omdat deze groep via een andere tak op het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg aankomt dan in de situatie zonder Heycopbrug draagt dit bij aan het veiliger en prettiger functioneren van het kruispunt. Dit omdat de stromen gelijkmatiger worden verspreid over de verschillende takken van het kruispunt.

6. Zijn alternatieve routes door de wijk in het verkeersmodel ook meegenomen? Bewoners willen als alternatief voor de brug het voorstel indienen om de Jekerstraat fietsvriendelijk in te richten en de verbinding met de Balijelaan te optimaliseren. Dit is een goedkoper alternatief, dat ook een noord-zuid verbinding maakt en ervoor zorgt dat het Heycopplantsoen zijn functie kan behouden.
   Bewoners hebben eerder het Utrechtse verkeersmodel ontvangen en de uitgangspunten bestudeerd. Zij geven aan dat het model de werkelijkheid niet goed weergeeft omdat de Jekerstraat in het model niet juist is aangesloten op de Balijelaan. De Balijelaan heeft aan twee zijden een tweerichtingsfietspad. Hetzelfde geldt voor de Mandelabrug en de Van Zijstweg. Het verbeteren van de aansluiting van de Balijebrug op de Jekerstraat, het aantrekkelijker modelleren van de Jekerstraat en zeker stellen dat de aansluiting van de Jekerstraat op de Balijelaan goed in het model zit, kan tot nieuwe inzichten leiden, omdat daarmee de route via Veilinghavenkade en Jekerstraat een aantrekkelijker alternatief wordt. Gevraagd wordt om deze alternatieve nieuwe fietsroute in plaats van de Heycopverbinding te onderzoeken.

Voor de berekening van de fietsersaantallen in de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone is gebruik gemaakt van het standaard Utrechtse verkeersmodel (het VRU 3.4). Dit verkeersmodel is in 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Het verkeersmodel is een versimpeling van de werkelijkheid en kent een bepaald detailniveau. Voor de Dichterswijk geldt dat de Jekerstraat, Heycopstraat, Voorsterbeeklaan en Veilinghavenkade in

het verkeersmodel zijn opgenomen en bij een doorrekening beschikbaar zijn als route voor fietsers. De Jekerstraat is in het model direct aangesloten op de Balijelaan. Daarnaast zijn de geoptimaliseerde op- en afritten van de Kanaalweg naar de Balijebrug opgenomen in het model. Op wegvakken maakt het model geen onderscheid tussen fietsvoorzieningen aan weeszijden van de weg van de Balijelaan of de Van Zijstweg. Dit detailniveau is in een verkeersmodel niet gebruikelijk.

7. In 2016 is een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de wandel- en fietsbrug over het Merwedekanaal bij de Heycopstraat. Er zijn twee varianten onderzocht: een smalle brug (2,5 meter) waarbij fietsen aan de hand kunnen worden meegenomen en een bredere brug (6 meter) waarbij fietsers kunnen doorfietsen en wandelen en fietsen gescheiden worden. Nu wordt opnieuw benadrukt dat het ook gaat om de wijk-wijkverbinding zou de 2,5 meter variant ook kunnen volstaan. Dit is ook te bereiken met een wandelbrug. Het sluit beter aan bij de plannen van het Ringparkinitiatief en zorgt ervoor dat het Heycopplantsoen behouden kan blijven. Waarom is de 2,5 metervariant niet meer onderzocht?

De smalle variant uit het onderzoek is een wandelbrug, waarbij men de fiets aan de hand kan meenemen. Het kan gezien worden als een wandelbrug. In de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' is deze variant bekeken. In vergelijking met een wandel- en fietsbrug scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdrukte. Het onderzoek uit 2016 betrof een technisch haalbaarheidsonderzoek. In dit onderzoek is niet integraal gekeken naar de inpasbaarheid in het stedelijk netwerk, de aanlanding en de vervolgroutes, zoals in de Variantenstudie.

8. Bewoners hebben vragen of de Jaarbeursontwikkeling en alternatieve oversteekplekken van het Merwedekanaal ten noorden van de Van Zijstweg zijn meegenomen in het onderzoek.

In de variantenstudie loop- en fietsbruggen van 2019 wordt modelmatig uitgegaan van alleen de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Hierin is geen fietsbrug opgenomen over het Merwedekanaal ter hoogte van de Jaarbeurs. In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest uit 2020 is er een extra fietsbrug opgenomen, gekoppeld aan de Jaarbeursontwikkeling tussen de Mandelabrug en de Sowetobrug. Dit model is gebruikt voor de resultaten in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. Uit de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest blijkt dat deze fietsbrug wordt gebruikt door circa 2.600 fietsers per dag. De plannen voor de Jaarbeurs worden momenteel opgesteld. Er wordt nog gewerkt aan de omgevingsvisie Jaarbeurs.

9. Hoe groot is het risico dat de nieuwe brug straks geen wijk-wijkverbinding is, maar veel drukker wordt, bijvoorbeeld na realisatie van de Nicolaas Beetsverbinding? Wat als het fietsvriendelijk inrichten van de Veilinghavenkade niet lukt? Een fietsbrug met lage hellingen is aantrekkelijker dan bijvoorbeeld de Balijebrug Welke expliciete voorwaarden worden gesteld aan het inrichten van de Veilinghavenkade?

Uit het aanvullende onderzoek dat is gedaan, blijkt dat de realisatie van een Nicolaas Beetsverbinding samen moet gaan met het fietsvriendelijk inrichten van de Veilinghavenkade. Dit is een 'package deal', de een kan niet zonder de ander. Zo is het nu opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. Het fietsvriendelijk inrichten is inpasbaar, daar is naar gekeken. De brug wordt zo ingericht dat deze niet aantrekkelijk is voor brommers of snelle fietsers. Er zijn nog geen expliciete voorwaarden bepaald voor het inrichten van de Veilinghavenkade. Er zijn uiteraard wel algemene richtlijnen voor een fietsvriendelijke inrichting. Dit wordt uitgewerkt wanneer een herinrichting aan de orde is.

10. In de Reactienota staat dat brug naar de Heycopstraat op korte termijn gewenst is. Het is de bedoeling de voorbereidingen voor de realisatie op te starten na besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en dat deze zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. Waarom heeft de gemeente haast de brug te realiseren en wil de gemeente niet wachten tot blijkt dat de verbinding echt nodig is? Waarom niet eerst een aantal maatregelen nemen en dan kijken of de brug nodig is?

De eerste bewoners wonen al in deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone op de Wilhelminawerf. De bewoners van De Nieuwe Defensie volgen vanaf eind 2022. De gemeente wil stimuleren dat de nieuwe bewoners van deze buurten en de bewoners in Dichterswijk zo snel mogelijk de keuzemogelijkheid hebben om gebruik te maken van de nieuwe verbinding. Daarnaast biedt het (bouwtechnische) voordelen om de brug tegelijkertijd te bouwen met de bruggen ter hoogte van Rivierenwijk, denk aan de bouwhinder voor gebruikers van het kanaal en de kosten voor inzet van materieel.

11. Het CROW heeft op stedelijk schaalniveau richtlijnen gegeven voor de maaswijdte van een hoofdfietsnetwerk van 300 tot 500 meter. Bewoners geven aan dat de verkeerskundigen de CROW-normen hanteren als wetmatigheid. Zij benadrukken dat het CROW slechts een kenniscentrum is en helemaal geen adviezen geeft.

In de Variantenstudie is gekeken in hoeverre een variant bijdraagt aan de gewenste maaswijdte. Dit is een van de criteria waarop varianten zijn beoordeeld.

Bewoners danken voor de toelichting. Wel geven zij aan dat veel van hun vragen met algemene verwijzingen zijn beantwoord en nog steeds een deel van hun vragen niet beantwoord is. Zij vragen wanneer zij daar schriftelijk en inhoudelijk antwoord op krijgen.
Veel antwoorden zijn te vinden in de Reactienota en de andere plandocumenten. De gemeente zal schriftelijk aangeven waar antwoorden staan in de verschillende documenten over de plannen voor Merwedekanaalzone. Indien gewenst, lichten we dit verder toe in een gesprek.

Naschrift

Het actiecomité Red het Heycopplantsoen las mee bij het maken van dit verslag. Bewoners vinden het vastgestelde Utrechtse stedelijke verkeersmodel VRU 3.4 en de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone onvoldoende geschikt voor het maken van afwegingen over de brug en hebben hierover nog de volgende opmerkingen:

- In onze inspraakreactie hebben we beargumenteerd dat het niveau van modelleren niet geschikt is om conclusies uit te trekken voor de noodzaak en bijdrage van een nieuwe verbinding. Dit blijkt hieruit opnieuw (antwoord op vraag 5 red.). En wat is het effect van het niet modelleren van de dubbelzijdige fietspaden van de Mandelabrug? Sterker nog, omdat de dubbelzijdige fietspaden van de Mandelabrug niet zijn gemodelleerd, kunnen de uitkomsten van het model niet gebruikt worden om aan te tonen hoe fietsers op de kruispunten aan komen fietsen. Het is aannemelijk dat het effect van het dubbelzijdig modelleren vele malen groter is dan het effect van een extra brug.

- Tevens ontbeert het antwoord op twee wezenlijke punten aan onderbouwing. Met name de doelgroep die de rustigere route op zou zoeken is een doelgroep die liever een kruising opzoekt met stoplichten dan de onbewaakte kruising Croeselaan-Heycopstraat. Alternatief is Veilinghavenkade, maar ook daar zitten 2 steile hellingen in de weg. Fietsers kiezen nu al vaker voor de Nelson Mandela brug omdat de helling minder steil is dan de Balijebrug. Door via de Veilinghaven te fietsen zou men er voor kiezen een helling in het traject in te bouwen, dus beide alternatieven zijn onaantrekkelijk. Daarnaast zijn de fietspaden op de Van Zijstweg mooi glad en regelmatig. Zeker de doelgroep die volgens de verkeerskundigen de drukkere routes zou gaan vermijden kiest liever voor die asfaltpaden boven een hobbelige klinkerweg met vele drempels en hellingen. Wat maakt het deze route werkelijk aantrekkelijk? Alleen de afstand-tijd berekening van het model, waar we al een reactie op hebben gevraagd, maar nog niet op hebben gekregen?

- In onze inspraakreactie hebben we al inhoudelijke argumenten gegeven waarom de variantenstudie niet geschikt is om een wandelbrug te beoordelen. Ook dit antwoord (op vraag 7 red.) gaat voorbij aan het feit dat de gebruikte beoordelingsmethode alleen gebruikt kan worden om een fietsverbinding te onderstrepen en niet om alternatieven te onderzoeken. In combinatie met een aantrekkelijke fiets-Jekerstraat kan een wandelbrug ons inziens nog steeds een goedkoper en aantrekkelijk alternatief zijn. Onze inhoudelijke argumenten zijn niet beantwoord.

- Onze expliciete vraag was juist ook om dit alternatief voor een nieuwe fietsroute te onderzoeken. Dit is niet gebeurd en zou wel degelijk tot nieuwe inzichten kunnen leiden, mede gezien de lage hoeveelheid fietsers in de antwoorden op vraag 5. Dit toont aan dat een goedkoper en nog steeds aantrekkelijk alternatief de moeite van het onderzoeken waard is.

- Wij hebben inmiddels de nieuwe bewoners van de Wilhelminawerf gesproken. De bewoners komen inmiddels via de Balijebrug wandelend gebruik maken van het Heycopplantsoen als wandel-, rust-, sport- en recreatiegebied. Ook zijn bewoners tegen een nieuwe fietsverbinding over de Wilhelminawerf, want daarvoor zijn ze bijvoorbeeld juist andere drukke delen van de stad ontvlucht.

- Zoals eerder betoogd in onze inspraak is eerder een maatschappelijk haalbaarheidonderzoek toegezegd In de variantenstudie is niet ‘integraal’ gekeken en al helemaal niet naar de effecten op de omgeving vanuit het oogpunt van het water en de Dichterswijk.