



Reactienota

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda
en MER

Oktober 2017

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	OMGEVINGSVISIE MERWEDEKANAALZONE, DEEL 1 RUIMTELIJKE AGENDA EN MER	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.2.1	<i>Zienswijzen</i>	3
1.2.2	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen</i>	3
1.2.3	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	4
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	5
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	19
	BIJLAGE 1: ALLE ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD)	106

1 Inleiding

1.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda en MER

De omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax.

In de milieueffectrapportage (MER) staat dat het in de Merwedekanaalzone vooralsnog mogelijk is om maximaal 6.000 woningen te bouwen. Hiervoor moet het autoverkeer verminderen. Daarom nemen we daar maatregelen voor. De concept-omgevingsvisie houdt al rekening met de milieueffecten.

In een milieueffectrapport staan de gevolgen van de plannen op het milieu. Ook staan in zo'n rapport maatregelen om bepaalde effecten op het milieu te compenseren.

De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 2.4 opgesomd.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. Daarbij moet worden opgemerkt dat voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is gekozen voor een visie in twee delen waarvan het voorliggende document het eerste deel is. Dit deel is vooral een agenda stellend document, waarin nog een hoop onderzoeksvragen voor het 2^e deel van de omgevingsvisie worden gesteld. Een flink aantal van de vragen die in de zienswijzen worden gesteld zullen in deel 2 van de Omgevingsvisie nader worden uit gezocht. Dit betekent dat in deze fase nog niet alle zienswijzen volledig inhoudelijk beantwoord kunnen worden. Dergelijke zienswijzen zullen dan als onderzoeksvraag worden meegenomen naar het 2^e deel van de visie.

1.1.1 Zienswijzen en vooroverleg reacties

Er zijn in totaal 47 zienswijzen en 3 vooroverlegreacties ingediend. Het gaat om zienswijzen van bewoners en organisaties uit het plangebied en aangrenzende wijken. Daarnaast hebben ook overlegpartners zoals het Waterschap, Rijkswaterstaat en de Provincie gereageerd op het plan. De vooroverlegreacties zijn de reacties van andere overheden op de plannen. Het is gebruikelijk om hen te betrekken bij de ruimtelijke planvorming, zodat zij vanuit hun eigen verantwoordelijkheid hun belangen kunnen aangeven. Ook de vooroverlegreacties worden in het volgende hoofdstuk samengevat en van commentaar voorzien. Met

betrekking tot het MER is de commissie MER om advies gevraagd. Het advies van de commissie MER is tevens opgenomen bij de vooroverlegreacties.

Wijze van beoordeling van zienswijzen.

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de ontwerp-omgevingsvisie aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.1.2 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het daarbij behorende MER voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor de omgevingsvisie, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

Voordat de voltallige gemeenteraad de omgevingsvisie vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het stukken als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt de vervolgens vast.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone; deel 1 De Ruimtelijke Agenda en de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) hebben van 4 augustus 2017 tot en met 14 september 2017 ter inzage gelegen. Binnen de zienswijze termijn zijn 47 zienswijzen ingediend die hieronder kort worden samengevat.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste thema's uit de zienswijzen kort samengevat en beantwoord.

Ambities

Vrijwel alle zienswijzen geven aan positief te staan tegenover de algemene visie waarop de Gemeente Utrecht de binnenstedelijke verdichting in de Merwedekanaalzone (MWKZ) wil inzetten. Veel groen, hoge kwaliteit van leefomgeving en hoge ambities voor duurzaamheid worden gewaardeerd. De vraag die vaak gesteld wordt is, vrij vertaald: kunnen deze ambities wel waargemaakt worden? Indieners van de zienswijzen vragen zich af of de Gemeente Utrecht de mogelijkheden om een gezonde, duurzame leefomgeving te ontwikkelen in deze hoge mate van verstedelijking overschat. Is deze ambitie paradoxaal? Geadviseerd wordt om de hoge ambities voor het aantal woningen naar beneden aan te passen, om zo een gezonde stedelijke woonwijk te kunnen realiseren binnen de gestelde ambities.

De bebouwing

Rondom de visie op de bouwplannen in de MWKZ kwamen twee thema's naar voren: de bouwdichtheid en het percentage sociale woningbouw. Uit een aantal zienswijzen komen zorgen naar voren over de visie op de mogelijke bouwdichtheid in de MWKZ. Zorgen richten zich op mogelijke overbevolking van de nieuwe wijk, bouwhoogte (verlies van skyview en zon), het verlies van woon- en leef comfort van huidige en nieuwe bewoners en de uitvoering van de plannen en daarmee gepaard gaande bouwoverlast. Komen de ontwerpen wel overeen met wat er in werkelijkheid gerealiseerd kan/gaat worden? Ook hier de vraag: is de ambitie van de Gemeente Utrecht misschien te hoog? Verder zijn er partijen die de nadruk leggen op het daadwerkelijk realiseren (of meer) van de gestelde ambitie aan sociale woningbouw in het gebied. Ze benadrukken het tekort aan sociale woningbouw binnen de Gemeente Utrecht en verzoeken met klem om hier binnen de MWKZ (meer) ruimte voor te maken.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid worden vragen gesteld over de gevolgen van de geambieerde verstedelijking op de bereikbaarheid van het gebied en van de stad Utrecht in het algemeen. De grootste zorgen richten zich op doorstroom op de Europalaan en de A12. Hiermee in lijn zijn de zorgen over parkeergelegenheid. De vraag rijst of inwoners van de nieuwe MWKZ eigenlijk wel bereid zijn om hun eigen auto op te geven voor een deelconstructie vanuit een mobilityhub. Hier zijn twijfels over. Verder wordt aangegeven dat ook goed moet worden gekeken naar de (on)mogelijkheden van de ontwikkeling van openbaar vervoer in het gebied. Tenslotte zijn de bewoners van aangrenzende wijken van mening dat hantering van lage parkeernormen in de Merwedekanaalzone zal leiden tot uitwijk gedrag van parkeerders uit de Merwedekanaalzone, waardoor er in hun wijken parkeeroverlast zal ontstaan.

Bruggen

In de visie staan een aantal bruggen gepland, maar is dit eigenlijk wel van meerwaarde voor het gebied? Worden de belangen van de huidige (woonboot)bewoners hierin genoeg meegenomen? Een brug zou betekenen dat sommige woonboten niet meer op hun huidige locatie kunnen blijven liggen. Ook wordt aangegeven dat dit grote impact heeft op het wooncomfort van de woonbootbewoners die wel kunnen blijven liggen. De bouw van bruggen betekent ook dat de roeiers minder ruimte krijgen op en langs het kanaal dan zij nu hebben. Verder wordt aangegeven dat ook het type brug van belang is. Om de doorgang naar het A'dam-Rijnkanaal vrij te houden voor de varende schepen wordt er verzocht geen bruggen, maar een tunnel te plaatsen als verbindingsroute. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren moeten de bruggen hoog genoeg of te openen zijn om de doorvaarroute voor grote schepen in stand te houden.

Huidige gebruikers

De plannen om de MWKZ te ontwikkelen tot een gezond, hoogstedelijk gebied zoals beschreven in de omgevingsvisie, roept vragen op bij de huidige gebruikers van het gebied. De geambieerde herbestemming van industrie naar woningbouw heeft gevolgen voor de industrie die er nu gevestigd is. Kunnen zij blijven? En wat betekent dit verder voor hun onderneming? Behalve industrie zijn er in de afgelopen jaren verschillende (sociaal/maatschappelijke) initiatieven die zich in de MWKZ gevestigd hebben. Er wordt verzocht om ook de meerwaarde en functie van deze gevestigde initiatieven mee te nemen in de ontwikkeling van het gebied om zo een divers en inclusief nieuw stukje stad te realiseren.

Impact op particulieren

De plannen in de MWKZ zijn ambitieus en nieuw voor de stad Utrecht. Zienswijzen van omwonenden bevestigen dit en geven aan dat de ontwikkelingen zoals omschreven in de visie ook impact hebben op henzelf als particulier. Een aantal gedeelde zorgen zijn de bouwoverlast die zij vrezen van langdurige gebiedsontwikkeling. Zij vragen de Gemeente Utrecht dan ook met gedegen maatregelen te komen om deze te minimaliseren. Verder wordt de vrees voor de daling van de woningwaarde ingebracht.

Huurwoningen

Twee huurdersorganisaties vragen de gemeente vooral te voorzien in voldoende sociale huurwoningen en betaalbare huurwoningen in de Merwedekanaalzone om aan de huidige krapte op de verhuurmarkt tegemoet te komen. Daarnaast ontbreekt het ook aan voldoende variatie op de huurmarkt. De Merwedekanaalzone biedt mogelijkheden om andere woningtypen aan de huurvoorraad toe te voegen. Daarnaast vragen de verenigingen aandacht voor de publieke rol van zowel woningcorporaties als gemeente.

Scholen en voorzieningen

Twee onderwijsinstellingen vragen aandacht voor het reserveren van voldoende ruimte voor onderwijsvoorzieningen en het tijdig realiseren van die voorzieningen in de nieuw te bouwen wijk.

2.3 Vooroverlegreacties

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Proces voorafgaand

HDSR is actief betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Het afgelopen jaar heeft het waterschap deelgenomen aan diverse overleggen, stadsgesprekken en een gebiedsatelier. Daarnaast is het waterschap co-financierder van het ontwerpend onderzoek dat is uitgevoerd samen met de provincie en de gemeente naar een gezonde en klimaatadaptieve inrichting van de Merwedekanaalzone.

HDSR is van mening dat water- en klimaatbelangen in de Omgevingsvisie binnen het thema water een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

Opmerkingen op de visie

Om de Omgevingsvisie verder te optimaliseren vragen zij u om onderstaande opmerkingen te verwerken en in het vervolgtraject verder uit te werken.

Concretiseren van de kaders en uitwerkingsvragen voor het thema water.

In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat (..) "100% van het regenwater in het gebied wordt opgevangen". HDSR adviseert u om deze ambitie en bijbehorende uitwerkingsvragen te concretiseren in de Omgevingsvisie. De strategie ten aanzien van het omgaan met regenwater gaat uit van twee situaties:

- Buien die binnen de huidige normen liggen. Dit betreft neerslaggebeurtenissen, waar het water- en rioolsysteem op gedimensioneerd zijn (T=10 bui). Wij hanteren hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging.
- Buien die een extreme neerslaghoeveelheid veroorzaken en die de normen van de riolering en oppervlaktewater (ver) overschrijden (minimaal T=100 bui). Het is niet doelmatig om ook de meest extreme buien volledig binnen het plangebied op te vangen. Conform de trits vasthouden, bergen, afvoeren adviseren wij u om de mogelijkheid om in extreme situaties water af te voeren naar het Merwedekanaal uit te werken. Voor dicht stedelijk gebied is de extreme neerslag in 2011 in Kopenhagen (150 mm in 2 uur) een goed voorbeeld.

Gevraagd wordt om beide gebeurtenissen als ambitiekader in de Omgevingsvisie uit te werken.

Daarnaast wordt u geadviseerd om de volgende uitwerkingsvraag toe te voegen: Op welke wijze vindt waterberging plaats (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratievoorzieningen, en oppervlaktewater)? De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Reactie:

In deel 2 van de Omgevingsvisie zullen wij de ambities voor wat betreft de opvang van regenwater in het plangebied nader uitwerken en concretiseren. In het ambitiekader zullen de twee door HDSR geschetste situaties nader uitgewerkt en zal de wijze waarop de waterberging zal plaatsvinden worden toegevoegd aan de onderzoeksvragen. Uiteraard zal de uitwerking van de waterberging in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS-MN)

De ambitie om binnenstedelijk te verdichten, activiteiten dicht bij elkaar te brengen, keuzes voor alternatieve vervoerwijzen vanzelfsprekender te maken en zo bij te dragen aan de kwaliteit van stad en land (aantrekkelijk, gezond, duurzaam en leefbaar) wordt in algemene zin door RWS onderschreven. Zo wordt een alternatief geboden voor bouwen op ongewenste, meer perifeer gelegen plekken. Daar zijn namelijk belangrijke natuur- en landschapswaarden aanwezig, is autogebruik onvermijdelijker, vindt dat over grotere afstanden plaats en zorgt dat voor een eenzijdiger belasting. Naar verwachting geeft dat elders meer problemen en brengt dat overall hogere kosten met zich mee.

Dit veronderstelt echter wel dat regionaal regie wordt gevoerd op verstedelijkingsprogramma's zodat daar geen ongewenste concurrentie en liefst zelfs synergie door ontstaat. Het veronderstelt tevens dat plannen in de MWKZ in de praktijk ten uitvoer kunnen worden gebracht zoals ze in de Omgevingsvisie worden geschetst. Het veronderstelt verder dat de noodzakelijke randvoorwaarden ook in financiële zin worden vervuld om daadwerkelijk het maatschappelijk gewenste bouw-, vestigings- en verplaatsingsgedrag van ontwikkelaars, bewoners en bedrijven te kunnen verwezenlijken. En tenslotte veronderstelt het dat het middel niet erger is dan de kwaal en dat problemen die door ontwikkelingen of onevenwichtigheden in bovenstaande ontstaan voldoende kunnen worden beheerst.

Uit het feit dat u het momenteel nog niet haalbaar acht om uw volledige ambitie van 10.000 woningen ten uitvoer te brengen, maar vooralsnog wel 6.000 woningen verantwoord acht, herkent RWS de zelfde worsteling met deze en andere onzekerheden. Adaptief programmeren is dan een goede keuze, maar RWS verschilt vooralsnog met u van mening over het omslagpunt tussen wat nu kan worden vastgelegd en wat nog nader moet worden onderzocht. De huidige stand van uitgevoerd onderzoek en de gemeentelijke interpretaties daarbij geven nog niet de overtuiging dat dit straffeloos kan.

Recent zijn aan RWS-MN pas verkeerskundige onderzoeksresultaten ter hand gesteld die een diepgaander analyse mogelijk maken dan alleen op basis van de gegevens die in de MER en het Voorontwerp van de Omgevingsvisie zijn opgenomen.

Onderstaand baseert RWS zich noodzakelijkerwijs dus nog op de openbaar gepubliceerde informatie.

Die roept bij mij de volgende vragen en reacties op:

- Onvoldoende kon worden nagegaan wat er precies allemaal aan “beleid” in het model is gestopt voor 2030, hoe dat daar zijn werking krijgt en of dat realistische veronderstellingen zijn. Bovendien is onduidelijk of het lage of het hoge WLO-scenario daarbij uitgangspunt is geweest. Naar verwachting is dat laatste het geval, maar dan ontbreekt zicht op gevoeligheden die een minder snelle ontwikkeling zouden laten zien.
- Alles wordt vergeleken met de huidige situatie waarvan als beeld wordt geschetst dat die best wel goed is. Dat kruispunten momenteel nog niet verzadigd zouden zijn komt niet overeen met het beeld buiten op straat waarin sommige van die kruispunten matig tot slecht functioneren. Dat is

belangrijk omdat binnenstedelijk in het algemeen die kruispunten bepalend zijn voor de doorstroming van het verkeer en dus maatgevend voor de netwerkprestatie i.p.v. de I/C-verhouding op de wegvakken uit een statisch model.

- Wanneer het om de bereikbaarheid gaat is verder de situatie tijdens de ochtend- en avondspits maatgevend. De ontwikkeling van etmaalverkeersintensiteiten (een van de grondslagen voor de effectbeoordeling en daarop gebaseerde conclusies) zegt weinig over de kwaliteit daarvan. De groei lijkt overigens laag gezien de realisatie van duizenden nieuwbouwwoningen. Op alle inpridders vanaf het Hoofdwegennet neemt de etmaalintensiteit sterk toe, behalve op de Europalaan, wat op zijn minst om een verklaring vraagt.
- Uit de in het kader van Gebiedsverkenning Utrecht Oost (GUO) uitgevoerde verkeerskundige studie blijkt dat het kruispunt A12/Europalaan nu al een probleem is, een situatie die richting 2030 en 2040 zowel in de hoge als de lage scenario's (en dus ook bij andere groeipaden dan door u verondersteld) alleen maar verder verslechtert. Dit lijkt in tegenspraak met de uitkomsten van het MER.
- RWS maakt zich ernstige zorgen over wat de realisatie van (zelfs al 6.000 woningen in) de Merwedekanaalzone betekent voor de verkeersafwikkeling op de A12 en daarmee op de hele draaischijf Utrecht. De in de planstudie Ring Utrecht gehanteerde sociaaleconomische uitgangspunten hielden, voor zover dat gelet op het karakter van het verkeersmodel kan worden gezegd, nog onvoldoende rekening met deze extra binnenstedelijke bouwopgave.
- Wanneer de parallelrijbanen van de A12 het toenemende verkeersaanbod niet goed kunnen afwikkelen kan dit er toe leiden dat het totale netwerkwerk van A2/A12/A27 (deels) vast komt te staan. Met alle gevolgen van dien, niet alleen op het HWN, maar ook in en om het gebied zelf en ook voor andere modaliteiten en in andere sectoren dan autoverkeer.
- Zo zal bijvoorbeeld een slechte afwikkeling van het verkeer op het Hoofdwegennet (HWN) en Onderliggend wegennet (OWN) rond de Merwedekanaalzone ook gevolgen hebben voor het OV en de fiets. Het gebied wordt gekenmerkt door een intensief OV-netwerk met busverbindingen op zowel het HWN als het OWN en belangrijke deels daarmee kruisende en conflicterende lokale en regionale fietsverbindingen.
- Zoals gezegd is de scoringsmethodiek o.i. voor bereikbaarheid gebaseerd op onvolkomen criteria. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is daarmee niet echt goed te beoordelen. Er hoeft maar één wegvak of kruispunt te zijn met een "vastloper" en het hele netwerk loopt vast.

RWS-MN is van mening dat om tegemoet te komen aan bovenstaande opmerkingen er een verdiepingsslag moet worden gemaakt met een zogeheten dynamisch verkeersmodel waardoor meer specifiek inzicht ontstaat waar nu precies de huidige en toekomstige knelpunten in het netwerk zitten en wat de gevolgen van verschillende bouwscenario's in de Merwedekanaalzone daarop zijn. Totdat in het kader van UNed overeenstemming is bereikt over een samenhangend programma van ruimtelijke en bereikbaarheidsmaatregelen gaat RWS er in beginsel van uit dat investeringen in extra maatregelen, die nodig zijn om de gevolgen van uw plannen voor het HWN op te vangen, uit de planontwikkeling worden gefinancierd.

Reactie

De gemeente onderschrijft het belang van een goede regionale samenwerking bij de verstedelijkingsopgave van de Merwedekanaalzone. De Omgevingsvisie en het MER geven ook aan dat die regionale afstemming noodzakelijk is om de totale ambitie te verwezenlijken. RWS geeft aan met de gemeente van mening te verschillen in welke mate adaptief programmeren een oplossing biedt om de onzekerheden die nu nog in de visie zitten op een goed wijze het hoofd te bieden. Daarbij wordt met name getwijfeld aan de aanname van de gemeente op basis van het MER dat 6000 woningen op basis van het huidige beleid reeds mogelijk zijn. In de systematiek van een MER wordt de autonome situatie met de plansituatie vergeleken en inderdaad niet met de huidige situatie. In de MER is op hoofdlijnen een analyse gedaan op toename van kruispuntstromen. De berekening van de MER is op hoofdlijnen om de uitersten te bepalen. Wel is in de MER getoetst op ochtend en avondspits.

Verklaringen waarom 6000 de grens is:

- *spits dal richting wordt evenwichtiger door wijziging van werkgelegenheid naar woningen. Hierdoor is de grootste stijging van verkeer in de avondspits stad-in te zien. De spitsrichtingen komen hierdoor meer in evenwicht.*
- *Er treedt een beperkt effect op van het 'wegdrukken' van verkeer, zoals dat in werkelijkheid ook het geval is als er drukke kruispunten zijn.*
- *De 6000 woningen zijn gelijkmatig verspreid over de drie gebieden en er is niet uitgegaan van 'echt' programma zoals differentiatie van woningtypen. De ambitie van hogere dichtheden in deelgebied 5 waar de eigenaren op aansturen, moet nader dus worden geanalyseerd.*

Overigens zullen de 6000 woningen niet in een keer gerealiseerd kunnen worden, omdat er in deelgebied 5 nog verschillende bestaande functies zijn die niet van de een op de andere dag zullen zijn verdwenen. In de praktijk zullen meerdere bestemmingsplannen noodzakelijk zijn om de woningen te realiseren. Ieder plan zal worden voorzien van een mer beoordeling, daarnaast vindt er een dynamische toetsing plaats of aan de uitgangspunten van het MER voldaan wordt. Hierdoor wordt voorzien in tussentijdse toets momenten voor wat betreft de realisatie van 6000 woningen.

WLO scenario's waren bij start van de studie in november 2016 niet beschikbaar, daarom is gerekend met het vastgestelde VRU3.3U model met GE scenario. Hierin is geen beleid van Slimme Routes Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) toegevoegd. Uitgegaan is bij het verkeersarme scenario van de laagste parkeernorm van de nota stallen en parkeren. De technische rapportage over uitgangspunten is inmiddels toegestuurd aan RWS.

Het is wenselijk om met RWS en provincie af spreken dat de omgeving Europalaan in de programma aanpak een plek krijgt, waarbij de inzet kan zijn om geen foute keuzes te maken bijvoorbeeld uitgaan van een vrije busbaan die later vertramd kan worden. Alleen door nu al keuzes te maken, kan de gemeente kosten daarvan aan de eigenaren van deelgebieden 4 en 5 doorberekenen. Marktontwikkelingen zetten hier een tijdsdruk op die groter is dan de regionale studie U-Ned. Graag onderzoeken wij samen met RWS en de provincie hoe de omgeving Europalaan als onderdeel van de programma aanpak tijdig en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt kunnen worden binnen U-Ned. Het collectief van eigenaren in deelgebied 5 is in gezamenlijkheid plannen aan het maken. Ook de toedeling van kosten spelen hierbij een rol. Provincie Utrecht geeft aan dat investeringen in het OV betaald moeten worden vanuit de gebiedsexploitatie. Dat is alleen mogelijk als het tijdspad hierin gelijk wordt gezet. We verwachten dat antwoorden over het OV concept via Uned hier onvoldoende tijdig antwoord op kan geven.

In de MER hebben we al geconstateerd dat we een dynamische doorrekening moeten maken. Deze maatregel moet worden genomen om de ambities van de gemeente hard te maken: borging van kwaliteit verbeterende maatregelen. In deze fase van onderzoek zijn er echter voor het stedelijk netwerk nog teveel onzekerheden om een zinvolle dynamische doorrekening uit te voeren. De belangrijkste knop nu om aan te draaien is de verkeersgeneratie in het gebied. Als daarmee een werkend systeem binnen een statisch model mogelijk lijkt, dan dit bestendigen in nieuwe beleidsuitgangspunten en daarna doorzetten naar dynamisch model. Dynamisch model vraagt om specifiekere inzicht in ontwerp van kruispunten en van de VRI regelingen. In deze fase van studie, zijn er nog teveel variabelen (ligging HOV baan/HOV of tram/aantal opstelvakken/vormgeving aansluitingen etc). Zo is de invulling van de benodigde innovatieve mobiliteitsconcepten in combinatie met andere parkeernormen en de vorm van OV ook nog niet gedefinieerd.

Op pagina 6 van de MER is aangegeven dat voor het maximaal programma aanvullende maatregelen nodig zijn die de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen garanderen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en maatregelen waarin het beleid nog niet voorziet. Ook geven we hierbij aan dat deze beleidsvorming gezamenlijk met Rijk en provincie moet worden opgepakt.

Naast bovenstaande verkeerskundige opmerkingen brengt RWS nog drie andere punten onder de aandacht:

- Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerp onderzoek uitgevoerd. Zonder vooruit te kunnen en willen lopen op de resultaten van die studie geef ik u in overweging nog eens goed te kijken of daaruit bruikbare voorstellen voor uw plannen of de uitwerking daarvan naar voren komen.
- In de Omgevingsvisie staat het voornemen woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. Zoals u weet is de A12-zone het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een “stip op de horizon” voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Het is wenselijk om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.
- Wat betreft de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema's en gebruiksfuncties van het gebied verwijst RWS korthedshalve naar de reactie van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De Merwedekanaalzone wordt door de gemeente ter hand genomen als uitvloeisel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030. Oplossingen voor daarmee verbonden vraagstukken (schaalsprong OV, uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens en niet in de laatste plaats de ook na 2030 blijvende druk op Midden-Nederland) lijken vooral nog binnen de gemeentegrenzen te worden gezocht. In toenemende mate zal het nodig zijn om hiervoor ook op regionaal en mogelijk zelfs op landelijk niveau oplossingen te zoeken en te bieden. Samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden, is daarbij onvermijdelijk. Uiteraard beginnen we niet op nul, maar zijn we op veel gebieden al gestart elkaar steeds beter te vinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om beroepsgroepen (zoals genoemd verkeerskundigenoverleg), thema's (zoals gezonde verstedelijking), korte termijn aanpakken (zoals Beter Benutten Vervolg), grensoverschrijdende gebiedsvisies (zoals A12 Centraal) en meer integrale programma's (zoals U-Ned). RWS zet zich er ook de komende tijd graag voor in om de samenwerking te intensiveren en vertrouwt er op dat u RWS-MN toestaat om mee te doen door gehoor te geven aan de oproepen om het verkeersonderzoek nog eens tegen het licht te houden en dynamisch te verdiepen.

Reactie:

Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerp onderzoek uitgevoerd. Wij zijn hierbij direct betrokken onder meer in de uitwerking van het Rondje Stadseiland en de uitwerking van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Bruikbare voorstellen voor onze plannen of de uitwerking daarvan worden betrokken bij de verdere planvorming.

In de Omgevingsvisie staat het voornemen woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. De A12-zone is het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een "stip op de horizon" voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Wij onderschrijven de opmerking dat het wenselijk is om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.

Ook de gemeente onderschrijft dat samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden onontbeerlijk is om uitdagingen waar wij voor staan zoals: (schaalsprong OV, het uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens, de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema's op een goede manier het hoofd te kunnen bieden.

Provincie Utrecht

Met grote belangstelling heeft ons college kennis genomen van de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de concept-milieueffectrapportage. Uit beide documenten spreekt een grote ambitie. Wij hebben daar veel waardering voor en wij onderschrijven het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio. Ook uw keuze om de groei naar 410.000 inwoners te faciliteren en daarbij uit te gaan van de hoofdambitie gezonde verstedelijking is overeenkomstig met onze ambities op dit vlak. In ons ruimtelijk beleid hebben wij de ambitie opgenomen om 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Wij hebben in 2016 het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling vastgesteld waarin wij aangeven deze ambitie samen met onze partners tot stand te willen brengen. In dat kader herkennen en onderschrijven wij de betekenis van de Merwedekanaalzone voor de ontwikkeling van de stad Utrecht, met deze locatie wordt substantieel bijgedragen aan onze binnenstedelijke ambities. Graag willen wij met u deze ontwikkeling oppakken zodat een hoogwaardig stedelijk milieu ontstaat dat een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat van regio Utrecht.

Wij complimenteren u met uw inzet om te werken aan een gezond stedelijk leven. Uw benadering van een duurzame gezonde verstedelijking spreekt ons aan en past bij onze provinciale inzet om te werken aan een gezonde leefomgeving. U geeft aan dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in vier kernwaarden wordt uitgewerkt, waaronder duurzaam en slim. Met u delen wij het belang van deze inzet gericht op een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie. Wij erkennen de uitdaging om dit te realiseren in deze binnenstedelijke opgave waarin hoge dichtheden worden gerealiseerd. Het belang van de steden neemt toe. De stad is de groeimotor van de economie en de plek waar maatschappelijke uitdagingen zich voordoen, waar interactie plaatsvindt en waar kansen liggen om nieuwe oplossingen te vinden. Utrecht doet het daarbij goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht heeft in onze ogen ook een voorbeeldfunctie bij binnenstedelijk bouwen. Niet alleen daar waar het gaat om innovatieve oplossingen van maatschappelijke opgaven, maar ook daar waar het gaat om proces om te komen tot de realisatie. Wij benadrukken het belang van uw inzet om dit interactief met alle belanghebbenden op te pakken. Hierin trekken wij graag samen met u op.

Reactie;

Wij zijn blij dat de provincie het belang gezonde verstedelijking, duurzame energievoorzieningen en klimaatadaptatie onderschrijft en de uitdaging onderkend om dat in een gebied met hoge stedelijke dichtheden te realiseren. De gemeente beseft dat het niet mogelijk is om dit te realiseren, zonder

samenwerking met provincie en het Rijk, alsmede met omliggende gemeenten voor onder andere wat betreft de bereikbaarheid van de stad Utrecht en de doorstroming van het verkeer op de omliggende rijkswegen.

Gemeente en provincie werken momenteel, samen met het Rijk, aan een vervolgprogramma (U Ned) op basis van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) uit. Deze verkenning bevestigt het beeld dat de stad en de regio Utrecht ruimtelijk en economisch in belangrijke mate bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het plangebied van de Merwedekanaalzone maakt deel uit van de scope van de U Ned. Centraal thema in het nog vorm te geven programma is de adaptieve ruimtelijke economische verstedelijkingsopgave in relatie tot de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het gaat om een integrale benadering op meerdere schaalniveaus: lokaal, regionaal en nationaal.

Het realiseren van een hoogwaardig binnenstedelijke ontwikkeling brengt echter ook grote uitdagingen en vraagstukken op het gebied van mobiliteit met zich mee. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) komt naar voren dat met woningbouwontwikkeling in de Merwedekanaalzone er knelpunten te verwachten zijn voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Terecht geeft ook u in uw Omgevingsvisie aan dat nader onderzoek naar de bereikbaarheidsvraagstukken nodig is om de verdere verstedelijkingsambities waar te maken.

Eén van de meest cruciale keuzes die in dat kader moet worden gemaakt betreft het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie hanteert u 6.000 woningen als uitgangspunt met de ambitie 9.000 woningen te realiseren. Wij vinden het van het grootste belang de extra ambitie voor meer dan 6.000 woningen voor de Merwedekanaalzone in het perspectief van U Ned te bekijken zodat er afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot woningbouw in relatie tot het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht.

In de Omgevingsvisie schrijft u: "Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig." Wij zijn het met u eens dat zo'n omslag nodig is om Utrecht bereikbaar te houden bij een dergelijke verdichting in de Merwedekanaalzone. Mocht echter toch blijken dat er (extra) maatregelen genomen moeten worden om de stedelijke en regionale bereikbaarheid van Utrecht voor auto, openbaar vervoer en fiets op het gewenste peil te houden, dan gaan wij er wel vanuit dat u de benodigde maatregelen zult nemen.

Concreet punt van zorg is de verkeersafwikkeling op de Europalaan en de aansluiting op de A12 voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. De verkeersafwikkeling op deze corridor laat in de huidige situatie reeds zeer te wensen over. In de Omgevingsvisie hebt u al een aantal nadere onderzoeks- en uitwerkingsvragen geformuleerd. Wij willen graag dat er in deze uitwerking met behulp van een dynamisch verkeersmodel een verdiepingsslag wordt gemaakt. Deze verdieping zal inzicht moeten geven in de locatie en de zwaarte van de knelpunten in het netwerk en de consequenties van het woningbouwprogramma in de Merwedekanaalzone.

Reactie:

Zie ook onze reactie bij Rijkswaterstaat. Ook de zorg voor gegarandeerde mobiliteit en het tegengaan van congestie op A12 en Europalaan delen wij. We zullen gezamenlijk de (on-) mogelijkheden gaan verkennen.

In de Omgevingsvisie presenteert u een aantal mogelijkheden voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone per openbaar vervoer. Op basis van de informatie en het onderzoek achter de Omgevingsvisie en de plan MER kan de provincie als concessie-eigenaar nu nog niet bepalen welke vorm van openbaar vervoer voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone het meest geschikt is. Dit is sterk afhankelijk van netwerkkeuzen die buiten de Merwedekanaalzone liggen. De openbaar vervoerverbindingen die de Merwedekanaalzone ontsluiten zullen immers onderdeel zijn van het regionale

netwerk. Voor de provincie liggen wat dat betreft nog alle opties nog open. Deze vraagstukken worden in U Ned-verband verder onderzocht. Hierbij willen wij benadrukken dat naast de gewenste of benodigde kwaliteit van het openbaar vervoer ook de exploitatie en het beheer voor de provincie meewegen in keuzen die in dit verband nog moeten worden gemaakt. Wij gaan er wel van uit dat investeringen in het openbaar vervoer (en andere modaliteiten) die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone in principe vanuit de planontwikkeling gefinancierd worden.

Reactie:

Uiteraard betrekken wij de provincie ook in de rol van concessiehouder van het openbaar vervoer in de verdere planontwikkeling. Wij zijn er ons van bewust, dat gemeentelijke ruimtelijke keuzes ook kunnen leiden tot wijzigingen van het openbaar vervoer met (financiële) gevolgen voor de provincie. We onderzoeken deze vraagstukken in het samenwerkingsverband U-Ned.

Advies Mercommissie

De focus in het MER ligt vooral bij 'traditionele' milieu-aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid en doorstroming van autoverkeer. Dit zijn immers ook grote knelpunten in de stad Utrecht, en uit de analyse blijkt dan dat het aantal te realiseren woningen wordt beperkt tot een aantal van 6000 door deze aspecten. Het is dus terecht dat hier veel aandacht voor is. Maar gezien de hoge ambities zou aandacht voor andere meer integraal werkende aspecten op zijn plaats zijn. De Commissie verwacht namelijk dat de keuzes die nu in de Omgevingsvisie worden gemaakt, zeer bepalend of beperkend kunnen zijn voor de doelen en ambities van de gemeente. Dit MER biedt op dit moment geen antwoord op de vraag of er kansen blijven liggen voor het milieu. Of en in welke mate de eigen doelstellingen van de gemeente gehaald kunnen worden (of niet), wordt niet duidelijk, ook niet bij realisatie van 'slechts' 6000 woningen.

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Reactie

Wij kunnen het oordeel van de Commissie volgen in zoverre de Commissie zorg uitsprekt of bij de uitwerking de hoge ambities en doelstellingen voor energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid verwezenlijkt kunnen worden. Die zorg delen we. Wij stellen het volgende vast:

- De Commissie signaleert – terecht – dat de hoge ambities van de gemeente (energie, klimaat, mobiliteit, gezondheid, leefbaarheid) in het vervolg nog tot uitwerking moeten worden gebracht en dat er voor de ambities uitwerkingsvragen zijn.*
- Wij zullen de onderzoeksvragen die de commissie stelt in zijn advies 1 op 1 overnemen in de Ruimtelijke Agenda (deel 1 omgevingsvisie Merwedekanaalzone). Deze onderzoeksvragen zullen bij de verdere uitwerking van de visie worden beantwoord.*
- De uitwerkingsvragen worden stedenbouwkundig in samenwerking met alle partijen in de verschillende deelgebieden uitgewerkt. Dat is een opdracht vanuit de visie.*

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

De gemeente gaat conform hoofdstuk 12 van de Opleg notitie bij het MER een monitorings- en evaluatieprogramma uitwerken. Insteek is om al werkende weg te onderzoeken (met ervaring van marktpartijen in het gebied) wat de mogelijkheden zijn om de ambities in de Merwedekanaalzone te realiseren. Monitoring vindt regelmatig plaats, en is bijvoorbeeld gekoppeld aan de vergunningverlening voor gebouwen. Nagegaan wordt zodoende in hoeverre voldaan wordt aan de gestelde ambities. Als ambities voor kwaliteit bevorderende maatregelen niet gehaald dreigen te worden, zal moeten worden aangegeven op welke wijze ambities en plan met elkaar in balans moeten worden gebracht. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Daarnaast wordt de komende jaren van de planontwikkeling de bestemmingsplannen van individuele projecten gekoppeld aan een MER-beoordeling. Daar in zal steeds getoetst worden of aan de uitgangspunten van het MER wordt voldaan.

Kortom; Wij delen ook de zorg om de ongewenste effecten van de verdere verdichting zoveel mogelijk tegen te gaan dan wel te compenseren. De Omgevingsvisie; Ruimtelijke Agenda en MER is pas de eerste stap van de planontwikkeling. Verder onderzoek, keuzes, samenwerking en besluitvorming is nodig. In het tweede gedeelte van de Omgevingsvisie; het Uitwerkingsplan zullen deze vragen verder beantwoord gaan worden. Ook in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan, deelgebied 5, bestemmingsplan Defensieterrein en bestemmingsplan Holland Casino worden de verschillende aspecten nader uitgewerkt. Door ieder individueel project te toetsen aan een MER-beoordeling monitoren we of we nog steeds op koers zitten om de gestelde ambities te realiseren.

Wij zullen samen met onze partners de planontwikkeling vervolgen.

2.4 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Aanpassingen in de omgevingsvisie en/of het MER naar aanleiding van de vooroverlegreacties.

Naar aanleiding van de reactie van HDSR

Wordt op blz. 27 bij de kaders onder de eerste bullit de tekst :

“Zetten we in om 100% van het regenwater in het gebied op te vangen en te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal”

Vervangen door:

“Zetten we in om 100% van het regenwater tot een bui T= 100 in het gebied te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal”.

Wordt op blz.27 bij de uitwerkingsvragen onder de eerste bullit de tekst:

“Onderzocht wordt welke consequenties de waterdoelstellingen hebben voor de diverse deelgebieden, bouwblokken en openbare ruimte”

Vervangen door:

“Onderzocht wordt op welke wijze waterberging plaats vindt (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratie-voorzieningen, en oppervlaktewater). De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Naar aanleiding van het advies van de commissie MER

Naar aanleiding van het advies van de commissie MER wordt aan de oplegnotitie bij het MER een hoofdstuk 11 en 12 opgenomen waar bij in hoofdstuk 11 wordt ingegaan op wijze waarop de verschillende duurzaamheidsambities in de visie zullen worden uitgewerkt en in hoofdstuk 12 is opgenomen op welke wijze de ambities geborgd en gemonitord zullen worden in de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Voor de precieze inhoud van de hoofdstukken wordt verwezen naar de oplegnotitie. De aanvullende onderzoeksvragen, die de commissie in haar advies formuleert, worden bij de betreffende thema's in de omgevingsvisie als onderzoeksvraag opgenomen.

MER advies opgenomen op blz. 13 (leefkwaliteit en gezondheid), 25 mobiliteit, 27 en 31 (klimaat), 35 leefbaarheid en gezondheid, 67 (monitoren)

In de Omgevingsvisie zal in paragraaf 4.5 bij de juridische uitvoeringsaspecten (blz. 67) hierover het volgende worden opgenomen:

Monitoring- en evaluatieprogramma

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

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

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeer routes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte*
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak*
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit*

- *energie: energieprestatie gebouw en gebied*
- *water: waterberging, verhard oppervlak*
- *materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.*

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken. Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.

De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Bij de onderzoeksvragen op die pagina wordt de volgende extra vraag opgenomen:

Onderzoeksvraag:

Onderzocht wordt op welke wijze in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te gestreefd kan worden . Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Aanpassingen in de omgevingsvisie en /of het MER naar aanleiding van inspraakreacties

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de omgevingsvisie op een aantal punten aangepast. Hieronder wordt een en ander toegelicht.

Naar aanleiding van inspraakreactie 2c, 4b, 10 d, 11c, 12b en g, 14a, g en h, 24c en mail 7 f en g over de bebouwinghoogte in het gebied

Op blz. 35 kaders en blz. 63 In de ontwerp Omgevingsvisie wordt onder het kopje "Bebouwing Merwedepark" specifiek aangegeven, dat bij de bebouwing langs aan het Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

Naar aanleiding van inspraakreactie 3, 19d over handhaving van de De Stadsbrug

De Stadsbrug is als bestaande bijzondere voorziening in de inventarisatie op **blz. 53 alsmede in de bijlage op blz. 74** opgenomen.

Naar aanleiding van inspraakreactie 1a en b, 2a, 4c, d en e, 5b, 6 en 7, 9a, 10b, e en f, 12a, f en h, 14 b, c, d en h, 17 b, 25b, 26 c en d, 27 a en f alsmede e mail 1 t/m 6 a en b, 7 a t/m c over aandacht voor de woonboten

Worden de woonboten in de Omgevingsvisie prominenter genoemd en worden de afbeelding en de raamwerkkaart aangepast.

De onderzoeksvraag blz.19: "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer" te wijzigen in "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer"

De onderzoeksvraag op blz.15:" Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers)" te wijzigingen in "Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (woonboten en behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers)".

Naar aanleiding van 12b over de vragen voor wat betreft bezonning en windhinder

Op blz.58, 62 en 63 wordt naast bezonning ook het leefbaarheidsaspect windhinder bij het positioneren van hogere bebouwing en het maken van verblijfsplekken opgenomen in de Omgevingsvisie.

Naar aanleiding van inspraakreactie 15d

Duurzame en gezonde verstedelijking en bouwen in hoge dichtheden vraagt op veel terreinen om nieuw beleid. De Merwedekanaalzone aanwijzen als "experimenteer gebied" maakt het mogelijk adequaat in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen, waarbij vanzelfsprekend provinciale en rijksoverheid betrokken moet worden.

Er wordt voorgesteld de Merwedekanaalzone als experimenteergebied aan te wijzen.

Naar aanleiding van inspraakreactie 28c, onder 2 over de toegankelijkheid van het gebied voor mensen met een beperking

Wordt op pagina 12 onder het kopje '2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen' toegevoegd dat we naast levensloopbestendige woningen, zorgen voor een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is.

Wordt voor toegankelijkheid op blz. 13 als kader opgenomen: "De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking".

Naar aanleiding van de inspraakreactie 5 e, 20 b over verkeer en parkeeroverlast

Wordt de strategische uitwerkingsvraag onder de tweede bullit op blz . 19 als volgt aangepast: Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned.

Wordt de strategische uitwerkingsvraag onder de vierde bullit als volgt aangepast: Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we:

- de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak, aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc);
- slimme oplossingen voor parkeren binnen en buiten de wijk (bijv. door gebruik te maken van P+R en betaald parkeren/vergunningparkeren);
- slimme oplossingen voor mensen met een beperking;
- slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk.

3. Beoordeling van de zienswijzen

#	##	Zienswijze	Reactie
1	a.	Bruggen In de oplegnotitie MER Merwedekanaalzone staan op pagina 4 maar liefst drie fietsbruggen ingetekend die de nieuw te bouwen woonwijk met de stad moeten gaan verbinden. Met de twee bruggen die begin en einde van deelgebied 5 markeren zijn dat vijf bruggen, Indiener begrijpt dat er behoefte is aan doorstroming. Maar een kanaal met zoveel bruggen verliest veel van zijn functie als 'uitadem'-gebied, omdat de rust van zo'n kanaal verloren gaat. Visueel en qua geluid wordt dit een druk gebeuren.	De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente. De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en Kanaleneiland.

		De bruggen zijn dus noodzakelijk om de bereikbaarheid voor langzaam verkeer over korte afstanden in het gebied te waarborgen. Een autoluw stedenbouwkundig concept brengt met zich mee dat er meer geïnvesteerd moet worden in de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers. Omdat de bruggen bedoelt zijn voor langzaam verkeer zal het met de geluidsoverlast die indienen vreest waarschijnlijk meevallen. Bij uitwerking van de plannen zal de precieze locatie van de bruggen worden bepaald. Op dat moment kan ook nader onderzoek worden gedaan naar de omgevingsfactoren voor de bruggen. Het voorkomen van overlast zal daarbij een belangrijk aandachtspunt zijn. De zienswijze leidt tot aanpassing van de visie: De onderzoeksvraag: “Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer” wordt gewijzigd in “Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer”
	b. Belangen bewoners Eén van de bruggen is getekend op de plek waar indienen nu liggen met hun woonark. Deze brug zou uitkomen op de Zuiderzeestraat. Wij werken thuis (auteur componist), en zijn hier komen wonen omdat wij de voor ons werk noodzakelijke rust tot nu toe hier hebben kunnen vinden. Hier ligt dus een moeilijk punt. Wij kunnen geen brug naast onze ark hebben, en voor dit knelpunt zal dus een oplossing moeten worden gezocht als deze plannen doorgaan.	Zoals bij punt 1 a is aangegeven zijn de bruggen een belangrijk onderdeel bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Vanuit de woonbootbewoners komen hierover zorgen naar voren, zoals de ligging ten opzichte van de boten. De gemeente zal hierover het gesprek aangaan met de woonbootbewoners. Er zal op korte termijn een klankbordgroep worden opgericht waarin de plannen voor de Merwedekanaalzone met enige regelmaat worden besproken. Op de kaart in de omgevingsvisie Ruimtelijke Agenda staan de bruggen ingetekend op plekken die als wenselijk worden gezien voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen. Dit is een eerste stap. De komende maanden/jaren zullen de plannen verder worden uitgewerkt en zal worden bekeken of de bruggen op de juiste plekken liggen, echt noodzakelijk zijn en of er andere plekken mogelijk zijn. Dit zal ook met de

			klankbordgroep worden besproken. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
2	a.	Complimenten Indiener spreekt bewondering uit voor de ambitie die gemeente heeft voor de herinrichting van de Merwedekanaalzone. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren te zien en veel Utrechters zijn het daarmee eens. Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Waardering voor de inzet de wijk energie-neutraal en verkeersarm qua particulier autogebruik in te richten en veel aandacht te schenken aan een groene zone van minimaal 29 mtr breed langs het Merwedekanaal en het groen op bepaalde plaatsen door te trekken in de wijk.	De door indiener uitgesproken bewondering voor de ambities uit de visie wordt gewaardeerd. Wij zijn ons er van bewust dat realisatie van 6000 tot 9000 woningen een hoog ingestoken ambitie is. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak via de ruimtelijke agenda en de het MER. In grote lijnen blijkt uit het MER dat binnen bestaande beleidskaders 6000 woningen kunnen worden gerealiseerd in de MWKZ. Voor verdergaande ambities is nader onderzoek noodzakelijk. Daar komt bij dat we sowieso op zoek gaan naar de wijze waarop de nieuwbouw in de MWKZ op een hoogwaardige wijze kan plaatsvinden. Deze uitwerking zal in een vervolgdocument nader vormgegeven worden. Bij het opstellen van dit document zullen belanghebbenden weer betrokken worden zoals ook bij het maken van de ruimtelijk agenda is gebeurd. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Stedelijke dichtheden In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst. Gelet op de wens om in deelgebied 5 een aantal karakteristieke functies en gebouwen te behouden, alsmede de ambitie om een groot aantal functies en woningen mogelijk te maken vreest	Behoeft aan woningen is groot en zal met groeien naar 410.000 inwoners in 2030 alleen maar toenemen. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Met het vaststellen van de Ruimtelijke Strategie 2016 is keuze gemaakt om 6.000 tot 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te bouwen. Stedenbouw Voor de Merwedekanaal zone betekent dit bouwen in hoge dichtheden,

		indiener voor bebouwing in een te hoge dichtheid. Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen en gewenste voorzieningen in deelgebied 5 en dan vooral in het middenstuk. Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan te ambitieus en te massaal is. Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!	die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De zorg is terecht of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Bouwhoogte De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied). De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade en zeker voor de woonboten/woonarken aan de oostzijde van het Merwedekanaal is de voorgestelde bouwhoogte negatief voor lichtinval, bezonning en skyview (uitzicht in westelijke richting). Veel woonarken hebben zonnepanelen op hun daken, dus is de lichtinval en het aantal uren zon zeer belangrijk. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd. Indiener is zeer verontrust over alle ambities, die de gemeente heeft voor invulling van deelgebied 5. De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot. Voor de	In de Omgevingsvisie wordt langs het Merwedekanaal een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz. 63) voorgesteld. Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Op basis van de uitwerkingsvragen op (blz. 35) dienen de eisen voor de bebouwing in beeld te worden gebracht. Daarbij wordt nauwkeurig gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs het Merwedekanaal en op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Dit geldt zowel voor de effecten van de maximale basishoogte als de effecten van de hoogte-accnten. Ook wordt daarbij gekeken naar de effecten van de hoogtebouw op de schaal van de stad. De omgevingsvisie wordt aangepast. Er wordt voorgesteld in de Omgevingsvisie specifiek op te nemen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgevingsvisie.

		leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat acht indiener een maximale dichtheid van 50 woningen per ha het maximum het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5. Daarnaast vindt hij dat de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperkt moeten worden tot maximaal 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.	
	d.	Bruggen In de omgevingsvisie wordt tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, in nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer voorzien. Dat is elke 300 mtr een brug! Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving). Op de informatie/inspiratieavonden is gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er geen obstakels zijn! In de visie worden nu juist obstakels opgeworpen! Indiener adviseert voor aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam	Zie de beantwoording bij 1a en 1b. Voor wat betreft de doorvaart voor roeiers en schepen. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		Verkeer te bouwen. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen en daarmee worden de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers ontsloten. Ook worden daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg opgeworpen.	
	e.	Woonboten/woonarken In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. De eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is. Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Indiener adviseert in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer.	Zie antwoord 1b.

f.	Bouwperiode Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden. De intentie is om bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Indiener adviseert Beschermende maatregelen te nemen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.	Over de bouwfasering moeten nog afspraken worden gemaakt. Het is nog niet duidelijk of de bouw vanaf 1 kant start (bijvoorbeeld vanaf de Vechtclub richting de Maxxtorens) of vanaf meerdere kanten. Zodra hierover meer bekend is kunnen BLVC-plannen worden opgesteld. Dit staat voor Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In deze plannen wordt de bouwfasering en bouwlogistiek uitgewerkt waarbij er gekeken wordt hoe de bouwhinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. De BLVC-plannen worden met de omgeving afgestemd (o.a. via klankborden, bewonersbijeenkomsten). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
g.	Ontwikkelingsstrategie Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen. Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeparksoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.	Zie antwoord 1b
h.	Tenslotte heeft de indiener de volgende vragen: Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling. Vraag 1: Wat houdt dit in? Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren? Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?	Beantwoording van de vragen van de indiener: Antwoord vraag 1: De Crisis en herstelwet (Chw) maakt het mogelijk om te experimenteren met plannen met een zogenaamde 'verbrede reikwijdte. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld bepaalde milieukwaliteitseisen in planregels worden vastgelegd. Antwoord vraag 2: De versnelling van procedures onder de Chw, gelden alleen voor de beslissingen op eventueel ingestelde beroepen beroep bij de Raad van State. Chw plannen zijn van dezelfde juridische waarborgen voorzien als andere bestemmingsplannen, maar moeten bij de Raad van State met voorrang behandeld worden;

			Antwoord vraag 3: Het voegen van ‘een deel’ van een onteigeningsprocedure in de bestemmingsplanprocedure is wettelijke bevoegdheid van de raad die ook onder de Wet ruimtelijke ordening al mogelijk is en daarvoor is toepassing van de Chw niet noodzakelijk. Wel dient de Kroon sneller te besluiten over een onteigening (namelijk in 6 maanden in plaats van in 9 maanden).
3.	a.	Stadsbrug Het eerste deel van de omgevingsvisie negeert de stedelijke sociale functie die de Stadsbrug op Wilhelminalaan 6 vervult. Het meest pregnante voorbeeld hiervan is dat de voorziening niet is opgenomen in de Bijlage Voorzieningen (pagina 74). Ook in andere relevante passages wordt geen uitdrukking gegeven aan de rol van de Stadsbrug en het sociale belang ervan voor de stad. Onze reactie is bedoeld om u van dit belang te overtuigen en te voorkomen dat een kwetsbare groep bewoners straks geen plek meer heeft om arbeidsmatig bezig te zijn.	De Stadsbrug is een uniek bedrijfsverzamelconcept voor kwetsbare doelgroepen in Utrecht. Deze functie past binnen de visie van de Merwedekanaalzone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (blz.36). Komende periode wordt onderzocht onder welke (financiële) randvoorwaarden inpassing mogelijk is.
	b.	Stedelijke functie die past in Merwede-omgeving De Omgevingsvisie laat zich niet uit over de toekomst van de Stadsbrug. Het biedt handreikingen maar, mede door de omissie in genoemde bijlage Voorzieningen, lijkt de Stadsbrug niet bij het maken van de tekst in beeld te zijn geweest. Ondanks dat de visie stelt ruimte te willen bieden aan creatieve en maatschappelijke ondernemers wordt de Stadsbrug niet genoemd terwijl dit een belangrijke maatschappelijke functies is die al in het gebied aanwezig is.	Het kunnen handhaven van deze functie binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie van de Merwedekanaal zone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (pag 36)’. Per abuis is de stadsbrug niet genoemd in de Omgevingsvisie terwijl de functie al aanwezig is in het gebied. De visie wordt aangepast: De Stadsbrug is als bestaande bijzondere voorziening in de inventarisatie op blz. 53 alsmede in de bijlage op blz. 74 opgenomen.
	c.	Inclusieve stad, ook in Merwede-omgeving De kracht van de Stadsbrug is de bundeling van activiteiten die, zoals elk bedrijfsverzamelgebouw, leidt tot uitwisseling en onderlinge versterking. Dat helpt zowel de professionals als de	Zie de beantwoording hierboven onder a en b.

		bewoners die werkzaam zijn bij een van de activiteiten: het switchen van werk kan in een veilige en bekende omgeving gebeuren. Dit verkleint kansen op terug- en uitval. De andere waarde van de Stadsbrug in zijn huidige vorm is dat groepen kwetsbare bewoners samen aan de slag zijn in of vanuit de locatie. Tezamen met de (particuliere) klanten geven we zo vorm aan de inclusieve stad. We pleiten daarom voor behoud en integratie in de nieuwe omgeving van de huidige opzet. We vragen u concreet: - onze functie in de Omgevingsvisie te benoemen - ons toe te voegen aan bijlage Voorzieningen - met ons in gesprek te gaan over de manier waarop de functie van Stadsbrug onderdeel kan zijn van de nieuwe omgeving Merwede.	
4.	a.	Discrepancie tussen stedelijke dichtheid en ambities De plannen die indiener hoorde op de inspiratie bijeenkomsten vond hij zinvol en toekomstgericht. Wat hem trof is een discrepantie die er zijns inziens bestaat tussen de plannen (die ik grotendeels kan onderschrijven) en de mogelijkheden ter plaatse. De voornaamste plannen die genoemd zijn (met focus op deelgebied 5): • 6000 woningen, mogelijk tot 10.000 woningen in deelgebied 4,5 en 6. • Aan de zijde van het Merwedekanaal 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr- 35 mtr. • Drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer tussen Balijebrug en Socratesbrug.	De gemeente beseft dat de ambitie hoog is in de Merwedekanaalzone. Voor de Merwedekanaal zone betekent dit bouwen in hoge dichtheden. De zorg is of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk delen wij. Daarom hebben we het proces om te komen tot de visie in twee delen gesplitst: • De Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. • De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt.

	• Een groene zone van minimaal 29 meter breed langs het Merwedekanaal, en het groen op bepaalde plaatsen doortrekken in de wijk. (Geweldig plan overigens!) • "Groen is dominant aanwezig", wordt in de visie gesteld. O.a. hierdoor wordt een gezond en afwisselend leefklimaat nagestreefd. • Bedrijvigheid die er nu al is behouden (Vechtclub, Stadstuin enz.) • Gebouwen met cultuurhistorische waarde behouden, evenals gezichtsbepalende gebouwen. • Ruimte voor zorg en welzijn moet er komen. Winkels, supermarkten, cafeetjes, restaurants, bedrijvigheid; gezondheidscentrum, voorzieningen voorouderen, buurtaccommodatie, accommodatie voor kunst en cultuur; basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs; sportaccommodatie, zowel in- als outdoor. Volgens indiener staan deze plannen op gespannen voet met elkaar.	Vooralsnog zien wij dat de hoge ambities er in de Merwedekanaalzone toe leiden dat de grondeigenaren daar de uitdaging oppakken en nadenken over innovatieve duurzaamheidsoplossingen alsmede aan innovatieve stedenbouwkundige en verkeerskundige concepten, om aan de ambitie graad te voldoen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
b.	Gewenste hoeveelheid woningen - beschikbare oppervlakte • Er is in deelgebied 5 ongeveer 25 hectare grond. Men wil gezichtsbepalende gebouwen handhaven, wat belangrijk is omdat je anders een wijk krijgt die zich niet wezenlijk onderscheidt van andere moderne steenmassa's, en daardoor anoniem en onaantrekkelijk dreigt te worden. Het geplande groen is uiteraard ook essentieel voor de aantrekkelijkheid, welzijn, gezondheid. Maar dat gaat betekenen dat met name in het middenstuk van deelgebied 5 de bouwhoogte niet incidenteel 10 woonlagen zal worden, maar vaak. Als het daarmee al lukt. • Voor de woonbootbewoners aan de overkant betekent dit dat een aantal zo ongeveer de lucht niet meer zullen kunnen zien. En hun zonnepanelen niet naar behoren	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c.

		kunnen werken. Ook voor de woningen aan de Merwedekade/Merwedepantsoen is dit negatief voor lichtinval en zon. Per woning gelden hiervoor in Nederland minimale waarden; het is mij niet duidelijk of daaraan voor de woningen nog zal kunnen worden voldaan, laat staan voor de woonschepen. Het lijkt me noodzakelijk om dit in ieder geval te onderzoeken.	
	c.	Rust, ruimte, geen nieuwe obstakels gewenst - drie nieuwe bruggen - Op de informatie/inspiratieavonden werd gesteld dat er geen nieuwe obstakels opgeworpen zouden worden voor roeiers, hun begeleiders/coaches en voor de scheepvaart. De drie nieuwe bruggen voor langzaam verkeer die in deelgebied 5 over het Merwedekanaal zijn getekend, staan letterlijk en figuurlijk 'haaks' op deze bewering. - Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen wél obstakels. Die ook nog eens hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen, of automatisch geopend moeten kunnen worden. Dit zal een weinig aantrekkelijk gezicht opleveren over dat relatief korte stukje water! En de roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, omdat er (nu) geen obstakels zijn. - Voor veel bewoners van de woonboten aan de overkant betekenen de bruggen een aantasting van het soort woongenot waarom zij nu juist voor een woonboot hebben gekozen: de rust, het onbelemmerde zicht over het water, de relatieve bewegingsvrijheid, je onbespied weten enz. Verder nemen de bruggen veel weg van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het	- Als de suggestie gewekt is, dat er geen nieuwe ingrepen gedaan zouden worden in en om het kanaal dan berust dat op een misverstand. Voor de bouw van zoveel woningen zijn verbindingen over het water onontkoombaar. Ook dat het Merwedekanaal en het groen daarlangs een nog belangrijkere recreatieve functie voor de stad gaat vervullen. Voor de onderbouwing van die verbindingen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1a. - De verbindingen over het water moeten daarbij voldoen aan verschillende eisen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven en de woonarken moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Voor de onderbouwing van die verbindingen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1a. - Zoals aangegeven bij de beantwoording van zienswijze 1b. zal er op korte termijn een klankbordgroep worden opgericht waarin de plannen voor de Merwedekanaalzone met enige regelmaat worden besproken. - Zoals aangegeven bij de beantwoording bij zienswijze 1a zullen de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer” nader onderzocht.

		Merwedeplantsoen. Bovendien zullen er boten weg moeten. Daar is niets over gezegd, terwijl dit wel diep zal ingrijpen in de levens van de mensen die dit betreft (Ik ben daar één van). Mensen wonen op deze 41 arken in deelgebied 5 net als mensen in huizen! Zij hebben hun sociale leven, hun kinderen zitten er op school enz. De nieuw aan te leggen groene zone aan de overkant van het kanaal wordt door de bruggen opgedeeld in stukken, wat extra sterk beleefbaar zal worden door de stromen langzaam verkeer die hier doorheen moeten. Dit staat haaks op de wens om een rustige groene zone te creëren waar mensen kunnen wandelen, ontspannen en recreëren. En waar ze hun kinderen prettig kunnen laten spelen. Worden het uiteindelijk 'slechts' 1 of 2 nieuwe bruggen, dan blijven deze bezwaren bestaan.	
	d.	Impressies Broekman - Foto Lux en Pax Mijn zorgen zijn voor een deel al concreet, ook al is deel twee van de omgevingsvisie, het uitwerkingsplan, nog onderweg. In de publicatie Merwedekanaalzone: naar een duurzame en gezonde hoog stedelijke stadswijk van de gemeente Utrecht zijn impressie-collages van Marco Broekman te zien die inderdaad aantrekkelijk overkomen, en passen bij wat er volgens de tekst van de folder zal worden nagestreefd. Verderop in deze folder wordt gesteld dat de transformatie van de Merwedekanaalzone die hiervoor nodig is, al zichtbaar zou zijn. En als voorbeeld wordt dan een plaatje afgedrukt van Lux en Pax. Ik zie verschillen tussen deze twee afbeeldingen die de samenstellers van deze folder kennelijk niet als belangrijk zijn opgevallen. Behalve de bomen en de mensen die er bij Broekman wel bij zijn getekend en zeker ook de sfeer mede bepalen, ontbreekt op dit plaatje van Lux en Pax de beloofde diversiteit, de	Het streven is om een gemixte hoog stedelijke stadswijk te creëren. De impressies van Marco Broekman geven daar een eerste inzicht van. Deze impressies geven een beter beeld van de gewenste toekomstige situatie dan het plaatje van Lux en Pax. Over de verdere invulling van het gebied, zoals beschreven in deze zienswijze: 'de bedrijvigheid, de prettige leefomgeving voor met name jong en oud (als je het dichtbij huis moet zoeken, waar moetje dan heen? Pleintjes met terrasjes, markt, enz.)', wil de gemeente graag verder het gesprek voeren met de omwonenden en belangstellenden. De komende periode zullen hiervoor bijeenkomsten (in de vorm van een stadsgesprek, klankbordgroep, e.d.) worden georganiseerd. Zie de beantwoording van zienswijze 1a en zienswijze 1b. In een klankbord groep zullen eventuele klachten over bepaalde ontwikkelingen ook besproken kunnen worden.

		karaktersvolheid (dit soort blokken vind je met geringe variatie immers overal), de bedrijvigheid, de prettige leefomgeving voor met name jong en oud (als je het dichtbij huis moet zoeken, waar moet je dan heen? Pleintjes met terrasjes, markt, enz.), de detailhandel, de horeca en de aandacht voor de menselijke maat. Het gaat dus wel erg ver om deze foto en de begeleidende tekst als voorbeeld van de geplande transformatie naar voren te brengen. Indiener wordt hier erg bezorgd van. Hij heeft bijvoorbeeld nu al veel te stellen met het spookachtige blauwe licht dat ineens bovenaan het voormalig kantoorpand op Vliegend Hertlaan 1 bevestigd is (een gebouw dat ook onder het kopje: Transformatie al zichtbaar wordt genoemd), en 's avonds van ons uitzicht over het water een soort kermisattractie heeft gemaakt. Waar dit licht over het water schijnt is het water fluorescerend blauw. (Wij troffen deze situatie aan als een fait accompli toen we terugkwamen van vakantie. Het baart indienen zorgen dat zoiets kan gebeuren zonder dat betrokkenen hierover worden geïnformeerd, en kunnen meedenken over mogelijke andere oplossingen.	
	e.	Alternatieven en suggesties Bij het nieuw te bebouwen deel van deelgebied 5 moet bij stuk houden wat betreft de plannen inzake leefbaarheid, een gezond en sociaal samenleefklimaat, veel groen, veel variatie, buurtleven in de vorm van bedrijfjes, winkels, restaurants, terrasjes enz. Géén tweede Parkhaven laten verrijzen! (80 woningen per hectare) Dit betekent niet meer dan 50 woningen per hectare, en het aantal bouwlagen langs het Merwedekanaal beperken tot max. 5 woonlagen. Zoals hierboven werd beschreven heeft dit laatste ook veel betekenis voor de mensen aan de overkant van het kanaal, met name de woonbootbewoners.	Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt.

		- De groene zone van min. 29 meter langs het Merwedekanaal echt realiseren. Er moet iemand pal staan voor zulke dingen. Want ze worden te gauw van tafel geveegd omdat ze weinig zouden 'opbrengen'. Alsof leefbaarheid niets opbrengt! - De bestaande Socratesbrug en Balijeburg uitbreiden met een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. - Als ieder meedenkt en als er goed overleg is, dan krijg je de minste ellende bij de realisering. Daarom de woonbootbewoners en bewoners van het Merwedeplantsoen explicieter betrekken bij de bijeenkomsten m.b.t. deelgebied 5. Vooral als het gaat om hoogbouw en om bruggen. De roeiverenigingen hebben ook direct met de bruggen te maken. Het gaat erom dat mensen die met de realisering van de plannen te maken zullen krijgen, ook expliciet de kans krijgen om te reageren, en eventueel creatieve alternatieve oplossingen voor problemen aan te dragen! - Met de mensen die het betreft ook bespreken hoe de bouwtijd met zo weinig mogelijk overlast voor iedereen kan verlopen.	- Zie beantwoording bij vorige bullit. - Zie beantwoording onder 1a. - Over de bouwfaserings moeten nog afspraken worden gemaakt. Het is nog niet duidelijk of de bouw vanaf 1 kant start (bijvoorbeeld vanaf de Vechtclub richting de Maxxtorens) of vanaf meerdere kanten. Zodra hierover meer bekend is kunnen BLVC-plannen worden opgesteld. Dit staat voor Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In deze plannen wordt de bouwfaserings en bouwlogistiek uitgewerkt waarbij er gekeken wordt hoe de bouw hinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. De BLVC-plannen worden met de omgeving afgestemd (o.a. via klankborden, bewonersbijeenkomsten). - Zie beantwoording vorige bullit. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
5.	a.	Onderschrijft de zienswijzen die die door andere woonbootbewoners is ingediend.	Zie beantwoording onder 1 en 2.
	b.	Bruggen Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de “langzaamverkeerbruggen” over het kanaal wordt onderschreven. Deze bruggen zijn overbodig en niet wenselijk. Het onjuiste idee om de nieuwe wijken te ontsluiten en zo de leefbaarheid te vergroten van die wijken heeft direct een	Zie beantwoording onder 1a.

		neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dichten.	
	c.	Onzekerheden in visie Er wordt in de plannen veel te term gebruikt “wordt onderzocht”. Dit heeft veelal betrekking tot het in goede banen leiden van de infrastructuur en het autogebruik. Het klinkt hier meer alsof men het antwoord op deze vraagstukken nog niet weet. Toch lijkt het dat de plannen over de hoeveelheid woningen al in een verder gevorderd stadium zijn.	De indiener merkt terecht op dat de term “wordt onderzocht “ veel wordt gebruikt. Dit heeft te maken dat het bouwen in hoge dichtheden op veel terreinen nieuw beleid vraagt. Dat is ook de reden dat de Omgevingsvisie in twee stappen plaats vindt. In de Omgevingsvisie deel 1 wordt op basis van bestand beleid de plannen van het Defensieterrein, Eendrachtslaan 10 en het Casino mogelijk gemaakt. Het gaat om circa 800 woningen van de 6000, die de MER nu mogelijk maakt. Om het resterend deel van de 6000 woningen mogelijk te maken zijn aanvullende eisen nodig op gebaseerd op te maken nieuw beleid. Voor de realisatie van 10.000 woningen moet antwoord gegeven worden op mobiliteitsvraagstukken op de schaal van de regio. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	Woningdichtheden De plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.	Zie beantwoording 5c.
	e.	Verkeer & Parkeren In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mócht dit gebied en nieuw soort mens aantrekken dat in mindere mate een auto nodig zou hebben dan zou 0,5 auto per gezin wel een hele optimistische raming zijn. Dan hebben we het nog steeds over 3750 auto's die via het nu al krappe wegennet hun niet ingeplande parkeerplek moeten vinden. Een stadje als Utrecht lijkt in het weekend al tegen zijn grenzen aan te groeien qua drukte in het centrum. Zoveel mensen erbij (naast andere plannen in Utrecht) kan rekenen op het té vol	Het autobezit verschilt enorm per wijk. In Utrecht ligt dit het gemiddeld aantal op 0,6, terwijl het autobezit in de binnenstad rond de 0,2 per huishouden ligt. In Leidsche Rijn is het autobezit hoger. Om een leefbare en aantrekkelijke wijk te ontwikkelen willen we op deze locatie, dicht bij de binnenstad, toe naar een omgeving waarbij het autobezit vergelijkbaar is met de binnenstad. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. De ambities voor deze wijk voor wat betreft mobiliteit in combinatie met hoge dichtheden zijn voor een nieuwbouw omgeving voor Utrecht uniek. Bij het zoeken naar een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen is de

	raken van zo'n kleine stad qua voorzieningen, verkeer, milieubelasting, etc. Er wordt in de plannen voor de Merwedekanaalzone gerept over het verkeersarm inrichten qua autogebruik. Dit door deelgebruik van auto's aan te moedigen en het gebruik van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en te voet aan te moedigen. Er wordt hierbij uitgegaan van een soort mens dat nog geboren moet worden. Er wordt voorbij gegaan aan de praktijk dat veel mensen gewoonweg een auto nodig hebben gezien de maatschappij waar we in leven. Voor werk, kinderen, etc. Ons lijkt het verstandig om niet het paard achter de wagen te spannen. Éerst zal bekeken moeten worden wat er bij een toename van waarschijnlijk over de 15.000 nieuwe bewoners te verwachten valt aan toename van auto's en de belasting daarvoor voor parkeerruimte (in de deelgebieden en de wijken daarnaast) + de belasting van de wegen naar de wijken toe. Op basis daarvan kan het aantal woningen bepaald worden en niet andersom. Er wordt bij deze hoeveelheden een probleem gecreëerd waar de oplossingen nog niet van bekend zijn. (mocht daar een oplossing voor zijn). "wordt onderzocht" betekend: "we weten het nog niet". Het is nu als zo dat de "t Goylaan in de spits vast staat. Regelmatig ook de Europalaan mede door de Jaarbeurs. De infrastructuur is gewoonweg niet toereikend voor minimaal een paart duizend auto's die dagelijks heen en weer naar dit gebied zullen bewegen. Indieners voorzien een compleet verkeersinfarct.	bestaande capaciteit van het omliggende wegennet uitgangpunt. Ook sluiten we aan bij nieuwe ontwikkelingen zoals de ontwikkelingen in de deeleconomie en de samenhang tussen mobiliteit en energie. In de onderzoeksvragen voor de volgende fase worden onderzocht: welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen? En welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Deze zienswijze leidt op bovenstaand punt tot aanpassing van het Omgevingsvisie. De strategische uitwerkingsvraag onder de tweede bullit op blz. 19 wordt als volgt aangepast: Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned. De strategische uitwerkingsvraag onder de vierde bullit wordt als volgt aangepast: Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we: • de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak,
--	--	---

			aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc); • slimme oplossingen voor parkeren binnen en buiten de wijk (bijv. door gebruik te maken van P+R en betaald parkeren/vergunningparkeren); • slimme oplossingen voor mensen met een beperking; • slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk.
	f.	Waarom zoveel woningen? Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen indieners maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen. Problemen die éérst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen. Indieners hebben de stellige indruk dat de problemen die voortvloeien uit zo ontzettend veel bewoners en hun behoeften een veel gevallen niet op te lossen zijn en dat dus vóór dat het te laat is het aantal woningen drastisch naar beneden bijgesteld dient te worden tot een niveau dat de stad een de aanliggende wijken en infrastructuur eenvoudig aankan. Waarom zoveel? Hoofdzaak blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht. De gemeente vertegenwoordigd haar bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.	Het woningaantal volgt uit de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht om binnenstedelijk te verdichten. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
6.	a.	Deze zienswijze is geheel gelijklopend als de zienswijze onder 2. Met als extra vraag of er een alternatieve ligplaats is voor de woonarken.	Zie de beantwoording van zienswijze 1b. Pas na verdere uitwerking van de visie kan bepaald worden of er een alternatieve ligplaats voor de woonarken noodzakelijk is. Conform de beantwoording van de zienswijze 1b zullen de bewoners bij het verdere traject betrokken worden.
7.	a.	Deze zienswijze is geheel gelijklopend als de zienswijze onder	Zie de beantwoording van zienswijze 2

		2.	
8.	a.	Waarborging belangen bestaande bedrijven Gepu begrijpt de huidige stedelijke behoefte aan transformatie naar woningbouw in industriële gebieden, maar is daarnaast ook van mening dat die transformatie dan in principe zou moeten plaatsvinden op die industrieterreinen en/of in die industriële gebieden, waar het ter plaatse geldende bestemmingsplan of de beheersverordening lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 bij recht toestaat, én dus géén (middel)zware bedrijvigheid in de milieucategorieën 3.1 en hoger. (Middel)zware bedrijven maken namelijk juist een bewuste keus om zich te vestigen op dergelijke industrieterreinen, om zodoende enerzijds hun bedrijfsbelangen optimaal te waarborgen, én anderzijds niet te worden geconfronteerd met klachten van (toekomstige) omwonenden over hun woon- en leefklimaat. Tevens dreigt het gevaar dat bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en hoger op een industrieterrein, bij een steeds verdergaande transformatie naar woningbouw, daardoor op zeker moment op een spreekwoordelijk “eiland” komen te zitten.	Bij de transformatie passen de gemeente deVNG-systematiek toe van Bedrijven en Milieuzonering. Dat houdt in dat woningen in principe op grotere afstand worden gehouden van bedrijven naarmate de milieucategorie hoger is. Een beperking tot allen categorie 2 bedrijven is dan ook niet nodig. De aan te houden richtafstand tot categorie 2 bedrijven is 10 meter; bij 3.1 is dat 30 meter (voor gemengd gebied). Afhankelijk van onderzoek, eventuele maatregelen en afweging kan dichterbij worden gebouwd. Maar altijd zullen de belangen van de bedrijven in acht worden genomen Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Omissie in MER Op de tekeningen op de bladzijden 27 en 28 van het plan-Mer deel A heeft het bedrijf GEPU op de locatie aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht ten onrechte géén groene kleur, terwijl daar toch ook sprake is van overige functies, te weten een bedrijfsfunctie.	In de kaartjes op pagina 27 en 28 van het plan MER heeft GEPU in de referentiesituatie een groene kleur, want er is sprake van overige functies. In de tabel staat GEPU opgenomen onder ‘Bedrijven deelgebied 6 (nrs 60.6.107-115) en is daar nummer 107. In de MER alternatieven wordt ervan uitgegaan dat GEPU net als alle andere bedrijven in deelgebied 6 transformeert naar woningbouw/stedelijke ontwikkeling. Vandaar dat GEPU in de kaartjes met de MER-alternatieven niet met een groene kleur is aangeduid, want in die kaartjes worden alleen de te handhaven functies met kleur aangegeven.

			Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Milieuzonering & goede Ruimtelijke ordening Verder wordt op de bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B uitgegaan van de milieuzonering in de VNG-Brochure. Men dient zich echter wel te realiseren dat deze milieuzonering in de VNG-Brochure onverlet laat dat tevens dient te worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving voor de diverse milieu-aspecten én dat er daarnaast ook altijd een goed woon- en leefklimaat moet zijn gewaarborgd, ook al wordt voldaan aan de sectorale regelgeving voor de diverse milieuaspecten. Dit licht ik hierna gemotiveerd toe. Zo sluit namelijk de milieuzonering in de VNG-Brochure niet aan bij het Activiteitenbesluit, als het gaat om niet-vergunningplichtige inrichtingen, én daarnaast ook niet aan op de thans nog geldende Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, als het gaat om vergunningplichtige inrichtingen, daar waar het gaat om het milieuaspect geluid. Op de hiervoor genoemde bladzijden 43 t/m 47 van het plan-Mer deel B wordt, met een verwijzing naar de VNG-Brochure, namelijk uitgegaan van een milieuzone (=45 dB(A) etmaalwaarde) van 10 en 30 meter gemeten vanaf de kavelgrens. Deze etmaalwaarde van 45 dB(A) ligt echter 5 dB(A) lager dan de etmaalwaarde van 50 dB(A), zoals dat geldt, op grond van artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit. Bovendien wordt in de VNG-Brochure ook géén rekening gehouden met de piekgeluidgrenswaarden. Daarnaast is het ook zo dat het enkele feit dat, op grond van artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit, de piekgeluidsgrenswaarden in de dagperiode niet gelden tijdens het laden en lossen, dit onverlet laat dat, in het kader van de	De VNG-systematiek, het Activiteitenbesluit en de genoemde Handreiking zijn niet tegenstrijdig. Het Activiteitenbesluit gaat alleen over het beschermingsniveau (geluidgrenswaarde) van gevoelige functies zoals woningen. De systematiek van Bedrijven en Milieuzonering, die voor de ruimtelijke inpassing van woonfuncties wordt gehanteerd, geeft aan te houden richtafstanden aan waarbuiten doorgaans aan zekere beschermingsniveaus voor o.a. geluid van bedrijven kan worden voldaan. Het bevoegd gezag heeft overigens ruimte om de grenswaarden gemotiveerd aan te passen. Beide beoordelingssystematieken zijn niet onderling in strijd. Bij toepassing van de richtafstanden van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering mag worden verwacht dat bedrijven geen hoger geluidsniveau zullen veroorzaken dan 45 dB(A). Deze waarde hoort bij de 'rustige woonwijk'. Bij toepassing van de systematiek voor een zogeheten 'gemengd gebied' (=drukke levendige wijk) mag één afstandstap minder worden gemaakt. Woningen kunnen dan dichterbij de buurt van bedrijven worden gerealiseerd en de bijbehorende richtwaarde voor geluid is dan 50 dB(A). Deze waarde is exact gelijk aan de grenswaarde in het Activiteitenbesluit en is getalsmatig gelijk aan de richtwaarde voor een 'drukke woonwijk in de stad' conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Tijdens de transformatie van de Merwedekanaalzone gaan we uit van de richtafstanden die behoren bij 'gemengd gebied'. Met toepassing van de VNG-systematiek mag worden aangenomen dat bedrijven ook aan de grenswaarden voor piekgeluid kunnen voldoen en dat er ter plaatse van de woonomgeving geen sprake zal zijn van

		planologie, toch ook zal moeten worden onderzocht of daarbij dan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, zulks namelijk in verband met een goede ruimtelijke ordening. Zie daartoe bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 oktober 2015, nr. 201501279/1/R3 (Breda) en van 3 augustus 2016, nr. 201508709/1/R2.	overmatige overlast. Jurisprudentie op dit vlak geeft aan dat toepassing van de VNG-systematiek geldt als invulling van het begrip ‘een goede ruimtelijke ordening’. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	Langtijdgemiddelde geluidbeoordelingsniveau Voor vergunningplichtige inrichtingen vormt de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening het beleidskader, waaraan dient te worden getoetst, voor wat betreft het opleggen van geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau én het piekniveau, én dit kan dus ook anders zijn dan in de VNG-Brochure. Gelet hierop zijn cliënten dat de enkele verwijzing naar de VNG-Brochure op de bladzijden 43 t/m 47 in het Plan-Mer B “te kort door de bocht is” en/of te summier is.	Jurisprudentie geeft aan dat toepassing van de VNG-systematiek geldt als invulling van het begrip ‘een goede ruimtelijke ordening’. Uiteraard moet bij bestaande bedrijven worden voorkomen dat toevoeging van woningbouw het continueren van de bedrijfsvoering onmogelijk maakt of zal leiden tot overmatige hinder, ook door piekniveaus. Dit wordt in het kader van een ruimtelijke procedure onderzocht. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Planschade Bovendien beraden cliënten zich er ook over of zij in de nabije toekomst aanvragen om tegemoetkoming in planschade moeten gaan indienen bij de gemeente Utrecht, wanneer industriële gebieden, waarin bedrijven in de categorieën 3.1 of hoger zich bewust hebben en/of zijn gevestigd, steeds meer worden getransformeerd in woongebieden. Ook dit pleit er dus voor dat transformatie van industriële gebieden in woongebieden, voor zover dit noodzakelijk zou zijn in het algemeen belang, in principe dient plaats te vinden in industriële gebieden, waarin lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 wordt toegestaan, ingevolge het daarvoor geldende planologische regime.	Het is in de stedelijke ontwikkeling niet altijd te voorkomen dat als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen bepaalde gebieden in de stad transformeren naar een nieuwe functie. Dit geldt ook voor gebieden waar zich categorie 3 bedrijven kunnen vestigen. De insteek bij de transformatie van de Merwedekanaalzone is om bestaande bedrijfsmatige functies in te passen in het gebied en op die manier de rechten van bestaande bedrijven te respecteren en schade zoveel mogelijk te voorkomen. In hoeverre het mogelijk is om het bedrijf van cliënten van indiener in te passen in de veranderende omgeving is nog onderwerp van onderzoek. Vooralsnog is niet te zeggen of cliënten van indiener ook schade zullen ondervinden van de toekomstige plannen. Indien te zijner tijd blijkt dat de cliënten van indiener daadwerkelijk schade ondervinden van de nieuwe planologische

			situatie zal dit te zijner tijd op zijn eigen merites beoordeeld worden. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
9.	A	Bruggen & bereikbaarheid veilinghaven Er is sprake van het voornemen om een aantal fiets-voetgangersbruggen over het Merwedekanaal te realiseren. Helaas zijn in de ter visie liggende stukken in het Stadskantoor geen locaties te vinden en evenmin informatie over de te realiseren doorvaarthoogte. Deze is van belang voor de doorvaart van een aantal historische schepen met ligplaats in de Veilinghaven en met name voor het Statenjacht “De Utrecht”.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge vaste bruggen zijn daarbij niet voor de hand liggende oplossingen. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
	b.	Doorvaarthoogte De benodigde doorvaarthoogte voor het Statenjacht is dezelfde als die van de Liesboschbrug in geheven toestand, wij passen daar net onder. Deze hoogte is 5,90 meter. Het is dus van groot belang dat de nieuw aan te leggen bruggen deze hoogte krijgen, of dat er een beweegbaar deel in komt. Zonder een doorvaartmogelijkheid wordt de Veilinghaven voor “De Utrecht” onbereikbaar en daardoor minder aantrekkelijk.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge vaste bruggen zijn daarbij niet voor de hand liggende oplossingen. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
10.	a.	Woningaantallen Om in de deelgebieden 4-5-6 op 65 ha tenminste 6000 woningen met voorzieningen en openbaar groen te realiseren met de mogelijkheid van zelfs 9.000 tot 10.000 woningen, is al eerder benoemd als zeer ambitieus. Daar waar de juridische en	Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen

		planologische uitvoerbaarheid 6000 woningen als maximaal haalbaar acht, ambieert de Gemeente (en wellicht andere belanghebbenden, zoals projectontwikkelaars?) ruim 1,5 x zoveel woningen! In de stadsgesprekken vormden 'de ambities zoals gesteld in het ambitieweb gezonde verstedelijking' het vertrekpunt. In de Omgevingsvisie wordt op p. 60 als vertrekpunt plots 'hoogstedelijk milieu' genoemd en daaraan gekoppeld 'bouwen in hoge dichtheden, die alleen nog maar in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en pas onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld'. We verzoeken u aan alle belanghebbenden gemotiveerd te verhelderen en te concretiseren (in aantal woningen) wat het te hanteren vertrekpunt van de Gemeente nu is? Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie? Mocht dit niet zo zijn, dan verzoekt indiener om uitleg en onderbouwing hiervan richting alle belanghebbenden en -in dat geval- vanuit het juiste vertrekpunt opnieuw stadsgesprekken te organiseren	moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Drukke op Merwedekanaal In de afgelopen 14 jaren is de belasting (en overlast) van het Merwedekanaal én Park Transwijk beduidend toegenomen. Vooral de recreatievaart (de zgn. rosé sloepen) en de steeds frequentere festivals met knetterharde muziek in Park Transwijk die tegen de woningen op de Merwedekade weerkaatst, zorgen voor alle omwonenden reeds voor een aanzienlijke overlast toename. Natuurlijk zal in de stad enige overlast geaccepteerd / getolereerd moeten worden, dat begrijpen we. Echter....binnen afzienbare tijd zal er ook een directe verbinding tussen het Merwedekanaal en de Utrechtse Singels en de Oude Gracht komen. Dit maakt de weg vrij om 'een rondje stad' te varen. Dit betekent een nog veel hogere belasting voor het Merwedekanaal dan nu al het geval is. Immers naar verwachting	Het Merwedekanaal is sinds de opening van het Amsterdam-Rijnkanaal een openbaar vaarwater dat vooral in gebruik is voor recreatieve en sportieve doeleinden. Voor de Utrechtse roeiverenigingen is het zelfs het enige beschikbare Trainingswater in de stad Utrecht. Maar het roeien komt steeds meer onder druk te staan doordat de Merwedekanaalzone en de 2e fase Stationsgebied (Beurskwartier/Lombokplein) als prioritaire gebieden binnen de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU, 2016) tot ontwikkeling gebracht worden. In deze hoogstedelijke ontwikkeling zal de omgeving qua recreatie optimaal benut moeten worden om goed vorm te kunnen geven aan de uitgangspunten van gezond stedelijk leven. Hierbij wordt gekeken naar Park Transwijk en mogelijk nieuw aan te leggen parken maar

	zullen rondvaartboten, kanovaarders, recreatieboten, sloepen, evt. watertaxi's (van en naar de Jaarbeurs Merwedekanaalzijde) ook een 'rondje stad' willen gaan varen en er is en blijft maar 1 Merwedekanaal! Wat denkt u dat het toevoegen van nog eens 20.000 mensen aan dit gebied voor consequenties zal hebben? Mensen die natuurlijk -net als de huidige gebruikers- ook graag willen recreëren op of aan hetzelfde Merwedekanaal! Verzocht wordt in de vervolgstukken en in het onderzoek en/of in de onderzoeksvragen ook de gevolgen van de omschreven toekomstige plannen van de Gemeente en groepen (toekomstige) belanghebbenden mee te nemen!	ook naar het Merwedekanaal. Voor het kanaal wordt gestudeerd op meerdere (3-5) nieuwe bruggen voor langzaam verkeer, het parkachtig inrichten van de zone langs het kanaal, het anders vormgeven van de Kanaalweg en voorzieningen voor logistiek over het water ten behoeve van personenvervoer, afval en bevoorrading. Daarbij is het van belang dat bij het ontwerp van de herinrichting van de oevers en nieuwe bruggen ook rekening gehouden wordt met de functionele eisen die gelden voor het roeitrainingswater. Zie hiervoor ook de raadsbrief "Roeien op het Merwedekanaal" van oktober 2017. Ook zal het gebruik van het kanaal intensiever worden als gevolg van de planontwikkeling van het Jaarbeursgebied als onderdeel van het Stationsgebied. Naar verwachting zal het bevaren van het Merwedekanaal na 2022 verder toenemen wanneer, ter uitvoering van motie 2005/132 voor een bevaarbare Leidsche Rijn, een nieuwe waterverbinding tot stand zal komen tussen de Catharijnesingel – via de doorgetrokken Leidsche Rijn - naar het Merwedekanaal. Hierdoor wordt het mogelijk om rond te varen tussen het Merwedekanaal en de binnenstad. De gebruiksmogelijkheden van het Merwedekanaal agenderen wij ook in de gesprekken die wij met Rijkswaterstaat voeren over het eigendom en beheer van het Merwedekanaal. Wanneer bij deze ontwikkelingen geen rekening gehouden wordt met de inrichting van een goed functionerend roeitrainingswater dan zal in Utrecht niet meer getraind kunnen worden door de roeiverenigingen. Met dit vooruitzicht heeft de raad in de motie 2015/130 het college opgeroepen om te onderzoeken op welke wijze het kanaal behouden kan blijven als volwaardige 'buitensportaccommodatie' voor het roeien en om na te gaan hoe potentiële conflicten met andere gebruikers hanteerbaar gemaakt kunnen worden. Naar aanleiding van deze motie is in januari 2016 een bijeenkomst ("Plein") georganiseerd over het Merwedekanaal waaraan vertegenwoordigers van alle huidige gebruikers (o.a. de drie roeiverenigingen, kleine botenclub Utrecht, zeeverkenners,
--	--	--

			woonbootbewoners, zeilschool Lombok, SUP-pers, de Utrechtse Kanoclub) hebben deelgenomen. Belangrijke conclusie is dat veel van het huidige gebruik prima naast elkaar kan bestaan zolang er onderling goede afspraken worden gemaakt. Daartoe is door de gebruikers een periodiek overleg ingesteld met als doel elkaar te informeren en de onderlinge afstemming te verbeteren. De zorg ligt nu vooral in de toekomst. Zie tevens beantwoording bij zienswijze 1 a.
	c.	Bebouwing/bedrijvigheid/voorzieningen In deelgebied 5 wilt u zo snel als mogelijk beginnen met bouwen. Aan een stedenbouwkundig plan wordt al gewerkt, mogelijk heeft het Eigenarencollectief van deelgebied 5 al een stedenbouwkundig plan aan de gemeente aangeboden. In de omgevingsvisie staat dat in deelgebied 5 met stevige/hoge dichtheid en gefaseerd begonnen wordt met bouwen en inrichten. Dichte hoge bebouwing binnen de wijk geeft overlast door gevelgeluid. Bij veel hoogbouw wordt de anonimiteit van bewoners groter en daarmee de onveiligheid in de wijk. Een nieuwe probleemwijk zoals Kanaleneiland en Overvecht is niet gewenst. De toedeling van de woningaantallen en andere functies voor de afzonderlijke deelgebieden wordt weliswaar nog verder uitgewerkt, maar u geeft voor deelgebied 5 al wel aan dat: kleine bedrijvigheid, dat er nu al is, behouden blijft (o.a. de Alchemist, Vechtclub, Boulderbaan, Stadstuin, fietsdepot en de bouwmarkt) en enkele gebouwen met cultuur historische waarde behouden blijven. Zoals gebouwen op het voormalig OPG-terrein, Mobach, incl. de woonhuizen en erf, het fietsdepot, en het gebouw van voormalige Roto-grafiservice; zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande bebouwing; Behoud van de voormalige busgarage tbv huisvesting van drop-	Voor de gemeente is het bouwen in hoge dichtheid alleen acceptabel als dat leidt tot een duurzaam, gezonde wijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de beoogde woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders in de Omgevingsvisie deel 2. Daarnaast willen we tegelijkertijd de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. Voor wat betreft de bebouwing is in de Omgevingsvisie deel 1 een eerste aanzet gegeven hoe er voor gezorgd kan worden hoe hoge dichtheid toch kan leiden tot een aantrekkelijk, groene stadswijk met een menselijke maat: samengestelde bouwblokken met autovrije, groene openbare ruimte Daarmee niet alleen uit woontorens bestaat als de Max of een stenig uiterlijk heeft als Parkhaven. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

	box service en mogelijk tbv activiteiten All Safe, de huidige eigenaar van het Post-NL sorteerdepot; In deelgebied 5 komen ook winkels tbv de eerste levensbehoefte (o.a. supermarkt/versmarkt), ruimte voor zorg- en welzijn (gezondheidscentrum, buurtaccommodatie/buurthuis), scholen (Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs), gymzalen/ binnen sportaccommodatie, openbare buitenspeelplaatsen; Behouden blijft ook de onlangs gebouwde wooneenheden Max en Twogether; Door inrichting van o.a. deelgebied 5 ambieert u rekening te houden met een gezond en sociaal leefklimaat, door veel groen aan te brengen tussen de bebouwing en groene buiten/recreatie-ruimte langs het Merwedekanaal (Merwedepark) aan te brengen. "Groen is dominant aanwezig" zoals beschreven in de visie. En dit alles allemaal op slechts 24-27 ha! Terwijl al 50% van deelgebied 5 in beslag genomen wordt door de wens bepaalde gebouwen te handhaven. Er blijft slechts bijna 15 ha over voor meer woningen , waarvan volgens de Omgevingsvisie ook nog eens 15% van de bebouwing geen woningen zullen zijn. Op eerdere informatie/inspiratieavonden is de zorg al uitgesproken dat het plan voor een stad als Utrecht te ambitieus en te massaal is. Met een (huidig) inwonertal van zo'n 345.000 inwoners is Utrecht in geen geval te vergelijken met steden als Rotterdam (640.000 inwoners) en Amsterdam (ruim 850.000 inwoners)! Tijdens de stadsgesprekken werd 1 ding heel duidelijk: Geen tweede Parkhaven met 950 woningen (80 woningen per ha) werd gewenst of '4x Max torens' naast elkaar. Dat geeft anonimiteit en geen sociale veiligheid. Zelfs 50 woningen per ha is al een stevige binnenstedelijke verdichting, die nog niet veel in Nederland is toegepast!	
--	---	--

	d.	Bouwhoogte De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal is thans 2 tot 3 op een enkele plaats 4 bouwlagen. In de huidige situatie is de maximaal hoogte van de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal 8 tot 10 mtr. (oostzijde van het plangebied). De omgevingsvisie geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 15 mtr-25 mtr-35 mtr. Voor de woningen aan de Merwedekade en zeker voor de woonboten/woonarken aan de oostzijde van het Merwedekanaal is de voorgestelde bouwhoogte negatief voor lichtinval, bezonning en skyview (uitzicht in westelijke richting). Veel woonarken hebben zonnepanelen op hun daken, dus is de lichtinval en het aantal uren zon zeer belangrijk. Op informatie/inspiratieavonden is het onderwerp bezonning al eerder genoemd. Indieners zijn zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5 (juist door of vanwege 'de centrale ligging'). De belasting voor het middelste gedeelte van deelgebied 5 is te groot. Voor de leefbaarheid, een gezond en sociaal leefmilieu, dus een meer menselijke maat, is een maximale dichtheid van 50 woningen per ha in het resterende te bebouwen deel van deelgebied 5 toe te staan en de bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal te beperken tot maximaal 4 bouwlagen op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c
	e.	Bruggen In de Omgevingsvisie creëert de gemeente tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor

	Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. 5 bruggen op 1 km betekent elke 200 mtr een brug! Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedeplantsoen. Bovendien geven al deze bruggen verschillende snelle vluchtwegen na een misdaad (inbraak, beroving). Daarnaast zullen hondenbezitters eenvoudig de bruggen over kunnen gaan om hun hond in het Merwedeplantsoen te laten poepen. Een plantsoen waarin (jonge) kinderen spelen en waar de poepoverlast al geruime tijd onder alle belanghebbenden een (onopgelost) bestaand probleem is dat de nodige wrijving en irritaties oproept. Om nog maar niet te spreken over de te verwachten parkeerverlast in Rivierenwijk, omdat de nieuwe bewoners die een auto bezitten via de bruggen heel eenvoudig in Rivierenwijk kunnen en zullen parkeren. Op de informatie/inspiratieavonden is tenslotte gerappelleerd geen nieuwe obstakels op te werpen voor roeiers, hun begeleiders/coaches en scheepvaart. Voor de varende schepen uit de veilinghaven (o.a. het Statenjacht en historische schepen) en in het Merwedekanaal achter de Jaarbeurs, zijn nieuwe bruggen weer meer obstakels, die hoog genoeg moeten zijn om vrije doorgang te verkrijgen of automatisch geopend moeten kunnen worden. De roeiers van de 3 roeiverenigingen gebruiken dit stuk van het Merwedekanaal veelvuldig als 1 km-baan, juist omdat dit een recht stuk zonder obstakels is! In de visie gaat u nu juist nieuwe obstakels opwerpen! Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Balijebrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen	onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge bruggen en tunnels zijn daarbij niet direct voor de hand liggende oplossing vanwege de lange hellingen die hiervoor nodig zijn en juist een barrière zullen gaan vormen in de aanliggende wijken. Zie beantwoording zienswijze 1a
--	---	---

		en ook daarmee ontsluit u de bestaande wijken beter voor langzaam verkeer en voetgangers. Ook werpt u daarmee geen nieuwe obstakels op voor de bestaande hoofdfietsroute over de Kanaalweg. Onderzoek de mogelijkheid voor de bouw van een (fiets)tunnel onder het Merwedekanaal die (bijvoorbeeld) aansluiting geeft op de Waalstraat. Tunnels geven minder overlast voor alle betrokkenen, terwijl de wijk op deze manier wel meer ontsloten wordt.	
	f.	Woonboten/woonarken In de Omgevingsvisie wordt slechts 2 x het woord woonboten genoemd en niet eens in de zin dat er mensen wonen! Op geen enkel plaatje is een woonboot te zien. Wonen op het water is een volwaardige woonvorm waarmee, uit het oogpunt van ruimtelijke ordening, rekening mee gehouden dient te worden. Tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Rivierenwijk) liggen aan de oostzijde van het Merwedekanaal op legale ligplaatsen met ligplaatsvergunningen 41 woonboten/woonarken. Deze eigenaren hebben langs het kanaal hun tuinen en opstallen. Ook zijn de woonboten/woonarken aangesloten op vaste nutsvoorzieningen. Gas, water, elektra en telecommunicatie. De bewoners van deze woonboten/woonarken zijn al jarenlang gesetteld in de wijk en hebben er een sociaal leven. De kinderen zitten er op school. Inschikken op dit deel van het Merwedekanaal is niet mogelijk, omdat tussen de woonarken in de regel maar 5 tot 7 meter tussenruimte is. Een brug over de woonark is geen optie ivm mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Verzocht wordt om in de uitwerkingsplannen c.q. deel plannen voor deelgebied 5 (tussen Balijebrug en Socratesbrug) op te nemen dat in uit te werken plannen rekening wordt gehouden	In de visie zal nadrukkelijker aandacht worden besteed aan de woonbootbewoners. In de visie zal benoemd worden dat het Merwedekanaal ook functie vervult voor woonboten. Er wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de nieuwe verbindingen over het kanaal voor o.a. de woonboten. Zie beantwoording zienswijze 1a en 1b.

		met de bestaande ligplaatsen van 41 woonboten met tuinen en opstallen, speciaal daar waar het gaat om nieuw te bouwen bruggen voor langzaam verkeer. Als er-in het slechtste geval- dan toch besloten zou worden om 1 brug te bouwen, benut dan de bestaande grotere tussenruimte(s) voor de bouw ervan, opdat woonboten hier geen nadelige effecten van ondervinden.	
	g.	Bouwperiode Start van de bouw in deelgebied 5 is in 2019. Door spreiding van de bouw over deelprojecten in deelgebied 5, zal gedurende 15-20 jaar in de Merwedekanaalzone op flexibele bouwvelden gefaseerd gebouwd gaan worden. Gemeente heeft de intentie bouwmaterialen af en aan te voeren via het Merwedekanaal. Geluid draagt ver over water! Al deze activiteiten zullen geluidsoverlast, overlast van bouwlicht en bouwstof opleveren voor de bewoners aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Stel beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken en laat woonbootbewoners hierin meedenken/meepraten.	Zie beantwoording 2 f
	h.	Ontwikkelingsstrategie Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen. Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.	Zie beantwoording 1 b
	i.	Tot slot nog enkele vragen: Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling. Vraag 1: Wat houdt dit in?	De vragen 1 t/m 3 zijn reeds beantwoord onder zienswijze 2, onder h, waarnaar wij verwijzen. Met betrekking tot de resterende vragen:

		Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren? Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten? Vraag 4: Is het vertrekpunt van de stadsgesprekken identiek aan het huidige vertrekpunt in de omgevingsvisie? Vraag 5: Wat zijn de (juridische) gevolgen wanneer een (toekomstige) woonwijk wordt aangemerkt als 'hoogstedelijk' milieu?	Beantwoording vraag 4: De opgave voor het aantal woningen dat de gemeente in de MWKZ wil realiseren vloeit voort uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht, die ten grondslag ligt aan deze verstedelijkingsopgave. Dit is ook de insteek van de Stadsgesprekken geweest. Beantwoording vraag 5: De omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone is een document dat straks onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie Utrecht. Als zodanig is de gemeente gebonden aan dit beleid. Een hoogstedelijke gebied kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Het gaat globaal om een gebied binnen fietsafstand (10 minuten, 1 tot 3 kilometer) van een intercity station. In het gebied zijn veel functies op een klein oppervlak te vinden: wonen, winkels, kantoren, voorzieningen en infrastructuur. Voorbeelden zijn historische binnensteden, een modern citycentrum en een kantorencentrum gemengd met stedelijke functies.

11	a.	Woningdichtheid en bouwoverlast Als bewoners van deelgebied 5 ligt (Kanaalweg 21), met de meeste ontwikkelingen die in deze visie gepland zijn indieners blij dat de tippelzone uiteindelijk weggaat en dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden aangepakt. Echter indieners krijgen er een schokkend gevoel bij dat het gebied rondom hun huis voor jaren lang een enorme bouwput wordt. De dichtheid van de bebouwing die op de sfeerimpressie-afbeelding op pagina 80 staat, geeft een horrorbeeld weer. In het document konden indieners helaas niet vinden op welke termijnen deze visie is gebaseerd. Zij kunnen zich niet voorstellen dat onze burens en wij zelf, of onze huurders, jarenlang in het midden van een bouwterrein gaan wonen.	Zie beantwoording 2 f
	b.	Cultuurhistorische Waarden Verder lezen indieners in dit document dat hun huizen wel tot cultuurhistorische gebouwen zijn toegewezen. Zij zijn blij hiermee, want het stuk rond en naast onze huizen, inclusief het Mobach-complex, is inderdaad een bijzonder mooie plek met veel historische waarde, die zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat moet worden behouden. Al bijna 90 jaar zijn onze voorgangers, zichzelf en onze burens een mooie en groene oase in dit gebied aan het creëren en onderhouden. Het zou enorm jammer zijn als alles ernaast wordt dichtbebouwd.	In de Omgevingsvisie is als kader opgenomen: gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden. Het Mobach-complex als rijksmonument valt daar ook onder. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Bouwhoogte & Privacy Indieners lezen op pagina 35: "...nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal bestaat uit minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen; incidenteel zijn 10 bouwlagen toegestaan." Verzocht wordt om deze plannen niet in de omgeving van de huizen van indieners toe te passen. Onze huizen bestaan uit maximaal 3 lagen. Al 4 lagen van nieuwbouw zal onze privacy en het zonlicht van onze tuinen wegnemen.	Zie de beantwoording bij zienswijze 2c.

		Alles wat nog hoger is, zal de woonsfeer, het karakter en het historische beeld van dat stukje mooie en oude bebouwing aan het Merwedekanaal vernietigen.	
12	a.	Bruggen Indiener woont in Rivierenwijk en maakt zich vooral zorgen over de in de visie verwoorde ambitie voor een fijnmazig langzaamverkeersnetwerk, waarbij de visie voorziet in drie bruggen over het Merwedekanaal tussen de Baliјеbrug en Socratesbrug. Dit betekent een brug om de tweehonderdvijftig meter! Indiener vindt dat deze verbindingen/bruggen onnodig zijn.	Zie beantwoording vraag 1a.
	b.	overlast Mensen uit plangebied 5 laten hun hond uit, lopen een rondje over de nieuwe bruggen langs de groenstrook van het Merwedepark en laten hun hond daar uit. Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook neemt zwerfafval toe, dat uiteindelijk het water inwaait. Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook dan is er minder privacy voor woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade, minder rust in het park en meer geluid. Dit betekent aantasting van het woongenot. Hoge woontorens veroorzaken overlast door wind, zoals ook op het fietspad voor de Rabobank aan de Croeselaan het geval is, soms in zeer extreme vorm. Extra windbelasting op de gevels van de drijvende objecten is onwenselijk.	Het Merwedekanaal en het groen daarlangs zal met de groei naar meer dan 400.000 inwoners een nog belangrijkere recreatieve functie voor de stad gaan vervullen. Wat de impact hiervan is wordt nog nader onderzocht. Voor dit zijn verschillende onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de huidige gebruikers. Echter, het is onvermijdelijk dat mensen in een drukke stad soms enige overlast van elkaar ondervinden. Het voorkomen van overlast en vervuiling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van burgers en overheid. Overlast moet aangepakt worden als die zich voordoet De Groenstrook aan de Merwedekade is een openbare groenstrook dus iedereen mag daarvan gebruik maken. Aan de overkant van het kanaal wordt ook voorzien in een groenstrook waarvan de woonbootbewoners en de bewoners van Rivierenwijk op hun beurt weer gebruik van kunnen maken. Voor de huidige bewoners nemen de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het groen dus ook toe hetgeen het woongenot weer ten goede zal komen. In de Omgevingsvisie (blz 62) is een aanzet gegeven hoe toekomstige

			bebouwing er uit zou kunnen zien en waar het aan moeten voldoen. Goede bezonning en een aantrekkelijk (windhinderarm) omgeving is daarbij is essentieel. In de Omgevingsvisie is bezonning wel nadrukkelijk genoemd maar het tegen van windhinder niet. Voorgesteld wordt in de omgevingsvisie dit aspect ook op te nemen. De zienswijze leidt tot aanpassing van de visie voor wat betreft het opnemen van windhindereisen in relatie tot de omgeving van hoge gebouwen en het maken van verblijfsplekken opgenomen in de Omgevingsvisie.
	c.	fietsroutes Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je midden in plangebied 5 woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof wilt t.o.v. een nieuwe route via een brug ter hoogte van Zuiderzeestraat/Zijldiepstraat? Vanuit het midden in plangebied 5 fiets je nu via de Balijeburg en Croesestraat naar station Vaartsche Rijn en verder naar de Uithof. De wegen op deze route zijn recht en grotendeels geasfalteerd. Via deze route is er maar één knooppunt nl. het kruispunt Balijelaan/Rijnlaan, met veilige verkeerslichten. De route via een nieuwe verbindingsbrug levert beperkingen op, nl. minder fietssnelheid door: wegdek bestaande uit klinkers, vele bochten want je fietst dwars door de straten van de Rivierenwijk en je moet vaker oversteken (zonder verkeerslichten). De kans op ongevallen is groter. Via deze route kom je langs twee knooppunten (Rijnlaan met Zuiderzeestraat dan wel Zijldiepstraat en het ergens oversteken van de Jutfaseweg). De afstanden van beide routes lijken indienen nagenoeg gelijk. Wat is de meerwaarde qua fietssnelheid/-afstand/-veiligheid wanneer je in de buurt van Max woont en je naar station Vaartsche Rijn/Uithof moet? Vanuit Max fiets je nu via de	De meerwaarde van langzaam verkeerbruggen over het kanaal is drieledig: • Bereikbaarheid van voorzieningen in MWKZ voor Rivierenbuurt en vice versa, bijvoorbeeld het Merwedepark en horeca • De kwaliteit van de bestaande fietsroutes staat onder druk wanneer geen capaciteit wordt toegevoegd. Door de wachttijden bij het kruispunt Rijnlaan/Balijelaan zal het aantal wachtende fietsers hier toenemen inclusief de rijtijd. • De belangrijkste vertragingpunten voor fietsers zijn verkeerslichten. De nieuwe route met brug leidt vanuit het midden van deelgebied 5 tot een reistijdverkortening van 20% ten opzichte van de huidige routemogelijkheden richting Vaartsche Rijn (ter hoogte van Zuiderzeestraat met Fietsrouteplanner). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		Socratesbrug en Jutfaseweg, dit zijn rechte geasfalteerde routes, met twee keer een knooppunt met verkeerslichten. Deze route gaat sneller dan afsnijden via een nieuwe brug bij de Zuiderzeestraat of Zijldiepstraat, mede om genoemde argumenten hierboven. Wanneer je naar Centraal Station wilt fiets je via de Balijebrug en Croeselaan of fiets je langs het kanaal en de Koningin Wilhelminalaan en Croeselaan, hiervoor is dus geen enkele nieuwe brug nodig.	
	d.	boodschappen doen Stel, er komt een brug ter hoogte van de Waalstraat. De Waalstraat verbindt plangebied 5 via de Oranjebrug met winkelcentrum Smaragdplein in Hoograven en eventueel met station Vaartsche Rijn/Uithof en Rotsoord. Wordt door bewoners Merwedekanaalzone Smaragdplein bezocht voor boodschappen doen wanneer plangebied 5 zelf voorziet in voorzieningen voor boodschappen? Wanneer behoefte is aan boodschappen doen buiten plangebied 5, kan ook uitgeweken worden naar de winkelcentra Kanaleneiland en 't Goylaan in Hoograven. Deze winkelcentra liggen net zo ver verwijderd als Smaragdplein. Winkelcentrum Kanaleneiland heeft bovendien een grotere diversiteit aan winkels.	De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	'forens'-parkeren	

	Los je het de-stimuleren van het gebruik van de auto op door meer verbindingen aan te leggen over het Merwedekanaal? Of stimuleer je juist parkeren in de Rivierenwijk? De Amstelstraat waar het gratis parkeren ligt honderdvijftig meter van de Waalstraat waar het betaald parkeren is. 'Forensen' komen per fiets en parkeren gratis hun auto deze straat parkeren. Om 19:00u is regelmatig geen parkeerplek over in de buurt van de woning van indiener. Wanneer plangebied 5 autoluw is, werk je middels bruggen juist 'forens-parkeren' in de Rivierenwijk in de hand? Plangebied-5-bewoners parkeren hun auto aan de Merwedekade, pakken hun fiets, nemen de nieuwe brug en zijn binnen twee minuten thuis. Dit zou kunnen betekenen dat de hele Rivierenwijk over moet op betaald parkeren, welke bewoner staat daar op te wachten? En wat wordt de impact aan verkeersbelasting op de Rijnlaan hierdoor? Wat wordt de impact van verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg na de realisatie van negenduizend woningen? Deze twee ontsluitingswegen van de Rivierenwijk zijn niet onderzocht in de MER.	Uit de MER beoordeling is naar voren gekomen dat voor de ambitie van negenduizend woningen aanpassing van beleid nodig is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. Dit zal altijd een samenhangend pakket zijn. Alléén het verbeteren van fiets en OV verbindingen leidt niet tot de gewenste reductie van autoverkeer. Alléén een stringente parkeernorm zal tot overlast in omliggende wijken leiden. Nader onderzoek geeft richting aan de invulling van het samenhangend maatregelenpakket voor zowel binnen de wijk als naastgelegen wijken, zie tevens de beantwoording bij zienswijze 5^e. De Rijnlaan is in de MER beoordeling wel meegenomen (pag. 11 deel B). De Jutfaseweg heeft geen doorgaande functie voor autoverkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
f.	Groenstrook Hoe wordt horizontale ruimte gecreëerd voor bruggen en brugvoeten bij een aaneengesloten lijn van eenenveertig woonboten naast elkaar? Tussen de woonboten zit telkens minimaal vijf meter (is verplicht gemeentelijk beleid). Deze ruimte zorgt voor privacy en kan als brandveilige afstand worden gezien. Moeten woonboten opschuiven? Dan wordt dus ingeleverd op privacy en het gevoel van vrij wonen, vrij wonen aan het water, in een groene omgeving in stedelijk gebied. Opschuiven betekent ook: de tuinen, hekwerken, beplantingen, beschoeiingen, opstallen, dukdalven o.i.d. waar de woonboten aan vastgemeerd liggen, nutsvoorzieningen of aansluitingen	Het maken van verbindingen over het water kost ruimte, waarvoor woonboten ter plaatse moeten wijken. De gevolgen hiervan voor de woonbootbewoners wil de gemeente graag met hen bespreken. Hiervoor is de gemeente van plan op korte termijn een eerste afspraak te maken met de woonbootbewoners. In de Omgevingsvisie is hierover een onderzoeksvraag opgenomen, maar er wordt voorgesteld de onderzoeksvraag aan te scherpen door de woonboten apart te nemen: "Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer" (zie beantwoording zienswijze 1a) In dit onderzoek zullen ook de aspecten die in de zienswijze worden

		naar de woonboot, verhardingen en die als paadjes over de groenstrook van oever naar straat. Wie draait op voor deze kosten? Een brug bouwen betekent ook het kappen van de mooie, grote, oude bomen, iets wat niet strookt met de visie. Kap betekent niet alleen inloven op de kwaliteit van recreëren en vermindering van biodiversiteit, temperatuur regulering, opname fijnstof, waterberging en opvang CO2, maar ook is er minder plaats voor vogels, vleermuizen en andere beestjes. Net zoals de aanblik van een bouwwerk als een brug op een groenstrook niet strookt met de visie, de groenstrook aan het Merwedepantsoen moet vooral groen zijn en blijven! De visie noemt het Merwedepantsoen een 'identiteitsbepalende verschijningsvorm', die alleen behouden kan blijven wanneer niet nog eens bouwwerken als bruggen met toekomstige verharding worden toegevoegd. Hoe hoog moet een brug worden en wat betekent dit? De woonboten mogen niet hoger zijn dan 4 meter vanaf waterlijn. Wanneer een brug ook die hoogte heeft of hoger moet worden, betekent dit ook inleveren op privacy. Fietzers en voetgangers kijken vanaf de brug de tuinen in en leveren het nodige geluid.	aangehaald (zoals de aspecten rond het 'opschuiven' van voorzieningen / infrastructuur, groen, hoogte van bruggen en privacy) een plek moeten krijgen bij de beantwoording.
	g.	Duurzaamheid In de visie worden woontorens gebouwd van tien tot drieëntwintig (dit is respectievelijk dertig en zeventig meter hoog!) bouwlagen. Met dergelijke bouwhoogtes wordt ingeleverd op privacy, zon, lichtinval en het uitzicht op de lucht. Veel woonboten hebben zonnepanelen, minder zon door hoge bebouwing betekent minder energie opwekking en dus hogere energiekosten. Bewijs hiervan zien we al door de schaduw van de woontorens van Max. Wie draait op voor de maandelijkse extra energie kosten vanwege schaduw door hoge woontorens? Dit strookt niet met de visie waarbij ambities als duurzaamheid	In de Omgevingsvisie wordt in tegenstelling tot de Europalaan niet gekozen voor een stedelijke wand, maar meer een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz. 63). Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Voor de Europalaan is specifiek aangegeven welke aspecten daarbij betrokken moeten worden, maar voor de Merwedekanaalzone (nog) niet. Het is logisch om voor de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde ook de

		een prominente rol heeft.	bezonnings- en windhindereisen alsmede de ruimtelijke en beeldkwaliteitseisen te betrekken in relatie tot de woonboten en de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook hier geldt de menselijke maat is daarbij een uitgangspunt. Dit wordt meegenomen bij de onderzoeksvraag in de omgevingsvisie; de eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht.
	h.	Hiaten in visie In alle tekeningen in de omgevingsvisie staat geen enkele keer een woonboot getekend. Er is geen enkele foto van woonboten opgenomen in de referentiebeelden. En dat terwijl de woonboten naast de roeiers HET markante gezicht zijn van het oostelijke gedeelte van het Merwedekanaal! In de visie of de MER komt het woord woonboot (en dus vaste bewoners) nog minder voor dan het woord roeiers (incidentele sporters). 'Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste De Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebied, maar er zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur.' In de MER staat niets beschreven over impact op de infrastructuur van de Rivierenwijk (met name de impact verkeersbelasting op de Rijnlaan en Jutfaseweg)	De constatering van indiener is terecht, dat de woonboten maar zeer beperkt in de Omgevingsvisie worden genoemd. De Omgevingsvisie zal op in tekst en beeld op dit punt worden aangepast. Zie de beantwoording bij zienswijze 1a. Daarnaast zal er door de gemeente een klankbordgroep worden ingericht met bewoners van de woonboten. Zie antwoord 1 b.
	i	Alternatief Heeft iemand gedacht aan een tunnel? Of een pontje? Het gaat volgens de planvisie alleen om verbinding van de Rivierenwijk met plangebied 5 en (park) Transwijk/Kanaleneiland. Is recreëren ook beleven? Zoals een pontje pakken.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Hoge bruggen en tunnels zijn daarbij niet direct voor de hand liggende oplossing vanwege de lange hellingen die hiervoor nodig zijn en juist een barriere zullen gaan vormen in de aanliggende wijken.

			Een pontje is uit recreatief oogpunt aantrekkelijk, maar de verbindingen hebben vooral een functie in het dagelijks gebruik en dan leidt stimuleert een pontje niet om de auto te laten staan. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autovrije wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	j.	Vergelijk Wanneer indiene de verbinding tussen de wijken Rivierenwijk en plangebied 5 vergelijkt met de verbinding tussen Rivierenwijk en Hoograven, dan vindt hier verbinding plaats op drie punten nl. bij de Vondelbrug (bij de Vondellaan), Oranjebrug (bij de Waalstraat), Hoogravensebrug (bij 't Goylaan). De afstanden tussen deze bruggen zijn vijfhonderdvijftig respectievelijk zevenhonderdvijftig meter. Het in 2012 door Rivierenwijkers ingediend plan voor een brug over de Vaartsche Rijn (parallel aan de Jutfaseweg) ter hoogte van de Croesestraat is tot op heden nooit goedgekeurd. Wat ik logisch vind! De afstand tussen Vondellaan en Croesestraat is tweehonderdtien meter, vergelijkbaar dus met de afstand tussen de bruggen uit het stedenbouwkundig ontwerp voor plangebied 5. Rotsoord is in oost-west-richting prima te bereiken via de Vondelbrug en Oranjebrug.	Bouwen in hoge dichtheid vereist een andere aanpak van de mobiliteit voor eigen gebruik. Dat mensen van buiten een aantrekkelijk gebied (ook met weinig verbindingen) wel weten te vinden speelt daarbij minder een rol. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autovrije wijk. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren.

		Rotsoord dat als voorbeeld kan dienen voor de Merwedekanaalzone is een krachtig ontwikkeld gebied, met inmiddels veel horeca, behoud van cultureel erfgoed, wonen, educatie (HKU), vernieuwende en creatieve bedrijvigheid, cultuur (Tivoli De Helling) en recreatie (o.a. kinderboerderij en park Tolsteegplantsoen). Rotsoord heeft geen brug nodig om bereikbaar te zijn, Rotsoord wordt bezocht vanwege de kracht van het gebied met haar mix aan functies! Rotsoord dient als 'verbinder' voor de hele stad. Is het dit ook niet wat andere grote steden hebben? Denk aan de Markthal in Rotterdam, het Van Nelle-gebied en de Kop van Zuid, gebieden die elk uit elkaar liggen en die aantrekkelijk zijn vanwege hun eigen identiteit/kracht.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	k.	Bewegen Zijn er Utrechters die ooit hebben geklaagd over dat bijvoorbeeld de Praxis aan de Europalaan slecht per fiets bereikbaar is vanuit oostelijk gelegen gebieden? Zoals klachten over 'we moeten omfietsen'? Er zijn twee bruggen die duizend meter uit elkaar liggen, waar hebben we het over? Bewegen en een rondje (zoals het Lint in Leidsche Rijn) sporten is een belangrijke kernwaarde van de visie. Wanneer een brug wordt aangelegd is geen sprake meer van een rondje beweging, maar van afsnijden. Een kilometer groenstrook is juist een mooie afstand voor sport en bewegen.	De Merwedekanaal wordt van een bedrijfsterrein een gemengd woongebied met ca . 20.000 inwoners. Dat is een heel andere situatie dan nu. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over

			water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Nedereindseplas. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
13.	a.	Deze zienswijze is vrijwel gelijklopend aan zienswijze 5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 5.
14.	a.	Vergelijking met eerder beleid Het gebied Merwedekanaalzone genoemd in de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030 uit 2004 en de ruimtelijke visie op de Merwedekanaalzone uit 2005 en de kaders voor ontwikkeling hierin zijn dan ook opgesteld in goed overleg met onder meer het SUWO en de woonbootbewoners. Kaders die concreet uitgewerkt zijn in beleid voor o.a. de bouwhoogtes langs het kanaal; van 3 tot 6 lagen aan de kanaal zijde, 8- tot 12 woonlagen aan de kant van de Europalaan. Kaders die tot op heden consequent zijn doorgevoerd. Het meest recente voorbeeld is het project Together (Lux en Pax), maar ook in de gelaagde opbouw van bijvoorbeeld het plan Wilhelminawerf is dit, beiden gezien vanaf het kanaal, terug te vinden.	De kaders in de ruimtelijke visie op de Merwedekanaalzone uit 2005 zijn gebaseerd op de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030, waarbij in het gebied gedacht werd aan de bouw van ca 4000 woningen. Ook ging de Structuurvisie Utrecht 2015- 2030 uit van de bouw van Rijnenburg. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht maakt Utrecht een omslag door haar woningbehoefte binnenstedelijk op te vangen. De aanwijzing van de Merwedekanaalzone als prioritair gebied voor de bouw van 6.000 tot 10.000 woningen heeft dan ook geleid tot andere kaders, waaronder ook de bouwhoogte. Overigens wordt in de Omgevingsvisie grotendeels vast gehouden aan de oorspronkelijke gedachte. Hoger aan de Europalaan en lager aan de Merwedekanaalzone. De Europalaan heeft een stedelijk karakter in de vorm van een dichte bebouwingwand. Deze is minimaal 6 lagen hoog. In de omgevingsvisie is bebouwing mogelijk tot 23 lagen (vergelijkbaar met Max) Voor de Merwedekanaalzone wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van voor alsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. In de Omgevingsvisie is als onderzoeksvraag opgenomen om nadere eisen te kunnen stellen aan de bebouwing. Voor de Europalaan en de Merwedekanaalzone is aangegeven welke aspecten daarbij worden betrokken. Zie ook de beantwoording van zienswijze 2c

b.	Herstellen overlegstructuur De omgevingsvisie Merwedekanaalzone (ruimtelijke agenda) die nu ter inzage ter inzage is gelegd wordt gezien als een gedeeltelijke actualisering van de visie uit 2005. Echter, de samenwerking zoals hiervoor beschreven is ondanks verzoeken van onze kant, vanuit de gemeente geen nieuw leven ingeblazen. Dit terwijl de gemeente zelf in de notitie "Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone" schrijft dat belangengroepen als bewoners, gebruikers, roeiers en woonbootbewoners betrokken zijn bij het ruimtelijke ordeningstraject en geraadpleegd zullen worden. Het SUWO vraagt daarom om herstel van dit permanente overleg. Permanent overleg dat ook de bewoners op de oever in Parkhaven, aan het Merwedepantsoen en de Merwedekade moet omvatten. Met het herstellen van de overlegstructuur met de bewoners langs en op het kanaal kan de gemeente genoemde raadpleging serieus invullen en voor de komende jaren, waarin de plannen verder ingevuld en uitgevoerd worden, uitvoering geven aan de Utrechtse Participatiestandaard en zich verzekeren van een positieve gesprekspartner.	Zie antwoord 1b. In overleg met de belangengroepen zal de gemeente bekijken welke overlegstructuren gewenst zijn. Bijvoorbeeld 1 grote klankbordgroep met een afvaardiging per belangengroep, of juist een aantal overlegstructuren (klankbordgroepen) met verschillende thema's.
c.	Aandacht voor de woonbootbewoners In het woonbotenbeleid van de gemeente Utrecht uit september 2007 worden woonboten genoemd als volwaardige woonvorm. Sinds 2016 zijn woonboten woningen in de zin van de Woningwet. Tot onze teleurstelling wordt in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone welgeteld tweemaal melding gemaakt van woonboten. Boten, in de op zich terechte opsomming tussen andere (recreatieve en sportieve) gebruikers. Maar nergens als woning laat staan dat er gesproken wordt over of met de bewoners.	Zie antwoord bij zienswijze 1a en 1b.

		Realiseert u zich dat als gevolg van de 3 ingetekende bruggen (hierna uitgewerkt) ligplaatsen zullen worden opgeheven en boten verplaatst of uitgekocht zullen moeten worden? Wethouder Jansen heeft reeds aangegeven ook aan oplossingen gedacht te hebben maar van concrete oplossingen, los van het feit dat het SUWO tegen het opheffen van iedere ligplaats is, is ons niets bekend. Als belangenorganisatie kunnen wij onze leden op cruciale punten nu niet toereikend ondersteunen.	
	d.	Bruggen Eigenlijk zou het overbodig moeten zijn de ingetekende bruggen over het Merwedekanaal hier te noemen. Echter de wijze waarop en de frequentie waarmee keer op keer met pennenstreken onrust onder bewoners van de daar liggende woonboten wordt gecreëerd, dwingt ons de raad te vragen in de communicatie hier uiterst zorgvuldig en proactief mee om te gaan. Inderdaad de bruggen zitten niet in de MER maar wel in de Omgevingsvisie en zijn daarmee indicatief voor het beleid dat vastgesteld wordt met deze visie. Daarom vragen wij ons af of de gemeente niet geleerd heeft van de perikelen rond het bestemmingsplan Wilhelminawerf? Ons als gebruikers heeft het in ieder geval bij elkaar gebracht en een permanent gebruikersoverleg Merwedekanaal is reeds opgericht. Het instellen permanente overlegstructuur door de gemeente met alle gebruikers van het Merwedekanaal is daarmee eenvoudig te realiseren en vanzelfsprekend wil het SUWO ook hierin een initiërende rol spelen.	Bij het punt 14a wordt – ook door de indiener – geconstateerd dat er sprake is van een omslag en een wijziging van beleid door in de Merwedekanaalzone substantieel meer woningen te bouwen. Dat heeft consequenties op heel veel terreinen en dat vraagt op heel veel terreinen een wijziging van beleid. De Merwedekanaalzone moet een aantrekkelijk stadsdeel worden, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer het primaat hebben. Het wordt een grotendeels autoluwe wijk. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor verblijf en groen. Om mensen te stimuleren geen auto te nemen of de auto te laten staan, is een fijnmazig voet- en fietsnetwerk nodig met voldoende verbindingen naar de voorzieningen in de omliggende wijken – en daarbij gaat het om meer dan alleen winkels - en het buitengebied. Andersom geldt ook dat bewoners van omliggende wijken gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Het fijnmazig voet- en fietsnetwerk is ook nodig om wandel- en hardlooppommetjes te maken om gezond sporten te stimuleren. Op dit moment zijn de deelgebieden in de Merwedekanaalzone niet of nauwelijks toegankelijk en aangesloten op de stad. Vier verbindingen over het water sluiten op het fiets- en groene netwerk uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) en het Groenstructuurplan van de gemeente . De andere verbindingen over water zorgen voor onder meer een logische aansluiting van Rivierenwijk op Park Transwijk en van Kanaleneiland naar de Nedereindseplas.

			Met betrekking tot de communicatie en verdere visie vorming omtrent de bruggen verwijzen wij naar de beantwoording bij zienswijze 1a en 1b.
		Brug bij het Heycopplantsoen In het bijzonder willen wij nog uw aandacht vragen voor de brug bij het Heycopplantsoen. Wethouder Geldof heeft uw raad reeds toegezegd dat een eventuele, door het SUWO en omwonenden ongewenste en onnodig geachte, extra brug niet ten koste van de bestaande ligplaatsen (Merwedeplantsoen 3 en 5) zal gaan en heeft met de op verzoek van de raad uitgevoerde technische haalbaarheidsstudie reeds aangetoond dat een alternatieve inpassing mogelijk is, maar ook hier is de eerder genoemde penneestreek blijven staan.	Zie 14 d
	e.	De Visie Utrecht kiest met ambitie voor de grootste Nederlandse binnenstedelijke inbreiding, de Merwedekanaalzone, waarbij uitgegaan wordt van gezonde duurzame stedelijke ontwikkeling. Veel mensen willen in Utrecht komen wonen en veel Utrechters willen hier blijven wonen en zoeken een woning passend bij hun (volgende) levensfase. Daar kan en zal de Merwedekanaalzone zeker een rol in kunnen vervullen. Maar over hoeveel woningen gaat het nu? De ambitie van de gemeente in de raadsbrief bij bovengenoemde stukken spreekt van MEER dan 10.000, de (oplegnotitie) MER spreekt van max 9.000 woningen mogelijk maken, met dien verstande dat 6.000 maximaal haalbaar is in hoge dichtheid, gezien staand beleid, (pag. 7 omgevingsvisie). Als gevolg van de verdichting met bijhorende hoogbouw en stijgende inwoneraantallen zal de leefomgeving van de huidige bewoners op en aan het kanaal verregaand negatief beïnvloed worden. De broodnodige duidelijkheid over waar en hoe de impact van de plannen in de uitvoeringsfase het grootst zal zijn blijft nu jaren lang	In de MWKZ zijn 1649 gerealiseerd of in aanbouw. Het gaat om Campus Max (980 woningen), Pax en Lux (257 woningen), Vliegend Hertlaan 1 (245 woningen) en het in ontwikkeling zijnde project Wilhelminawerf (167 woningen). Deze projecten behoren tot het autonoom programma en zijn geen onderdeel van de Omgevingsvisie / MER. In de Omgevingsvisie en de MER gaat het om 6000 met de mogelijkheid om van 9000 woningen. In het totaal gaat het dus 7640 tot 10640 woningen in de MWKZ. De MER geeft aan dat 6000 woningen (incl het autonome programma 7640) mogelijk is op basis van bestaand beleid. Om 9000 woningen mogelijk te maken (incl het autonome programma 10640) mogelijk te maken is nader onderzoek nodig naar verder gaande en vernieuwende mobiliteitsconcepten, (zoals Mobility as a Service, anders omgaan met parkeren, mobiliteitsconcessies en (en mogelijk een tram) en aanpassingen in de infrastructuur (zoals de kruispunten op de Europalaan en de aansluiting op de rijksweg A12). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		onduidelijk.	
	f.	MER Het milieubelang wordt door de gemeente terecht gekoppeld aan de planvorming. De MER is beter gezegd voorwaardelijk aan het vervolg. Maar uit de stukken blijkt naar onze mening eerder het tegenovergestelde. Het opstellen van een deze MER in deze fase van de planontwikkeling kan goochelen met getallen genoemd worden. City Campus max, wordt nu bestempeld als bestaand en ontwikkelingen als de Wilhelminawerf als autonoom terwijl de gemeente zelf schrijft dat met een vastgestelde MER en ruimtelijke agenda de voortgang van projecten als Wilhelminawerf geborgd wordt. Als we nu de aantallen woningen genoemd in de omgevingsvisie koppelen aan de in onze ogen te beperkte MER we op een nieuw aandachtspunt De MER gaat uitsluitend over de Merwedekanaalzone. Waar worden de milieu effecten op de bestaande bebouwing en leefomgeving van huidige bewoners op en langs de Merwedekanaalzone benoemd? Zou de onderbouwing niet uitgebreid moeten worden? Wij vragen dan ook om buiten en over de grenzen van het plangebied te kijken, en niet alleen het aspect verkeer verregaand uit te werken. In de door de gemeente te inzage gelegde documenten wordt uitgebreid ingegaan op de toekomstige duurzame leefomgeving die men wil realiseren. Woorden als bezonning, groene leefomgeving, buiten recreatie, speelvoorzieningen en energie neutraal worden veelvuldig gebruikt. Elementen die stuk voor stuk aan de andere kant van kanaal aanwezig zijn maar door de planontwikkeling aangetast of teniet worden gedaan.	Met het MER worden de ruimtelijke belangen gekoppeld aan de milieubelangen. Voor het afbakenen van het onderzoek wordt een verschil gemaakt tussen bestaande gebouwen, autonome ontwikkelingen waarover in een eerder stadium al besluiten zijn genomen en de geplande ontwikkelingen. Voor de Wilhelminawerf is in november 2016 een ontwikkelingsbestemmingsplan vastgesteld dat echter nog niet onherroepelijk is en nog niet geleid heeft tot concrete nieuw bouw. Desalniettemin stamt de besluitvorming hieromtrent van voor het MER en daarom is het als autonome ontwikkeling meegenomen. De MER gaat uitsluitend over de Merwedekanaalzone echter er wordt in het kader van een MER wel degelijk ook over de grenzen van het gebied gekeken. Het MER geeft aan dat bij de realisatie van 6000 woningen in een autoluw scenario de Milieugevolgen voor de omgeving beperkt zijn. Dit neemt niet weg dat huidige bewoners de ontwikkelingen als ingrijpend zullen ervaren omdat het gebied een geheel ander uiterlijk zal krijgen. Daarom wil de gemeente de verdere invulling van het gebied ook samen met belanghebbenden en omwonenden verder vorm geven. Ook bij de verdere uitwerking zullen regelmatig stadsgesprekken worden georganiseerd. Dat de gemeente in de Merwedekanaalzone een groene duurzame leefomgeving wil realiseren betekent niet dat het gebied aan de overkant vergeten zal worden. Het is onvermijdelijk dat een transformatie op dit schaal niveau “iets” doet met de omgeving. Het gaat er om dat er na realisatie van de plannen onder de lijn en op stedelijk in de MWKZ en omgeving niveau een overwegend positief resultaat neergezet kan worden, te weten een stadsdeel waar mensen graag wonen en verblijven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

g.	Theorie en praktijk Met de visie en de MER is nl ook bestemmingsplan Defensierrein ter inzage gelegd en dit geeft ons de mogelijkheid om u te laten zien waartoe een soms zeer theoretische visie in de praktijk toe kan leiden. De hoogbouw (meer dan 4 lagen heeft zoals de gemeente zelf ook schrijft negatieve consequenties als gevolg van schaduwwerking. Het hoogte accent waarvan nut en noodzaak niet door de gemeente wordt aangetoond en die met bijv. Villa Jongerius en de Schoorstenen van Eneco als bestaande 'landmark' overbodig is heeft de meeste impact. Deze schaduwwerking is zowel van toepassing op de bebouwing in Parkhaven, het gebruik van het Heycopplantsoen, ligplaatsen woonarken Merwedepantsoen als ook het recreatieve gebruik van de groene zone langs het kanaal. Het hoogte accent aan het Merwedekanaal mag 35 meter worden. Echter 41 meter is een meer reële inschatting. Dit hoogte accent is gesitueerd naast het gemeentelijk monument, de schoorstenen van de HWC, deze zijn exact 41 meter hoog. Schoorstenen waarop het zicht blijkt de beantwoording van de zienswijze bestemmingsplan Wilhelminawerf wordt belemmerd, maar, aldus de gemeente, van de andere zijde zichtbaar blijft. Met deze omgevingsvisie (zo ook uitgewerkt in het bestemmingsplan defensierrein) wordt dit dus alsnog teniet gedaan. Een hoogte accent waarmee ook de cultuurhistorische waarde van het kanaal en de zichtlijnen langs het kanaal worden aangetast.	In de Omgevingsvisie wordt langs het Merwedekanaal een verspringende bebouwingsrand met een groen karakter (blz 63) voorgesteld. Ook wordt meer aangesloten op de bebouwing aan de overkant met lagere bouwhoogte. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Vooralsnog is genoemd, omdat ook als uitwerkingsvragen (blz 35) is de eisen voor de bebouwing in beeld te brengen. gebracht. Niet specifiek genoemd in de Omgevingsvisie, maar daarbij wordt in detail gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs het Merwedekanaal en op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Dit geldt zowel voor de effecten van de maximale basishoogte als de effecten van de hoogte-accenten. Ook wordt daarbij gekeken naar de effecten van de hoogtebouw op de schaal van de stad. Er wordt voorgesteld in de Omgevingsvisie specifiek op te nemen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de Omgevingsvisie. Naar aanleiding van de zienswijzen voor het Defensierrein is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van schaduwwerking van de nieuwe bebouwing in het plangebied. (Bezonningsstudie bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Peutz oktober 2017). Daarbij is in detail gekeken naar het effect van de maximale bouwhoogten en de maximale bebouwingscontour op de bezonning van de openbare ruimte langs de oever van het Merwedekanaal, op de woningen in Parkhaven-Dichterswijk en de woonboten in het Merwedekanaal. Hierbij is zowel gekeken naar de effecten van de maximale basishoogte als naar de effecten van de hoogte-accenten in het plangebied.
----	---	--

			Het onderzoek voor het bestemmingsplan Defensieterrein toont aan dat een maximale hoogte van 4 lagen geen nadelige bezonningseffecten heeft voor de bebouwing en woonboten (op een minimale afstand van 90 meter) aan de oostzijde van het kanaal. Ook dat er voor de twee accenten van maximaal 8 lagen, die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de bezonning voor de direct omwonenden. De accenten in de andere gebieden van de Merwedekanaalzone zijn nog niet bepaald, maar bij de uitwerking zal ook dan naar de bezonningseffecten worden gekeken. De Zienswijze leidt tot een aanpassing van de Omgevingsvisie zoals is aangegeven bij zienswijze 2c.
	h.	Samenvattend Het SUWO vertegenwoordigd de belangen van woonbootbewoners en benadrukt dat haar leden op het Merwedekanaal, zowel gebruikers als bewoners, hard getroffen worden als deze visie en bijbehorende MER ongewijzigd worden vastgesteld. Het SUWO dringt, gesteund door andere omwonende en gebruikers, aan op het instellen van twee vaste overlegorganen een voor bewoners en een voor gebruikers. Het SUWO biedt aan hierbij een initiërende en verbindende rol te spelen. Het SUWO roept de raad op alternatieve oplossingen voor de verkeersafwikkeling mogelijk te maken. Deze zijn voorhanden door bestaande bruggen aan te passen en beter in te richten voor langzaam verkeer. Het roept de raad op om paal en perk te aan de geplande hoogbouw die het zicht op het kanaal en bestaande (historische) bebouwing belemmert en de huidige bewoners aan en op het kanaal als gevolg van schaduwwerking ernstig dupeert in hun woongenot en het gebruik van de groene openbare ruimte.	Zie de beantwoording hierboven.

15.	a.	Complimenten Gefeliciteerd! Het is gelukt. Alle Utrechtse ambities voor een gezonde stad verwoord in één samenhangende, uitgebalanceerde omgevingsvisie. Met recht samenkomend in de Merwedekanaalzone: het gebied, waar bij uitstek invulling kan worden gegeven aan deze ambitieuze opgave om de stad een volgende stap in groei en ontwikkeling te laten maken. Als eigenarencollectief werken wij op dit moment aan de transformatie van MERWEDE, zoals wij Merwedekanaalzone deelgebied 5 nu noemen. Samen met de gemeente Utrecht zetten wij ons in om een nieuw stuk stad te maken waarin duurzame en gezonde verstedelijking centraal staat. Een samenhangend woon-, werk- en verblijfsgebied met hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningen. MERWEDE is een hoog stedelijk gemengde stadswijk in een hoge dichtheid. Hierdoor is er voldoende draagvlak voor voorzieningen en een gevarieerd woningaanbod. De hoge dichtheid wordt mogelijk gemaakt door de belangrijke dragers, de openbare ruimte en een aantrekkelijke plint. Hier zijn weinig of geen auto's te zien, aangezien ondergronds parkeren en stallen (auto's, fietsen e.d.) en nieuwe vormen van mobiliteit die nieuwe stadsbewoners adequaat voorzien. Nieuwe functies en bestaande functies worden in het gebied gemengd in te handhaven en nieuwe gebouwen. Actieve place-making en gebiedsmanagement maakt dat we nu al goed gebruik kunnen maken van onze stedelijke ruimte en we er niet 5 jaar op moeten wachten. Deze transformatie maakt het tevens mogelijk nieuwe initiatieven in te brengen en het gebied zijn eigen aantrekkelijke couleure locale te geven. Het Eigenaarscollectief ziet dit als een van de pluspunten van een gezamenlijk gedragen gebiedsexploitatie.	Als gemeente is het prettig om te weten dat de ambities ook draagvlak hebben bij de eigenaren en ontwikkelende partijen. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied 5 de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang, de kwaliteit en de publieke waarden te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema's. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema's beoordelen. In de Omgevingsvisie raakt een groot aantal onderzoeksvragen deze thema's. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
-----	----	--	---

		De verschillende ambities en uitgangspunten in de omgevingsvisie liggen veelal in lijn met het Schetsontwerp stedenbouwkundig plan, wat wij nu voor deelgebied 5 hebben ontwikkeld. Dit is mede het resultaat van een goede afstemming en samenwerking tussen het ontwerpteam van deelgebied 5 en de verschillende disciplines van de gemeente, en de samenwerking tussen de private eigenaren en de gemeente Utrecht.	
	b.	Relatie ambitie en dichtheid Om de ambities te realiseren moet een groot aantal investeringen worden gedaan, die alleen in combinatie met elkaar kunnen worden gedaan en een zekere schaal (kritische massa) moeten hebben. Investerings zijn nodig in ondergrondse infrastructuur waarin (duurzame) energievoorzieningen, parkeren, kabels en leidingen, ICT en een ondergronds afvaltransport worden verwerkt. Daarbij wordt ook gewerkt aan een ondergrondse "modulair systeem", zodat flexibiliteit wordt gewaarborgd en een robuust (ondergronds) raamwerk kan worden gemaakt. Daarop kan de gebiedsontwikkeling de komende 10 tot 20 jaar voort (maar heeft hier ook plezier van in de jaren van exploitatie en beheer). Tevens moeten investeringen worden gedaan in een collectieve parkeervoorzieningen	De constatering van indiener klopt. Samenhang tussen ontwikkeling van programma en (voor-) investeringen wordt nader uitgewerkt in deel 2 van de Omgevingsvisie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Relatie MER, dichtheid en haalbaarheid Tegenover deze voorinvestering staat de overtuiging om met grond- en vastgoedontwikkeling een bouwprogramma te realiseren met voldoende marktpotentie om deze voorinvesteringen terug te verdienen. Uit de huidige MER blijkt dat in het gebied ca. 6.000 woningen kunnen worden gerealiseerd. Hiervan zijn er ca. 800 al gelabeld in andere deelgebieden. Voor deelgebied 5 zijn de 5.200 woningen	De Omgevingsvisie deel 1 maakt realisatie van 6.000 woningen mogelijk. In omgevingsvisie deel 2 zal de verdeling van deze woningen over de deelgebieden worden vastgelegd. En hierin zullen ook de mogelijkheden/maatregelen benoemd worden om meer dan 6.000 woningen te kunnen realiseren. Bij de verdeling zal ook rekening gehouden worden met de planning/fasering. Hoe snel kan er gebouwd worden, en wanneer ontstaat er ruimte voor meer dan 6.000 woningen?

		noodzaak om tot een haalbaar plan te komen en de besproken voorinvesteringen te doen. Het realiseren van (bijvoorbeeld) de helft van het woningbouwprogramma zou daarin de gehele haalbaarheid financieel, functioneel, technisch en zeker juist ook kwalitatief onderuithalen. Dat betekent, dat voordat de investeringen worden gedaan er commitment moet zijn over programma, aantallen etc. Daarbij biedt de realisatie van dit deelgebied binnen de gehele zone ook de uitdagende en solide basis voor andere ontwikkelingen om in dezelfde ambitie bouwplannen te realiseren. Vanuit deelgebied 5 wordt dan ook verzocht om enerzijds commitment te geven richting het bouwprogramma, wat er in deelgebied 5 minimaal kan worden gerealiseerd, maar tevens aan andere initiatieven de opdracht mee te geven om eenzelfde ambitie te realiseren. Het zou de ruimtelijke kwaliteit van het totale gebied ondergraven wanneer er kleinschalig nieuwbouwplannen worden gerealiseerd, die niet dezelfde doelstellingen en ambitie hebben.	De ambities zijn opgenomen in deze Omgevingsvisie; daar zullen alle bouwplannen (kleinschalig of grootschalig) aan moeten voldoen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	Pilot gebied MERWEDE Zoals de omgevingsvisie terecht aangeeft worden nieuwe vormen van mobiliteit en duurzaamheid onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Vee! van wat we de komende jaren gaan doen is innovatief. In omgevingsvisie staan zowel energieambities als GPR scores. Dit kan lijden tot tegenstrijdigheden. Wij staan ervoor het maximale op het gebied te halen op het gebied van duurzaamheid en hier bij de GPR scores als ambitie te definiëren maar niet als eis om oneigenlijke keuzes en sub optimalisaties te voorkomen. Met de huidige technologie is het nog niet mogelijk alle energie in het gebied zelf op te wekken. Dat hoeft ook niet want het stedelijk milieu dat we (in deelgebied 5) allemaal voor staan is al een nieuwe mijlpaal in duurzaam en	De constatering klopt. Duurzame en gezonde verstedelijking en bouwen in hoge dichtheden vraagt op veel terreinen om nieuw beleid. De gemeente denkt graag mee bij het onderzoek naar de financiering van collectieve en bovenwijkse ambities en voorzieningen. Dit kan bijvoorbeeld via de anterieure overeenkomst. Een goede afstemming met het planologisch instrumentarium is daarbij vereist. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

	intensief ruimtegebruik. We moeten dus ook actief met elkaar binnen de stad zoeken hoe we duurzaam lokaal opgewekte energie onderdeel kunnen maken van de lokale systemen. Eenzelfde principe geldt voor mobiliteit. De ruimtelijke (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een keuze voor stedelijke verdichting. Het biedt vele voordelen zoals efficiënt ruimtegebruik, gunstige en gezonde mobiliteit door nabijheid van voorzieningen (veel lopen, fietsen en OV-gebruik). Het stelt ook belangrijke voorwaarden, o.a. op het gebied van mobiliteit. Wanneer de gemeente een duidelijke keuze maakt voor stedelijke verdichting in de Merwedekanaalzone, dan betekent dit in de opvatting van het eigenarencollectief het volgende: Een ambitieuze parkeerstrategie voor auto's die verder gaat dan de huidige beleidskaders van de gemeente (nota stallen en parkeren). Stedelijke verdichting in deze aantallen vereist dat er innovatieve parkeeroplossingen komen zoals 1) sterke inzet op deelmobiliteit (mobility as a service en mobility HUB's) 2) ambitieuze parkeernormen die verder gaan dan de nota stallen en parkeren 3) bewoners- en bezoekersparkeren op afstand regelen (in P+R). Het is belangrijk dat de gemeente beleidsmatig hier ruimte voor biedt. Daarnaast is hoogwaardige kwaliteit van HOV en lopen fietsverbindingen van belang. Om de vernieuwing de ruimte te geven nodigt het Eigenarencollectief de gemeente Utrecht uit, om op een aantal vlakken ruimte te creëren en een aantal beleidsaspecten los te laten, en deelgebied 5 als pilot voor gebiedsontwikkeling 4.0 aan te wijzen. Het is daarbij verstandig om ook de samenwerking op te zoeken met de Provincie Utrecht en het Rijk. De R.O.-wetgeving en de spelregels van het kostenverhaal zijn hierop nog onvoldoende afgestemd. Het Eigenarencollectief	
--	---	--

		onderzoekt actief de mogelijkheden voor een investeringsfonds voor collectieve en bovenwijkse ambities en investeringen, waaronder duurzaamheid en mobiliteit. Los van de vraag of de overheid dit (al) kan afdwingen, zien de eigenaren deze investeringen als noodzakelijk voor een toekomstbestendig levendig gebied	
e.	Woningbouwprogramma In deelgebied 5 kunnen ca. 5.200 tot 6.000 woningen gerealiseerd worden. Daarbij stelt de gemeente als uitgangspunt 30% sociale huurwoningen. Hiervan kan alleen worden afgeweken wanneer de financiële haalbaarheid onder druk staat. Vanuit het Eigenarencollectief vragen wij u als gemeente ook de volgende twee argumenten mee te nemen in de afweging. De STUW heeft aan de gemeente Utrecht een brief gestuurd, waarin ze aangeven 3.000 nieuwe huurwoningen in de stad te realiseren. Wanneer er 30% wordt gerealiseerd in deelgebied 5 dan wordt meer dan 50% van het door hen gewenste nieuwbouwprogramma in één deelgebied gerealiseerd. Wij achten een lager percentage dan ook meer voor de hand liggend en stellen 20% voor. (zie brief aan gemeenteraad inzake middenhuur, 22-08-2017). Er bestaan kaarten met de verdeling van de sociale huurvoorraad in de stad. Gekeken naar de omliggende wijken is het dan de vraag of niet andere gebieden in Utrecht meer in aanmerking komen voor de nieuwbouwvraag van de STUW.	De financiële haalbaarheid wordt nader onderzocht en uitgewerkt in Omgevingsvisie deel 2. Hierbij spelen veel factoren een rol, niet alleen percentage sociale huur. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaat over een langere periode dan de STUW in haar brief aangeeft over de genoemde 3.000 woningen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.	
f.	Gemengde stadswijk MERWEDE wordt een gemengde stadswijk. We onderschrijven de ambitie van 10 tot 20% niet-woonprogramma om te komen tot een levendige mix. We willen daarbij de marktontwikkelingen in de komende 15 - 20 jaar bepalend laten zijn voor de mix die ontstaat en de uiteindelijke omvang ervan. Wij vinden het belangrijk dat een deel van de bestaande	In de Omgevingsvisie deel 1 is een van de onderzoeksvragen: onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, ‘scale ups’, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële	

		gebruikers in het gebied kunnen blijven, maar dat er ook ruimte is voor gebruikers van buiten het gebied, in een gezonde mix van maatschappelijk en commercieel programma. In de omgevingsvisie wordt deelgebied 5 vaak genoemd als zoekgebied voor potentiële programma's (school voortgezet onderwijs, gezondheidscentrum, buurt ruimte, sportvoorzieningen). De haalbaarheid van het plan kan in het geding komen als er te veel claims worden gelegd op maatschappelijk programma, wat een plek moet krijgen in deelgebied. Wij willen dit samen met de gemeente Utrecht verder onderzoeken.	haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	g.	Merwedekanaal De binnenstedelijke verdichting aan het Merwedekanaal biedt veel kansen. Het perspectief van het rondje Stadseiland is uitdagend en biedt de kans om op een grotere schaal een grotere groen-blauwe structuur te ontwikkelen voor recreatie, verblijf en gezond leven. Dit brengt echter ook vraagstukken met zich mee. Het Merwedekanaal is een belangrijke plek voor watersport (roeien) en wij snappen het belang hiervan in het kader van Healthy Urban Living (gezondheid en sport). De verstedelijking van het gebied zal echter ook druk leggen op het gebruik van de oever en het water, wat mogelijk tot conflicten kan gaan leiden. Wij zouden dan ook op zoek willen gaan naar oplossingen waarbij er geen exclusiviteit is voor bepaalde gebruikersgroepen, en mogelijkheden voor meervoudig gebruik worden onderzocht. Belangrijk is wel dat eisen die worden gesteld van de roeisport aan bijvoorbeeld nieuwe bruggen en gebruik van de oevers, goed worden doordacht en worden afgewogen tegen de haalbaarheid en andere ambities om de Merwedekanaalzone ook goede te verbinden met de stad in oostwest richting.	De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. In de omgevingsvisie deel 2 wordt hier antwoord op gegeven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	Opgaven grote schaal	

		De (her)ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, waar wordt vormgegeven aan nieuwe opgaven als energie en mobiliteit, is een kans voor de stad Utrecht om ook op grotere schaal over deze opgaven na te denken. Bijvoorbeeld een onderzoek naar een tramverbinding tussen Utrecht Centraal en P+R Westraven, het rondje Stadseiland, het betrekken van Park Transwijk bij de gebiedsontwikkeling van deelgebied 5 en het ontwikkelen van een robuust energiesysteem op grotere schaal. We verwachten van de gemeente Utrecht dat zij hier vanuit de grote schaal over na denken, zonder daar mee de ontwikkeling van deelgebied 5 te verlammen.	Niet alleen de Merwedekanaalzone maar ook de bestaande stad en andere strategische locaties vragen om ingrepen op stedelijk niveau van onder meer mobiliteit en duurzaamheid. In de Omgevingsvisie zijn deze grote opgaven als onderzoeksvragen benoemd. De uitvoeringsstrategie maakt hier van onderdeel uit. De gemeente gaat hier mee voortvarend aan de gang, maar het gaat veelal om vraagstukken met een lange looptijd. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	i.	Richtlijnen omgevingsvisie In de omgevingsvisie komen een aantal specifieke richtlijnen voor, die de uiting zijn van ambities die wij ondersteunen, maar waarvan de integrale consequenties nog niet inzichtelijk zijn. In onze ogen is de nauwkeurigheid van sommige richtlijnen onvoldoende onderbouwd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de voorgestelde minimale maat van 29 meter voor het Merwedepark, de eis om minimaal 25% van het oppervlakte van bouwblokken groen in te richten, de eis om minimaal 50% van de footprint van het bouwblok voor maatschappelijk functies en woon-werk eenheden te bestemmen en de uitspraken over bouwhoogtes. In onze uitwerking van deelgebied 5 willen wij deze richtlijnen integraal testen, maar ook de ruimte hebben om hiervan af te wijken, met behoud van de verschillende ambities.	Voor een aantal uitgangspunten zijn in de Omgevingsvisie deel 1 nadere onderzoeksvragen geformuleerd, die moeten leiden tot aanscherping en nadere onderbouwing van de uitgangspunten. De gemeente is benieuwd naar de resultaten en van het integraal testen van de uitgangspunten in deelgebied 5. De resultaten van zowel de gemeentelijke onderzoeksvragen als die van deelgebied 5 kunnen leiden tot aanpassingen in de Omgevingsvisie deel 2. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	j.	Onderzoeksvragen In de komende periode ligt de uitdaging om de onderzoeksvragen die (mede) in de omgevingsvisie staan benoemd te onderzoeken, te beantwoorden en of aan te scherpen.	De gemeente is druk doende om alle organisatieonderdelen goed in te zetten en aan te laten haken op de plannen van de Merwedekanaalzone, zowel op projectniveau als op stedelijk niveau.

		Op dit moment is de gemeente Utrecht met name op het vlak van stedenbouw, planeconomie en mobiliteit goed georganiseerd en vind een goede wisselwerking plaats tussen het ontwerpteam en de gemeente. Wij vragen de gemeente Utrecht ook om eenzelfde betrokkenheid te organiseren van andere disciplines op het gebied van programma, milieu en duurzaamheid, en de verschillende onderzoeksvragen met urgentie op te pakken. Daarnaast vragen we de gemeente om de aankomende twee maanden tijd en energie te steken in de onderzoeksvragen, en antwoorden te geven, zodat wij dit mee kunnen nemen in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5, wat wij in december 2017 willen afronden. In deze brief hebben wij ons beperkt tot een reactie op hoofdlijnen. De afdeling stedenbouw zal van ons nog een gedetailleerde reactie ontvangen.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	k.	Belangrijk is dat de diverse ambities en opgaven over de deelgebieden worden verdeeld. Ieder deelgebied eenzelfde ambitieniveau maar uiteraard wel de uitwerking met een eigen couleur locale. Expliciet vragen we om 5.200 woningen aan deelgebied 5 toe te wijzen, zodat we constructief verder kunnen werken aan de plannen, investeringen kunnen doen in innovatieve voorzieningen en voldoende kritische massa en opbrengspotentieel hebben. Daarbij streven we een evenwichtig bouwprogramma na, waarbij met te veel sociale en middeldure huur de gebiedsontwikkeling niet financieel haalbaar is. We verwijzen daarbij naar onze brief aan de gemeenteraad inzake de midden huur. (22-08-2017). Met inachtneming van bovenstaande aandachtspunten zijn wij vol vertrouwen dat wij samen met de gemeente Utrecht een unieke stadswijk kunnen ontwikkelen, die op het gebied van samenwerking, duurzaamheid, gezondheid en leefkwaliteit vernieuwend zal	t.a.v. 5200 woningen zie reactie hiervoor onder 15c. T.a.v. te veel sociale huur/middenhuur i.r.t. financiële haalbaarheid: Dat is een berekening met heel veel variabelen. En wanneer is de gebiedsontwikkeling financieel haalbaar? Het betreft een ontwikkeling die 10 tot 20 jaar gaat duren. Nader onderzoek en overleg over plegen, o.a. bij uitwerking in Omgevingsvisie deel 2. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		zijn. Indiener kijkt uit naar een constructieve samenwerking waarmee we met elkaar vorm gaan geven aan ambitie en programma voor deelgebied 5.	
16.	a.	Behoud Boulderhal De boulderhal is een zelfstandig en gezond bedrijf. De verwachting en ambitie is om te groeien en om meer gebruikers te trekken. Er zijn goede mogelijkheden voor synergie met andere functies in bijvoorbeeld sport, beweging en gezondheid. De boulderfunctie zou als spil beschouwd kunnen worden van een groter concept voor een gebouw met een publiek karakter. Sterk is gehecht aan het huidige gebouw en een toekomst op het OPG terrein. Zij zien mogelijkheden om in het bestaande gebouw te blijven en verbeteringen aan te brengen. Maar ze zien ook de potentie van een ander bestaand of nieuw gebouw op het OPG-terrein. Hoewel de boulderhal op zichzelf kan staan en kan functioneren, is een slimme combinatie met andere functies denkbaar. Opschaling van de horeca met een buurtkarakter zou voor Sterk aantrekkelijk zijn. De ambitie van Sterk is om een topattractie te zijn, een platform voortopspor op regionaal wedstrijd niveau en daarmee een overstijgend belang voor de stad in het OPG gebied. In deze korte studie worden 3 modellen ontwikkeld en onderzocht: 1. Bestaande locatie uitbreiden 2. Gebouw M (fietsendepot) transformeren 3. Plint in nieuw gebouw Toekomstvisie Boulderhal Sterk De modellen onderzoeken de potentie van Boulderhal Sterk in verschillende plekken en gebouwen op het OPG-terrein. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om in de modellen een keuze te maken, maar vooral om de flexibiliteit en meerwaarde van de	Urban sport past goed binnen de visie van de Merwedekanaalzone om in een hoogstedelijk gebied mogelijkheden te bieden om te sporten en te bewegen. De komende maanden zal onderzocht worden en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om de bestaande urban sportfuncties (zoveel mogelijk) voor het gebied te behouden en onder welke (financiële) voorwaarden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		boulderhal te laten zien voor de stad en het OPG terrein. Het blijkt in verschillende vormen mogelijk om de boulderhal op een goede manier te integreren. De modellen laten daarnaast zien dat de boulderhal een vitale functie is, die goed te combineren is met andere programma's en ook een grote flexibiliteit heeft in de inpasbaarheid in een gebouw en gebied. De eisen aan een locatie zijn een minimale hoogte van 6 a 7 meter, het liefst hoger. Boulderhal Sterk wil graag inzetten op een vloeroppervlakte van minimaal 2000 m², afhankelijk van de hoogte. Met extra hoogte kan er bijvoorbeeld een verdiepingvloer in voor o.a. trainingsruimte die uitkijkt over het boulderen. Maar let op, 3000m² krijgt de boulderhal ook makkelijk vol met aanvullend programma. Er is behoefte aan veel natuurlijke lichtinval, in een nieuwbouw zou dat een spannend spel kunnen zijn tussen open geveldelen en de gesloten klimmuren.	
17.	a.	Bruggen Indiener is van mening de geplande bruggen een brug te ver zijn. De bruggen zijn of te hoog waardoor fietsers er niet meer makkelijk overheen kunnen of, indien er wordt gekozen voor beweegbare bruggen, leiden ze tot versmalling van het kanaal waardoor de woonschepen of de historische schepen uit Parkhaven er niet meer door heen kunnen. Bovendien liggen de bruggen niet op logische doorgaande routes naar de stad. De huidige vaarwegbeheerder is volgens indiener geen voorstander van nieuwe bruggen en bruggen leiden tot aantasting van de ruimtebeleving van het kanaal.	Zie beantwoording van zienswijze 1a Het onderzoek naar de effecten van de bruggen op de omgeving is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Verplaatsen woonarken Het verplaatsen van woonschepen is volgens indiener niet eenvoudig. Alle schepen hebben momenteel precies ingemeten 'vaste' plekken, waarop ook alle voorzieningen zijn aangesloten.	Zie antwoord op zienswijze 1a en 1b.

		Het is dus niet zo dat de ene boot zomaar op de plak van een andere kan worden neergelegd.	
18.	a.	Toename recreatieverkeer op kanaal Scouting Baracuda Zeeverkenner is één van de 4 watergroepen in de stad Utrecht. Onze leden tussen de 7 en 23 jaar varen graag op het water. Ze leren er zeilen, roeien en wrikken. Ook gaan we regelmatig kanoën. En de oudere leden leren omgaan met een motorboot. Het Merwedekanaal is de enige plek in de stad waar we deze activiteiten kunnen uitvoeren. Scouting Baracuda Zeeverkenner maakt zich zorgen over de toename van recreatieverkeer. Ook maken we ons zorgen over het aantal geplande bruggen over het water.	Wij hebben het belang van de zeeverkenner, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal in beeld en zullen deze expliciet betrekken in de verdere planvorming. Zie hiervoor ook de raadsbrief “Roeien op het Merwedekanaal” van oktober 2017.
	b.	Plaatsen van Vlonders en steigers Verzocht wordt om over het plaatsen van vlonders en stijgers in overleg te gaan met de gebruikers van het kanaal. We wijzen deze niet expliciet af, voor de zeeverkenner kunnen extra aanlegplaatsen interessant zijn in het verkennen van de stad vanaf het water. Wel zijn we van mening dat het aantal aanlegplaatsen beperkt moet blijven. Een te grote drukte moet vermeden worden.	Het Merwedepark in de Merwedekanaalzone is straks onderdeel van het Rondje stadseiland. Dit project zal met de stad worden opgepakt, waarbij vanzelfsprekend ook alle huidige gebruikers worden betrokken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Waarborgen bestaand gebruik Indiener juicht de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Niet alleen de roeiers maken gebruik van het kanaal. Ook voor onze leden en die van de andere drie zeeverkennergroepen is het kanaal een spel- en oefenlocatie. Gevraagd wordt om in de diverse onderzoeken het gebruik van de zeeverkenner van het kanaal mee te nemen.	Zie de beantwoording bij zienswijze 18a.
	d.	Bruggen Bruggen vormen een groot obstakel voor de zeeverkenner. We roeien regelmatig op het kanaal. Bruggen met volledige overspanning zouden een oplossing kunnen zijn, maar het zicht	Zie de beantwoording bij zienswijze 18a. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen.

		wordt er door verslechterd. De hoogte van de brug is ook van belang. Lage bruggen beperken ons in onze activiteiten. De motorboot kan er niet onderdoor. En wanneer geroeid wordt kunnen wachtende andere boten een obstakel vormen voor de doorgang. De allergrootste zorg en voor indiener onacceptabel is de brug die ingetekend is bij de splitsing van Merwedekanaal en Vaartse Rijn (de Punt) Wij zeilen op het Merwedekanaal en kunnen dat alleen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug. Wanneer er een brug op de Punt zou komen, heeft dat voor ons zeer verstrekende gevolgen, in Utrecht oefenen met zeilen is dan niet meer mogelijk. Het voortbestaan van de groep komt dan in gevaar.	Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zorg vanuit de zeeverkeners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
19.	a.	Complimenten De omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone ligt ter inzage! Het is in indieners ogen een heel mooi document geworden. Een visie waarin veel waarden zijn opgenomen voor de nieuwe wijk. Niet strikt, maar richtinggevend. Het is een vernieuwende visie waar ik als Utrechter en stadmaker trots op ben! Ook zijn veel van de uitkomsten van de afgelopen vijf jaar, waarin we binnen Meer Merwede wensen, kansen en obstakels hebben opgehaald, opgenomen. Mix Merwede met lef en experiment tot een compacte, gezonde en gelukkige stadswijk. Zo was kortgezegd de uitkomst.	

	b.	OPG terrein en behoud van functies zowel de panden op het OPG-terrein als de voorzieningen op het OPG-terrein en de Europalaan worden als kwaliteiten gezien in de omgevingsvisie. Echter: nergens staat dat de combinatie van pand en programmering belangrijk is. In sommige gevallen, zoals de Boulderhal, Skatehal, Vechtclub XL en de Alchemist, is juist de combinatie een kwaliteit. Overigens hebben de boulderhal en skatehal ook wel een mogelijkheid in het fietsendepot. In ieder geval hebben ze een hal nodig en die ziet indiener niet snel teruggebouwd worden. Het benoemen van de kwaliteit, is nog niet de eis om te behouden. De keerzijde van een richtinggevende en flexibele visie.	Het behoud van culturele en creatieve functies in het gebied wordt onderschreven in de visie. De komende maanden zal worden onderzocht welke kansen en mogelijkheden hiervoor zijn en onder welke (financiële) voorwaarden. Zie tevens antwoord 3a
	c.	Betaalbare commerciële ruimte In de omgevingsvisie is opgenomen: +/- 50% koop, 30% sociale huur, met een minimum van 20%, en minimaal 20% vrije sector huur. Dit vind indiener mooi! Voor niet-wonen is een minimum van 15% van de bebouwing opgenomen. Ook mooi! Echter: binnen het niet-wonen is geen onderscheid gemaakt in koop, sociaal en vrije sector. Of in het geval van niet-wonen: maatschappelijk, creatief en commercieel. Het risico hiervan is dat die 15%, op de geplande scholen en sportvoorzieningen na, volledig ingezet kunnen worden als commerciële ruimte. Waardoor alle huidige gebruikers en overige sociaal-maatschappelijke en creatieve organisaties en ondernemers alsnog geen kans zouden maken in de rest van het gebied. Voor mijn visie hierop zie mijn blog 'Alleen de vastgoedmarkt kan Utrecht redden, als de politiek dat wil'. Het is noodzakelijk hier beleid op te voeren en naïef om de markt hierin te vertrouwen. Hoe welwillend en vooruitstrevend deze, deels, ook is.	Indiener doet een juiste constatering. In de Omgevingsvisie deel 1 gaan verschillende onderzoeksvragen over het niet-woonprogramma. Het gaat om: - Onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied. - Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. - Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd. - Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) functies kunnen worden gefaciliteerd. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie

			De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	d.	Betaalbare ruimte voor voorzieningen en ideële stichtingen De stadsbrug is nergens opgenomen. Naast commercieel en creatief, en scholen, zou ook deze doelgroep een plek moeten hebben in een inclusieve stad.	De Stadsbrug is een uniek bedrijfsverzamelgebouw voor kwetsbare doelgroepen in Utrecht. Het kunnen handhaven van deze functie binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie van de Merwedekanaal zone om ook op grotere schaal bij te dragen aan een inclusieve stad (pag 36), zie tevens beantwoording zienswijze 3. De komende maanden zal worden onderzocht en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om de sociale en creatieve functies (zoveel mogelijk) voor het gebied te behouden en onder welke (financiële) voorwaarden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Inclusieve stad & gemixte wijk Hopelijk denkt u goed na over de wijk die hier komt. Of het een woonwijk wordt met commerciële plinten en een school, of dat we echt een stapje verder gaan. Naar een wijk waarin oud en nieuw, arm en rijk, creatief en zakelijk, gezellig en zorgzaam samengaan. Ook economisch is dit verstandig. Want een gemixte wijk, is sterker. Zoals de stad beter een crisis op kan vangen dan het platteland, kan een gemixte wijk beter verandering incasseren. De vergane glorie van het industrieterrein en het kantorengedebied, wat Merwede eerst was, is hiervan het bewijs.	Een inclusieve stad en een mixte wijk is een van de 8 ambities van de gemeente voor de Merwedekanaalzone: Gezonde leefomgeving, waar iedereen kan meedoen (blz 12). Deze ambitie is vertaald in een van de vier kernwaarden van de Omgevingsvisie: Bedrijvige mix (blz 36). De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengd stuk stad met functies die je op weinig plekken in Utrecht tegenkomt. Het onderscheid daarmee van andere strategische locaties als het Beurskwartier, Leidsche Rijn centrum en USP/ Oost. Bedrijvige mix als kernwaarde in de Merwedekanaalzone komt tot uitdrukking in oud naast nieuw, verscheidenheid aan doelgroepen, creatieve, maatschappelijke en commerciële functies. De mix organiseren we tot op het niveau van het bouwblok om zo de menselijke maat in de Merwedekanaalzone vorm te geven. Dit gebeurt in de vorm van diversiteit en variatie in de bouwblokken en menging van functies en

			opdrachtgeversschap. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
20.	a.	Inpassing bruggen De plannen deze wijk autoluw te maken, zijn uitstekend, echter in combinatie met de "grappige details" in de vorm van 5 bruggen, met name de drie tussen de Balije- en de Socratesbrug, aanzienlijk minder geslaagd. Minimaal twee woonplekken (woonboten) zullen daarvoor opgeheven moeten worden, en nog eens een woonboot zal verplaatst moeten worden, met als enig doel een "groen lint" te creëren. Maar dat groene lint leidt nergens toe. Waar de eerste brug naar de Waalstraat nog enigszins zinvol genoemd kan worden, met aansluiting richting Hoograven, komen de andere twee bruggen midden in de woonwijk terecht, waar alleen via de Waalstraat en de Goylaan de stad verder ingefietst of ingelopen kan worden.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	b.	Verkeer & parkeeroverlast De infrastructuur van Rivierenwijk is niet ingericht op deze toestroom en dreigt op deze wijze tevens de extra parkeerruimte van de nieuwe wijk te worden.	Zie beantwoording zienswijze 5 e.
	c.	Belemmering doorvaart door bruggen De bruggen zelf dienen geopend te kunnen voor de boten, of bijzonder hoog, met aanverwante lange oprit (en dus opnieuw met overlast voor Rivierenwijk) gebouwd te worden. Daarnaast betekenen de bruggen voor het vaarrecreatie drie extra belemmeringen en daarmee een groter risico op incidenten.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	d.	Bouwhoogte Ook een punt van zorg is de hoogbouw aan de Europalaan. De	De Europalaan – als belangrijke stedelijke verbindingsweg- vormt een

		Max-gebouwen zijn nu al imponerend en toren enigszins dreigend over Rivierenwijk. Voor veel bewoners neemt de hoeveelheid zonlicht zeker in de wintermaanden met de bouw van deze torens behoorlijk af. Deze hoogbouw zou beslist een aantal verdiepingen minder hoog dan de Max gebouwen mogen worden.	belangrijke stadsentree. In de Omgevingsvisie heeft deze weg een stedelijk karakter in de vorm van een dichte bebouwingwand. Deze is minimaal 6 lagen hoog. De dichte bebouwingwand is ook nodig om een geluidsluwe zijde te creëren en de leefkwaliteit van het gebied. In de omgevingsvisie is bebouwing mogelijk tot 23 lagen (vergelijkbaar met Max). Ook is gesteld dat voor de hoogte de bezonning en weinig windhinder maatgevend zijn. In de omgevingsvisie is als onderzoeksvraag opgenomen: de eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht. Daarbij zullen naast de bezonnings- en windhindereisen ook ruimtelijke en beeldkwaliteitseisen betrokken worden om te voorkomen, dat de bebouwing - zoals genoemd tijdens de stadsgesprekken - te massaal en eenzijdig en te eenzijdig wordt. De menselijke maat is daarbij een uitgangspunt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Inpassing van de wetering De ingetekende wetering kan dan wel weer op mijn volledige instemming rekenen. Los van het voordeel dat de waterzone groener blijft en de goede regenwaterafvoer van deze tijd is, blijft daarmee het uitzicht aantrekkelijker.	In de omgevingsvisie wordt het al dan niet terugbrengen van de cultuurhistorische wetering betrokken bij een van de onderzoeksvragen: onderzocht wordt welke consequenties de waterdoelstellingen hebben voor de diverse deelgebieden, bouwblokken en openbare ruimte. Biedt dit mogelijkheden voor het terugbrengen van een historische wetering langs het Merwedekanaal of de aanleg van een inham met zwemfunctie? We maken hierbij gebruik van de studies van de provincie. Naast de waterdoelstelling en het cultuurhistorische karakter speelt ook de gebruiks- en toekomstwaarde van de wetering voor het Merwedepark een rol. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
21.	a.	Aanvraag voor het plan Scholen De Katholieke Scholenstichting Utrecht (KSU) is een stichting	Er is een grondclaim neergelegd voor het basis onderwijs, die voldoende is

		voor primair onderwijs in de stad Utrecht. Vanuit de 'in'breidingsplannen die de stad Utrecht heeft zijn wij als stichting betrokken bij gesprekken over de gevolgen van deze plannen voor de bestaande wijken en bestaande scholen, maar ook zijn wij gericht op de 'nieuwe' wijken. Voor de nieuwe plannen in de Merwedekanaalzone heeft de KSU een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend in maart 2017, zodat die in behandeling kan genomen worden uiterlijk 1 februari 2018.	voor het realiseren van een basisschool. De keuze voor een specifiek bestuur is nog niet gemaakt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Begrenzing plangebied In de MER staat vermeld dat er ruimte is in deze plannen voor het toevoegen van 6.000 woningen. In 1.3 van de MER wordt het plan- en studiegebied aangegeven; daarbij wordt uitgegaan van een plaatje met een nummering van 1 tot en met 6. In de MER wordt aangegeven dat de twee stationsgebieden buiten de studie vallen. De grens van het gebied wordt aangegeven als de Tellegenlaan; echter daardoor valt een groot deel van het 'stationsgebied fase 2' buiten beeld. Op bladzijde 9 onder 2.1. gemeentelijk beleid wordt aangegeven dat deelgebied 4 het ontwikkelingsperspectief 'stedelijk wonen' heeft en dat deelgebied 5 verschoven is naar 'hoogstedelijk wonen'. Beoogd zijn 6.000-10.00 woningen, naast reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde woningen.	In de Ruimtelijke Strategie Utrecht wordt de Merwedekanaalzone als een apart project gedefinieerd. De opgave in het gebied verschilt met die in het Stationsgebied en daarom zijn voor het stationsgebied ook separate plannen gemaakt. Desalniettemin worden de gebieden waar nodig in samenhang met elkaar bekeken. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Aandacht voor onderwijs en kleinschaligheid Bij de opgaven en doelstellingen (onder 2.2.) staat nadrukkelijk vermeld dat er een bevordering van langzaam verkeer telt; dat de barrière van Merwedekanaalzone moet worden opgeheven door goede verbindingen met de bestaande wijken; en dat negatieve milieu-effecten zoveel moeten worden voorkomen of beperkt. De opmerking die we hierbij willen plaatsen is dat er in de het programma (MER blz. 20; 3.3.) geen enkele opmerking geplaatst is over 'onderwijs' in de publieksfuncties. Er is ook	Voor de bebouwing is in de Omgevingsvisie opgenomen, dat diversiteit en variatie in de bouwblokken ondanks de hoge dichtheid moeten zorgen voor een menselijke maat (blz 62). Dit geldt voor zowel de woon- als de niet woonbebouwing. De menselijke maat is de metafoor om de Merwedekanaalzone tot een stadswijk te maken waar stedelijk leven en een mix van functies hand in hand gaan met duurzaamheid en gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving (blz 36). De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de

		geen relatie gelegd met de wens naar 'kleinschaligheid' naar de 'prettige leefomgeving'. Het lijkt alsof de voorzieningen vergeten zijn.	MER.
	d.	Ruimtereservering voor onderwijs onvoldoende duidelijk Er is een aantal m2's voor realisatie van basisonderwijs in Merwedekanaalzone voorzien. Onduidelijk is of deze aantal m2 gebaseerd is op de kale huisvestingsverordening onderwijs, of dit alleen maar de m2 betreft die als 'footprint' voor het gebouw noodzakelijk zijn. Van belang is dat er ook m2 als 'inpassingsruimte' toegevoegd zijn; alswel m2's voor de geluidsarme aanpak die de gemeente eist (afstand dan wel situering t.o.v. de 'woon'bestemmingen; en m2's als groenvoorziening waarin kinderen kunnen spelen, dan wel de aansluiting met een groenvoorziening waarin ook gespeeld mag worden. Een onderbouwing van de gereserveerde m2's ontbreekt en voorwaarden voor plek of plekken ontbreken, en dienen toegevoegd te worden.	De m2 van alle gebouwde voorzieningen zijn bruto vloer oppervlakte (bvo) meters, waarmee gerekend wordt om de footprint van een gebouw te bepalen. Bijvoorbeeld een gebouw van 5000 m2 in één laag neemt 5000 m2 als footprint in beslag en in twee lagen 2500 m2. Bij scholen is ook de buitenruimte van belang. Voor de inpassing van scholen in het gebied worden de gemeentelijke richtlijnen gehanteerd. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Inpassing onderwijslocatie Bijgesloten is een lijst met 'locatie eisen kavel basisschool'. Dit is een eerste aanzet van opmerkingen die te maken hebben met de situering van een basisschool in een wijk. Daarbij gaat het niet alleen om kale aantallen m2, maar ook over inpassing; over relatie met verkeer; over spelen in het groen. Juist in een sterk stedelijke wijk lijkt de plek van school, van een ontmoetingsplek een grote rol te spelen. Het moet geen sluitstuk/eindstuk van de ontwikkeling zijn, de plek die over is. Het moet een rol spelen bij de omgevingsvisie: • hoe krijgt de school een dusdanige plek dat iedereen ook die met de fiets gaat bereiken en niet de auto pakt op weg naar zijn werk? • welke plek krijgt de school in de speelvoorziening in de wijk,	Zoals geconstateerd wordt vormt de school – evenals ander maatschappelijke functies - een cruciale functie als ontmoetingsplek in de wijk. In algemene zin zullen voorzieningen aan knooppunten van de stedelijke fietsverbindingen gekoppeld worden (blz. 52), zodat ze in het zicht en makkelijk bereikbaar zijn, ook vanuit de omliggende wijken. Hierdoor willen we stimuleren dat mensen zo veel mogelijk met de fiets hier naar toe gaan. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.

		in de groenvoorziening(vergroening); hoe speelt die een rol in de prettige leefomgeving voor jong en oud? hoe is de relatie met andere voorzieningen (sport, kinderopvang, naschoolse opvang, voorschool)?	
	f.	Scholen worden te laat opgeleverd De deelgebieden die het eerst ontwikkeld en bewoond worden, kennen nog geen voorzieningen, dus ook geen scholen. Echter daar komen wel mensen wonen, met kinderen en die kinderen moeten op dat moment naar school! De scholen in de omgeving zitten vol met de kinderen uit hun eigen woonwijk (Dichterswijk en Rivierenwijk). De dichtstbijzijnde school op Kanaleneiland is achter verkeerswegen. Onvolledige gegevens in leerling prognoses maken plannen onrealistisch. Bovendien: als ouders eenmaal een school gekozen hebben is de verwachting dat ze niet meer van school zullen veranderen. Er volgt een tweedeling, want een deel van de kinderen gaat buiten de wijk naar school. Stelling zou moeten zijn: Bij oplevering van de eerste woningen is er een schoolvoorziening aanwezig.	Uitgangspunt is dat voor het basisonderwijs geldt dat dit een wijkschool is/wordt, waarbij zoveel mogelijk de leerlingen uit de wijk in de wijk naar school moeten kunnen gaan. Het tijdig realiseren van de voorziening loopt gelijk met de programmering van de woningen, waarbij het uitgangspunt is dat wanneer eerste woningen opgeleverd zijn er ook onderwijsvoorzieningen gerealiseerd zijn.
	g.	Menselijke maat en sociale controle De menselijke maat/ bereikbaarheid/ leefbaarheid. Er zijn nu wel aantallen/getallen voor voorzieningen opgenomen, maar die lijken te leiden tot een grote plek; een groot centra; met grote afstanden tot de uiteinden van de wijk; waardoor er helemaal geen menselijke maat ontstaat; geen betrokkenheid op elkaar.	Het is zeker niet de bedoeling dat alle voorzieningen op één centrale plek worden gerealiseerd. In de Omgevingsvisie deel 1 gaan verschillende onderzoeksvragen over het niet-woonprogramma, vanuit de achterliggende gedachte dat er misschien wel meer voorzieningen nodig zijn als je wilt dat de dagelijkse voorzieningen op loopafstand moeten zijn dan nu mogelijk is op basis van het bestaand beleid. Het gaat er om dat: - Onderzocht wordt wat de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied is. - Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups,

			horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk. - Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd. - Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) functies kunnen worden gefaciliteerd. In de Omgevingsvisie deel 2 worden de resultaten van dit onderzoek verwerkt. De financiële haalbaarheid hiervan is onderdeel van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	Visie op onderwijsvorm in het gebied Wat te denken van een schaalgrootte van een school voor 0-18; met twee gymzalen? Met mogelijkheid van een 'brede school' dus misschien nog wel meer voorzieningen? Allemaal in 1 deelgebied en misschien dus wel allemaal bij elkaar? Moet iedereen uit het deelgebied Merwedekanaalzone dit met de fiets kunnen bezoeken; en wat leefbaarheid en sociaal contact elkaar hier treffen? Er is niets mis mee om te denken aan groeperen op andere leeftijdsvormen, maar in deze grootte? Zou daar niet eerst een visie op gevormd moeten worden? 600 leerlingen op een basisschool zijn er al zoveel dat we kijken naar gescheiden speelgelegenheid, mogelijkheid om niet allemaal door 1 deur naar binnen te gaan. Misschien is een goede spreiding van voorzieningen veel belangrijker.	Zie beantwoording zienswijze 21 g.
	i	Denk vanuit de gewenste voorzieningen i.p.v. uit woningaantallen Voorzieningen als een basisschool vormen een belangrijke ontmoetingsplek voor kinderen, ouders uit de buurt. Iedereen	Zie beantwoording zienswijze 21 g.

		bezoekt op een bepaald moment deze basisvoorziening; toevoeging van 'ouderlokalen' maken onze scholen een belangrijke ontmoetingsplek voor ouders en mensen uit de buurt. De wijk Defensierterrein krijgt wel woningen maar er lijkt verder geen voorziening bedacht. De groenstrook ligt langs het water; spelen hier ook de kinderen van de wijk? Het lijkt een goed idee om denkend vanuit de menselijke maat, niet vanuit de woningen te starten maar vanuit de gewenste voorzieningen.	
	j.	Strook bij Casino De strook bij het huidige 'casino'gebouw lijkt een 'restgebied' te worden. Als er plannen zijn om dit gebied ook te eniger tijd als 'woning'plek te bestemmen ligt het door het stationsgebied juist heel afgesloten van alle omliggende wijken. Is het een gebied dat een andere bestemming krijgt? Waarom wordt die hier dan niet benoemd?	Op dit moment heeft dit gebied een tijdelijke bestemming. Van rechtswege vervalt te zijner tijd de tijdelijke bestemming en herleeft de oude onderliggende bestemming. De onderliggende bestemming is op dit moment Bedrijfsdoeleinden, waaronder ook parkeren valt. Het gebied is eigendom van de Jaarbeurs en wordt in de toekomst integraal betrokken bij de ontwikkelingen van de Jaarbeurs. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
22.	a.	Onderwijshuisvesting NUOVO is een belangrijke partner van de gemeente Utrecht waar het gaat om het invullen van de leerlingengroei van minimaal 4.000 leerlingen de komende jaren waarvan NUOVO ruim zeventig procent invult. De ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft ons een aantal lessen geleerd waarvan wij hopen dat u die zult toepassen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone: 1. Zorg tijdig, voordat de eerste bewoners de sleutel krijgen, voor een adequate ontsluiting van het gebied zowel qua wegen als qua openbaar vervoer. 2. Houd er rekening mee dat de gemeentelijke leerlingengroei prognoses veelal te conservatief en te reactief zijn	We programmeren op basis van leerlingenprognoses en de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de programmering van het voortgezet onderwijs. De ruimteclaim houdt ook daar rekening mee. De ruimte claim voorziet in voldoende m2 om ook een goed inpassing in het gebied te kunnen maken. Tevens dient rekening gehouden te worden met voldoende buitenruimte. Dit om met name de onderbouw leerlingen een plek bij de school te bieden in de pauze. Daarbij wordt rekening gehouden met 1. Het aantal vierkante meters in relatie het aantal lagen. De school moet voldoende footprint hebben om alle onderwijsvoorzieningen die op de begane grond moeten te kunnen realiseren. (o.a. aula bij

	en reserveer voldoende ruimte voor onderwijshuisvesting en met voldoende buitenruimte. Als u als gemeenteraad om een evaluatie van de onderwijshuisvesting in Leidsche Rijn zou vragen dan zou u zien dat daar in de nieuwbouw veel meer kinderen zijn komen te wonen dan de prognoses voorzagen met als gevolg dat de gemeente kapitalen heeft moeten uitgeven aan tijdelijke onderwijshuisvesting en alsnog ruimte voor nieuwe scholen heeft moeten creëren op suboptimale locaties en veelal ten koste van het schaarse groen. 3. Heb een visie op toekomstbestendig onderwijs die mee ademt met de demografische ontwikkelingen en wat dat voor ruimtelijke consequenties heeft en stel een spreidingsbeleid op zodat de juiste onderwijsvorm op de juiste locatie wordt aangeboden en onnodig verkeer en onnodige overlast in de openbare ruimte wordt voorkomen. Op basis van de stukken die nu voorliggen, kan NUOVO niet beoordelen of u de genoemde lessen uit Leidsche Rijn hebt getrokken en hier hebt toegepast. NUOVO is er dan ook niet van overtuigd dat er voldoende, goed ontsloten ruimte voor het voortgezet onderwijs met voldoende groene buitenruimte op de juiste locatie in de Merwedekanaalzone komt en dat de gemeente een onderbouwde visie heeft op de toewijzing van de onderwijsruimte aan schoolbesturen. NUOVO denkt hier graag over mee.	het VO, staffuncties, speellokalen bij het basisonderwijs, gymzalen etc.). 2. eventuele toekomstige uitbreiding die op of bij de kavel gerealiseerd kunnen worden. Dus er wordt niet te krap geprogrammeerd op de kavel. Tevens dient rekening gehouden te worden met voldoende buitenruimte. We beseffen terdege dat de MKZ hoog stedelijk ontwikkeld dient te worden. Hierin moet een goede balans gevonden worden. 3. Zie beantwoording hierboven onder 1 en 2.
b.	Op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft gemeente aan dat er veel creatieve en bijzondere functies in het gebied gehuisvest zijn die een prominente plaats in de stad hebben weten te verwerven en de Merwedekanaalzone goed op de kaart hebben weten te zetten en goed passen bij de beoogde levendigheid in het gebied. XII is een NUOVO-school voor media en vormgeving. De school	De discussie over de programmering is niet aan de orde in de omgevingsvisie. Het schoolbestuur wordt verwezen naar de voortgezet onderwijstafel die daarvoor is met de UVO van de gemeente Utrecht. Indiener geeft aan dat de verwijsafstand een wettelijk gegeven is. Dat is niet aan de orde. Het is aan het schoolbestuur om al dan niet te kiezen voor een vestiging aan de MKZ. Meerdere schoolbesturen hebben hier

		biedt opleidingen op vmbo- en havoniveau in creatieve vakken als vormgeven, grafisch ontwerpen en digitale media. Deze school werkt nauw samen met de creatieve partners die nu reeds in de Merwedekanaalzone gehuisvest zijn. XII maakt een sterke groei door en telt op dit moment 601 leerlingen waarvoor 6.145 m2 BVO nodig is. De gemeente Utrecht is er niet in geslaagd op deze groei te anticiperen en heeft XII nu tijdelijk tot augustus 2020 gehuisvest in vijf verschillende gebouwen, een situatie die in strijd is met de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs Gemeente Utrecht 2015. XII groeit door naar 1.000 leerlingen en 8.545 m2 BVO per augustus 2023. NUOVO is al meer dan een halfjaar met de gemeente Utrecht in gesprek over nieuwbouw in één dan wel maximaal twee gebouwen in de Merwedekanaalzone zodat XII daar samen met haar creatieve partners het gewenste levendige en creatieve karakter kan versterken. Het is logisch om nieuwbouw voor XII in de Merwedekanaalzone te realiseren omdat: 1. er geen andere locatie binnen de wettelijke verwijsafstand van de huidige hoofdlocatie aan de Vondellaan 178 binnen de portefeuille van de gemeente Utrecht beschikbaar is, 2. het niet zo kan zijn dat XII voor haar bijdrage aan de invulling van de gemeentelijke groeiopgave opnieuw "gestraft" wordt met structureel suboptimale huisvesting. Invulling van de groeiopgave hoort voor verplaatsing van scholen te gaan.	belangstelling voor.
	c.	NUOVO is verheugd op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone te lezen dat er in elk geval een school voor voortgezet onderwijs moet komen, mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. In dit verband vraagt NUOVO graag uw aandacht voor bijgaand Ambitiedocument, het LEERhuis 0-18 jaar te Utrecht dat NUOVO	In de Merwedekanaalzone is een grondclaim gelegd voor zowel het basisonderwijs al ook het voorgezet onderwijs. Vanuit de gemeente is er geen eis dat die kavels aan elkaar liggen. Het is aan het schoolbestuur om binnen de gegeven randvoorwaarde te komen met een onderwijsconcept.

		samen met SPO Utrecht en Kind&Co heeft opgesteld. Genoemde organisaties zijn zeker bereid de ambitie zoals verwoord in genoemd document in de Merwedekanaalzone waar te maken. Voor een 0-18 school van tussen de 1.050 en 1.250 leerlingen is een gebouw nodig van 12.500 m2 BVO en 11.350 m2 BVO buitenruimte waarmee de cirkel rond is en we terug zijn bij de vraag of de gemeente wel voldoende ruimte voor het voortgezet onderwijs heeft gereserveerd in de Merwedekanaalzone. Een 0-18 school en nieuwbouw voor XII tezamen overstijgt met 21.045 m2 BVO ruimschoots de 17.200 m2 BVO zoals nu genoemd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en dat is nog los van de ambities van andere schoolbesturen in het gebied. NUOVO treedt graag met de gemeente Utrecht in overleg om de lessen die uit de ontwikkeling van Leidsche Rijn kunnen worden getrokken toe te passen in Merwedekanaalzone en tegelijkertijd op een verantwoorde en toekomstbestendige manier de groeiopgave in het onderwijs en de onderwijshuisvesting op te lossen.	
23.	a.	vervallen	
24.	a.	Conflicterende doelstellingen Verdichting versus gezonde verstedelijking Met grote belangstelling volgen we uw goed gedocumenteerde en ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Indieners woont op een woonboot op het Merwedekanaal en maken zich zorgen over conflicterende doelstellingen die in uw plannen worden geschetst. Om te beginnen sluiten we ons aan bij de vijf adviezen uit zienswijze nummer 2.	Zie de beantwoording bij de zienswijze 2.

b.	Woningaantallen De hoeveelheid woningen lijkt bij iedere inspraakavond toe te nemen. Waar eerder sprake was van 4000 woningen (zie “Terugblik op het Stadsgesprek Merwedekanaalzone 19 april 2017 - blz. 2”) gaat het nu opeens over 10.000 woningen, terwijl dit duidelijk buiten de bandbreedte van de MER valt. Indienen maken zich zorgen over de consequenties van deze buitenproportionele dichtheid voor de direct aanwonenden maar ook voor de toekomstige bewoners zelf. Indiener denkt niet dat iemand zit te wachten op een tweede Overvecht.	Behoeft aan woningen is groot en zal met groeien naar 410.000 inwoners in 2030 alleen maar toenemen. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Met het vaststellen van de Ruimtelijke Strategie 2016 is keuze gemaakt om niet 4000 maar meer dan 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te bouwen. Bij de beantwoording van zienswijze 14 e is toegelicht hoe dat zou kunnen plaats vinden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
c.	Bouwhoogte Ook de bebouwingshoogte aan de waterkant is aan inflatie onderhevig. Was er twee jaar geleden sprake van maximaal 4 woonlagen, nu lezen we “incidenteel 10 woonlagen”. Dit gaat ten koste van zonlicht (PV installaties) en woonplezier aan de overzijde van het kanaal.	Zie de beantwoording van zienswijze 2c
d.	Bruggen Ook het aantal geprojecteerde bruggen over het Merwedekanaal lijkt ieder half jaar toe te nemen. Los van de serieuze consequenties voor woonbootbewoners die verplicht zullen moeten verhuizen, gaat dit ten koste van de groenvoorziening, de kenmerkende rust van het Merwedepantsoen, de roeibegeleiding en de woningwaarde van de resterende bewoners.	Zie de beantwoording van zienswijze 1a. De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de

			MER.
	e.	Betrekken omwonenden De direct aanwonenden (Merwedeplantsoen en -kade) worden in de visienota nauwelijks genoemd. Het zou goed zijn als ook deze groep als belanghebbende wordt geïdentificeerd en als zodanig bij verdere ontwikkelingen wordt betrokken.	Zie beantwoording 1 b.
	f.	Groen Indieners kunnen weinig concrete cijfers over groenvoorziening vinden, anders dan de suggestie dat er een goede OV verbinding moet komen met de bossen rond Utrecht. Terwijl Utrecht volgens onderzoek van de Wageningen Universiteit (2014) een van de minst groene steden van Nederland is.	Ondanks het feit dat nu nog niet precies is aan te geven hoeveel groen wordt toegevoegd voorziet de Omgevingsvisie wel in en robuuste groenstrook van minimaal 27 meter breed langs het Kanaal. Daarnaast noemt de Omgevingsvisie het beter bereikbaar maken van waardevolle (landschappelijke) buitengebieden (voor langzaam verkeer) vanuit de stad als een van de drie sporen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	g.	Behoud Vechtclub en Boulderhal Tenslotte pleiten we graag voor het behoud van de Vechtclub en Boulderhal Sterk. 1. Klimmen is sterk in opkomst als typisch stedelijke sport en kent een relatief laag ruimtegebruik per deelnemer. Boulderhal Sterk zit zowel 's doordeweeks als in het weekend vol - zelfs zonder de geprojecteerde extra 20.000 inwoners - en kan zichzelf zonder subsidie handhaven. 2. De Vechtclub wordt keer op keer genoemd als sfeer- en gezichtsbepalend voor het gebied. Wanneer deze zou verdwijnen, is dat een gemiste kans voor het vormen van karakter van deze zo potentievolle nieuwe wijk.	Het past in de omgevingsvisie om naast creatieve bedrijven ook ruimte te bieden aan initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Het kunnen handhaven van dit soort bestaande functies binnen de Merwedekanaalzone past heel goed binnen de visie. De komende maanden zal worden onderzocht en afgestemd met de betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om deze specifieke bestaande functies (zoveel mogelijk) te behouden en onder welke (financiële randvoorwaarden). De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	h.	Realiteitsgehalte plannen Indieners begrijpen dat de stad gebaat is bij uitbreiding van het	In de Omgevingsvisie deel 1 staat hoe de gemeente gezonde

		woningbestand en dat eenieder hiertoe zal moeten inschikken, maar de huidige plannen suggereren een grote component "wensdenken". Daarnaast geeft de opwaartse trend in geprojecteerde volumes en het gemak waarmee aan eerdere toezeggingen voorbij wordt gegaan, weinig vertrouwen in een zorgvuldige belangenafweging van alle betrokkenen. We hopen dat u onze zorgen weg kunt nemen en dat er straks een nieuwe wijk staat waar iedereen trots op is!	verstedelijking in hoge dichtheid denkt te realiseren. Naast kaders staan daar ook onderzoeksvragen voor onder meer vraagstukken, waarover nog geen beleid is. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang en de kwaliteit te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema's. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema's beoordelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
25.	a.	Betrekken omwonenden N.a.v. de bijeenkomst van 30 augustus jl. en de schriftelijke plannen die indieners hebben mogen ontvangen willen zij nu echt hun verontrusting uitspreken. Dat er herinrichting aan het Merwedekanaal plaats gaat vinden is natuurlijk niet vreemd. Er waren al langer plannen hiervoor. Maar de manier waarop en de invulling hiervan steekt ons zeer. Indieners, al jaren bewoners van een woonboot aan het Merwededeplantsoen, verbazen zich iedere keer over het gemak waarmee de gemeente en andere betrokken partijen (zoals architecten-bureau's) voorbij gaan aan het feit dat binnen deelgebied 5 er 41 legale woonboten liggen. Deze zijn niet te vinden op enige kaart of tekening. Hoe denkt u dat dit overkomt bij ons als woonbootbewoners met de invulling van dit gebied zoals nu gepland staat? Worden wij als woonbootbewoners	Zie beantwoording 1 b.

		actief benaderd en betrokken bij dit initiatief zodat ook wij ook mee kunnen denken en over de uiteindelijke realisatie?	
	b.	Onrust m.b.t. bruggen en proces Indieners willen hun zorgen kunnen uiten wat dit plan voor ons als bewoners betekent. Dit wanneer er bijna op de plek van onze boot een fiets/loopbrug staat getekend bijv. (..) Heeft er iemand van de gemeente ooit de moeite genomen ons als bewoners persoonlijk te benaderen? Want dit plan heeft nl nogal wat consequenties. Dit geeft onrust maar tot nu toe wordt dit door u als gemeente sterk gebagatelliseerd. Ook zien indieners de geplande hoogbouw, de 3 (!) fiets-loopbruggen, de hoge concentratie bewoners op 65 ha en de lange bouwduur en de daardoor verwachte afname van de leefbaarheid en de sociale controle als een groot probleem. Indieners hopen dan ook op reactie naar aanleiding van de vragen in deze brief en de mogelijkheid tot uitnodiging voor een gesprek met de woonbootbewoners of een delegatie hiervan.	Zie beantwoording zienswijze 1a en 1b.
26.	a.	Woningaantallen Indieners maken zich zorgen over de hoge woningdichtheden die worden voorgesteld in de Omgevingsvisie. Dit leidt naar hun mening tot een ongezond dicht op elkaar wonende bevolking in het gebied.	In de Omgevingsvisie deel 1 staat hoe de gemeente gezonde verstedelijking in hoge dichtheid denkt te realiseren. Naast kaders staan daar ook onderzoeksvragen voor onder meer vraagstukken, waarover nog geen beleid is. Het bijzondere in dit geval is dat de gemeente samen met andere grondeigenaren in deelgebied de Utrechtse ambities voor een gezonde stad op haalbaarheid kan toetsen, omdat zij voor deelgebied 5 tegelijk werken aan de uitwerking van de ambities in een stedenbouwkundige schets. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang en de kwaliteit te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijkste thema's. Hierover zijn we met de grondeigenaren nog in gesprek en het door de eigenaren in te dienen

			stedenbouwkundige schetsplan zullen op deze thema's beoordelen. In de Omgevingsvisie deel 1 raakt een groot aantal onderzoeksvragen deze thema's . In de Omgevingsvisie deel 2 wordt antwoord gegeven op deze onderzoeksvragen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Verkeersoverlast Ondanks verbetert openbaar vervoer zullen de nieuwe woningen leiden tot grote aantallen auto's die in aanpalende wijken zullen gaan parkeren en zullen zorgen voor opstoppen en verkeersoverlast op de wegen rond het plangebied.	Zie de beantwoording van de zienswijze bij zienswijze 5 e.
	c.	Bruggen De geprojecteerde nieuwe bruggen zijn volgens indiener onnodig en onmogelijk te realiseren omdat ze enerzijds het kanaal volledig moeten overspannen zodat er geen nieuwe obstakels in het kanaal komen en anderzijds te hoog zullen zijn om er comfortabel over heen te kunnen fietsen.	Zie beantwoording zienswijze 1a.
	d.	Bruggen en leefomgeving De bruggen betekenen een aantasting van de openheid van het kanaal en het gevoel van licht en lucht van de woonbootbewoners.	De transformatie van de bedrijventerrein naar een stadsdeel met 6000 en mogelijk 10.000 woningen heeft vanzelfsprekend impact op hoe het gebied er ruimtelijk uit komt te zien en op de voorzieningen, die er hier voor nodig zijn. Voldoende verbindingen over het water is een van die voorzieningen. De verbindingen over het water moeten daarbij aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en maar de verbinding moet ook ruimtelijk goed ingepast. Het aspect van openheid van het kanaal – per slot is het Merwedekanaal het “goud” voor de nieuwe gebiedsontwikkeling - speelt daarbij een rol. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het

			Merwedekanaal. Zie de beantwoording van zienswijze 1a.
27.	a.	Belangen van de roeiers De Utrechtse roeiverenigingen houden de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal nauwlettend in de gaten. Wij hebben veel contact met gemeente, ontwikkelaars en andere gebruikers om bij al deze ontwikkelingen en voornemens daartoe, voldoende oog te houden voor de belangen van de huidige gebruikers. Wij maken als roeiverenigingen graag onderdeel uit van een gezonde en sportieve stad en we zijn blij met de hoge ambities die de gemeente in dit kader heeft met de Merwedekanaalzone. We hebben echter ook zorgen. Ruim 2.000 roeiers maken gebruik van het Merwedekanaal als Trainingswater. Het Merwedekanaal is het enige roeiwater in de stad. De ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen een grote impact hebben op het roeiwater. De belangrijkste zijn: • Toename van recreatieverkeer op het water; • Zwemmen in het Merwedekanaal; • Obstakels zoals bruggen over het kanaal.	De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het Trainingswater voor het roeien te behouden. Zie hiervoor ook de raadsbrief “Roeien op het Merwedekanaal” van oktober 2017. De verbindingen over het water moeten daarbij aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en maar de verbinding moet ook ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal. In de omgevingsvisie deel 2 wordt op beide onderzoeksvragen antwoord op gegeven. Zie de beantwoording zienswijze 1a.

b.	Haventjes en aanlegplaatsen De concept omgevingsvisie schrijft over de ontwikkeling van een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk. We zijn blij dat de plannen vooralsnog geen ruimte laten voor nieuwe haventjes. Het is op dit moment al erg druk op het kanaal en extra haventjes zouden ons inziens leiden tot een onveilige toename van recreatieverkeer op het water. We verzoeken u om expliciet in de plannen te laten opnemen dat er ook geen ruimte is voor vlonders en stijgers met aanlegplaatsen.	Het Merwedekanaal is één van de belangrijkste (cultuurhistorische) identiteitsdragers in de Omgevingsvisie. Het vervult in de door groei naar meer dan 400.000 inwoners een belangrijke functie voor (water)recreatie in de stad, maar mogelijk ook voor andere functies zoals energiewinning, klimaatadaptatie en transport over water. De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
c.	Bevoorrading bouwplaats via water In de omgevingsvisie wordt onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheid om bevoorrading en bouwtransport via het water te laten verlopen. Wij worden graag nauw betrokken bij dit onderzoek om de (tijdelijke) impact hiervan op het roeien in kaart te brengen.	Zie beantwoording zienswijze 2 f.
d.	Inrichting Kanaalweg en groene zone We juichen de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Wel vragen wij uw aandacht voor de coaches die onze trainende ploegen op de fiets begeleiden en daarbij gebruik maken van de Kanaalweg. We verzoeken u bij de uitwerkingsvragen van de tweede fase van de omgevingsvisie op te nemen dat wordt onderzocht op welke wijze het coachen	Dit punt is in de Omgevingsvisie deel 1 al opgenomen als onderzoeksvraag. Te weten, Onderzocht wordt hoe de verbindingen over het Merwedekanaal zodanig ontworpen kunnen worden dat deze geen conflict oplevert met de doorfietsroute langs het kanaal en nieuwe obstakels vormen voor het roeien en coachpad en de overige scheepvaart op het Merwedekanaal.

		op een veilige manier gecombineerd kan worden met andere vormen van sport en bewegen op de Kanaalweg.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Creëren zwemwater in de wijk i.p.v. in het kanaal In dit verlengde ligt onze tweede zorg. Wij ervaren de laatste jaren een groeiend aantal zwemmers in het Merwedekanaal. Zwemmen in het kanaal is verboden en leidt tot zeer gevaarlijke situaties in combinatie met het roeien. We verzoeken u daarom om in de verdere planvorming van de Merwedekanaalzone maatregelen te nemen om te voorkomen dat burgers in het kanaal gaan zwemmen. Een goede oplossing zou zijn om op andere plekken zwemwater te creëren, bijvoorbeeld door waterpartijen daartoe aan te leggen in de nieuwe woonwijken.	Het Merwedekanaal is één van de belangrijkste (cultuurhistorische) identiteitsdragers in de Omgevingsvisie. Het vervult in de doorgroei naar meer dan 400.000 inwoners een belangrijke functie voor (water)recreatie in de stad, maar mogelijk ook voor andere functies zoals energiewinning, klimaatadaptatie en transport over water. De discrepantie tussen het (oever)gebruik van het kanaal en de (toekomstige) recreanten worden onderkend en is een van de onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie deel 1: onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (met behoud van het kanaal als oefenlocatie voor roeiers). Het uitgangspunt daarbij is dat het kanaal openbaar toegankelijk vaarwater zal blijven en daarbij ruimte zal bieden aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. De gemeente zal zich daarbij inspannen om de functie van het trainingswater voor het roeien te behouden. Daarnaast wordt in het kader van de waterdoelstellingen (blz 27) de gevolgen voor het gebied onderzocht met daarbij als een van de mogelijkheden een inham met zwemfunctie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	Bruggen Tot slot onze derde en grootste zorg inzake de Merwedekanaalzone. De omgevingsvisie voorziet in minimaal vier extra bruggen over het kanaal. In de diverse schetsen en plaatsjes tellen we er zes. Bruggen vormen een groot obstakel voor roeiers. Hoewel er oplossingen zijn om de impact op de doorvaart zo beperkt mogelijk te houden (vrije overspanning!)	Zie de beantwoording zienswijze 1a.

		vormen bruggen een obstakel waar roeiers extra moeten opletten. Daarbij zijn veel bruggen in de schetsen voorzien op gevaarlijke plekken, zoals in bochten, bij waterkruisingen en zelfs heel dicht bij het vlot. Dit zijn extra lastige plekken in het manoeuvreren. De situatie op het kanaal zal een stuk onoverzichtelijker worden met al deze extra bruggen. Ze maken het trainen voor onze ploegen tot een obstakelrace in plaats van een race op weg naar (Olympische) medailles. Ze belemmeren het trainen en brengen de veiligheid van de roeiers en de andere gebruikers onnodig in gevaar. Wij verzoeken u daarom om alle plannen voor extra bruggen over het kanaal te schrappen.	
28.	a.	Rol woningbouwcorporaties Wij sluiten graag aan bij uw visie. "Als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop." De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook - in beperkte mate - stadswoningen. Het opdrachtgeverschap bestaat ook uit een mix: de ontwikkelaar of corporatie en nieuwe vormen als particulier en collectief opdrachtgeverschap'. Indieners vragen zich echter bezorgd af; 'Waar zijn de woningcorporaties als het gaat om de werkelijke invulling van deze boeiende stedelijke ruimte?' Hun rol en die van de woningzoekenden in bredere zin, zou bij zo'n grote maatschappelijke woonopgave toch zichtbaarder en groter moeten zijn.	In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van 30% sociale woningbouw met een terugvaloptie naar minimaal 20%, indien dit percentage financieel niet haalbaar blijkt. Wij zijn in gesprek met de verenigde Utrechtse Woningbouwcorporaties (STUW) om al aan het begin van de planontwikkeling de STUW in contact te brengen met de ontwikkelende partijen in het gebied. Al in de eerste rekenmodellen dienen de uitgangspunten van sociale woningbouw (en andere niet-commerciële functies) voldoende geborgd te zijn. Bij de bijeenkomsten die georganiseerd zijn rondom de planontwikkeling waren de corporaties dan ook aanwezig, zij hebben ook een zienswijze ingediend en hebben een verkenner aangewezen die namens de STUW in gesprek gaat met de ontwikkelende partijen in het gebied. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Rol gemeente als publiek regisseur	

		Onze zorg betreft daarnaast de waarborgen om grip te houden vanuit het publieke gemeentelijke belang op de langdurige en stroperige procesgang in de komende jaren. Er zijn uiteraard wel mogelijkheden geweest om via inloopavonden meningen te geven. Het maakt op ons ook de indruk van een door de gezamenlijke grondeigenaren geregisseerd proces, waarbij de gemeente zich vaker als één van de zes partijen (van ontwikkelaars) opstelt dan als behartiger van het politieke gemeentelijk belang. De gemeente zou zich veel sterker moeten maken voor haar rol als publieke regisseur in het gehele proces. We wijzen in dit verband ook op door de raad aangenomen motie 99; met daarin aandacht voor werken met de (eind)gebruiker als ontwikkelaar en nadruk op Samen de stad maken met heldere kaders, ook waar de markt aan zet blijkt.	De gemeente heeft verschillende belangen. Naast het private belang als eigenaar van een deel van de grond, vertegenwoordigen wij als overheid het publieke belang. Alhoewel dit twee rollen zijn, worden alle belangen in beeld gebracht voor bestuurlijke besluitvorming. Aan het College en de Raad is het vervolgens deze belangen te wegen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Inhoudelijke prioriteiten t.b.v. huurders Als huurders(organisaties) willen wij bovendien inhoudelijk drie prioriteiten benoemen: 1. Omvang sociale huisvesting; het Ontwerp noemt een percentage van 30% voor de sociale woningbouw. Dat betekent dat maar liefst 70% wordt overgelaten aan projectontwikkelaars en beleggers (met nauwelijks grip op de ontwikkeling voor gemeente, corporaties en toekomstige bewoners). Gezien de 'nieuwe' woningnood (lange wachttijden, hoge prijzen koop, veel te hoge huren) is niet alleen een groter aandeel sociale huisvesting nodig, maar ook een heldere omschrijving van het begrip sociale woningbouw. Bij sociale woningbouw denken wij vooral aan een rol voor woningcorporaties. Het gaat ook om huren onder de aftoppingsgrenzen (kernvoorraad sociale huur); beneden de € 592, resp. € 635,-. Immers de kernvoorraad neemt in alle gemeentelijke plannen tot nu toe nog steeds af. Het is van belang dat in elke fase van planvorming een	1. Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen. Een verdeling van 70%-30% vinden we reëel gezien de woningvraag die er in Utrecht ook is naar de andere segmenten en financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. Bij de verdere ontwikkeling zal de bijdrage van de MWKZ terug te zien in de jaarlijkse prestatieafspraken.

	duidelijk wordt gemaakt welke bijdrage de plannen leveren aan de prestatieafspraken van de gemeente met corporaties en huurders. 2. We onderschrijven het belang van gemeenschapsvoorzieningen 'in de plint' en openbaar groen, maar willen daarvoor ook ruimte voor de toekomstige bewoners om deze ruimten(n) in te delen. We denken daarbij niet alleen aan voorzieningen voor zorg (naar nieuwe inzichten), kinderopvang en onderwijs. Maar ook aan nieuwe buurtinitiatieven gericht op ontmoeting en contact. Wat betreft de openbare ruimte is toegankelijkheid daarvan voor iedereen van groot belang. Daarbij vragen we ons wel af of die toegankelijkheid voldoende gewaarborgd is met het concept van gesloten bouwblokken met binnentuinen, zeker als u in grote dichtheden wilt bouwen. Zet het belang van goede en toegankelijke publieke ruimte dus zwaarder aan in de uitgangspunten en uitwerking. Ga daarbij steeds uit van 'een levendige wijk', die over jaren de meest ideale invulling krijgt. 3. Duurzaamheid. We onderschrijven begrippen als 'circulair bouwen', 'fossielvrij' en 'milieuscores.' Bij duurzaamheid en een verantwoord klimaatbeleid gaat het niet alleen om technische of technologische oplossingen (hoe belangrijk ook), maar ook hier moet aansluiting komen tussen wat toekomstige bewoners zelf kunnen en willen bijdragen; bewoners willen ook op zelfgekozen manieren energiebehoefte kunnen terugdringen; zij willen gebruik maken van de duurzame energie rond en op woningen. Vervolgens kan de keuze voor een infrastructurele route worden gemaakt. Daarbij hoort niet nu al te kiezen voor 'all electric'.	2. Goede toegankelijkheid van de gebouwen en de openbare ruimte is onderdeel van een van de acht ambities uit de Omgevingsvisie deel 1, te weten een gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen. Terecht wordt geconstateerd, dat er ook ruimten moeten zijn in de woongebouwen voor contact en ontmoeting. Dergelijke laagdrempelige voorzieningen dragen bij dat iedereen kan meedoen en verkleinen het gevoel van eenzaamheid. Voorgesteld wordt goede toegankelijkheid en plekken voor ontmoeting als kader in Omgevingsvisie deel 1 op te nemen. 3. De komende maanden zal verder worden onderzocht wat de concrete mogelijkheden en richtingen er zijn op het gebied circulair bouwen, fossielvrij en milieuscores. Dit wordt ondermeer opgepakt in samenhang met de stedenbouwkundige uitwerking voor deelgebied 5.
--	--	---

	d.	Monitoring en sturing Zoals aangegeven betreft onze eerste zorg vooral invloed op de verder ontwikkeling en concrete uitwerking van de plannen; met name de invloed daarop vanuit het perspectief van sociale woningbouw. Wij stellen daarom voor dat er voor monitoring en sturing van de komende besluitvorming en uitwerking gemeentebestuur en gemeenteraad samenwerken met corporaties en huurders(organisaties) in een Platform Sociale Huisvesting Merwedekanaalzone. Dit Platform dient tevens de inbreng in de jaarlijkse Prestatieafspraken te waarborgen.	Er liggen voor de huurders al voldoende trajecten om deze inbreng te waarborgen: via de reguliere inspraak (waaronder raadsinformatiebijeenkomsten), via de stuurgroep huren waar ook de huurdersorganisaties aan tafel zitten, en het jaarlijkse traject van de prestatieafspraken. Dat de huurdersorganisaties zich in het traject daarvoor verenigen en afstemmen om zo mogelijk tot gemeenschappelijke standpunten te komen wordt onderschreven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
29.	a.	Geschiedenis kijkend naar het geringe aantal bouwactiviteiten in de sociale sector in onze stad vragen indieners zich af hoe lang de gemeente Utrecht en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) de woningmarktregio Utrecht nog een “schaarstegebied” wil laten blijven. Het is immers van belang dat hier snel een eind aan komt. De Huurdersraad heeft de laatste jaren in het kader van de prestatieafspraken regelmatig gepleit voor de bouw van veel meer woningen voor met name mensen met een krappe beurs. Ze heeft er ook voor gepleit om de voorraad sociale huurwoningen op peil te brengen. Volgens recente overzichten uit de prestatieafspraken was er sprake van een duidelijk tekort aan sociale huurwoningen (zo'n 4.000!). Doel is ervoor te zorgen dat in de lagere en middelste segmenten (1e segment t/m € 414,02; segment 2 € 414,02 t/m € 592,55 en segment 3 € 592,55 t/m € 635,05) er geen sprake meer is van een schaarstegebied in deze woningmarktregio. Dit is immers een kerntaak voor onder meer woningcorporaties en gemeenten	In de gemeente Utrecht en de regio is er inderdaad een groot tekort aan sociale huurwoningen en deze zal moeten gaan groeien. In de uitvraag voor de prestatieafspraken is dat ook nadrukkelijk opgenomen. In regionaal verband is de inzet om de sociale huurwoningvoorraad in de komende periode met 3% te laten groeien.
	b.	Specifiek	

	• Het exacte aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen is nog niet bekend. Wel is er een gebiedsgerichte afweging te verwachten. Dit met het oog op vernieuwing die een einde moet maken aan de al jaren slepende processen, waarbij partijen elkaar de schuld geven voor de ernstige stagnatie. De in het verleden vaak gehanteerde verhouding van 30% sociale huur- en 70% vrije sector en koopwoningen, zal de Utrechtse woningmarktregio niet kunnen ontworstelen van de ernstige schaarste. Met het oog op een goed en verantwoord meerjarenbeleid valt naar onze mening de komende jaren te kiezen voor de verhouding 37- 40% sociale huur- en 63-60% vrije sector- en koopwoningen. Dit is nodig om weer te kunnen spreken van een ontspannen woningmarkt waar keuzevrijheid en het ontwikkelen van wooncarrière niet meer alleen maar begrijpelijke verlangens zijn maar ook de realiteit vormen voor die 410.000 inwoners die Utrecht in 2030 verwacht te krijgen. • Ook wat woningtypen betreft, is het overzicht zoek. Er zijn in Utrecht veel rijtjeswoningen en eengezinswoningen door het eenzijdig bouwen, maar andere woningtypen zijn met een loep te zoeken. Ook in de Merwedekanaalzone is de gemeente van plan om een “gezonde en levendige stadswijk te bouwen”. “Diversiteit in hoog en laagbouw” is ook een aandachtspunt en passend bij diverse woningtypen. Complexen met gestapelde bouw bieden met hun liften en gelijkvloersheid bijvoorbeeld kansen aan mensen die slecht ter been zijn en natuurlijk moeten ook groepswonen en nul-op-de-meter woningen volop een kans krijgen. Een buurtcentrum zou een van die voorzieningen kunnen zijn, maar dan een en op maat voor de grotere buurt. • Mocht in de Merwedekanaalzone het accent komen te liggen op huurwoningen in de hoogste, gereguleerde en de	In de huidige collegeperiode is niet gekozen voor een vast percentage sociaal per project. Per project wordt bekeken wat een logische inzet is ten aanzien van het sociale programma. • De wens om diversiteit in hoog en laagbouw wordt onderschreven. In de Omgevingsvisie deel 1 staat (blz. 62) als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuus, penthouses maar ook – in beperkte mate – stadswoningen • Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties daarom ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en
--	---	--

		geliberaliseerde segmenten (de segmenten 4 (€ 635,05 - € 710,68) en 5 (€ 710,68 - € 950,00)), dan leidt naar onze mening niet tot een ontspannen woningmarkt met keuzevrijheid. Betaalbaarheid is nu al een groot probleem voor 18.000 Utrechtse (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven en een beroep doen op schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben², tevens bij de voedselbanken in de rij staan. • Besluitvorming verdient het betere doel: het volk te huisvesten. Gezien de omvang van investeringen om niet meer schaarstegebied te zijn, is efficiënt investeren van belang; dus niet in middeldure huurwoningen. De grote vraag (zo is de Huurdersraad meegedeeld) is naar betaalbare 1-2 persoonswoningen, dus kleine (2-3 kamer) huurwoningen in de segmenten 1 en 2 en een klein deel in segment 3. Die 1-2 persoonsappartementen zijn niet alleen voor starters maar zijn extra te bouwen voor ouderen, die daarna uit hun eengezinswoning kunnen en deze beschikbaar komt: het moderne wooncarrière denken	sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen. • Gezien de locatie en gewenste dichtheden ligt het voor de hand dat voor het sociale deel het accent zal liggen op (kleinere) appartementen en niet op ruime eengezinswoningen.
	c.	Betrekken Huurdersraad & procesafspraken De Huurdersraad verzoekt grondige herziening en verbetering van het krap gemaakte besluitvormingsproces. Een constructief, innovatief overleg in de komende periode is gewenst met de raad, college, huurdersorganisaties en de STUW. Wij denken met name aan de aanstelling van een (stedelijke en bestuurlijke) Taskforce Sociale Woningbouw die de realisatie van sociale woningen kan versnellen.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de Omgevingsvisie of op de MER. Er liggen voor de huurders voldoende trajecten om deze inbreng te waarborgen: via de reguliere inspraak (waaronder raadsinformatiebijeenkomsten van diverse projecten), via de stuurgroep huren waar ook de huurdersorganisaties aan tafel zitten, en het jaarlijkse traject van de prestatieafspraken. Bij de stuurgroep huren, die 5 x per jaar plaatsvindt, is de bouw van sociale huurwoningen en de zoektocht naar locaties en daarmee versnelling van sociale woningbouw, een terugkerend thema. Middels de zogenaamde

			groslijst sociale woningbouw komen potentiële locaties voor sociale huur in beeld en zodra deze een harde planstatus krijgen, worden ze toegevoegd aan de prestatieafspraken. Een aanstelling van een bestuurlijke taskforce zal naar onze mening op dat punt niet veel toevoegen aan wat er al loopt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
30	a.	Complimenten Via deze zienswijze wil de STUW namens de Utrechtse corporaties Portaal, Bo-Ex, SSH en Mitros een reactie geven op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone. • We zijn erg te spreken over de ambities inzake de kwaliteit van het leefmilieu en de woningen en het duurzame karakter hiervan. Deze sluiten aan bij onze eigen ambities en ook de gemeenschappelijke doelen die wij hebben vastgelegd met de gemeente Utrecht in de huidige en komende prestatieafspraken. Via bijgevoegde presentatie hebben we dit ook gedeeld met het eigenarencollectief van deelgebied 5 op 4 september jl. We zijn niet alleen enthousiast over de visie, maar ook de mogelijkheid om 30% sociale huur te bouwen. Erg nodig gezien de krapte op de sociale huurmarkt en groei van de stad. • We hebben de mogelijkheid als STUW corporaties om te investeren waardoor een terugvalscenario naar 20% sociale huur niet nodig is. We raden aan om op te nemen in de omgevingsvisie dat de sociale huur door een toegelaten instelling wordt gerealiseerd. Een toegelaten instelling biedt meerwaarde vanwege de extra kwaliteit van de sociale huur die wordt gerealiseerd, de blijvende betrokkenheid met de wijk en de inspanningen op het gebied van leefbaarheid.	• Als gemeente is het prettig om te weten dat de ambities ook draagvlak hebben corporaties in de stad. Naast de rol van eigenaar heeft de gemeente ook een eigen rol om de samenhang, de kwaliteit en de publieke waarden te bewaken. Het veiligstellen van het raamwerk, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen en openbare ruimte en de mix aan (ook onrendabele) functies zijn daarbij de belangrijke thema's. Samenwerking met de corporaties speelt daarbij een belangrijke rol. Voor de invulling van de sociale woningbouw zien we de corporaties ook als de meest geëigende partij: zij verdelen via Woningnet, bieden meer zekerheid voor sociale huur op de langere termijn en sturing op de prijsklassen, en kunnen makkelijker worden aangesproken op het bijdragen aan andere maatschappelijke doelstellingen.

		Wij willen onze verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk en vragen u als raad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen. Met veel belangstelling wachten wij de definitieve omgevingsvisie af en wensen wij de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.	
31	a.	SPO Utrecht is de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht1: de organisatie voor alle openbare scholen voor primair onderwijs in Utrecht. In 2016 telde SPO Utrecht 35 openbare scholen, waar ruim 1.100 personeelsleden het onderwijs voor circa 10.000 kinderen in de stad Utrecht verzorgden. De stichting vraagt aandacht voor de volgende punten: Voldoende ruime voor primair onderwijs Naar wij begrijpen gaat er veel huisvesting komen die vooral in de hoogte gebouwd gaat worden. Dat betekent een toenemende druk op de stad om in die wijken ook voldoende open ruimte te creëren. Openbare speelruimte rondom de scholen kan voor een deel in die vraag voorzien. Dat veronderstelt overigens wel, dat scholen niet in plinten van hoogbouw of op hogere verdiepingen kunnen worden gebouwd. Scholen horen niet in hoogbouw. Dat betekent een doordachte visie waarin de situering, de vorm en een groene kavel maakt dat de school en het schoolplein niet alleen een veilige en plezierige plaats is voor kinderen om te spelen, maar wat ons betreft ook deel mag en kan uitmaken van de groenvoorziening in de dichtbebouwde wijk. De grootste zorg is dat er voldoende m2 wordt gerealiseerd voor primair onderwijs in dit uitgestrekte gebied.	Zie de beantwoording bij 22 a

	b. Plaatsing van de onderwijskavels ten opzichte van de omliggende wijken. Scholen moeten een centrale plaats innemen in een wijk. Dat zorgt ervoor dat de scholen ook echte wijkscholen worden. Situering aan de randen van de wijk levert vaak conflicten op met reeds bestaande scholen met plaatsingsproblemen en reizende ouders tot gevolg. Postcode beleid en plaatsingsbeleid moeten eigenlijk een logisch gevolg zijn van de plek van de school en niet als regelgeving achteraf.	Uitgangspunt is dat voor het basisonderwijs geldt dat dit een wijkschool is/wordt, waarbij zoveel mogelijk de leerlingen uit de wijk in de wijk naar school moeten kunnen gaan. Het tijdig realiseren van de voorziening loopt gelijk met de programmering van de woningen, waarbij het uitgangspunt is dat wanneer eerste woningen opgeleverd zijn er ook onderwijsvoorzieningen gerealiseerd zijn.
--	--	---

Zienswijzen ingediend per email

1 t/m 6	a.	Bereikbaarheid Veilinghaven De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn. De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze: – goedkoper zijn in aanschaf/ bouw – goedkoper zijn qua bediening – geen storingen, etcetera vertonen – geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip – geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft.	De verbindingen over het water moeten aan verschillende eisen voldoen. Het roeien moet mogelijk zijn, de boten uit Dichtershaven moeten voor onderhoud kunnen passeren, de verbindingen moeten laag op maaiveld aansluiten en ruimtelijk goed ingepast. Het onderzoek hiernaar is als een onderzoeksvraag in de Omgevingsvisie deel 1 opgenomen: Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor het vaarverkeer. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a van de schriftelijke zienswijzen.
	b	Toepassing basisspecificaties Bruggen Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden	De resultaten van de eerdere onderzoeken zullen zeker meegenomen worden bij het formuleren van de uiteindelijke randvoorwaarden van de bruggen. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a van de schriftelijke zienswijzen.

	ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal 1. Bij een vaste brug – Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau) – Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken – Brugopening (breedte) minimaal 14 m 2. Bij een te openen brug – Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen. – Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken – Brugopening (breedte) minimaal 14 m Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder. Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze	
--	---	--

		gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.	
7.	a.	Bebouwing MWKZ Als woonbootbewoner in deelgebied 5 hebben de plannen voor de Merwedekanaalzone direct invloed op mijn woongenot en ik volg de ontwikkelingen dan ook op de voet. Dat in dit gebied gebouwd gaat worden vind ik een logische keuze en kan ik alleen maar toejuichen, het wordt nu niet optimaal gebruikt. In eerste instantie was indiner erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Indiner vraagt zich af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht.	De gemeente beseft zich dat de gevolgen voor de huidige bewoners aanzienlijk zijn en dat hun woonomgeving de komende jaren zal veranderen. De gemeente zal de bewoners en de andere belanghebbenden dan ook zo goed mogelijk betrekken bij de verdere uitwerking van de visie. Zie tevens beantwoording zienswijze 1a en 1b. van de schriftelijke zienswijzen.
	b.	Vertekend beeld referenties In eerste instantie was indiner erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Indiner vraagt zich af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht. Op de plaatjes van de Merwedekanaalzone in de visie (Marco Broekman) is nauwelijks een fiets of auto te zien. Dat ziet er wel heel aantrekkelijk uit, maar geeft een vertekend beeld. Evenals het feit dat	In de Omgevingsvisie is het Merwedepark autovrij. Of dit overal gaat lukken is nog een onderzoeksvraag: onderzocht worden de mogelijkheden en de dilemma's van het autoluw/ vrij maken van de route langs het kanaal alsmede de dubbelfunctie voor recreëren en doorfietsen. De bedoelde afbeeldingen zullen op het onderdeel fiets en woonboten worden aangepast.

		er geen woonboten zijn ingetekend en de bebouwing er totaal anders uitziet dan hoe het in werkelijkheid er uit zal gaan zien.	
	c.	Bruggen Indiener maakt zich ernstig zorgen over de 3 ingetekende loop/fietsbruggen tussen de al bestaande Balije- en Socratesbrug. In het eerste concept staat 1 extra brug ingetekend; nu zijn het er plotseling 3. – Wat gebeurt er met de woonboten die daar ter plekke of net naast liggen? Je kunt geen brug boven je dak hebben en er net naast liggen is ook geen pretje (geluidsoverlast, inkijk, veiligheid). Wij wonen al bijna 30 jaar met veel plezier op deze plek, onze kinderen zijn er geboren, wij voelen ons verbonden met deze wijk. De gemeente kan ons toch niet zomaar wegslepen, alsof het om een vervoermiddel gaat? – In hoeverre gaan de bruggen gebruikt worden door nieuwe bewoners van de overkant om de auto in Rivierenwijk te parkeren en zelf te voet naar de Merwedekanaalzone te wandelen? Hoeveel parkeeroverlast gaat dit aan onze kant van het kanaal geven?	Waarschijnlijk doelt indiener met de verwijzing naar een eerder concept op het eerdere concept SPvE Defensierrein. Van de Visie MWKZ zijn geen eerdere concepten geweest met minder bruggen. De meerwaarde van langzaam verkeerbruggen over het kanaal is driedelig: - Bereikbaarheid van voorzieningen in MWKZ voor Rivierenbuurt en vice versa, bijvoorbeeld het Merwedepark en horeca - De kwaliteit van de bestaande fietsroutes staat onder druk wanneer geen capaciteit wordt toegevoegd. Door de wachttijden bij het kruispunt Rijnlaan/Balijelaan zal het aantal wachtende fietsers hier toenemen inclusief de rijtijd. - De belangrijkste vertrapingspunten voor fietsers zijn verkeerslichten. De nieuwe route met brug leidt vanuit het midden van deelgebied 5 tot een reistijdverkortng van 20% ten opzichte van de huidige routemogelijkheden richting Vaartsche Rijn. Uit de MER beoordeling is naar voren gekomen dat voor de ambitie van negenduizend woningen aanpassing van beleid nodig is. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van extra aanbod van fiets en OV voorzieningen en mogelijkheden voor deelautogebruik en bijbehorende parkeerstrategie. Dit zal altijd een samenhangend pakket zijn. Alléén het verbeteren van fiets en OV verbindingen leidt niet tot de gewenste reductie van autoverkeer. Alléén een stringente parkeernorm zal tot overlast in omliggende wijken leiden. Nader onderzoek geeft richting aan de invulling van het samenhangend maatregelenpakket voor zowel binnen de wijk als naastgelegen wijken. Zie tevens beantwoording schriftelijke zienswijze 1a en 1 b.

	d.	Borging realisatie sociale woningbouw en groen De grond is voor een deel in het bezit van 5 particuliere eigenaren, waaronder 3 beleggers. Zij zullen geen ander belang hebben dan financieel zo gunstig mogelijk handelen. Dus zoveel mogelijk dure woningen bouwen. Hoe realiseer je dan als gemeente 30% sociale woningbouw, en hoogwaardige openbare ruimte en groen, zoals in de visie is uitgesproken	De bouw van een gezonde stadswijk vraagt ook om voorzieningen en functies, die niet of minder rendabel zijn. Onderdeel van de Omgevingsvisie deel 2 is een uitvoeringsstrategie, waarin de kosten en opbrengsten en toedeling daarvan worden in beeld gebracht, passend bij de ambities van de Merwedekanaalzone. Daar vallen ook de kosten onder voor sociale woningbouw, creatieve en sociale functies en de openbare ruimte onder. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	e.	Dichtheden versus Leefbaarheid Indiener begrijpt dat de stad Utrecht moet uitbreiden; veel mensen willen hier wonen en werken. Maar waar ligt de grens van wat de gemeenteraad wenselijk vindt? Wat is de impact van dit megalomane idee aan het Merwedekanaal? Vooral deelgebied 5 zal een enorme dichtheid krijgen. Is 6000 woningen op zo'n 15 ha niet buiten alle proporties? Dat zijn 400 woningen per hectare!! Dat zijn onvoorstelbaar veel wooneenheden. Het huidige plan is niet in overeenstemming met het idee van sociaal leefmilieu met veel groen. Het is toch ook de bedoeling dat het aangenaam blijft om in de stad te wonen	Voor de Merwedekanaalzone gaan we uit van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden, die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De zorg is terecht of bouwen in deze hoge dichtheden leidt tot een duurzaam aantrekkelijk stadswijk. In de Omgevingsvisie deel 1 bevat de ambitie, de kaders en een groot aantal onderzoeksvragen om de woonkwaliteit in hoge dichtheid te borgen. De onderzoeksvragen moeten leiden tot aanscherping van de kaders. Daarnaast willen we de eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	f.	Aantasting woongenot, privacy en bezonning door bouwhoogte Indiener is blij dat de hoogste hoogbouw (23 verdiepingen) aan de Europalaanzijde komt, maar ook aan de Merwedekanaalzijde zal nog een flinke wand aan hoogbouw moeten ontstaan om het geplande aantal woningen te realiseren. Vooral het middelste gedeelte van deelgebied 5 zal volgebouwd worden, want daar staan geen	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2c.

		historische gebouwen of creatieve gebruikerspanden (Vechtclub XL, Alchemist, e.d.). En dat is precies het stuk waar wij tegenover wonen. In de visie staat: “ 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen”. Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is minder dan 23, maar altijd nog 35 meter hoog!! (nu: max 10 meter). Dit betekent voor ons dat we al het uitzicht kwijt zijn, geen zonlicht meer zullen krijgen vanuit de westkant (jammer van de zonnepanelen....) en minder privacy. Ter vergelijking: de gebouwen Lux en Pax hebben beide 9 verdiepingen, zijn dus ruim 30 meter hoog; City Campus Max heeft een kleine toren van 15 verdiepingen, ruim 50 meter hoog; en twee hoge torens van 22 verdiepingen, zo'n 80 meter hoog!! De bebouwing aan de Europalaanzijde zal dus met 23 verdiepingen ongeveer zo hoog worden als de hoogste torens van het Max gebouw, de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde in het ergste geval even hoog als Lux en Pax.	
	g.	Beschaduwing Indiener kan zich voorstellen dat ook alle huizen in Rivierenwijk ten westen van de Rijnlaan vanaf 14.00 'smiddags volledig in de schaduw komen te liggen vanwege de hoogbouw in de Merwedekanaalzone. Daarom hoopt hij dat de plannen mbt het aantal woningen bijgesteld worden en de bebouwing aan de kanaalzijde niet hoger wordt dan 4 tot 6 woonlagen, met daar tussendoor openingen met groenstroken zodat de MWKZ ook voor hem leefbaar blijft.	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2c.
	h.	Bouwoverlast We zullen 15 tot 20 jaar last hebben van bouwwerkzaamheden, zeker als de materialen over het kanaal aangevoerd gaan worden. Dat is een behoorlijk lange tijd. Hoe gaat de overlast tot een	Zie beantwoording schriftelijke zienswijze onder 2f.

		minimum beperkt worden?	
8.	a.	Aantasting privacy Indiener woont een van de in de 90 jaar oude huizen in deelgebied 5. Rond het huis ligt een fraaie tuin. Tijdens de laatste inloopavond hoorde indiener, dat de buurman toestemming heeft gekregen om een appartementen complex te bouwen ipv de kantoren wat er nu in zit. Helaas heeft indiener dit nooit geweten en dit zal betekenen dat we vanuit de rechterkant nog meer inkijk krijgen in onze tuin, dus minder privacy. Indiener heeft al die jaren begrepen dat er hoogbouw gaat komen langs de Europalaan. Er is een kans dat zijn privacy minder zou zijn. Indiener begrijpt dat gemeente daar wil bouwen en begrijpt dat bepaalde aanzichten zullen veranderen. Het is in zijn ogen is het een goed plan dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden bebouwd en met veel groen. Indiener is erg geschrokken van de andere plannen. De plannen van het bedrijventerrein. Dat er zelfs, in zijn ogen, hoogbouw komt te staan, naast en achter zijn huis. Tijdens de inloopavond kreeg hij te horen dat er gebouwen zullen staan van minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen. Dit zal betekenen dat we geheel van links, achter en recht zullen worden ingesloten met woningen/appartementen.	Door de gewenste transformatie van het gebied zal de omgeving van de woning van indiener veranderen van bedrijventerrein naar gemengd stedelijk woongebied. Het gebied wordt daardoor drukker hetgeen invloed kan hebben op de privacy van indiener. Op dit moment ligt er echter nog geen stedenbouwkundig plan en kan dus nog niets definitiefs gezegd worden over hoe de invulling van het gebied direct om de woning van indiener er uit komt te zien. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	b.	Aantasting woongenot en bereikbaarheid Indiener heeft dit huis onder andere gekocht voor de ligging, locatie, privacy, de rust. de gehele dag zon /licht in de tuin en de heerlijke oase rond het huis. Door de plannen vreest hij: 1. Geen tot weinig zon/licht in de tuin en woning door de komende bebouwing rondom het huis. 2. Aantasting van privacy; doordat de bewoners	Door de gewenste transformatie van het gebied zal de omgeving van de woning van indiener veranderen van bedrijventerrein naar gemengd stedelijk woongebied. Het gebied wordt daardoor drukker hetgeen invloed kan hebben op de privacy van indiener. Op dit moment ligt er echter nog geen stedenbouwkundig plan en kan dus nog niets definitiefs gezegd worden over hoe de invulling van het gebied direct om de woning van indiener er uit komt te zien. Of de zorgen zoals verwoord in de punten 1

		vanuit hun raam direct in de tuin en woning kunnen kijken, van een korte afstand. 3. Aantasting van woongenot, het idee al dat ik tegen 4 a 8 hoge verdiepingen aankijk vanuit mijn woonkamer/tuin, maakt mij erg verdrietig. 4. De tuin. de bloemen en planten zullen minder zon / licht krijgen die ze nodig hebben en ik zal minder of geen gebruik maken van de tuin. 5. Bereikbaarheid zal moeilijker zijn voor mijn klanten met een auto. Dit kan de klanten afschrikken en niet bij mij een afspraak maken en ik hierdoor inkomsten zal verliezen. 6. Bouwput, het is onbekend hoe lang het zal duren om het gehele terrein woonklaar te maken. Welk lawaai gaat het produceren, ben ik in staat door het lawaai om mijn werk te kunnen blijven uitoefenen. 7. Blijft het huis in dezelfde staat of zullen de bestaande huizen schade krijgen van het dichtbij bouwen etc. etc. Graag wil indiener zijn woning gedeelte verhuren. Men zal niet of minder gaan huren als de woning in een 'bouwput' staat en hier veel overlast van kan komen. Tevens zal de bereikbaarheid veranderen. Ik zal hierdoor minder huurinkomsten kunnen krijgen. 8. Waarde van mijn woning; de gehele omgeving van de woning zal veranderen., de privacy etc. Mocht ik de woning tijdens het realiseren van uw plannen te willen verkopen of erna. is de kans groot dat de waarde van het huis minder is dan op dit moment.	t/m 8 zich voor zullen doen en in welke mate is in dit stadium van het proces niet zeggen. De plannen voorzien ook in de aanleg van een groenstrook langs het kanaal en in de zone waar de woning van indiener ligt. In die zin kunnen er ook verbeteringen optreden in de woonomgeving van indiener. Een verder uitwerking zal moeten uitwijzen wat precies de gevolgen zijn voor indiener. Indien indiener onevenredig benadeeld wordt door de plannen zijn er mogelijkheden voor hem om eventuele schade te verhalen op de gemeente. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
	c.	Laagbouw i.p.v hoogbouw Indiener stelt voor om op het bedrijventerrein laagbouw te creëren, (zelfde hoogte als zijn woning	De verdichtingsopgave van 6000 tot 9000 woningen die de raad in de Ruimtelijke Strategie Utrecht heeft uitgesproken voor de

		en van mijn andere directe burens) Zo zal de uitzicht voor mijn woonboot-burens redelijk hetzelfde blijven en zal het woongenot van de bewoners die in deelgebied 5 wonen veel beter zijn dan de plannen die er op dit moment zijn. In het plan staat dat er veel groen/natuur zal komen. Het zou mooi zijn om een strook rondom de bestaande woningen in dit gebied aan te leggen met oa (hoge) bomen. Beide om de bestaande woningen zoveel mogelijk hun karakteristieke waarde te behouden en mogelijk het woongenot toch redelijk te kunnen behouden. Omdat hij het gevoel heeft dat er niet tot weinig rekening is gehouden met de bestaande woningbouw, nodigt hij gemeente uit om de situatie van zijn woning en tuin te bekijken.	Merwedekanaalzone is niet te realiseren in de vorm van laagbouw woningen. Desalniettemin zal de bebouwing aan de zijde van het Kanaal lager zijn dan de bebouwing aan de Europalaan, zie o.a. de beantwoording van zienswijze 4b. Ook wordt gestreefd naar een minimaal 29 meter brede groene zone langs het kanaal en naar een publieke functie van de openbare ruimte rond cultuurhistorische bebouwing. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Omgevingsvisie en/of de MER.
9 t/m 12		Gelijkkluidend aan 1 t/m 6	Zie de beantwoording aldaar.
13		Gelijkkluidend aan schriftelijke zienswijze 29	Zie de beantwoording aldaar.
14, 15		Gelijkkluidend aan 1 t/m 6	Zie de beantwoording aldaar.
16.		Gelijkkluidend aan schriftelijke zienswijze 30	Zie de beantwoording aldaar.

Bijlage 1

Toetsingsadvies MER

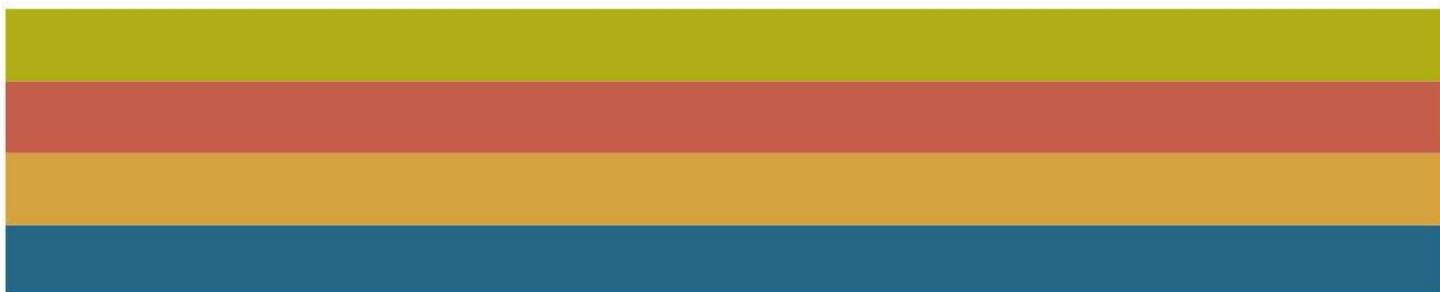
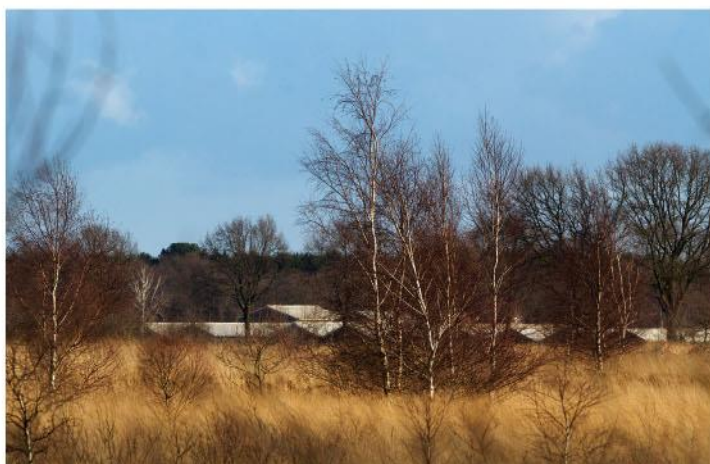


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, gemeente Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 oktober 2017 / projectnummer: 3221



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De gemeente Utrecht maakt een Omgevingsvisie om de Merwedekanaalzone om te vormen tot een gemengd woongebied. Voor de besluitvorming is een milieueffectrapport opgesteld. In dit advies toetst de Commissie dit milieueffectrapport.

Hoge doelstellingen en ambities gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht heeft voor de hele stad en voor de Merwedekanaalzone in het bijzonder, hoge doelstellingen en ambities. Het MER beschrijft dat de nieuwe wijk hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijk gebied moet worden; “gezonde verstedelijking”. De gemeente heeft de ambitie om reeds in 2040 energieneutraal te zijn, ten opzichte van de landelijke doelstelling van 2050. Daarnaast zijn er hoge doelstellingen die internationaal en vanuit Rijk en Provincie worden aangedragen. Het gaat hierbij om doelstellingen voor de energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/leefbaarheid. Voor de blootstelling aan verkeerslawaaï heeft de gemeente een hogere ambitie dan de wettelijk toelaatbare geluidbelasting.

Brengt het MER de kansen en knelpunten voor deze milieudoelstellingen in beeld?

De focus in het MER ligt vooral bij ‘traditionele’ milieu-aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid en doorstroming van autoverkeer. Dit zijn immers ook grote knelpunten in de stad Utrecht, en uit de analyse blijkt dan dat het aantal te realiseren woningen wordt beperkt tot een aantal van 6000 door deze aspecten. Het is dus terecht dat hier veel aandacht voor is. Maar gezien de hoge ambities zou aandacht voor andere meer integraal werkende aspecten op zijn plaats zijn. De Commissie verwacht namelijk dat de keuzes die nu in de Omgevingsvisie worden gemaakt, zeer bepalend of *beperkend* kunnen zijn voor de doelen en ambities van de gemeente. Dit MER biedt op dit moment geen antwoord op de vraag of er kansen blijven liggen voor het milieu. Of en in welke mate de eigen doelstellingen van de gemeente gehaald kunnen worden (of niet), wordt niet duidelijk, ook niet bij realisatie van ‘slechts’ 6000 woningen.

Wat is het oordeel van de Commissie?

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

De Commissie adviseert om in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te streven. Daarmee kan een ‘dynamisch MER’ ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

Dit kan door:

- een beschrijving op te nemen van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen middels een ‘leefomgevingsfoto’ en deze leefomgevingsfoto gedurende de transformatie actueel te houden;
- de gemeentelijke ambities en wettelijke eisen voor nieuwe ontwikkelingen concreet te maken voor de Merwedekanaalzone;

- de mogelijkheden te verkennen om de ambities te bereiken door te variëren in de mate van sturing door de gemeente (het aantal te realiseren woningen, concentratie/verspreiding van woningen en voorzieningen, toepassen van maatregelen, hardheid van kaders). Denk hierbij aan ambities op het gebied van het realiseren van een gezonde leefomgeving, mobiliteitsshift, een duurzame/klimaatneutrale inrichting en de inrichting van wonen en de openbare ruimte die de aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone bevordert;
- een monitorings- en evaluatiesysteem op te nemen om in de gaten te houden in welke mate de ambities worden bereikt en of de milieugevolgen acceptabel blijven. Gebruik hiervoor o.a. de actueel gehouden leefomgevingsfoto. Neem hierbij ook maatregelen achter de hand op als resultaten tegenvallen.

Waarom een Plan-milieueffectrapport?

De gemeente Utrecht wil de Merwedekanaalzone, een gebied aan de westkant van de stad met nu een bedrijvenbestemming, transformeren tot een gemengd gebied met ruimte voor wonen (tot 10.000 starterswoningen), bedrijven en recreëren. Daarnaast moet de bestaande barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken worden opgeheven. Voor deze plannen wordt een Omgevingsvisie vastgesteld. Voor de besluitvorming over deze visie is een Plan-milieueffectrapport (verder MER) opgesteld. De gemeenteraad van Utrecht is bevoegd gezag voor deze procedure. De gemeente Utrecht heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ gevraagd het MER te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

2. Toelichting op het advies

2.1 Check het draagvlak met doelen en ambities

De gemeente heeft in een gesprek met de Commissie (18 september 2017) aangegeven dat de inrichting van de Merwedekanaalzone een zoektocht is met tegengestelde belangen. Het spanningsveld waar de gemeente in zit is:

- enerzijds de wens om binnen de bestaande stad een groot aantal woningen te realiseren, waardoor nieuwe locaties buiten de stad niet nodig zijn. Iets dat op zichzelf milieuwinst oplevert;
- anderzijds moet worden gekeken wat het draagvlak is van de locatie en de bestaande stad voor het toevoegen van grote aantallen woningen.

De Commissie constateert daarnaast dat de gemeente een groot aantal hoge ambities heeft. Het huidige MER richt zich op geluid en luchtkwaliteit. Het MER maakt nog niet duidelijk wat meer sturing van de gemeente op de genoemde doelen en ambities zou kunnen opleveren. Ook wordt niet duidelijk wat er moet gebeuren als de eigen ambities niet gehaald worden. Op de onderwerpen gezondheid, klimaat en energie zijn wel voorwaarden geformuleerd, maar niet duidelijk is of, en hoe, deze voorwaarden uitvoerbaar zijn. Met andere woorden, wat het

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [3221](https://www.commissiemer.nl) of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

draagvlak van het gebied is voor deze onderwerpen. Is het bijvoorbeeld wel mogelijk 3000, 6000 of 10000 woningen te realiseren die energieneutraal zijn?

Uit deze analyse kan ook blijken welke onderwerpen in de Omgevingsvisie nog geen sturing nodig hebben. Omdat dit in een later stadium geregeld kan worden, of omdat dit door andere partijen opgepakt kan worden of omdat de uitkomsten geen verschil in milieu-uitkomsten maken.

2.2 Monitoring en evaluatie

De Commissie signaleert dat het realiseren van de Merwedekanaalzone een langjarige en ingewikkelde opgave is met vele, soms tegenstrijdige, belangen. Gegeven de sturingsfilosofie van de gemeente en de onzekerheid in toekomstige ontwikkelingen adviseert de Commissie regelmatig te controleren in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente.

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

2.3 Onderwerpen

In deze paragraaf worden voor een aantal onderwerpen enkele aandachtspunten gegeven, die van belang zijn voor de uitwerking van de aanvulling op het MER.

Energie

Het MER geeft nu aan dat een voorwaarde voor de ontwikkelingen is, dat het gebied energieneutraal moet zijn. Het MER geeft geen zicht op manier waarop de Merwedekanaalzone en de stad straks energieneutraal of klimaatneutraal kan functioneren.

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

Mobiliteit en parkeren

Het MER geeft aan dat een grote verandering nodig is in de mobiliteit, en dat verwacht wordt dat technologische doorbraken hierbij moeten helpen. Het MER geeft nog niet voldoende inzicht in hoe in de in het MER gewenste lage verkeerscijfers en parkeernormen gehaald gaan worden. Het is niet duidelijk welke knelpunten kunnen ontstaan als benodigde voorzieningen en routes niet worden vastgelegd of te laat worden aangelegd.

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

Leefbaarheid en gezondheid

De ambities voor leefbaarheid, gezondheid en een aantrekkelijke woonomgeving zijn hoog. Het MER geeft niet aan hoe de leefbaarheid van de wijk gewaarborgd wordt op het gebied van gezondheid en milieu, als particuliere partijen met verschillende grondposities en intenties bepalen hoe de wijk wordt ingedeeld. Niet alle aspecten die hiervoor bepalend zijn, zijn in het MER onderscheidend onderzocht, terwijl varianten met verschillende ruimtelijke indelingen hierbij wellicht een goed middel kunnen zijn.

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

Het MER geeft aan dat een geluidafschermende 'wand' in de vorm van een aaneengesloten woonblok in deelgebied 5 om de geluidbelasting van de Europlaan te beperken als voorwaarde is opgenomen.

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

Klimaat

Het MER beschrijft voorwaarden op het gebied van klimaatadaptie. Het MER beschrijft niet op welke wijze dit wordt ingevuld. In het gesprek van 18 september is aangegeven dat hiervoor al veel is uitgewerkt in samenspraak met het waterschap.

De Commissie adviseert de conclusies hiervan op hoofdlijnen op te nemen in de aanvulling op het MER. Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Ga in op de randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water waaraan moet worden voldaan. Geef ook aan op welke manieren hitte-
stress kan worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van onafhankelijke deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. G.J. Hellinga
ir. J.H. Huizer
ir. J.E.M. Lax
ir. F.J. Rooijers
drs. W. Smal (secretaris)
mr. C.Th. Smit (voorzitter)

Het plan-MER is gemaakt voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone van de gemeente Utrecht. De gemeenteraad van Utrecht neemt het besluit over die visie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. In dit geval gaat het om een plan dat kaderstellend is voor activiteiten als bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Ook vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden, moet een plan-MER worden opgesteld.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie is niet door de gemeente in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vindt u de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3221](#) in te vullen in het zoekvak.

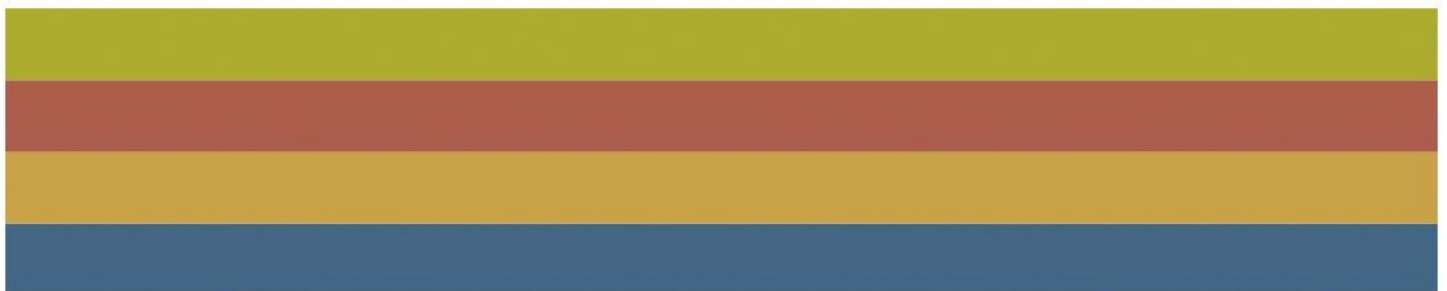
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

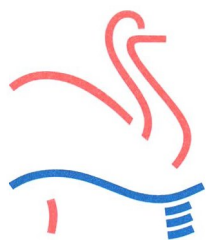
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Bijlage 2

Vooroverlegreacties



HOOGHEEMRAADSCHAP
**DE STICHTSE
RIJNLANDEN**

veilige dijken • droge voeten • schoon water



Gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
De heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

Datum
31 augustus 2017

Contactpersoon
ir. A.T.F. Schuwer

Doorkiesnummer
(030) 634 58 90

Uw brief d.d.
4 augustus 2017

Uw kenmerk

Ons kenmerk
1271763

Onderwerp
Wateradvies Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Bijlage(n)
-

Geachte heer Meijer,

U hebt ons de omgevingsvisie Merwedekanaalzone gestuurd. In deze brief ontvangt u ons wateradvies.

Proces voorafgaand

Wij zijn actief betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Het afgelopen jaar heeft het waterschap deelgenomen aan diverse overleggen, stadsgesprekken en een gebiedsatelier. Daarnaast is het waterschap co-financierder van het ontwerpend onderzoek dat is uitgevoerd samen met de provincie en de gemeente naar een gezonde en klimaatadaptieve inrichting van de Merwedekanaalzone.

Onze conclusie

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

Opmerkingen op de visie

Om de Omgevingsvisie verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken en in het vervolgtraject verder uit te werken.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Wilt u bij beantwoording van deze brief de datum en ons kenmerk vermelden.



Concretiseren van de kaders en uitwerkingsvragen voor het thema water.

U geeft in de omgevingsvisie aan om (...) "100% van het regenwater in het gebied op te vangen". Wij adviseren u om deze ambitie en bijbehorende uitwerkingsvragen te concretiseren in de Omgevingsvisie. De strategie ten aanzien van het omgaan met regenwater gaat uit van twee situaties:

- Buien die binnen de huidige normen liggen. Dit betreft neerslaggebeurtenissen, waar het water- en rioolsysteem op gedimensioneerd zijn (T=10 bui). Wij hanteren hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging.
- Buien die een extreme neerslaghoeveelheid veroorzaken en die de normen van de riolering en oppervlaktewater (ver) overschrijden (minimaal T=100 bui). Het is niet doelmatig om ook de meest extreme buien volledig binnen het plangebied op te vangen. Conform de trits vasthouden, bergen, afvoeren adviseren wij u om de mogelijkheid om in extreme situaties water af te voeren naar het Merwedekanaal uit te werken. Voor dicht stedelijk gebied is de extreme neerslag in 2011 in Kopenhagen (150 mm in 2 uur) een goed voorbeeld.

Wij vragen u om beide gebeurtenissen als ambitiekader in de Omgevingsvisie uit te werken.

Daarnaast adviseren wij u om de volgende uitwerkingsvraag toe te voegen: *Op welke wijze vindt waterberging plaats (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratievoorzieningen, en oppervlaktewater)?* De uitwerking van de waterberging moet, naar ons idee, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden.

Vervolproces: opstellen inrichtingsplan

Wij vragen u om in het vervolgproces het waterschap actief te blijven betrekken. Wij willen graag met u meedenken over concrete invulling van de ambities en inrichtingsvraagstukken, waaronder ook de inrichting van de oude Vleutense Wetering en het ontwerp van infiltratievoorzieningen.

Tot slot

Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar via telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

E.A.F. Haddink MSc
afdelingshoofd

Van: [Ro Plannen Midden Nederland](#)
Aan: [Meijer, Peter](#)
Cc: [Immerzeel, Martine](#); [Aarnink, Wino \(MN\)](#); [Breijl, Frans \(MN\)](#); [Koolwijk, Marc \(MN\)](#); [Schaaf, Theun \(MN\)](#); [Degenaar, Hans \(MN\)](#); [Idema, Boudewijn \(MN\)](#); [Zimmerman, M. \(Martin\) - DGB](#); [Bernhard, J.H. \(Jaap\) - DGRW](#)
Onderwerp: RE: Vooroverleg bestemmingsplan Omgevingsvisie en de MER MWKZ - s.v.p. uiterlijke reactie vóór 14 september 2017 aanstaande
Datum: woensdag 13 september 2017 14:39:36
Bijlagen: [image002.png](#)

Ontwikkelorganisatie Ruimte, gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
t.a.v. de heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Geachte heer Meijer/Beste Peter,

Zoals per mail van 10 augustus jl. door Martine Immerzeel namens Frederike Middelbos-Kamstra gevraagd hierbij de opmerkingen van Rijkswaterstaat Midden-Nederland. Deze reactie vindt haar basis in de beheerdersrol van RWS-MN voor de hoofdnetwerken in Utrecht, maar gebruikt daarbij de context van grotere gebiedsprocessen zoals U Ned. Zoals heden ten dage gebruikelijk in het vooroverleg doe ik de reactie per mail en niet per brief toekomen.

De ambitie om binnenstedelijk te verdichten, activiteiten dicht bij elkaar te brengen, keuzes voor alternatieve vervoerwijzen vanzelfsprekender te maken en zo bij te dragen aan de kwaliteit van stad en land (aantrekkelijk, gezond, duurzaam en leefbaar) wordt in algemene zin door RWS onderschreven. Zo wordt een alternatief geboden voor bouwen op ongewenste meer perifeer gelegen plekken. Daar zijn namelijk belangrijke natuur- en landschapswaarden aanwezig, is autogebruik onvermijdelijker, vindt dat over grotere afstanden plaats en zorgt dat voor een eenzijdiger belasting. Naar verwachting geeft dat elders meer problemen en brengt dat overall hogere kosten met zich mee.

Dit veronderstelt echter wel dat regionaal regie wordt gevoerd op verstedelijkingsprogramma's zodat daar geen ongewenste concurrentie en liefst zelfs synergie door ontstaat. Het veronderstelt tevens dat plannen in de MWKZ in de praktijk ten uitvoer kunnen worden gebracht zoals ze in de Omgevingsvisie worden geschetst. Het veronderstelt verder dat de noodzakelijke randvoorwaarden ook in financiële zin worden vervuld om daadwerkelijk het maatschappelijk gewenste bouw-, vestigings- en verplaatsingsgedrag van ontwikkelaars, bewoners en bedrijven te kunnen verwezenlijken. En tenslotte veronderstelt het dat het middel niet erger is dan de kwaal en dat problemen die door ontwikkelingen of onevenwichtigheden in bovenstaande ontstaan voldoende kunnen worden beheerst.

Uit het feit dat u het momenteel nog niet haalbaar acht om uw volledige ambitie van 10.000 woningen ten uitvoer te brengen, maar vooralsnog wel 6.000 woningen verantwoord acht, herken ik de zelfde worsteling met deze en andere onzekerheden. Adaptief programmeren is dan een goede keuze, maar ik verschil vooralsnog met u van mening over het omslagpunt tussen wat nu kan worden vastgelegd en wat nog nader moet worden onderzocht. De huidige stand van uitgevoerd onderzoek en uw interpretaties daarbij geven mij nog niet de overtuiging dat dit straffeloos kan. Ik zal dat hieronder nader toelichten.

Om te beginnen moet me van het hart dat het me teleur stelt dat RWS-MN niet direct is betrokken bij het verkeerskundig onderzoek dat in het kader van MER en Voorontwerp Omgevingsvisie heeft plaatsgevonden. Juist om de afstemming te verbeteren tussen alle verkeerskundige studies die in deze regio om uiteenlopende redenen worden uitgevoerd (o.a. in het kader van GUO, problematiek Zuidwest Utrecht) is op ambtelijk niveau in de afgelopen jaren enorm ingezet op het verbeteren van de samenwerking tussen verkeerskundigen van gemeente, provincie en RWS. Zowel in bestuurlijke contacten als bij de projectleider is er op aangedrongen om RWS-MN juist bij deze studie voor de Merwedekanaalzone in te schakelen vanwege evidente relaties met het hoofdwegennet.

Zeer recent zijn aan RWS-MN pas na herhaalde verzoeken verkeerskundige onderzoeksresultaten ter hand gesteld die een diepgaander analyse mogelijk maken dan alleen op basis van de gegevens die in de MER en het Voorontwerp van de Omgevingsvisie zijn opgenomen. Onderstaand baseer ik me noodzakelijkerwijs dus nog op de openbaar gepubliceerde informatie. Die roept bij mij de volgende vragen en reacties op:

- Onvoldoende kon worden nagegaan wat er precies allemaal aan "beleid" in het model is

- gestopt voor 2030, hoe dat daar zijn werking krijgt en of dat realistische veronderstellingen zijn. Bovendien is onduidelijk of het lage of het hoge WLO-scenario daarbij uitgangspunt is geweest. Naar verwachting is dat laatste het geval, maar dan ontbreekt zicht op gevoeligheden die een minder snelle ontwikkeling zouden laten zien.
- Alles wordt vergeleken met de huidige situatie waarvan als beeld wordt geschetst dat die best wel goed is. Dat kruispunten momenteel nog niet verzadigd zouden zijn komt niet overeen met het beeld buiten op straat waarin sommige van die kruispunten matig tot slecht functioneren. Dat is belangrijk omdat binnenstedelijk in het algemeen die kruispunten bepalend zijn voor de doorstroming van het verkeer en dus maatgevend voor de netwerkprestatie i.p.v. de I/C-verhouding op de wegvakken uit een statisch model.
 - Wanneer het om de bereikbaarheid gaat is verder de situatie tijdens de ochtend- en avondspits maatgevend. De ontwikkeling van etmaalverkeersintensiteiten (een van de grondslagen voor de effectbeoordeling en daarop gebaseerde conclusies) zegt weinig over de kwaliteit daarvan. De groei lijkt overigens laag gezien de realisatie van duizenden nieuwbouwwoningen. Op alle inprikkers vanaf het HWN neemt de etmaalintensiteit sterk toe, behalve op de Europalaan, wat op zijn minst om een verklaring vraagt.
 - Uit de in het kader van GUO uitgevoerde verkeerskundige studie blijkt dat het kruispunt A12/Europalaan nu al een probleem is, een situatie die richting 2030 en 2040 zowel in de hoge als de lage scenario's (en dus ook bij andere groeipaden dan door u verondersteld) alleen maar verder verslechtert. Dit lijkt in tegenspraak met de uitkomsten van het MER.
 - RWS maakt zich ernstige zorgen over wat de realisatie van (zelfs al 6.000 woningen in) de Merwedekanaalzone betekent voor de verkeersafwikkeling op de A12 en daarmee op de hele draaischijf Utrecht. De in de planstudie Ring Utrecht gehanteerde sociaal-economische uitgangspunten hielden, voor zover dat gelet op het karakter van het verkeersmodel kan worden gezegd, nog onvoldoende rekening met deze extra binnenstedelijke bouwopgave.
 - Wanneer de parallelrijbanen van de A12 het toenemende verkeersaanbod niet goed kunnen afwikkelen kan dit er toe leiden dat het totale netwerkwerk van A2/A12/A27 (deels) vast komt te staan. Met alle gevolgen van dien, niet alleen op het HWN, maar ook in en om het gebied zelf en ook voor andere modaliteiten en in andere sectoren dan autoverkeer.
 - Zo zal bijvoorbeeld een slechte afwikkeling van het verkeer op het HWN en OWN rond de Merwedekanaalzone ook gevolgen hebben voor het OV en de fiets. Het gebied wordt gekenmerkt door een intensief OV-netwerk met busverbindingen op zowel het HWN als het OWN en belangrijke deels daarmee kruisende en conflicterende lokale en regionale fietsverbindingen.
 - Zoals gezegd is de scoringsmethodiek o.i. voor bereikbaarheid gebaseerd op onvolkomen criteria. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is daarmee niet echt goed te beoordelen. Er hoeft maar één wegvak of kruispunt te zijn met een "vastloper" en het hele netwerk loopt vast.
 - RWS-MN is van mening dat om tegemoet te komen aan bovenstaande opmerkingen er een verdiepingsslag moet worden gemaakt met een zogeheten dynamisch verkeersmodel waardoor meer specifiek inzicht ontstaat waar nu precies de huidige en toekomstige knelpunten in het netwerk zitten en wat de gevolgen van verschillende bouwscenario's in de Merwedekanaalzone daarop zijn.
 - Totdat in het kader van UNed overeenstemming is bereikt over een samenhangend programma van ruimtelijke en bereikbaarheidsmaatregelen gaat RWS er in beginsel van uit dat investeringen in extra maatregelen, die nodig zijn om de gevolgen van uw plannen voor het HWN op te vangen, uit de planontwikkeling worden gefinancierd.

Naast bovenstaande verkeerskundige opmerkingen wil ik kort nog drie andere punten onder de aandacht brengen:

- Momenteel wordt in samenwerking tussen RWS en de gemeente Utrecht in het kader van de mogelijke overdracht van eigendom en beheer van het Merwedekanaal door de bureaus POSAD en LINT een ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Zonder vooruit te kunnen en willen lopen op de resultaten van die studie geef ik u in overweging nog eens goed te kijken of daaruit bruikbare voorstellen voor uw plannen of de uitwerking daarvan naar voren komen.
- In de Omgevingsvisie lees ik dat u overweegt woningen binnen 300 meter van de A12 mogelijk te maken met extra maatregelen vanuit het oogpunt van geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Dat betekent dat in deelgebied 6, onderdeel van de A12-zone meer menging gaat optreden. Zoals u weet is de A12-zone het gebied waarvoor rijk, provincie en gemeenten een "stip op de horizon" voor omvangrijke verstedelijking op lange termijn hebben geschetst rondom een potentieel knooppunt op regionale schaal. Het is wenselijk om de ontsluiting en OV-bediening van de Merwedekanaalzone in dit toekomstperspectief te bezien.

- Wat betreft de wijze waarop rekening kan worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid, waterbalans en de betekenis die water kan hebben voor verschillende duurzaamheidsthema's en gebruiksfuncties van het gebied verwijs ik kortheidshalve naar de reactie van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

De Merwedekanaalzone wordt door de gemeente ter hand genomen als uitvloeisel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030. Oplossingen voor daarmee verbonden vraagstukken (schaalsprong OV, uitplaatsen bestaande activiteiten, geleiden van de mobiliteit, organiseren van ketens en niet in de laatste plaats de ook na 2030 blijvende druk op Midden-Nederland) lijken vooral nog binnen de gemeentegrenzen te worden gezocht. In toenemende mate zal het nodig zijn om hiervoor ook op regionaal en mogelijk zelfs op landelijk niveau oplossingen te zoeken en te bieden. Samenwerking met andere partijen, waaronder de mede-overheden, is daarbij onvermijdelijk. Uiteraard beginnen we niet op nul, maar zijn we op veel gebieden al gestart elkaar steeds beter te vinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om beroepsgroepen (zoals genoemd verkeerskundigenoverleg), thema's (zoals gezonde verstedelijking), korte termijn aanpakken (zoals Beter Benutten Vervolg), grensoverschrijdende gebiedsvisies (zoals A12 Centraal) en meer integrale programma's (zoals U Ned). Ik zet me er ook de komende tijd graag voor in om de samenwerking te intensiveren en vertrouwen er op dat u RWS-MN toestaat om mee te doen door gehoor te geven aan mijn oproepen om het verkeersonderzoek nog eens tegen het licht te houden en dynamisch te verdiepen.

Met vriendelijke groet,

drs. J.H.M. Degenaar (Hans)

Senior Adviseur Ruimte, Mobiliteit & Duurzaamheid

.....
Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht | Kamer H21.10
 Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

.....
T +31(0)88 797 3065

M +31(0)6 5041 9331

hans.degenaar@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Van: Immerzeel, Martine [<mailto:m.immerzeel@utrecht.nl>] **Namens** Gebiedsontwikkeling-JZ

Verzonden: donderdag 10 augustus 2017 15:48

Aan: 'Ruimtelijkeplannen@provincie-utrecht.nl'; 'peter.verlaan@provincie-utrecht.nl'; 'watertoets@hdr.nl'; 'risicobeheersing@vru.nl'; 'info@cultureelerfgoed.nl'; 'SJ.Adriaansen@mindef.nl'; Ro Plannen Midden Nederland; 'infra.affairs.ut@kpn.com'; Rooijen, John van; Arnold, Astrid; Wijkbureau Zuidwest; 'info@wijkraadzuuidwest.nl'; 'Rick.Duking@eneco.com'; 'orderintakeplan@kpn.com'

CC: Meijer, Peter

Onderwerp: Vooroverleg bestemmingsplan Omgevingsvisie en de MER MWKZ - s.v.p. uiterlijke reactie vóór 14 september 2017 aanstaande

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Team Omgevingsrecht

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 06-24 86 25 72

Internet www.utrecht.nl



Behandeld door Martine Immerzeel

Doorkiesnummer 06-24 86 25 72

Ons kenmerk 4562060/20170810

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening stuur ik u de link naar de website van de gemeente Utrecht (<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/bestemmingsplannen/omgevingsvisie-merwedekanaalzone/>) met betrekking tot de Omgevingsvisie en de MER MWKZ.

Uw eventuele commentaar op het voorontwerp kunt u vóór 14 september 2017 aanstaande zenden naar onderstaand adres. Indien u binnen deze termijn niet reageert, ga ik ervan uit dat het voorontwerp voor u geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Mocht deze termijn bij voorbaat niet haalbaar zijn, wilt u dan contact met mij opnemen?

Ontwikkelorganisatie Ruimte, gemeente Utrecht
Team Omgevingsrecht
t.a.v. de heer P. Meijer
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen:



Frederike Middelbos-Kamstra,
Gildemeester / Manager Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	12 september 2017	TEAM	BO
NUMMER	81BE4F85	REFERENTIE	M. van Veelen
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	2151
UW NUMMER		E-MAILADRES	martijn.van.veelen@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

Met grote belangstelling heeft ons college kennis genomen van de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de concept-milieueffectrapportage. Uit beide documenten spreekt een grote ambitie. Wij hebben daar veel waardering voor en wij onderschrijven het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio. Ook uw keuze om de groei naar 410.000 inwoners te faciliteren en daarbij uit te gaan van de hoofdambitie gezonde verstedelijking is overeenkomstig met onze ambities op dit vlak. In ons ruimtelijk beleid hebben wij de ambitie opgenomen om 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Wij hebben in 2016 het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling vastgesteld waarin wij aangeven deze ambitie samen met onze partners tot stand te willen brengen. In dat kader herkennen en onderschrijven wij de betekenis van de Merwedekanaalzone voor de ontwikkeling van de stad Utrecht, met deze locatie wordt substantieel bijgedragen aan onze binnenstedelijke ambities. Graag willen wij met u deze ontwikkeling oppakken zodat een hoogwaardig stedelijk milieu ontstaat dat een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat van regio Utrecht.

Wij complimenteren u met uw inzet om te werken aan een gezond stedelijk leven. Uw benadering van een duurzame gezonde verstedelijking spreekt ons aan en past bij onze provinciale inzet om te werken aan een gezonde leefomgeving.

U geeft aan dat de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in vier kernwaarden wordt uitgewerkt, waaronder duurzaam en slim. Met u delen wij het belang van deze inzet gericht op een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie. Wij erkennen de uitdaging om dit te realiseren in deze binnenstedelijke opgave waarin hoge dichtheden worden gerealiseerd.

Het belang van de steden neemt toe. De stad is de groeimotor van de economie en de plek waar maatschappelijke uitdagingen zich voordoen, waar interactie plaatsvindt en waar kansen liggen om nieuwe oplossingen te vinden. Utrecht doet het daarbij goed als het gaat om concurrentiekracht, innovatie en leefbaarheid. Utrecht heeft in onze ogen ook een voorbeeldfunctie bij binnenstedelijk bouwen. Niet alleen daar waar het gaat om innovatieve oplossingen van maatschappelijke opgaven, maar ook daar waar het gaat om proces om te komen tot de realisatie. Wij benadrukken het belang van uw inzet om dit interactief met alle belanghebbenden op te pakken. Hierin trekken wij graag samen met u op.

Gemeente en provincie werken momenteel, samen met het Rijk, aan een vervolgprogramma (U Ned) op basis van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) uit. Deze verkenning bevestigt het beeld dat de stad en de regio Utrecht ruimtelijk en economisch in belangrijke mate bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het plangebied van de Merwedekanaalzone maakt deel uit van de scope van de U Ned. Centraal thema in het nog vorm te geven programma is de adaptieve ruimtelijke economische verstedelijkingsopgave in relatie tot de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het gaat om een integrale benadering op meerdere schaalniveaus: lokaal, regionaal en nationaal.

Het realiseren van een hoogwaardig binnenstedelijke ontwikkeling brengt echter ook grote uitdagingen en vraagstukken op het gebied van mobiliteit met zich mee. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) komt naar voren dat met woningbouwontwikkeling in de Merwedekanaalzone er knelpunten te verwachten zijn voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Terecht geeft ook u in uw Omgevingsvisie aan dat nader onderzoek naar de bereikbaarheidsvraagstukken nodig is om de verdere verstedelijkingsambities waar te maken.

Eén van de meest cruciale keuzes die in dat kader moet worden gemaakt betreft het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie hanteert u 6.000 woningen als uitgangspunt met de ambitie 9.000 woningen te realiseren. Wij vinden het van het grootste belang de extra ambitie voor meer dan 6.000 woningen voor de Merwedekanaalzone in het perspectief van U Ned te bekijken zodat er afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot woningbouw in relatie tot het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht.

In de Omgevingsvisie schrijft u: *“Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig.”* Wij zijn het met u eens dat zo'n omslag nodig is om Utrecht bereikbaar te houden bij een dergelijke verdichting in de Merwedekanaalzone. Mocht echter toch blijken dat er (extra) maatregelen genomen moeten worden om de stedelijke en regionale bereikbaarheid van Utrecht voor auto, openbaar vervoer en fiets op het gewenste peil te houden, dan gaan wij er wel vanuit dat u de benodigde maatregelen zult nemen.

Concreet punt van zorg is de verkeersafwikkeling op de Europalaan en de aansluiting op de A12 voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. De verkeersafwikkeling op deze corridor laat in de huidige situatie reeds zeer te wensen over. In de Omgevingsvisie hebt u al een aantal nadere onderzoeks- en uitwerkingsvragen geformuleerd. Wij willen graag dat er in deze uitwerking met behulp van een dynamisch verkeersmodel een verdiepingsslag wordt gemaakt. Deze verdieping zal inzicht moeten geven in de locatie en de zwaarte van de knelpunten in het netwerk en de consequenties van het woningbouwprogramma in de Merwedekanaalzone.

In de Omgevingsvisie presenteert u een aantal mogelijkheden voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone per openbaar vervoer. Op basis van de informatie en het onderzoek achter de Omgevingsvisie en de plan MER kan de provincie als concessie-eigenaar nu nog niet bepalen welke vorm van openbaar vervoer voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone het meest geschikt is. Dit is sterk afhankelijk van netwerkkeuzes die buiten de Merwedekanaalzone liggen. De openbaar vervoerverbindingen die de Merwedekanaalzone ontsluiten zullen immers onderdeel zijn van het regionale netwerk. Voor de provincie liggen wat dat betreft nog alle opties nog open. Deze vraagstukken worden in U Ned-verband verder onderzocht. Hierbij willen wij benadrukken dat naast de gewenste of benodigde kwaliteit van het openbaar vervoer ook de exploitatie en het beheer voor de provincie meewegen in keuzes die in dit verband nog moeten worden gemaakt. Wij gaan er wel van uit dat investeringen in het openbaar vervoer (en andere modaliteiten) die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone in principe vanuit de planontwikkeling gefinancierd worden.

Het is evident dat de ontwikkeling van Merwedekanaalzone nog een groot aantal uitdagingen met zich meebrengt. Dit onderkent u ook in uw Omgevingsvisie. Graag werken wij samen met u aan de succesvolle ontwikkeling van dit voor de stad én de regio zo belangrijke gebied. Wij hebben er alle vertrouwen in dat in goede samenwerking de Merwedekanaalzone kan transformeren tot een hoogwaardig, aantrekkelijk, gezond en duurzaam gemengd stedelijke gebied.

Hoogachtend,

Voorzitter,

Secretaris,