

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: dinsdag 12 september 2017 21:50:23
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

Geachte gemeenteraad,

bijgevoegd onze zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Utrecht, 11 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 17:27:32
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

Beste meneer/mevrouw,

Bij deze onze zienswijze t.a.v. de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

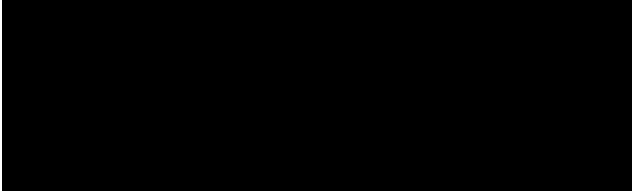
Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 16:59:00
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal](#) [REDACTED]



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ons gezin van vier, bewoont een van de historische schepen in de Veilinghaven en heeft om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 21:06:57
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

Geachte gemeenteraad,

bijgevoegd onze zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van Vereniging van Eigenaren Veilinghaven

[REDACTED]
[REDACTED]

Vereniging van Eigenaren Veilinghaven



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij - het bestuur van de VvE - zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van Vereniging van Eigenaren Veilinghaven

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 17:12:24
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal](#) [REDACTED]
[Zienswijze MER](#) [REDACTED]

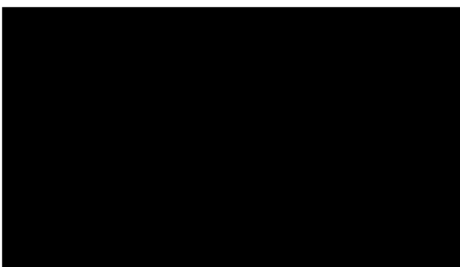
Geachte heer/mevrouw,

Graag willen we hierbij reageren op de plannen voor het MER Merwedekanaal project, met name het plaatsen van verscheidene bruggen over het Merwedekanaal.

In de bijlage vindt u **twee** exemplaren namens **twee** verschillende eigenaren van een ligplaats in de Veilinghaven.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

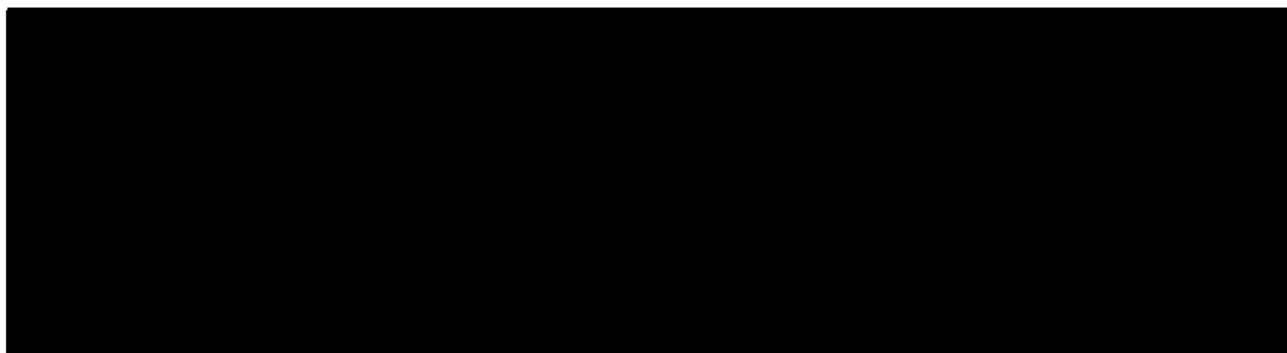
- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: Zienswijze MER Merwedekanaal
Datum: woensdag 13 september 2017 17:12:24
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal \[REDACTED\].pdf](#)
[Zienswijze MER \[REDACTED\].48.pdf](#)

Geachte heer/mevrouw,

Graag willen we hierbij reageren op de plannen voor het MER Merwedekanaal project, met name het plaatsen van verscheidene bruggen over het Merwedekanaal.

In de bijlage vindt u **twee** exemplaren namens **twee** verschillende eigenaren van een ligplaats in de Veilinghaven.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

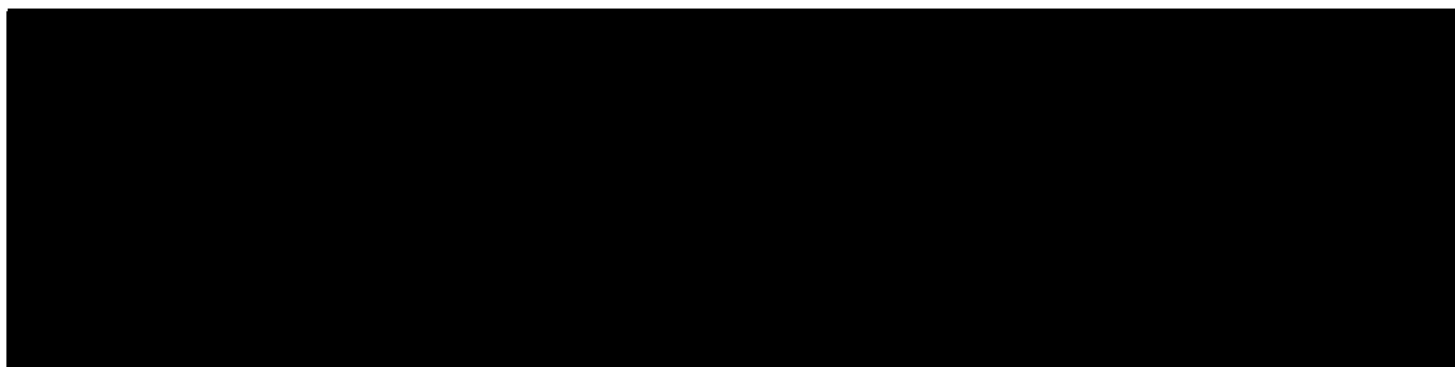
- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Gebiedsontwikkeling-JZ](#)
Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER
Datum: donderdag 14 september 2017 11:16:28
Bijlagen: [merwedekanaalzone.docx](#)

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406, 3503 RK, Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl/bestemmingsplannen

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]
[REDACTED] 13 september 2017 14:34

Aan: [REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

tkn

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: SecretariaatJansen

Verzonden: woensdag 13 september 2017 13:55

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

Dag [REDACTED],

Hier weer een zienswijze.

Ik ga ervan uit dat deze bij één van de secretariaten Ruimte worden ingeboekt in zaaksysteem.

Groet, [REDACTED]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 13 september 2017 12:46

Aan: Jansen, Paulus

Onderwerp: reactie omgevingsvisie merwedekanaalzone en MER

Beste Paulus,

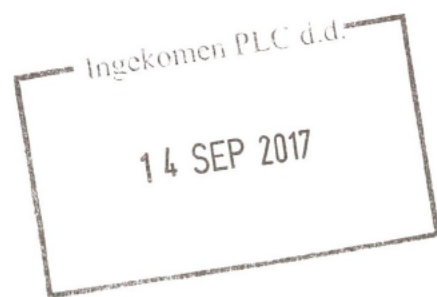
Hierbij onze reactie op de plannen aan de Merwedekanaalzone, zoals we die ook aan de Gemeenteraad gestuurd hebben.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Onderwerp: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Geachte dames en heren van de Gemeenteraad,

Ik heb met belangstelling de visie bekeken, de inspiratieavond bezocht en deelgenomen aan stadsgesprekken. Als woonbootbewoner in deelgebied 5 hebben de plannen voor de Merwedekanaalzone direct invloed op mijn woongenot en ik volg de ontwikkelingen dan ook op de voet. Dat in dit gebied gebouwd gaat worden vind ik een logische keuze en kan ik alleen maar toejuichen, het wordt nu niet optimaal gebruikt.

In eerste instantie was ik erg enthousiast over de mooie ideeën: een hoogwaardige combinatie van wonen, werken, recreëren, met nadruk op OV en fietsverkeer, sociale woningbouw en dure appartementen, veel groen. Prachtige plaatjes, nostalgisch hier en daar.

Gaandeweg krijg ik een steeds beklemmender gevoel bij het hele project. Ik vraag me af in hoeverre de gemeenteraad zich realiseert wat de praktische consequenties zijn voor de huidige (woonboot)bewoners, als een aantal van deze ideeën daadwerkelijk tot uitvoer wordt gebracht.

Op de plaatjes van de Merwedekanaalzone in de visie (Marco Broekman) is nauwelijks een fiets of auto te zien. Dat ziet er wel heel aantrekkelijk uit, maar ik vind het een vertekend beeld geven. Evenals het feit dat er geen woonboten zijn ingetekend en de bebouwing er totaal anders uitziet dan hoe het in werkelijkheid er uit zal gaan zien.

Ik heb sterk mijn vraagtekens bij de volgende zaken:

- Ik maak me ernstig zorgen over de 3 ingetekende loop/fietsbruggen tussen de al bestaande Balije-en Socratesbrug. In het eerste concept staat 1 extra brug ingetekend; nu zijn het er plotseling 3.
 - Wat gebeurt er met de woonboten die daar ter plekke of net naast liggen? Je kunt geen brug boven je dak hebben en er net naast liggen is ook geen pretje (geluidsoverlast, inkijk, veiligheid). Wij wonen al bijna 30 jaar met veel plezier op deze plek, onze kinderen zijn er geboren, wij voelen ons verbonden met deze wijk. De gemeente kan ons toch niet zomaar wegslepen, alsof het om een vervoermiddel gaat?

- In hoeverre gaan de bruggen gebruikt worden door nieuwe bewoners van de overkant om de auto in Rivierenwijk te parkeren en zelf te voet naar de Merwedekanaalzone te wandelen? Hoeveel parkeeroverlast gaat dit aan onze kant van het kanaal geven?
- De grond is voor een deel in het bezit van 5 particuliere eigenaren, waaronder 3 beleggers. Zij zullen geen ander belang hebben dan financieel zo gunstig mogelijk handelen. Dus zoveel mogelijk dure woningen bouwen. Hoe realiseer je dan als gemeente 30% sociale woningbouw, en hoogwaardige openbare ruimte en groen, zoals in de visie is uitgesproken?
- Ik begrijp dat de stad Utrecht moet uitbreiden; veel mensen willen hier wonen en werken. Maar waar ligt de grens van wat de gemeenteraad wenselijk vindt? Wat is de impact van dit megalomane idee aan het Merwedekanaal? Vooral deelgebied 5 zal een enorme dichtheid krijgen.
Is 6000 woningen op zo'n 15 ha niet buiten alle proporties? Dat zijn 400 woningen per hectare!! Dat zijn onvoorstelbaar veel wooneenheden.
Het huidige plan is niet in overeenstemming met het idee van sociaal leefmilieu met veel groen. Het is toch ook de bedoeling dat het aangenaam blijft om in de stad te wonen?
- Ik ben blij dat de hoogste hoogbouw (23 verdiepingen) aan de Europalaanzijde komt, maar ook aan de Merwedekanaalzijde zal nog een flinke wand aan hoogbouw moeten ontstaan om het geplande aantal woningen te realiseren. Vooral het middelste gedeelte van deelgebied 5 zal volgebouwd worden, want daar staan geen historische gebouwen of creatieve gebruikerspanden (Vechtclub XL, Alchemist, e.d.). En dat is precies het stuk waar wij tegenover wonen. In de visie staat: "4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen". Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is minder dan 23, maar altijd nog 35 meter hoog!! (nu: max 10 meter). Dit betekent voor ons dat we al het uitzicht kwijt zijn, geen zonlicht meer zullen krijgen vanuit de westkant (jammer van de zonnepanelen....) en minder privacy.
Ter vergelijking: de gebouwen Lux en Pax hebben beide 9 verdiepingen, zijn dus ruim 30 meter hoog; City Campus Max heeft een kleine toren van 15 verdiepingen, ruim 50 meter hoog; en twee hoge torens van 22 verdiepingen, zo'n 80 meter hoog!!
De bebouwing aan de Europalaanzijde zal dus met 23 verdiepingen ongeveer zo hoog worden als de hoogste torens van het Max gebouw, de bebouwing aan de Merwedekanaalzijde in het ergste geval even hoog als Lux en Pax.

Ik ben geen stedenbouwkundige, maar ik kan me voorstellen dat ook alle huizen in Rivierenwijk ten westen van de Rijnlaan vanaf 14.00 'smiddags volledig in de schaduw komen te liggen vanwege de hoogbouw in de Merwedekanaalzone.

Ik mag hopen dat de plannen mbt het aantal woningen bijgesteld worden en de bebouwing aan de kanaalzijde niet hoger wordt dan 4 tot 6 woonlagen, met daar tussendoor openingen met groenstroken. Dan blijft het ook voor ons leefbaar.



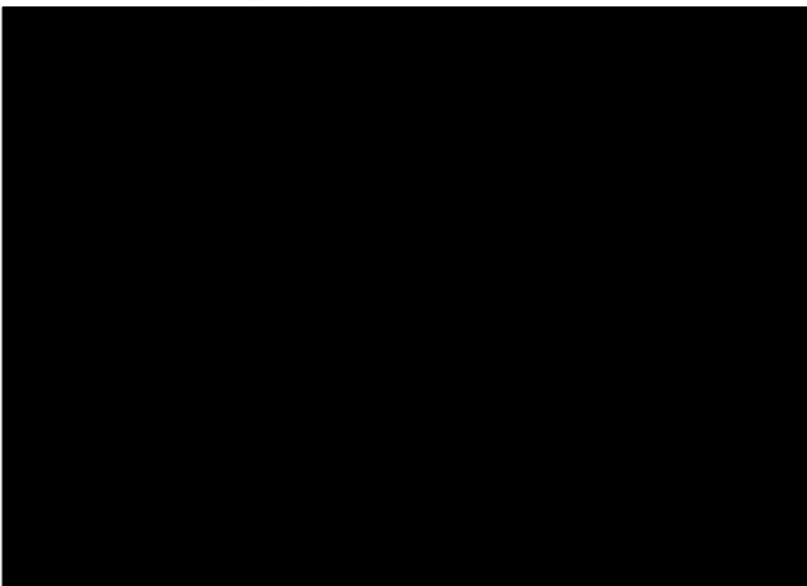
City Campus Max



Pax en Lux

- We zullen 15 tot 20 jaar last hebben van bouwwerkzaamheden, zeker als de materialen over het kanaal aangevoerd gaan worden. Dat is een behoorlijk lange tijd. Hoe gaat de overlast tot een minimum beperkt worden?

In afwachting van uw antwoord,



rienswijze omgevingsvisie / MER Merwedehanaalzone



de gemeenteraad van Utrecht

Ontwikkelorganisatie ruimte

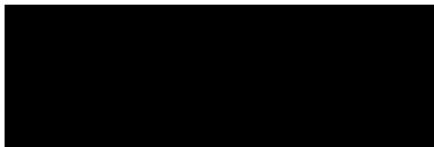
t.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

N1200 #8221X0X#00#0000#





Van: [REDACTED]
Aan: [Gebiedsontwikkeling-JZ](#)
Onderwerp: FW: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)
Datum: donderdag 14 september 2017 11:16:43
Bijlagen: [Reactie Omgevingsvisie en MER Merwedekanaalzone.pdf](#)

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406
Bezoekadres Stadsplateau 1
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
Internet www.utrecht.nl
Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 14:32
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

tkn

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1, Utrecht
Telefoon [REDACTED]
Internet www.utrecht.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 13 september 2017 14:05
Aan: [REDACTED] Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 13 september 2017 9:35

Aan: [REDACTED]
[REDACTED] Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)

Beste [REDACTED]

Naast dat ik deze brief via de post heb verzonden naar de gemeenteraad.
Wil ik het u ook via deze weg toezenden.

Hartelijke groeten,

[REDACTED]

Aan gemeente Utrecht
t.a.v. De Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

Utrecht, 10 september 2017

Onderwerp: **Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER)**
Betreft deelgebied 5.

Beste dames/heren,

Na de laatste inloopavond was ik erg onder de indruk (positief en negatief) van uw plannen. Er is steeds meer duidelijkheid en het krijgt allemaal steeds meer vorm.

Graag wil ik eerst even vertellen waar ik woon. Ik woon aan de Kanaalweg 20, een 2 onder 1 kapwoning. Deze woningen zijn bijna 90 jaar oud en mijn overgrootouders hebben deze woningen laten bouwen.

Mijn tuin ligt langs mijn huis en uiteindelijk achter het huis op het zuiden. Ik heb geen enkele inblik van de kantoren in mijn tuin en begane grond, waar ik op dit moment woon.

Ik hou van tuinieren en zit dan ook met mijn handen in de tuin als de lente begint tot en met de herfst. Buiten eten, als er al enig een zonnetje is en aangenaam warm is.

Oké, bewoners van het Max-gebouw zouden wel in mijn tuin kunnen kijken, maar dit is gelukkig zo ver weg dat ze werkelijk een verrekijker moeten gebruiken om te zien waar ik mee bezig ben. Omdat er altijd licht is in mijn tuin heb ik de tuin tot een mooie bloemen oase kunnen maken waar ik enorm van geniet. Ik woon op een geweldige locatie, waar het rustig is en ik enorm veel leefplezier heb. Doorde weeks komen er alleen maar werknemers van de kantoren en in de avonden en weekenden is het totale rust, behalve het geweldige geluid van de roeiers.

De woning is enorm goed te bereiken voor mijn klanten, aangezien ik een (kinder) coachbedrijf aan huis heb.

Sinds een paar jaar geleden ben ik begonnen met het verbouwen van mijn huis. Het huis is te groot voor mezelf en ik wil een gedeelte van de eerste verdieping en de zolder daarom gaan verhuren. Omdat ik grotendeels alles zelf doe, is de verbouwing nog niet klaar. De planning is dat volgend jaar de eerste huurders erin zouden kunnen.

Tot mijn grote verbazing kreeg ik te horen van één van uw medewerkers, tijdens de laatste inloopavond, dat de buurman van Kanaalweg 22 toestemming heeft gekregen om een appartementen complex te bouwen ipv de kantoren wat er nu in zit. Helaas heb ik en mijn burens van Kanaalweg 21, dit nooit geweten en dit zal betekenen dat we vanuit de rechterkant nog meer inblik krijgen in onze tuin, dus minder privacy.

Ik heb al die jaren begrepen dat er hoogbouw gaat komen langs de Europalaan. Er is een kans dat mijn privacy al wat minder zou zijn, maar ik maakte me hier niet zo veel zorgen over. Ik begrijp dat jullie daar willen bouwen en omdat ik in een stad woon begrijp ik ook dat bepaalde aanzichten zullen veranderen. Het is in mijn ogen een goed plan dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden bebouwd en met veel groen, zoals jullie willen, kan het een prachtige gedeelte worden voor huurders en kopers.

Alleen ik ben erg geschrokken van de andere plannen. De plannen van het bedrijventerrein. Ik ben er nooit vanuit gegaan dat dit bedrijventerrein met de bouwplannen is meegenomen. Dat er zelfs, in mijn ogen, hoogbouw komt te staan, naast en achter mijn huis. Tijdens de inloopavond kreeg ik te horen van Jurjen van Keulen en Marco Broekman dat er gebouwen zullen staan van minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen. Dit zijn ook in de stukken op internet te vinden.

Deze bebouwing zou naast en achter de bestaande woningen gerealiseerd worden. Dit zal betekenen dat we geheel van links, achter en recht zullen worden ingesloten met woningen/appartementen. (woningen 20 en 21 en de andere bestaande woningen.)

Tijdens de inloopavond en in de stukken op internet is aangegeven dat de gemeente de cultuurhistorische gebouwen in ere willen houden, dat is fijn om te horen en te lezen.

Mijn mening van in ere houden, is niet rondom hoogbouw (4 tot 8 verdiepingen.) creëren.

In ere houden betekent voor mij, deze woningen de ruimte te geven en eruit te laten springen door rondom in groen/natuur te zetten.

Ik heb dit huis onder andere gekocht voor de ligging, locatie, privacy, de rust, de gehele dag zon /licht in de tuin en de heerlijke oase rond het huis. Kortom het is een geweldige locatie waar ik met enorm veel plezier woon.

Waar ik me zorgen om maak en hierdoor niet akkoord ga met de huidige plannen van het *bedrijventerrein* zijn:

- Geen tot weinig zon/licht in de tuin en woning door de komende bebouwing rondom het huis.
- Mijn privacy; doordat de bewoners vanuit hun raam direct in de tuin en woning kunnen kijken, van een korte afstand.
- Mijn woongenot, het idee al dat ik tegen 4 a 8 hoge verdiepingen aankijk vanuit mijn woonkamer/tuin, maakt mij erg verdrietig.
- De tuin, de bloemen en planten zullen minder zon / licht krijgen die ze nodig hebben en ik zal minder of geen gebruik maken van de tuin.
- Bereikbaarheid zal moeilijker zijn voor mijn klanten met een auto. Dit kan de klanten afschrikken en niet bij mij een afspraak maken en ik hierdoor inkomsten zal verliezen.
- Bouwput, het is onbekend hoe lang het zal duren om het gehele terrein woonklaar te maken. Welk lawaai gaat het produceren, ben ik in staat door het lawaai om mijn werk te kunnen blijven uitoefenen. Blijft het huis in dezelfde staat of zullen de bestaande huizen schade krijgen van het dichtbij bouwen etc. etc.
- Graag wil ik mijn woning gedeelte verhuren. Men zal niet of minder gaan huren als de woning in een 'bouwput' staat en hier veel overlast van kan komen. Tevens zal de bereikbaarheid veranderen. Ik zal hierdoor minder huurinkomsten kunnen krijgen.
- Waarde van mijn woning; de gehele omgeving van de woning zal veranderen., de privacy etc. Mocht ik de woning tijdens het realiseren van uw plannen te willen verkopen of erin, is de kans groot dat de waarde van het huis minder is dan op dit moment.

Ik wil u graag voorstellen om op het bedrijventerrein laagbouw te creëren. (zelfde hoogte als mijn woning en van mijn andere directe buren) Zo zal de uitzicht voor mijn woonboot-buren redelijk hetzelfde blijven en zal het woongenot van de bewoners die in 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 ik het gevoel heb dat er niet tot weinig rekening is gehouden met de bestaande woningbouw, wil ik u graag uitnodigen om de situatie van mijn woning en van mijn buren te bekijken. Ik wil u de ligging van de tuin laten zien en het stukje oase die er is. Neem gerust contact met me op om een afspraak te make.

Tot slot heb ik nog een paar vragen:

Het plan valt onder de crisis- en herstelwet voor binnenstedelijke ontwikkeling.

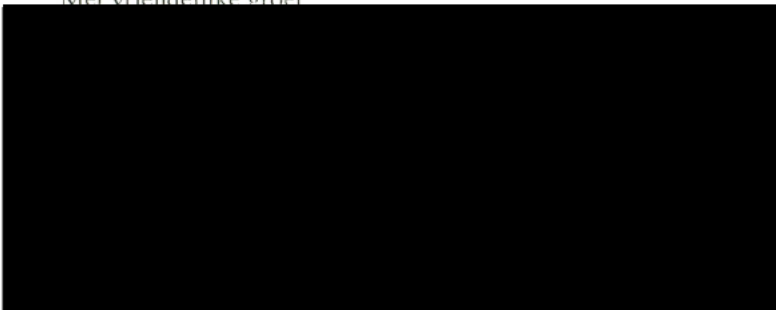
Vraag 1: Wat houdt dit in?

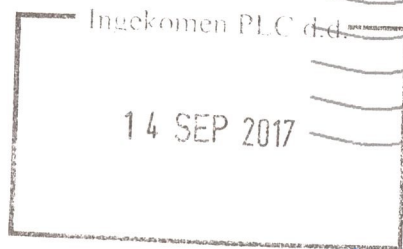
Vraag 2: Kan de gemeente met verkorte procedures plannen uitvoeren?

Vraag 3: Hoe groot is het belang voor de gemeente om cultuurhistorische gebouwen en de omgeving / het aanzicht hiervan te behouden ?

In afwachting van uw antwoord.

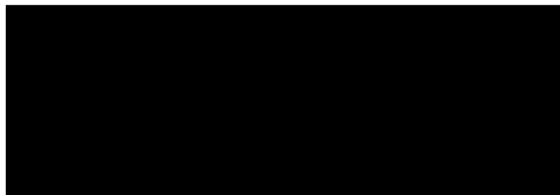
Met vriendelijke groet





de Gemeenteraad van
Utrecht Ontw. org. Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

(Reactie omgevingsvisie / MER merwede kanaalzone)



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 12:22:57
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

Geacht heer, mevrouw,

Bijgaand mijn brief in de bijlage, in afwachting op uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

HEAD/Controller



Stichting De Tussenvoorziening
Wittevrouwenkade 6, 3512 CR Utrecht

T [REDACTED]

M [REDACTED]

F [REDACTED]

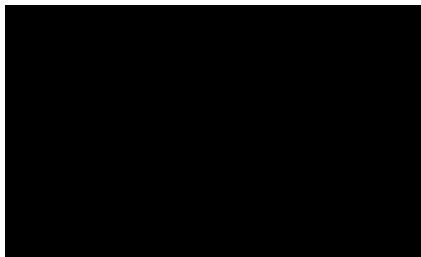
E [REDACTED]

Werkdagen:

Maandag, dinsdag, woensdagochtend, donderdagochtend en vrijdag



THINK GREEN: KEEP IT ON THE SCREEN -
Please consider the environment before printing this e-mail message



Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ik ben bewoner van een van de historische schepen in de Veilinghaven en heb om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Mij is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop wil ik graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Ik verzoek u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Ik ben graag bereid om mijn zienswijze nader toe te lichten, mijn contactgegevens staan in deze brief vermeld.

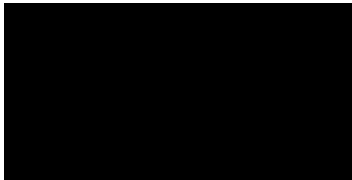
Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 12:28:59
Bijlagen: [Brief MER Merwedekanaal \[REDACTED\].docx](#)

Ls,

bijgevoegd vind u mijn zienswijze tbv omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone





Utrecht, 13 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van één van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie en de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis (tbv de ligplaatsvergunning) vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Varen is voor deze Varende Monumenten noodzakelijk om ze te laten bestaan. Een stilliggend schip zal verwaarlozen en na verloop van tijd op houden te bestaan.

Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door tunnels, hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden.

Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen etc. vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierterrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal. (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>) Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Naast het plaatsen van bruggen zou het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers in onze ogen ook een goede optie zijn. Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord. Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal.

Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

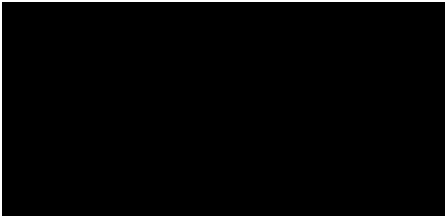


Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 12:50:49
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

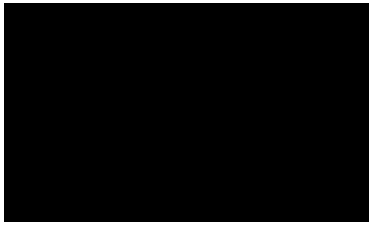
Geachte gemeente,

Ik maak gebruik van mijn recht om te reageren op uw plannen omtrend de Merwede kanaalzone.

Hierbij mijn commentaar op de MER Merdwedekanaal.



Virusvrij. www.avg.com



Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Ik ben bewoner van een hystorisch schip in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Er is het voornemen tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#); [REDACTED]
Onderwerp: Zienswijze Omgevingsvisie MER Merwedekanaalzone - K. Sars en N. van der Wal
Datum: dinsdag 12 september 2017 22:04:25
Bijlagen: [REDACTED]

Geachte mevrouw, mijnheer,

In overleg met mevrouw Molenaar van uw griffie sturen wij u onze
zienswijze op de Omgevingsvisie MER Merwedekanaalzone.

Wilt u deze verder leiden?

Bij voorbaat dank en vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Deze e-mail is gecontroleerd op virussen door AVG.

<http://www.avg.com>

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Utrecht, 12 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkellorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van één van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie en de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen etc. vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal. (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>) Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad; Merwedekanaalzone Utrecht](#)
Onderwerp: Brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone
Datum: dinsdag 12 september 2017 22:18:13
Bijlagen: [Brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.pdf](#)

Aan: Gemeenteraad Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
[REDACTED]

Geachte [REDACTED]
Geachte leden van de raad,

Bij deze de eerste zienswijze op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1: Ruimtelijke Agenda en de MER. Als bijlage de brief 11-9-2017 Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Gebeld vandaag om 12.03 uur naar het loket BWO en nadat de medewerkster de stukken erbij gepakt had, kon ook per e-mail gereageerd worden. Adresgegevens staan in de bijlage.

Groet van,
Huurdersraad Portaal regio Utrecht,

[REDACTED]
(werkgroep Stedelijk beleid)



Aan: Gemeenteraad Utrecht,
griffie.gemeenteraad@utrecht.nl
Postbus 16200,
3500 CE Utrecht,
Stadsplateau 1,
3521 AZ Utrecht.
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Omgevingsrecht,
[redacted]
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Utrecht, 11-9-2017.

Onderwerp: Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Geachte leden der gemeenteraad,

Inleiding

[redacted] in op de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1: Ruimtelijke ontwerp MER.

Geschiedenis

kijkend naar het geringe aantal bouwactiviteiten in de sociale sector in onze stad vragen wij ons regelmatig af hoe lang de gemeente Utrecht en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) de woningmarktregio Utrecht nog een “schaarstegebied” wil laten blijven. Het is immers van belang dat hier snel een eind aan komt. De Huurdersraad heeft de laatste jaren in het kader van de prestatieafspraken regelmatig gepleit voor de bouw van veel meer woningen voor met name mensen met een krappe beurs.

Ze heeft er ook voor gepleit om de voorraad sociale huurwoningen op peil te brengen. Volgens recente overzichten uit de prestatieafspraken was er sprake van een duidelijk tekort aan sociale huurwoningen (zo'n 4.000!). Doel is ervoor te zorgen dat in de lagere en middelste segmenten (1e segment t/m € 414,02; segment 2 € 414,02 t/m € 592,55 en segment 3 € 592,55 t/m € 635,05) er geen sprake meer is van een schaarstegebied in deze woningmarktregio. Dit is immers een kerntaak voor onder meer woningcorporaties en gemeenten

Specifiek

Het exacte aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen is nog niet bekend. Wel is er een gebiedsgerichte afweging te verwachten. Dit met het oog op vernieuwing die een einde moet maken aan de al jaren slepende processen, waarbij partijen elkaar de schuld geven voor de ernstige stagnatie. De in het verleden vaak gehanteerde verhouding van 30% sociale huur- en 70% vrije sector en koopwoningen, zal de Utrechtse woningmarktregio niet kunnen ontworstelen van de ernstige schaarste. Met het oog op een goed en verantwoord meerjarenbeleid valt naar onze mening de komende jaren te kiezen voor de verhouding 37–40% sociale [REDACTED] 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.

Verdichting en inbreiding kunnen ongewenste effecten opleveren: verkeersaantrekkende werking, luchtvervuiling, en filevorming. De “ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad” en “gezonde verstedelijking” kan teniet worden gedaan door verdichting en inbreiding van diverse woningen in het nu door kantoren, jaarbeurshallen en verkeersinvalwegen gedomineerde, en nu al sterk gemonitord, regelmatig vervuilde gebied westelijk van het spoor als het “Nieuwe Centrum”. Inbreiding en verdichting kosten meer dan [REDACTED] titleglocaties en gaan in tegen de uitkomst van referendum 1A: Open en groen [REDACTED] plan. Ook in de Merwedekanaalzone is de gemeente van plan om een “gezonde en levendige stadswijk te bouwen”. “Diversiteit in hoog en laagbouw” is ook een aandachtspunt en passend bij diverse woningtypen. Complexen met gestapelde bouw bieden met hun liften en 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 geliberaliseerde segmenten (de segmenten 4 (€ 635,05 - € 710,68) en 5 (€ 710,68 - € 950,00)), dan leidt naar onze mening niet tot een ontspannen woningmarkt met keuzevrijheid. Betaalbaarheid is nu al een groot probleem voor 18.000 Utrechters (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven¹ en een beroep

¹ 21.186 huishoudens, 40.486 inwoners

doen schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben², tevens bij de voedselbanken in de rij staan.

Besluitvorming verdient het betere doel: het volk te huisvesten. Gezien de omvang van investeringen om niet meer schaarstegebied te zijn, is efficiënt investeren van belang; dus niet in middeldure huurwoningen. De grote vraag (zo is de Huurdersraad meegedeeld) is naar betaalbare 1-2 persoons woningen, dus kleine (2-3 kamer) huurwoningen in de segmenten 1 en 2 en een klein deel in segment 3. Die 1-2 persoonsappartementen zijn niet alleen voor starters maar [redacted] pr ouderen, die daarna uit hun eengezinswoning kunnen en deze beschikbaar komt; het moderne wooncarrière denken.

Slot

De Huurdersraad verzoekt grondige herziening en verbetering van het krap gemaakte besluitvormingsproces. Een constructief, innovatief overleg in de komende periode is gewenst met de raad, college, huurdersorganisaties en de STUW. Wij denken met name aan de aanstelling van een (stedelijke en bestuurlijke) Taskforce Sociale Woningbouw die de realisatie van sociale woningen kan versnellen. Wij zien uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Huurdersraad Portaal regio Utrecht,

[redacted]
(werkgroep Stedelijk Beleid)

² 14.000 Utrechters met een problematische schuld, 20.000 met een serieus risico hierop

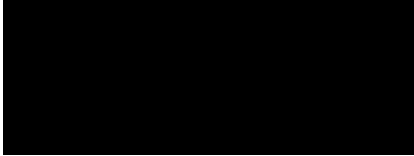
Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 10:12:11
Bijlagen: [Zienswijze bruggen Merwedekanaal.docx](#)

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de bijlage treft u mijn zienswijze op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone, met het verzoek deze mee te nemen in uw besluitvorming t.a.v. de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Utrecht, 11 september 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

De eigenaren van de Varende Monumenten (woonschepen) in de Veilinghaven hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip varend moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan bereikt worden door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etcetera) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonwijken 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 woonwijken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie Gemeenteraad](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone
Datum: woensdag 13 september 2017 11:12:58
Bijlagen: [Zienswijze MER Merwedekanaal.docx](#)

Beste meneer/mevrouw,

In de bijlage treft u de zienswijze van mijn man en mij met betrekking tot de omgevingsvisie van MER Merwedekanaalzone. Hierin pleiten wij in belang van ons Varend Erfgoed voor tunnels in plaats van bruggen en staan we stil bij de voorwaarden waar eventueel onoverkomelijke bruggen aan zouden moeten voldoen.

Hartelijke groeten,

[REDACTED]

Van:



Aan:

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: zienswijze omgevingsvisie / MER Merwedekanaalzone

Utrecht, 11 september 2017

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn bewoners van een van de 101 jaar oude Klipperaak Eben Haëzer, liggende tenmidden van de historische schepen in de Veilinghaven en hebben om die reden kennis genomen van de omgevingsvisie van de MER Merwedekanaalzone. Ons is opgevallen dat er in de visie het voornemen is tot het bouwen van meerdere voetgangers- en fietsersbruggen over het Merwedekanaal. Hierop willen wij graag onze zienswijze geven.

Als eigenaar van Varende Erfgoed (functionerend als woonschip) in de Veilinghaven hebben wij de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht, waarbij een expliciete eis vanuit de Gemeente Utrecht is dat het schip **varend** moet zijn.

De schepen in de Veilinghaven varen regelmatig, zo ook die van ons. Hiervoor moet er een vrije doorvaart zijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kan ons inziens het beste bereikt worden middels:

het plaatsen van een tunnel voor fietsers en voetgangers.

- Het verkeer en de gebruikers van het Merwedekanaal worden bij deze optie het minst gestoord.
- Daarnaast ondervinden de woonarken die in het Merwedekanaal liggen hiervan waarschijnlijk ook de minste hinder.
- Het is voor het aanzicht van het merwedekanaal de fraaiste oplossing.

Mocht een tunnel om welke reden dan ook niet mogelijk zijn, dan valt er uit te wijken naar bruggen. In dat geval kan deze voor ons minder populaire optie het beste worden bereikt door hoge vaste bruggen of bruggen die geopend kunnen worden. Indien wordt besloten tot het aanleggen van bruggen verzoeken wij u dat er wordt gekozen voor hoge vaste bruggen, aangezien dit de minste belemmering is voor de scheepvaart. Als voordelen van vaste bruggen zien wij bovendien dat deze:

- goedkoper zijn in aanschaf/ bouw
- goedkoper zijn qua bediening
- geen storingen, etcetera vertonen
- geen verkeershinder opleveren tijdens de doorvaart van een schip
- geen fundatie in het kanaal nodig hebben waardoor voor alle kanaalgebruikers (schepen, roeiers, etc.) grote doorvaartbreedte blijft

Bij de haalbaarheidsstudie voor de langzaam-verkeersbrug over het Merwedekanaal – m.b.t. de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein – zijn een aantal ‘basisspecificaties voor de doorvaart van woonschepen’ opgesteld waar een mogelijke brug aan moet voldoen en deze gelden ook voor andere bruggen over het Merwedekanaal (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2017-04-Rapport-Haalbaarheidsstudie-brug-Merwedekanaal-versie-05.pdf>). Zie hieronder:

1. Bij een vaste brug

- Doorvaarthoogte gelijk aan A12 / Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau)
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

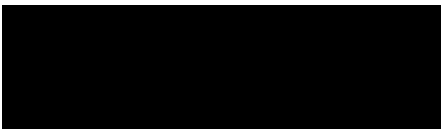
2. Bij een te openen brug

- Bediening op afstand: aangezien de afstand tussen de nieuwe bruggen klein zal zijn en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen, is het manoeuvreren ingewikkeld. Zeker aangezien vrijwel alle schepen door hun historische bouwwijze **niet** zijn voorzien van een boegschroef zoals moderne schepen. Dit maakt wachten zonder remmingswerk moeilijk en bij veel wind vatbaar voor schade aan derden. Voor een veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stilliggen (bijvoorbeeld door het wachten op de brugwachter) is dan onmogelijk. Ook in het geval er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen.
- Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers) mogelijk te maken
- Brugopening (breedte) minimaal 14 m

Wij verzoeken u rekening te houden met bovengenoemde aspecten. Enerzijds om te waarborgen dat de (naar eis van de gemeente) varende historische schepen op een veilige wijze gebruik kunnen blijven maken van het Merwedekanaal. Anderzijds om te waarborgen dat het woongenot dat samenhangt met het kunnen varen met een historisch schip op een kanaal dat we samen met andere belanghebbenden gebruiken/delen behouden blijft.

Wij zijn graag bereid om onze zienswijze nader toe te lichten, onze contactgegevens staan in deze brief vermeld.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Aan: [Gebiedsontwikkeling-JZ](#)
Onderwerp: FW: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW
Datum: donderdag 14 september 2017 17:13:17
Bijlagen: [Zienswijze omgevingsvisie MKZ namens STUW.pdf](#)
[bijlage zienswijzeomgevingsvisie MER Merwedekanaalzone namens STUW.pdf](#)

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406

Bezoekadres Stadsplateau 1

E-mail [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Merwedekanaalzone Utrecht
Verzonden: donderdag 14 september 2017 17:12
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW

En nog een.....

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
projectassistent

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl/www.utrecht.nl

Aanwezig maandag tm donderdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 14 september 2017 16:48
Aan: Merwedekanaalzone Utrecht
CC: [REDACTED]

Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens STUW

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u een digitale versie van de zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone namens Stichting Utrechtse Woningcorporaties, STUW. De zienswijze is vandaag ook schriftelijk ingediend bij de balie Bouwen en Wonen en in ontvangst genomen door [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



T
W

[REDACTED] [ma-di-wo-do.nl](mailto:[REDACTED]@ma-di-wo-do.nl)

www.mitros.nl



We staan klaar!

- Mitros, Portaal, BO-EX en SSH willen investeren in de 30% sociale huurwoningen in de Merwedekanaalzone
- We willen samenwerken aan een nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk

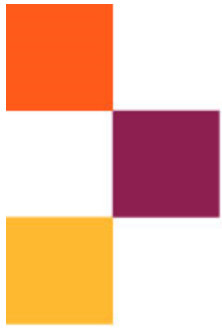


Waarom woningcorporaties?

We doen iets extra's

- we hebben een visie op de ongedeelde stad
- betaalbaar en van goede kwaliteit
- extra inspanning duurzaamheid
- we innoveren
- juist voor de lage inkomens en bijzondere doelgroepen
- we blijven in de wijken
- we zijn een partner in de stad

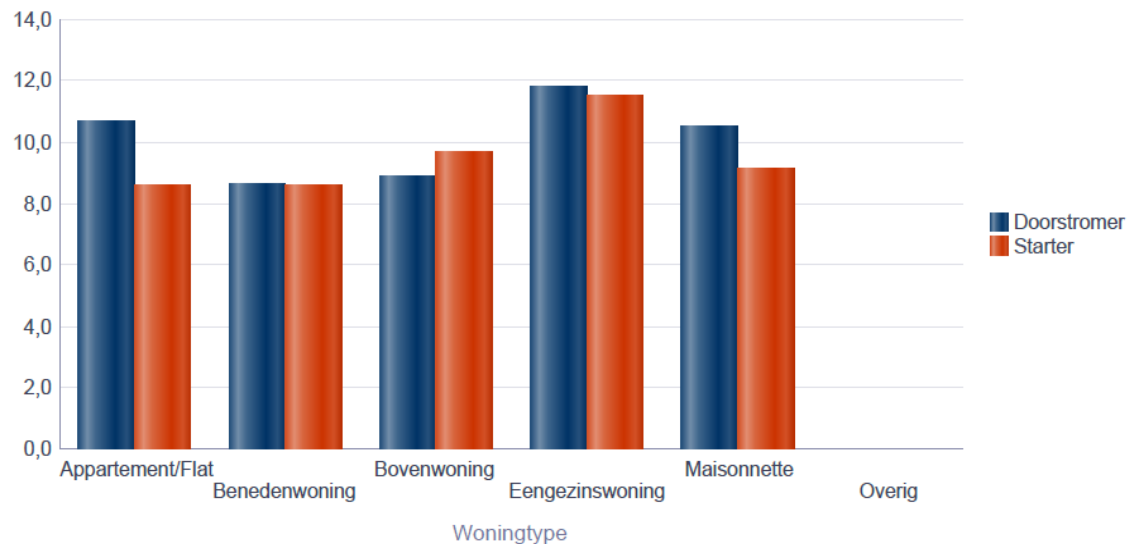




Is het ook nodig?

- Starters wachten 8 jaar op een appartement
- Bijna de helft van onze huurders wil graag verhuizen
- We verwachten 4.000 sociale huurwoningen tekort in 2020
- De stad Utrecht groeit tot 410.000 in 2030

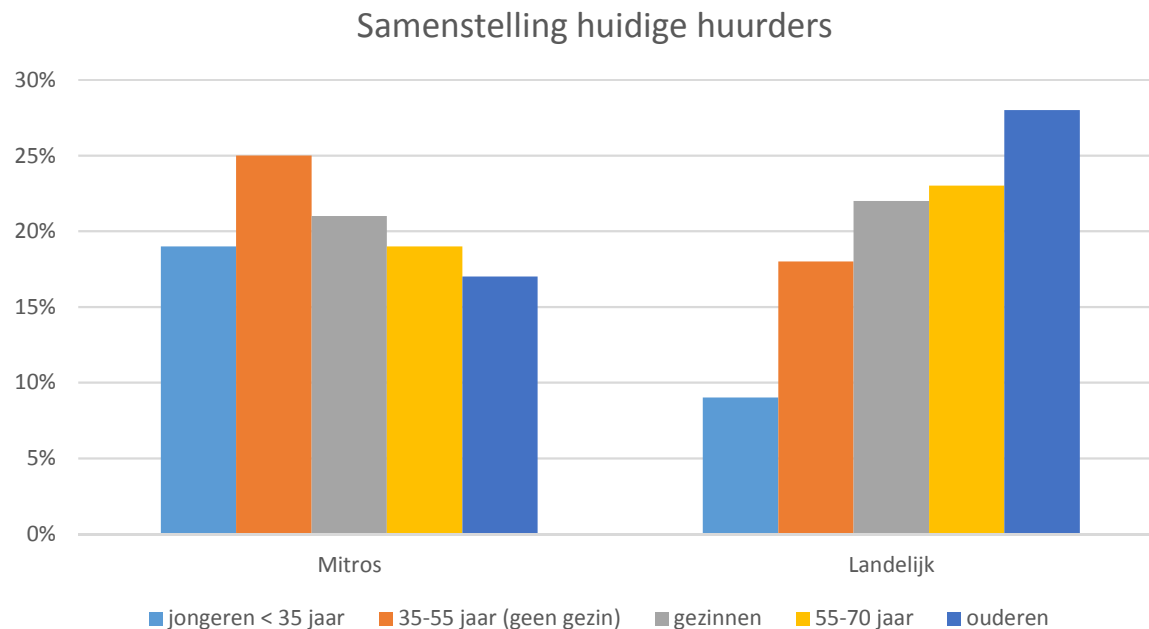
Figuur 1: Gemiddelde wachttijd op een sociale huurwoning (medio 2016-medio 2017) stad Utrecht





Wie wonen in een sociale huurwoning?

- Opvallend veel jongeren
- Minder ouderen, maar wel steeds meer
- Vergeet de gezinnen niet
- Andere doelgroepen zoals beschut wonen





Wat vinden we van de plannen?

- We zijn enthousiast
- Karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens en bedrijven
- Gezonde en duurzame wijk
- Hoogstedelijk met een duidelijke structuur



Menging in bouwblokken

- 19 blokken met daarbinnen verspreid liggende gebouwen met 40, danwel 80 sociale eenheden, zorgt voor goede spreiding in relatie tot de dichtheid





Met een gemengd sociaal programma

- 40% jongeren (40 à 50 m² gbo)
- 40% voor doorstromers en ouderen (60 à 70 m² gbo)
- 20% voor gezinnen (75 à 85 m² gbo)
- Verdeling afhankelijk van visie per blok

			
Doelgroep	1 pp, starters, jong, stedelijk	1 & 2 pp, doorstromers, 65+	gezinnen (stedelijk, traditioneel, multicultureel)
Wensen	snel beschikbaar, goedkoop, voorzieningen, uitstraling, levendigheid	comfort, ruimte, voorzieningen, toegankelijkheid	ruimte, buiten, comfort
Type woning	klein appartement 2k, 40 - 50 m ²	Appartement 3k, 60-70 m ²	ruim appartement 4k, 75 - 85m ²

Welke doelgroepen passen bij MWKZ5?

2 Optimistische Junior

Jong alleenstaand of samenwonend huishouden tussen 25 en 35 jaar. Vaak hoogopgeleid. Belangstelling voor duurzaamheid, sociaal en online. Belangstelling voor wooncarrière, maar die moet wel betaalbaar zijn, want het inkomen is laag. Mogelijk een kinderwens. Extrovert en creatief. Postmodern. Duurzaam. Hoogopgeleid. Gemaksgericht.

Beeldimpressie



Wie passen bij MWKZ5?

7 Ambassadeur Senior

Buurtgerichte senioren huishouden tussen 55 en 70 jaar. Modaal inkomen of daaronder. Actief in buurt en kerk. Erg op huis gericht. Aandacht voor gezondheid. Lage woonlasten, maar heeft meestal geen gelijkvloerse en kleine woning. Persoonlijk contact. Warm en vrolijk; gezelligheid is belangrijk. Traditioneel. Terughoudend over duurzaamheid. Behoudend.

Beeldimpressie



Wie passen bij MWKZ5?

5 Traditioneel Gezin

Gezin met kinderen. Modaal inkomen. Gericht op buurt en (sport)vereniging. Sociaal. Gesteld op persoonlijk contact boven online contact. Streeft lage woonlasten na. Enige mate van belangstelling voor duurzaamheid. Traditionele waarden zijn belangrijk. In steden veelal met een Niet-Westerse allochtone achtergrond. Gemaksgericht. Multicultureel. Buurtgericht.

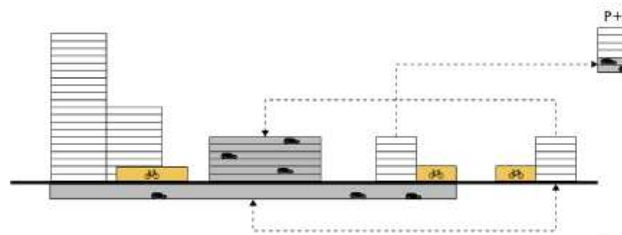
Beeldimpressie



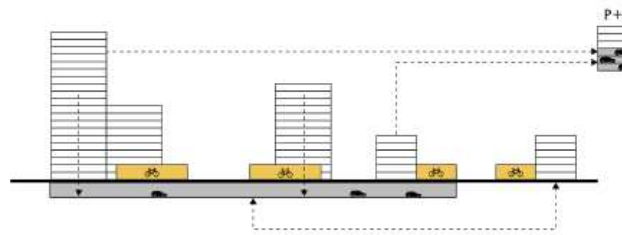
Lage parkeernorm

- Geen parkeerplaats, mogelijkheid tot huren
- We experimenteren met deelauto's
- Hoge stichtingskosten ondergronds parkeren
- Goede alternatieven, meer fietsparkeren

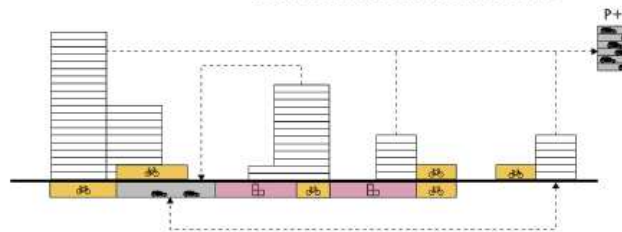
Parkeernorm van ongeveer 0,7
Zowel onder- als bovengronds autoparkeren



Parkeernorm van ongeveer 0,3
Ondergronds autoparkeren en deels via P+R Westraven. Bovengrondse garages kunnen in worden gezet voor (extra) woningbouw



Parkeernorm van ongeveer 0,1
Klein deel ondergronds autoparkeren en op afstand via P+R Westraven. Ruimte voor opslag en andere functies.



Parkeergarages als ventiel

Duurzaam

- (Bijna)-energie-neutraal
- Comfortabel en gezond voor onze huurders
- Lagere woonlasten
- Bijdrage klimaatneutrale stad
- Ervaringen met zonnepanelen, Nul-op-meter vanuit renovaties en nieuwbouw



t het toevoegen
ikent in relatie tot





Plinten

- Levendige plinten dragen bij aan de leefbaarheid
- Onze focus ligt bij woningen en maatschappelijke functies
- Bijvoorbeeld een fietsenstalling op maaiveldniveau





Ontwikkelingsvorm

- Reguliere ontwikkeling en met klantenpanel ligt meest voor de hand
- Kleine appartementen bieden weinig ruimte voor co-creatie, wel voor keuzes keuken en badkamer.
- We zien vooral kansen voor co-creatie bij het inrichten van de binnenterreinen





We zien ook uitdagingen

- De zeer hoge dichtheden (FSI 3,4)
- Relatie plint en openbaar gebied
- Relatie openbaar en privé
- Fietsparkeren en openbare ruimte
- Parkeerdruk in omliggende wijken



Een paar projecten

- In 2016 heeft Mitros 41 sociale huurwoningen verworven in Zijdebalen, vlakbij de binnenstad
- Ook realiseert Mitros dit jaar 163 woningen in het oude verzorgingshuis De Lichtkring in Tuindorp



Een paar projecten

- In mei is SSH gestart met de ontwikkeling van "De Kwekerij" (voormalig KPN-terrein). Hier komen 750 kamers en studio's voor studenten en starters. Het project is in 2019 gereed.





Een paar projecten

- Bo-Ex gaat 93 energieneutrale sociale huurwoningen realiseren in Hoge Weide Leidsche Rijn. Het zijn 32 ééngezinswoningen en 61 appartementen. Daarvan zijn 20 appartementen voor cliënten van Lister.



diederendirrix
open architectuur
open stedenbouw

vo ontwerp

overleg gemeente Utrecht
20-10-2016



Een paar projecten

- In 2017 start Portaal met de sloop/nieuwbouw van de Oudegeinlaan in Hoograven. 79 sociale huurappartementen en 35 eengezinswoningen worden hier in de eerste fase gebouwd.
- Dit jaar zijn de woningen op de Sint Maartensdreef na een renovatie zeer energiezuinig opgeleverd.





Een paar projecten

- In 2017 heeft Mitros 57 eengezinswoningen na sloop gebouwd in de Fruitbuurt
- In 2018 realiseren we 34 nul-op-meter woningen op het Veemarktterrein. Volgens het Triple 100-concept
 - o 100% duurzaam
 - o 100% goedkoop
 - o 100% zeggenschap huurders





Een paar projecten

In het project Flat met Toekomst zijn door Mitros woningen energieneutraal gemaakt (nul-op-de-meter)

Woningen hebben geen gasaansluiting en draaien op zonnepanelen op het dak



**Flat met
Toekomst**





Een paar projecten

- September 2016 opende Portaal Majella Wonen. In twee appartementengebouwen wonen nu sociaal kwetsbare mensen die dakloos zijn geweest samen met “dragende bewoners” met een grote sociale betrokkenheid.





Een paar projecten

Circa 500 tijdelijke zelfstandige studio's in een sociaal huisvestingsconcept voor:

- jongeren tussen de 23-27 jaar,
- statushouders
- mensen afkomstig uit maatschappelijke opvang.

Door Mitros en Portaal opgeleverd in 2017.

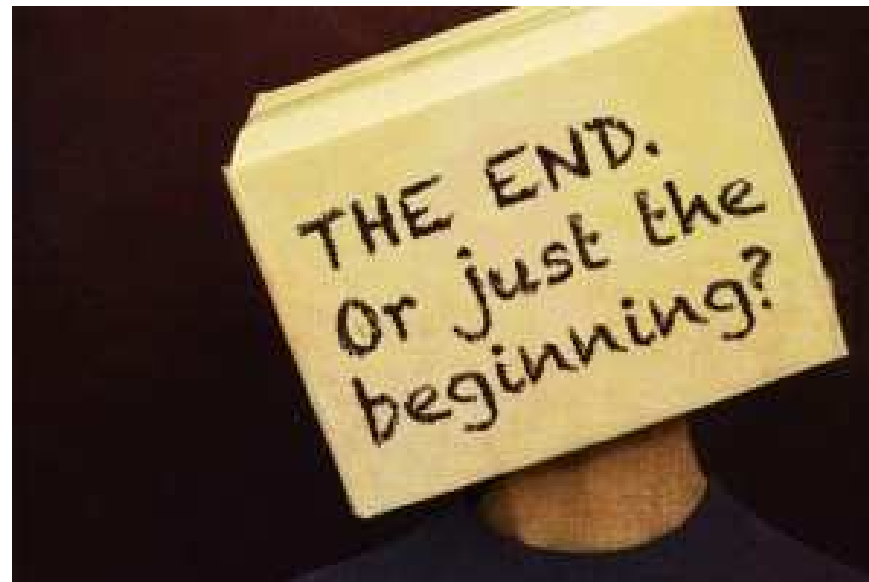




En.. we blijven in de MWKZ5!

- We blijven investeren in de leefbaarheid in de wijk
- We zijn een belangrijke partij in het signaleren van problemen
- We zorgen voor buurtbeheer en woonconsulenten
- Met de gemeente maken we jaarlijks afspraken over onze prestaties







Stichting Utrechtse Woningcorporaties

Postbus 24082, 3502 MB Utrecht

Telefoon: [REDACTED]

Inschr. [REDACTED]

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

Utrecht, 14 september 2017

Ons kenmerk: 2017-10/JvB

Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie/MER
Merwedekanaalzone namens STUW
[REDACTED]

Geachte heer/mevrouw,

Via deze zienswijze wil de STUW namens de Utrechtse corporaties Portaal, Bo-Ex, SSH en Mitros een reactie geven op de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone.

- We zijn erg te spreken over de ambities inzake de kwaliteit van het leefmilieu en de woningen en het duurzame karakter hiervan. Deze sluiten aan bij onze eigen ambities en ook de gemeenschappelijke doelen die wij hebben vastgelegd met de gemeente Utrecht in de huidige en komende prestatieafspraken. Via bijgevoegde presentatie hebben we dit ook gedeeld met het eigenarencollectief van deelgebied 5 op 4 september jl.
- We zijn niet alleen enthousiast over de visie, maar ook de mogelijkheid om 30% sociale huur te bouwen. Erg nodig gezien de krapte op de sociale huurmarkt en groei van de stad.
- We hebben de mogelijkheid als STUW corporaties om te investeren waardoor een terugvalscenario naar 20% sociale huur niet nodig is.
- We raden aan om op te nemen in de omgevingsvisie dat de sociale huur door een toegelaten instelling wordt gerealiseerd. Een toegelaten instelling biedt meerwaarde vanwege de extra kwaliteit van de sociale huur die wordt gerealiseerd, de blijvende betrokkenheid met de wijk en de inspanningen op het gebied van leefbaarheid.

Wij willen onze verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere wijk voor iedereen: jong & oud, arm & rijk en vragen u als raad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen.

Met veel belangstelling wachten wij de definitieve omgevingsvisie af en wensen wij de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
Namens STUW

[REDACTED]
Senior Vastgoedontwikkelaar