

06 SEP 2017

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

Utrecht, 1-09-2017

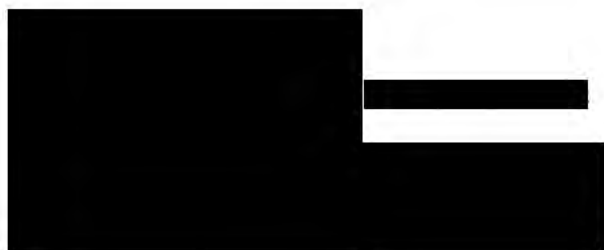
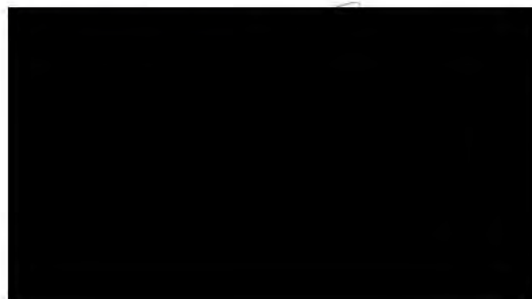
Betreft: Reactie omgevingsvisie Merwedekanaalzone deelgebied 5

Geachte lezer,

In de oplegnotitie MER Merwedekanaalzone Utrecht die ik op de inloopavond op 30 augustus jl. inkeek, zag ik 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. Ik begrijp 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, waar voor een toparchitect nog niet mee te scoren valt!

Eén van de bruggen is getekend op de plek waar wij nu liggen met onze woonark, Merwedepantsoen 65. 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.

In een tweede brief wil ik nog reageren op de geplande bouwdichtheid in samenhang met alle andere wensen (groen, diversiteit, gezichtsbepalende gebouwen handhaven enz.) die men in dit deelgebied wil realiseren.



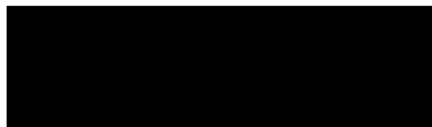
Reactie omgevingsvisie Merwedekanaalzonegebied 5



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



M12DC #8221X0X#00#0000#



07 SEP 2017

Utrecht, 6 september 2017

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

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

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u 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. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha)**.

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.

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)
- 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-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 dat allemaal op 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 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!

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.

Advies 1

Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5. 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, adviseer ik 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 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen

In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!

Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedepark. 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 gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

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 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,

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. 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 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.

Advies 3

Ik verzoek u 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.

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.

U 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.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedepantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

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: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?

In afwachting van uw antwoord,



Reactie
Omgevingsvisie / MER
MERWEDE KANAALZONE

Ingekomen PLD d.d.

07 SEP 2017



Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

NOSCC #8221XX#00#0000#



mm



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

Utrecht, 7 september 2017

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/ MER Merwedekanaalzone

Geachte leden,

Graag maken wij gebruik van de uitnodiging om te reageren op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Onze reactie dienen wij samen met Lister in aangezien wij beiden activiteiten hebben in locatie de 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.

Werklocatie voor wie kan en wil

Locatie Stadsbrug (1600 m²) is door WIJ 3.0 en Lister in 2012 in gebruik genomen. Het gebouw is onderdeel van het OPG-complex. In de Stadsbrug zijn diverse arbeidsmatige activiteiten ondergebracht. Deze activiteiten zijn intern of hebben de locatie als uitvalsbasis: de Utrechtse Stadswandelingen Underground en het Wijkbedrijf bijvoorbeeld. Zie de bijlage voor het volledige overzicht.



Naast het leveren van producten aan klanten bieden de werkzaamheden de deelnemers ritme, structuur en zelfvertrouwen. Ook zijn er leertrajecten en trainingen om zich vaktechnisch te bekwamen. Deelnemers die zich goed ontwikkelen worden begeleid richting opleiding of werk.

De belangrijkste groep bezoekers zijn Utrechters zonder eigen woning, al dan niet kampend met een verslaving (OGGZ) en

Utrechters die door psychische problematiek op afstand van arbeidsmarkt en samenleving zijn geraakt. Dagelijks verwelkomt de Stadsbrug ca. 90 bezoekers. Op jaarbasis telt de locatie ca. 500 unieke bezoekers.

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 ommissie in genoemde bijlage Voorzieningen, lijkt de Stadsbrug niet bij het maken van de tekst in beeld te zijn geweest.

Op pagina 12 wordt zeer algemeen gesteld dat het de ambitie is "om bestaande (creatieve/innovatieve en startende) bedrijven en voorzieningen voor het gebied te behouden." Op pagina 52, over Voorzieningen en creatieve en bijzondere functies is te lezen dat het de inzet is om de Merwedekanaalzone een uitgesproken en gemengd stuk stad te laten zijn met een diversiteit aan functies. "Het gaat om zowel stedelijke als wijkfuncties. Het accent ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid(..)

Als grootste binnenstedelijke ontwikkeling, waar gezonde verstedelijking centraal staat, geven we bovendien alle ruimte aan innovatieve ondernemers en instellingen die zich bezig houden met gezondheid en gedrag alsmede scale ups. Ook voorzieningen, die er voor kunnen zorgen, dat er meer uitwisseling ontstaat tussen de aanliggende wijken en bijdragen aan de inclusieve stad vallen hier onder."

Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. (..) Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied.

We lezen in deze tekst veel mogelijkheden om de stedelijke functie van de Stadsbrug-activiteiten in de Merwede-omgeving te integreren. De relatie met omliggend gebied is er zeker ook waar het de wijken Kanaleiland, Transwijk en Hoograven betreft. Stadsbrug kleurt nu al het huidige gebied en kan, gezien haar aanbod (zie label onderaan), in de nieuwe omgeving van goede waarde zijn. Zowel voor bewoners als kleine bedrijven. Een bouwsteen voor een inclusieve stad en een plek van waaruit mensen opnieuw een start kunnen maken op de arbeidsmarkt.



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 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.

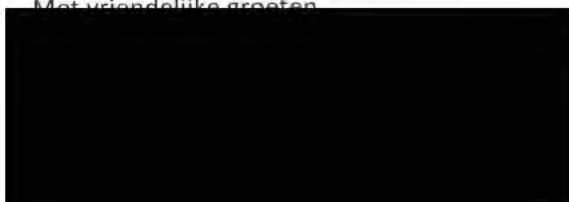
We pleiten daarom voor behoud en integratie in de nieuwe omgeving van de huidige opzet.

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.

We zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groeten

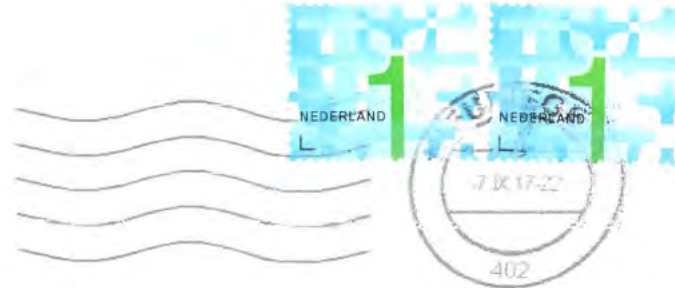




De Stadsbrug-activiteiten:

Catering	Bereidt dagelijks de lunch voor ca 50 bezoekers
Klienteam	Helpt in het schoon houden van de stad
Koeriersservice	Folders en flyers verspreiden
Fiets & IK, fietsreparaties	Werkt voor bedrijven (o.a. Triodos, Mitros) en particulieren
Figaro, administratie	Helpt kleine (armlastige) organisaties in de stad met hun boekhouding en administratie
ICT Werkbedrijf	Lost software-problemen en leert deelnemers programmeren en games te ontwerpen
Meetellen, advies en onderzoek	Doet onderzoek met en onder de doelgroep GGZ en geeft advies aan organisaties en instellingen
Stapsports	Sportschool voor individueel gebruik en groepslessen
Utrecht Underground	Stadswandelingen langs de 'onderkant' van de stad
Verantwoord Vergaderen	Faciliteert in vergaderruimtes en catering
Wijkbedrijf	Klusbedrijf voor schilderwerk, groenbeheer en verhuizingen
Locatiegebonden facilitaire taken	Administratie, magazijnbeheer, receptiewerk, schoonmaak.

Ingekomen PLC d.d.
08 SEP 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
postbus 16200
3500 CC Utrecht



KROMMERIJN 101
3582 CT UTRECHT

Wij 3.0 Krommerijn 101
3582 CT Utrecht
059

11 SEP 2017

Aan Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht.

6 september 2017

Betreft: Reactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deelgebied 5) en MER.

Geachte lezer(s),

Als bewoner van een spiksplinternieuwe woonark op het Merwedekanaal stel ik veel belang in met name uw plannen met deelgebied 5. Ik ben op alle inloopavonden geweest. De plannen die ik daar hoorde vond ik zinvol en toekomstgericht. Wat mij echter steeds trof is een discrepantie die er mijns inziens bestaat tussen de plannen (die ik grotendeels kan onderschrijven) en de mogelijkheden ter plaatse.

De voornaamste plannen die genoemd zijn (ik 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.
- * 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 voor ouderen, buurtaccommodatie, accommodatie voor kunst en cultuur; basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs; sportaccommodatie, zowel in- als outdoor.

Deze plannen staan volgens mij deels in een gespannen verhouding tot elkaar, en deels lijken ze tegenstrijdig:

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 bootbewoners aan de overkant betekent dit dat een aantal zo ongeveer de lucht niet meer zullen kunnen zien. En hun zonnepanelen niet naar behoren 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.

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

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 Merwededeplantsoen. 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.

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 hoogstedelijke 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.





Collage Merwedekanaal Broekman

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 karaktervolheid (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. Ik doe maar een greep uit de beloften die in deze folder worden genoemd. Het gaat dus wel erg ver om deze foto en de begeleidende tekst als voorbeeld van de geplande transformatie naar voren te brengen.

Ik moet ook zeggen dat ik hier erg bezorgd van word. En wij hebben 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). Misschien ben ik hier extra gevoelig voor, maar het baart me zorgen dat zoiets kan gebeuren zonder dat betrokkenen hierover worden geïnformeerd, en kunnen meedenken over mogelijke andere oplossingen.

Alternatieven en suggesties

- * Bij het nieuw te bebouwen deel van deelgebied 5 voet 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.

- * 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 Balijebrug uitbreiden met een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer.
- * U als gemeente heeft mijns inziens terecht voor een overlegstructuur gekozen. 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 mij 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.

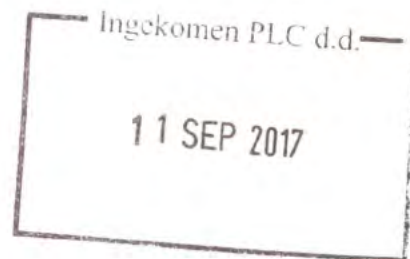
Deze brief is geschreven omdat ik het streven van de gemeente Utrecht naar een nieuwe, duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk onderschrijf. Ik ben bijvoorbeeld blij dat er niet is gekozen voor weer een nieuwe buitenwijk. Maar zoals duidelijk zal zijn geworden, ben ik bezorgd dat de plannen die op zich bij veel mensen goed zullen vallen, niet passen bij wat er mogelijk is. En als je met valse verwachtingen aan zoiets begint, dan is het moeilijk meer te stoppen, en voor je het weet staat er dan weer een wijk waar niemand blij van wordt. Ik hoop van ganse harte dat deze brief ertoe zal bijdragen om de gesignaleerde knelpunten tussen droom en daad onder ogen te zien, om vervolgens in deelgebied 5 een echt vernieuwende, duurzame, groene en aantrekkelijke woonwijk te laten verrijzen. Met vriendelijke groeten,



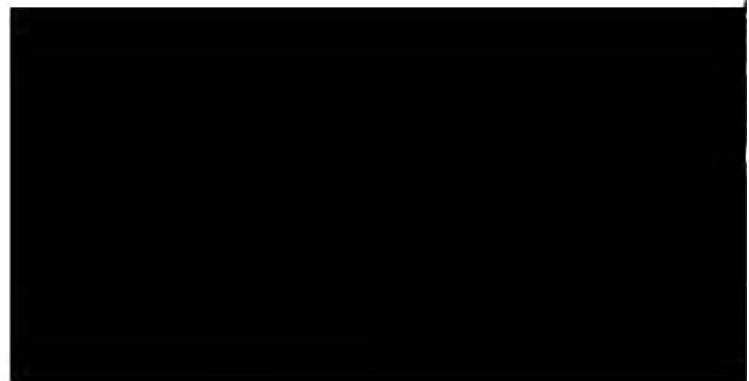
Reactie Omgevingsvisie / MER.
Merwedekanaalzone



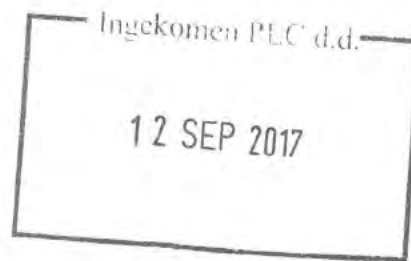
Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht.



N09VV #8221XDX#00#0000#



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



Utrecht, 10 september 2017



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

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij enkele zorgen uitspreken over de plannen voor deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone.

Ten eerste staan wij positief tegenover de herontwikkeling van de gebieden op zich.

Ten tweede delen wij de zorgen van mevrouw Diny Engelman van Merwedepantsoen 51 in haar brief van 6 september 2017 en onderschrijven deze.

Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de "langzaamverkeerbruggen" over het kanaal onderschrijven wij. 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 neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dichtten.

Wij willen hier wat extra zorgen aan toe voegen.

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 plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.

We zullen u uitleggen waarom wij dit zo zien:

Voorafgaand een aantekening: Dat het zomaar 3000 (!) woningen kan verschillen maakt nogal wat uit. Zeker 6000 mensen! Dat is een woonwijk op zich.

We gaan "maar even" uit van 7.500 woningen.

In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mocht 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 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 dáárvan 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.

Wij voorzien een compleet verkeersinfarct.

Mocht er te weinig parkeerruimte in de wijken zijn dan zal dit zich verplaatsen naar naastgelegen wijken. Dichterswijk is al vol en Rivierenwijk kan ook nog maar weinig hebben. Vergunningsstelsel of niet er is gewoonweg geen plek.

Waarom zoveel woningen? Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen we maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen.

Problemen die ons inziens éerst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen.

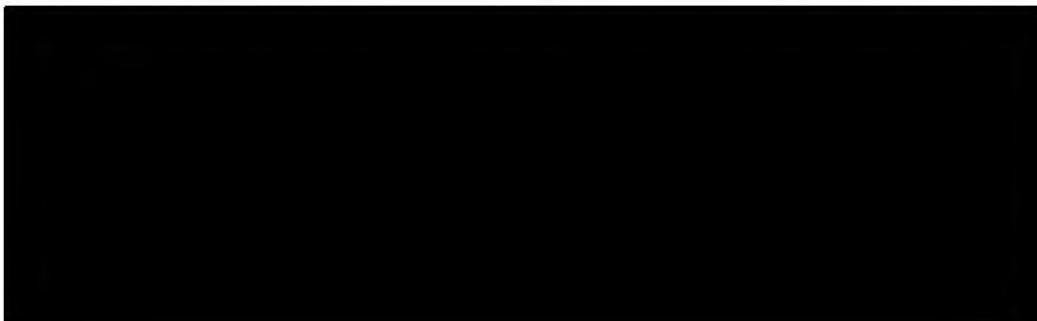
Wij hebben de stellige indruk dat de problemen die voortvloeien uit zo ontzettend veel bewoners en hun behoeften een veel gevallen niet op te lossen zijn en dat dus vóór dat het te laat is het aantal woningen drastisch naar beneden bijgesteld dient te worden tot een niveau dat de stad een de aanliggende wijken en infrastructuur eenvoudig aankan.

Waarom zoveel?

Het zal vast zijn dat er partijen hun voordeel mee doen.

Hoofdzakelijk blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht. De gemeente vertegenwoordigd ons bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk maar met klem om deze visie / waarschuwing zeer ter harte te nemen en dit in de eerste plaats te betrekken in de plannen omtrent de plannen van de Merwedekanaalzone.



Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

GEMEENTE UTRECHT

Tra.v. DE GEMEENTERAAD

REACTIE ONGEVESVISIE/MER MERWEDAKANAAL
ZONE

Postbus 8406

3503 RK UTRECHT



NOBCC #8221X0X#000#00000#

1990
11/11



Utrecht, 9 september 2017

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

Ingekomen M.C. d.d.

12 SEP 2017

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

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u 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. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha)**.

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.

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)
- 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-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 dat allemaal op 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 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!

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.

Advies 1

Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5.

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, adviseer ik 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 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen

In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!

Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedepark. 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 gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

Bouw aan de bestaande Socratesbrug en Baliјеbrug een aantrekkelijk deel voor langzaam verkeer. Dit moet technisch mogelijk zijn, is goedkoper dan weer nieuwe bruggen bouwen 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,

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 Baliјеbrug 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 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 i.v.m. mogelijke overlast van passanten en geen licht/zon. Wij wonen op een woonboot tegenover de Zijldiepstraat. **Als de plannen doorgaan zoals op de tekening betekent dit dat onze woonboot weg moet. Ook als wij niet weg zouden moeten als bijvoorbeeld de brug op een andere plek komt betekent dit zoiezo waardevermindering van de boot en horizonvervuiling.**

Advies 3

Ik verzoek u in de uitwerkingsplannen c.q. deelplannen voor deelgebied 5 (tussen Baliјеbrug 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. Liever helemaal geen brug, maar zeker geen drie.

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.

U 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.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedepantsoen (woonboten/woonarken)

meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot nog een paar opmerkingen en vragen:

Wanneer de parkeerdruk in de omgeving van de Merwedekade te groot wordt, zullen er hopelijk aanvullende maatregelen worden getroffen. Dat zal dan wel betaald parkeren worden, maar misschien is vergunning parkeren beter. Is daar al over nagedacht?

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?

Vraag 4: **In geval van verplaatsing woonboten. Zijn er alternatieve ligplaatsen?**

Graag ontvang ik een bevestiging dat deze brief door u is ontvangen.

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet,



Reactie Omgevingsvisie
MER/Werwedekanaal

Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017



Gemeente Utrecht
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 8406
3503 Rk UTRECHT

40500 #8221X0X#00#00000#





Utrecht, 10 september 2017

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



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

Geachte dames/heren,

Allereerst moet ik bewondering uitspreken voor de ambitie die u 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. Temeer omdat u zoveel als mogelijk bestaande gebouwen en functies in het gebied wil behouden c.q. geschikt wil maken voor nieuwe functies. Met belangstelling zie ik dan ook uit naar deel 2 van de omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan.

Ik beperk me in deze reactie tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha)**.

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.

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)
- 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-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 dat allemaal op 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 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!

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.

Advies 1

Ik ben zeer verontrust over alle ambities, die u heeft voor invulling van deelgebied 5. 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, adviseer ik 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 6 bouwlagen (maximaal 20 meter) op minimaal 29 meter afstand van het Merwedekanaal.

Bruggen

In de omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Balijebrug en Socratesbrug, die op een afstand van 1000 mtr van elkaar liggen, nog eens 3 bruggen voor langzaam verkeer. Dat is elke 300 mtr een brug!

Deze bruggen nemen veel ruimte in van het bestaande groen aan de oostzijde van het Merwedekanaal, het Merwedepark. 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 gaat u nu juist obstakels opwerpen!

Advies 2

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 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,

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. 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 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.

Advies 3

Ik verzoek u 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.

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.

U 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.

Advies 4: Beschermende maatregelen (bijv. vaste tijden van aan- en afvoer bouwmaterialen) vast te stellen om de bouwoverlast zoveel als mogelijk te beperken.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 5: Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedepantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot heb ik nog een paar vragen:

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

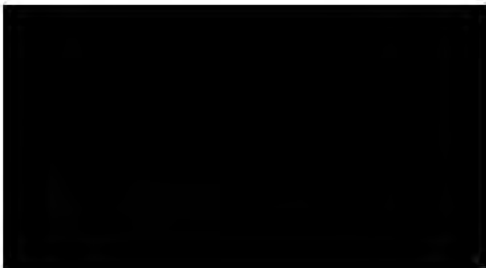
Vraag 1: Wat houdt dit in?

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

Vraag 3: Kan de gemeente door versnelde onteigening in bezit komen van objecten?

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet.





FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.170911.002964



Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

Gemeente Utrecht

T.a.v De Gemeenteraad

Postbus 0406

3503 RK Utrecht

cc. de heer Pautus Jansen

wethouder Ruimtelijke Ordening

NX2VV #8221XDX#00#0000#

NX1VV #8221XDX#00#0000#

PER FALK

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



Tevens per e-mail: merwedekanaalzone@utrecht.nl

's-Hertogenbosch, 11 september 2017

Inzake : Zeehaen Beheer BV / gem. Utrecht
Ref. : 23176/TER/CT
Uw ref. :
E-mail : [REDACTED]
Betreft : zienswijze over concept-omgevingsvisie én concept-milieueffectrapportage (mer)
Merwedekanaalzone

Geachte voorzitter en leden van de gemeenteraad,

1. Inleiding en feiten

Namens cliënten, Zeehaen Beheer BV en Gepu Zelfbedieningsgroothandel BV, gevestigd en/of zaak doende aan de Vliegend Hertlaan 8 te (3526 KT) Utrecht, dien ik hierbij tijdig een zienswijze bij u in op de concept-omgevingsvisie én concept-mer Merwedekanaalzone.

Gepu Zelfbedieningsgroothandel BV, hierna "Gepu", betreft een groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën, zijnde een categorie 3.1-bedrijf, ingevolge de laatste uitgave in 2009 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, hierna verder te noemen "de VNG-Brochure".

Gepu valt in het plangebied van de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk", zoals geconsolideerd op 1 april 2015.



Member of **EUROPE**
www.europe.eu

Van Iersel Luchtman N.V.

Telefoon 088 - 90 80 800

Telefax 088 - 90 80 600

info@vil.nl

Breda

Wilhelminapark 15

Postbus 4810, 4803 EV Breda

's-Hertogenbosch

Meerendijkweg 21

Postbus 44, 5201 AA 's-Hertogenbosch



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.

Cliënten verzoeken u hiermee rekening te houden bij de opstelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Over het concept daarvan én over de concept-mer heb ik namens cliënten (verder) de navolgende zienswijzen.

2. De zienswijzen

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.

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 milieu-aspecten. 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 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.

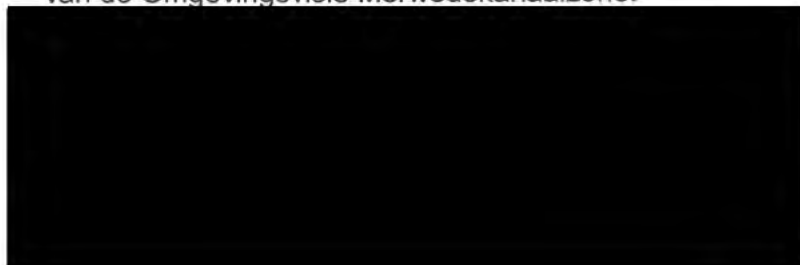
Voor vergunningplichtige inrichtingen vormt de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening het beleidskader, waaraan dient te worden getoetst, voor wat betreft het opleggen van geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau én het piekniveau, én dit kan dus ook anders zijn 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.

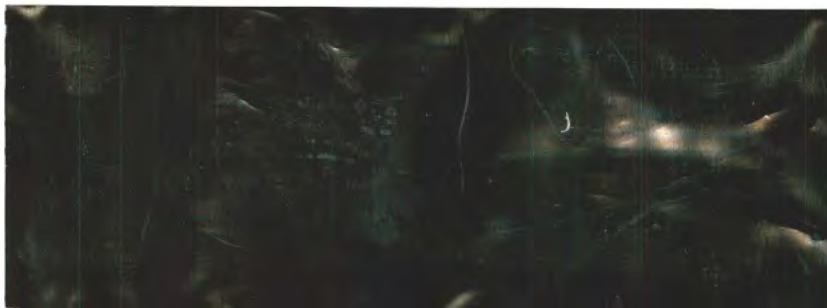
Bovendien beraden cliënten zich er ook over of zij in de nabije toekomst aanvragen om tegemoetkoming in planschade moeten gaan indienen bij de gemeente Utrecht, wanneer industriële gebieden, waarin bedrijven in de categorieën 3.1 of hoger zich bewust hebben en/of zijn gevestigd, steeds meer worden getransformeerd 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.

Verzoek

Namens cliënten verzoek ik u rekening te houden met deze zienswijzen bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.



FALKPOST



VANIERSEL
LUCHTMAN
ADVOCATEN

Ingekomen PLC 4-1

Kantoor 's-Hertogenbosch

Postbus 44 5201 AA 's-Hertogenbosch

12 SEP 2017



Stichting **STATENJACHT UTRECHT**

Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

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

Utrecht, 8 september 2017

Kenmerk: 20170105

Onderwerp: Merwedekanaalzone

Hierbij reageer ik op de Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone.

Er is sprake van het voornemen om een aantal fiets-voetgangersbruggen over het Merwedekanaal te realiseren. Helaas heb ik in de ter visie liggende stukken in het Stadskantoor geen locaties kunnen 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 afspraak met de gemeente Utrecht, op haar verzoek, is dat wij daar elk winterseizoen onze ligplaats kiezen als blikvanger. In de winter exploiteren wij in de Veilinghaven een populair eetcafé in het Statenjacht, waarvan de inkomsten zeer noodzakelijk zijn voor onze ANBI-stichting. Het schip is indertijd gebouw als sociaal werkproject voor werkloze jongeren en thans wordt het gebruikt voor tochten met o.a. jongeren met een verstandelijke beperking.

De wens van de gemeente komt voort uit het feit dat de gemeente Utrecht ons indertijd heeft geholpen met een locatie voor onze havenpost, die wij nodig hebben voor onderhoud en opslag. Deze is gevestigd op de begane grond van restaurant De Veiling.

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.

Ik wil u niet onthouden dat ik in Gent een interessante fiets-voetgangersbrug zag, die in geheven toestand toch doorgang bood voor fietsers en voetgangers, waardoor er voor het langzame verkeer geen stagnatie optrad. Deze Bataviabrug over het Handelsdok in Gent heeft op- en afritten die aan het te heffen middendeel zijn bevestigd. Deze hellingbanen worden wel steiler maar blijven begaanbaar in geheven toestand.

Maar wellicht is deze oplossing in Utrecht niet nodig, daar brugopeningen voor de schepen in de Veilinghaven niet frequent nodig zullen zijn. Bovendien zijn deze openingen goed in te plannen.

Maar zonder een doorvaartmogelijkheid wordt de Veilinghaven voor "De Utrecht" onbereikbaar en daardoor minder aantrekkelijk.

Hoogachtend,





Stichting STATENJACHT UTRECHT



ND6UU #8221X0X#00#00000#





Utrecht, 11 september 2017

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



Van [REDACTED] op het Merwedekanaal sinds 2003.



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

Geachte dames en heren,

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Milieu Effect Rapportage (MER) lezen we de zeer ambitieuze visie van Gemeente Utrecht om de Merwedekanaalzone her in te richten. Dat een groot deel van het gebied aan herwaardering toe is, is al een aantal jaren bekend en veel direct belanghebbenden zullen het daar in principe mee eens zijn.

Algemene opmerkingen

Allereerst merken we op dat we volledig achter de reeds ingezonden brieven door andere woonbootbewoners staan. Onze brief is deels geïnspireerd op de brief van mevrouw D. Engelman (nr 51) en ook voegen wij onze eigen zorgelijke punten en kritische noten toe.

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 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*'.

Advies 1:

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 verzoek ik u om uitleg en onderbouwing hiervan richting alle belanghebbenden en –in dat geval– vanuit het juiste vertrekpunt opnieuw stadsgesprekken te organiseren.

In de 14 jaren dat wij nu op het Merwedekanaal wonen 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 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!*

Advies 2:

Wij verzoeken u 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!

In deze reactie beperken we ons verder tot **deelgebied 5 (grootte 24-27 ha)**.

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.

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);
- 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-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!

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.

Advies 3:

We 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, adviseren we 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.*

Bruggen

In de Omgevingsvisie creëert u tbv de stedelijke ontsluiting van deelgebied 5, naast de bestaande Baliebrug en 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 Merwedepark. 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 Merwedepantsoen te laten poepen. Een pantsoen waarin (jonge) kinderen spelen en waar de poeponverlast 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 parkeeroverlast 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!

Advies 4

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 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.

Advies 5

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.

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.

Advies 6

We verzoeken u 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.

Advies 7

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.

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.

U 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.

Advies 8

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.

Ontwikkelingsstrategie

Momenteel zijn de eigenaren en gebruikers van deelgebied 5 nauw betrokken bij het ontwikkelen van bouwplannen.

Advies 9

Betrek bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen een delegatie van de huidige bewoners van de Merwedekade en het Merwedepantsoen (woonboten/woonarken) meer bij de ontwikkeling van het deelgebied 5.

Tot slot hebben we 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: 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?

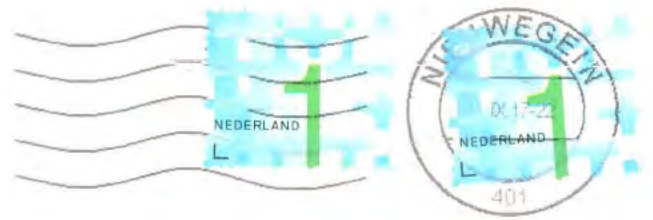
Voor het overige behouden wij ons het recht voor om nog verdere aanvullingen te doen.

In afwachting van uw antwoorden,

Hoogachtend

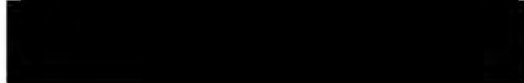


Zienswijze omgevingsvisie I/MER
merwedekanaalzone



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

NO9CC #8221X0X#00#00000#



Ingekomen PLC d.d.

12 SEP 2017

[REDACTED]
[REDACTED]
aan:

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

9 september 2017

Reactie op Omgevingsvisie en milieueffectrapportage Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone gelezen.

Als eigenaren van het huis dat midden in het deelgebied 5 ligt (Kanaalweg 21), zijn wij blij met de meeste ontwikkelingen die in deze visie gepland zijn. Wij zijn blij dat de tippelzone uiteindelijk weggaat en dat de leegstand en braakliggende terreinen uiteindelijk worden aangepakt.

Echter krijgen wij er een schokkend gevoel bij dat het gebied rondom ons huis voor jarenlang een enorme bouwput wordt. De dichtheid van de bebouwing die op de sfeerimpressie-afbeelding op pagina 80 staat, geeft een horrorbeeld weer. Wij konden in het document helaas niet vinden op welke termijnen deze visie is gebaseerd. Wij kunnen ons niet voorstellen dat onze burens en wij zelf, of onze huurders, jarenlang in het midden van een bouwterrein gaan wonen.

Verder lezen wij in dit document op pagina 44 en 45 dat onze huizen wel tot cultuurhistorische gebouwen zijn toegewezen. Wij 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, wij zelf 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.

Ook lezen wij op pagina 35: "*...nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal bestaat uit minimaal 4 en maximaal 8 bouwlagen; incidenteel zijn 10 bouwlagen toegestaan.*" Hierbij willen wij u graag verzoeken om deze plannen niet in de omgeving van onze huizen 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. 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.

Graag verzoeken wij u om de bovengenoemde punten serieus te overwegen en om deze visie waar nodig is aan te passen.

Met vriendelijke groet,
ook namens de huidige bewoners van ons huis,

[REDACTED]

Zienswijze omgevingsvicie/
MER Merwedekanaalzone

schrijven

2023-01-17-20



Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie
4.05 Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

2023-01-17-20



Utrecht, 10 september 2017

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

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte mevrouw, meneer,

Sinds zesentwintig jaar woon ik in de Rivierenwijk. Vanaf mijn negentiende heb ik op kamers gewoond aan de Balijelaan, vervolgens ben ik verhuisd naar een bovenwoning aan de Merwedekade en nu woon ik in een eengezinswoning aan de Amstelstraat.

Mijn kritische argumenten in deze brief op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – Ruimtelijke agenda voor de toekomst van Merwedekanaalzone zijn ontstaan doordat ik, als docente van de opleiding Gebouwde Omgeving bij Hogeschool Utrecht, om heen kijk, me beweeg en leef in de gebieden van de visie. Bij de argumenten beeld ik mij de toekomst in en leef en beweeg me in de volgens de visie gerealiseerde deelgebieden en benader dit vanuit praktisch oogpunt. Ik beperk mij in deze reactie tot plangebied 5 en hoofdzakelijk tot de hoge woontoren, bruggen over het Merwedekanaal, de woonboten, groenstrook Merwedeplantsoen en de Rivierenwijk.

Een zin uit de omgevingsvisie: 'Om dit [plangebied 5] te kunnen bereiken wordt ingezet op snelle fietsverbindingen (naar onder andere NS stations, de binnenstad en het Science Park), ... en wordt geïnvesteerd in een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk.' Waarbij de visie voorziet in drie bruggen over het Merwedekanaal tussen de Balijebrug en Socratesbrug. Dit betekent een brug om de tweehonderdvijftig meter!

Graag wil ik toelichten waarom ik vind dat deze verbindingen/bruggen onnodig zijn.

Argument 1 overlast

Mensen uit plangebied 5 laten hun hond uit, lopen een rondje over de nieuwe bruggen langs de groenstrook van het Merwedeplantsoen en laten hun hond daar poepen (ondanks de daarvoor aangewezen gebieden, drollen liggen er genoeg, overal in het plantsoen).

Wanneer meer mensen gebruik maken van de groenstrook neemt werfafval 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 plantsoen 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.

Argument 2 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 Balijebrug 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).

Ik heb het niet uitgerekend, de afstanden van beide routes lijken mij 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 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.

Argument 3 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.

Argument 4 '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? (Ik ben voorstander

van een autoluwe wijk en vind dat een sterk punt in de visie!).

Ik woon in de Amstelstraat waar het gratis parkeren is, dit is honderdvijftig meter tot aan de Waalstraat waar het betaald parkeren is. 'Forensen' komen per fiets en parkeren gratis hun auto in onze straat. Om 19:00u is regelmatig geen parkeerplek over in de buurt van onze woning.

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.

Argument 5 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, opstellen, dukdalven o.i.d. waar de woonboten aan vastgemeerd liggen, nutsvoorzieningen of aansluitingen 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 inleveren 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 Merwededeplantsoen moet vooral groen zijn en blijven! De visie noemt het Merwededeplantsoen een 'identiteitsbepalende verschijningsvorm', die alleen behouden kan blijven wanneer niet nog eens bouwwerken als bruggen met bijkomstige 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. Fietsers en voetgangers kijken vanaf de brug de tuinen in en leveren het nodige geluid.

Argument 6 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 een prominente rol heeft.

Argument 7 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).

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.

Vergelijk

Wanneer ik de verbinding tussen de wijken Rivierenwijk en plangebied 5 vergelijk 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), Hooggravensebrug (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.

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.

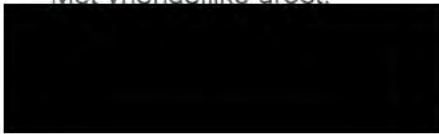
Bewegen

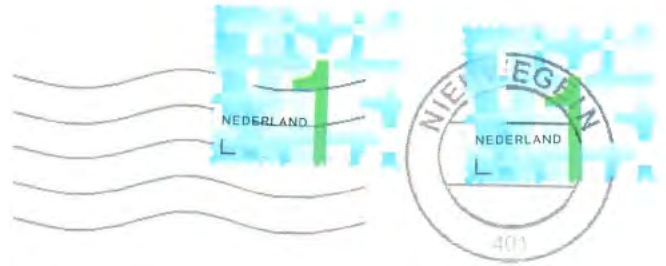
Zijn er Utrechters die ooit hebben geklaagd over dat bijvoorbeeld de Praxis aan de Europalaan

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.

In deze reactie hoop ik dat ik u een ander perspectief heb kunnen bieden en wacht uw reactie af.

Met vriendelijke groet,





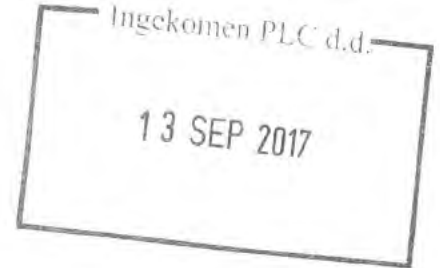
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N12CC #8221X0X#00#0000#

3522 CR / 6A

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



Utrecht, 10 september 2017

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

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij enkele zorgen uitspreken over de plannen voor deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone.

Ten eerste staan wij positief tegenover de herontwikkeling van de gebieden op zich.

Ten tweede delen wij de zorgen van mevrouw Diny Engelman van Merwedepantsoen 51 in haar brief van 6 september 2017 en onderschrijven deze.

Ook de kritiek op de plannen rond het bouwen van de "langzaamverkeerbruggen" over het kanaal onderschrijven wij. 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 neergang van de leefbaarheid van bestaande aansluitende wijken ten gevolg. Het ene gat met het ander dicht.

Wij willen hier wat extra zorgen aan toe voegen.

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 plannen om 6000 tot 9000 woningen te bouwen klinken zeer ambitieus en lijken voorbij te gaan aan de realiteit.

We zullen u uitleggen waarom wij dit zo zien:

Voorafgaand een aantekening: Dat het zomaar 3000 (!) woningen kan verschillen maakt nogal wat uit. Zeker 6000 mensen! Dat is een woonwijk op zich. We gaan "maar even" uit van 7.500 woningen.

In de provincie Utrecht is het gemiddeld autobezit per huishouden 0,9 auto per huishouden. De aantallen nemen per jaar nog steeds toe. Mocht 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 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 dáárvan 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.

Wij voorzien een compleet verkeersinfarct.

Mocht er te weinig parkeerruimte in de wijken zijn dan zal dit zich verplaatsen naar naastgelegen wijken. Dichterswijk is al vol en Rivierenwijk kan ook nog maar weinig hebben. Vergunningsstelsel of niet er is gewoonweg geen plek.

Waarom zoveel woningen? Dat er een nieuwe functie aan deze gebieden wordt toebedeeld begrijpen we maar waarom zo ontzettend veel? Dit is vragen om problemen.

Problemen die ons inziens éerst opgelost dienen te worden indien mogelijk en op basis van de reële mogelijkheden die overblijven vervolgens het aantal woningen (max. Aantal bewoners) plannen.

Wij 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?

Het zal vast zijn dat er partijen hun voordeel mee doen.

Hoofdzaak blijft dat de stad leefbaar moet blijven voor huidige en nieuwe bewoners van de stad Utrecht. De gemeente vertegenwoordigd ons bewoners en de weloverwogen mening van bewoners zou leidend in deze moeten zijn.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk maar met klem om deze visie / waarschuwing zeer ter harte te nemen en dit in de eerste plaats te betrekken in de plannen omtrent de plannen van de Merwedekanaalzone.





DE GEMEENTERAAD VAN UMECHT

ONTWIKKELORGANISATIE RWINTE

T.O.V. ONGEVINGSDEURS

Postbus 16200

3500 CE

Ingekomen PLC d.d.

13 SEP 2017

U MECHT

N1200 #2444X2A#05#0752#



Geachte gemeenteraad,

Zienswijze omgevingsvisie Merwedekanaalzone en ontwerpplan MER
Aangezien beide documenten gelijktijdig ter inzage zijn gelegd en juridisch verbonden zijn hierbij een integrale reactie op beide documenten.

Historie

Hoewel woonbootbewoners van origine reizigers zijn, zijn de meeste woonbootbewoners anno 2017 honkvast*. Zij zijn stevig verankerd in Utrecht en verbonden met de Utrechtse waterwegen. Sinds 1981 hebben zij een eigen belangenvereniging, en zij zijn al veel langer gesprekspartner van de gemeente Utrecht.

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 oa 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 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 Merwedeplantsoen 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.

Temeer daar in het woonbotenbeleid van de gemeente Utrecht uit september 2007 woonboten genoemd worden 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.

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.

Het SUWO kan en wil vanzelfsprekend een initiërende rol spelen bij de oprichting van een dergelijk overleg aangezien onze leden woonachtig zijn langs de gehele zone vanaf de Sowetobrug tot aan de Socratesbrug (en verder) en goede contacten onderhouden met hun burens op de wal.

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.

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 pennenstreek blijven staan.

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)

Maakt duidelijkheid omtrent de aantallen in deze fase van planvorming uit?

Ja, want 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 onduidelijk.

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 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.

Daarom een doorkijk

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 defensie terrein) 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.

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.

* Daar waar gesproken wordt over woonboten of woonbootbewoners wordt ook woonschip of woonark bedoeld.

** (de 10% afwijkingsbevoegdheid van het college maakt hoogten tot 38,5 meter mogelijk en de 35 meter is exclusief installaties (bijv. liften,) ongeveer 2,5 meter. Het negatieve effect van de hoogbouw op de bezonning als gevolg van schaduwwerking neemt nog eens meer dan 6m (3,5 +2,5m) nl exponentieel toe.)


/ Het SUWO bestuur

Reactie naar: 



Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze omgevingsvisie
MER Merwedekanaal zone

Datum van inleveren (stempel)	12 SEP 2017
Naam afdeling voor adressering	Ontwikkel organisatie Ruimte
Naam receptiemedewerker	
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

Ingekomen 11c

12 SEP 2017

Gemeente Utrecht
Ingekomen 11c

12 SEP 2017

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

Zienswijze omgevingsvisie/
MER merwederlandszone

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



Betreft: Zienswijze omgevingsvisie/mer Merwedekanaalzone
Datum: 14-09-2017

Geachte heer en mevrouw,

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.

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. Deze interactie wordt mede vormgegeven tijdens de tweewekelijkse ontwerpateliers op het stadskantoor waar het ontwerpteam en de afdeling stedenbouw constructief samenwerkt, alsmede het tweewekelijkse eigenarenoverleg. Dit interactieve proces zien wij als een meerwaarde om de verschillende ambities te halen. Wij zien echter ook de volgende aandachtspunten:

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.

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 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.

Pilot gebied MERWEDE

Zoals de omgevingsvisie terecht aangeeft worden nieuwe vormen van mobiliteit en duurzaamheid onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Veel 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 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 loop- en 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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

Onderzoeksvragen

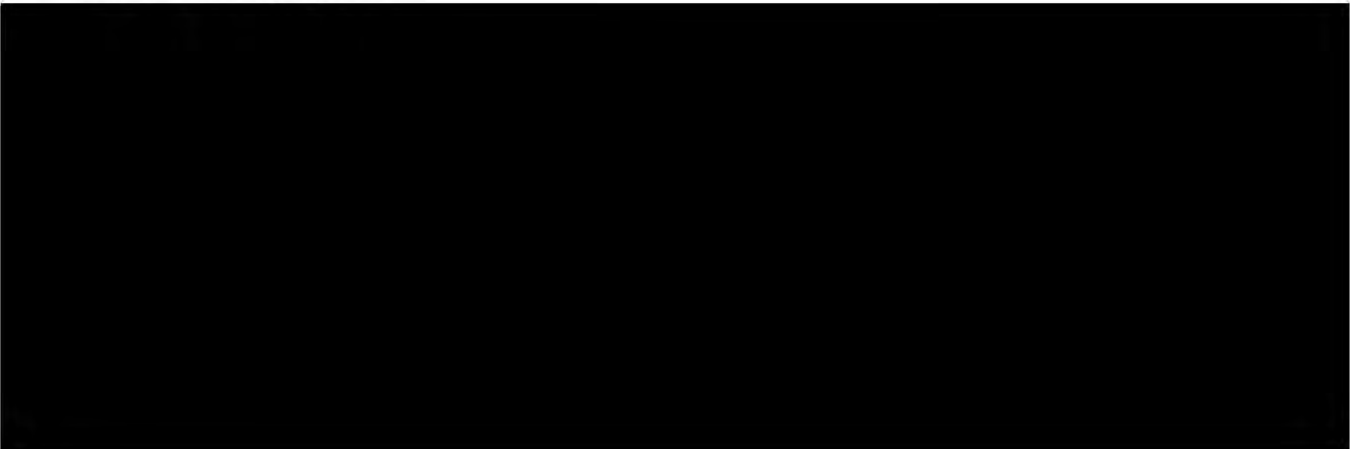
In de komende periode ligt de uitdaging om de onderzoeksvragen die (mede) in de omgevingsvisie staan benoemd te onderzoeken, te beantwoorden en of aan te scherpen. Op dit moment is de gemeente Utrecht met name op het vlak van stedenbouw, planeconomie en mobiliteit goed georganiseerd en vind een goede 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.

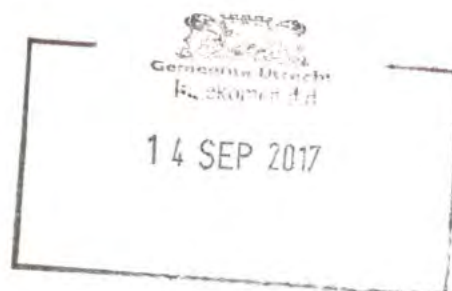
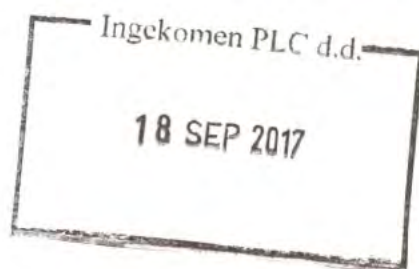
Tot slot

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 *couleure 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 opbrengstpotentieel 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 inzet de midden huur. (22-08-2017)

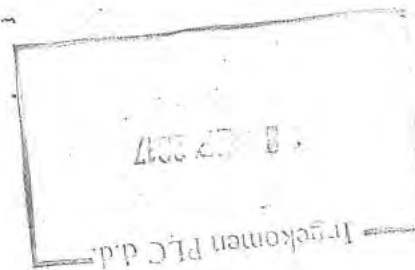
Met inachtneming van bovenstaande aandachtspunten zijn wij vol vertrouwen dat wij samen met de gemeente Utrecht een unieke stadswijk kunnen ontwikkelen, die op het gebied van samenwerking, duurzaamheid, gezondheid en leefkwaliteit vernieuwend zal zijn. Wij kijken uit naar een constructieve samenwerking waarmee we met elkaar vorm gaan geven aan ambitie en programma voor deelgebied 5.

Met vriendelijke groet,





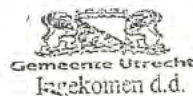
De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT



stbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

omschrijving van het document:

Omgeving v.d. Merwede kanaal zone



Inleveren (stempel)

14 SEP 2017

Afdeling voor adressering

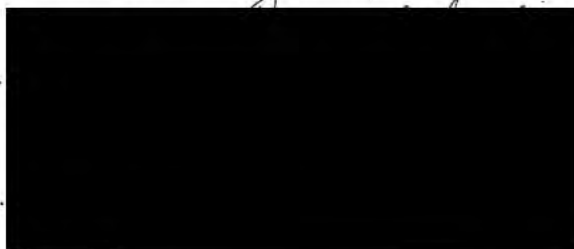
Ontw. Org. Ruimte
Gemeente raad v. Utrecht

receptiemedewerker

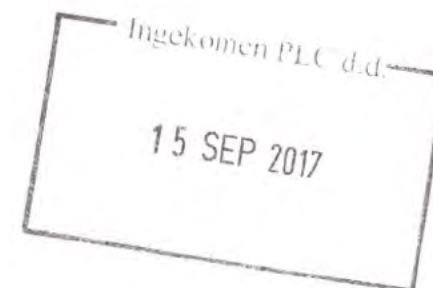


Handtekening medewerker voor ontvangst

Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)



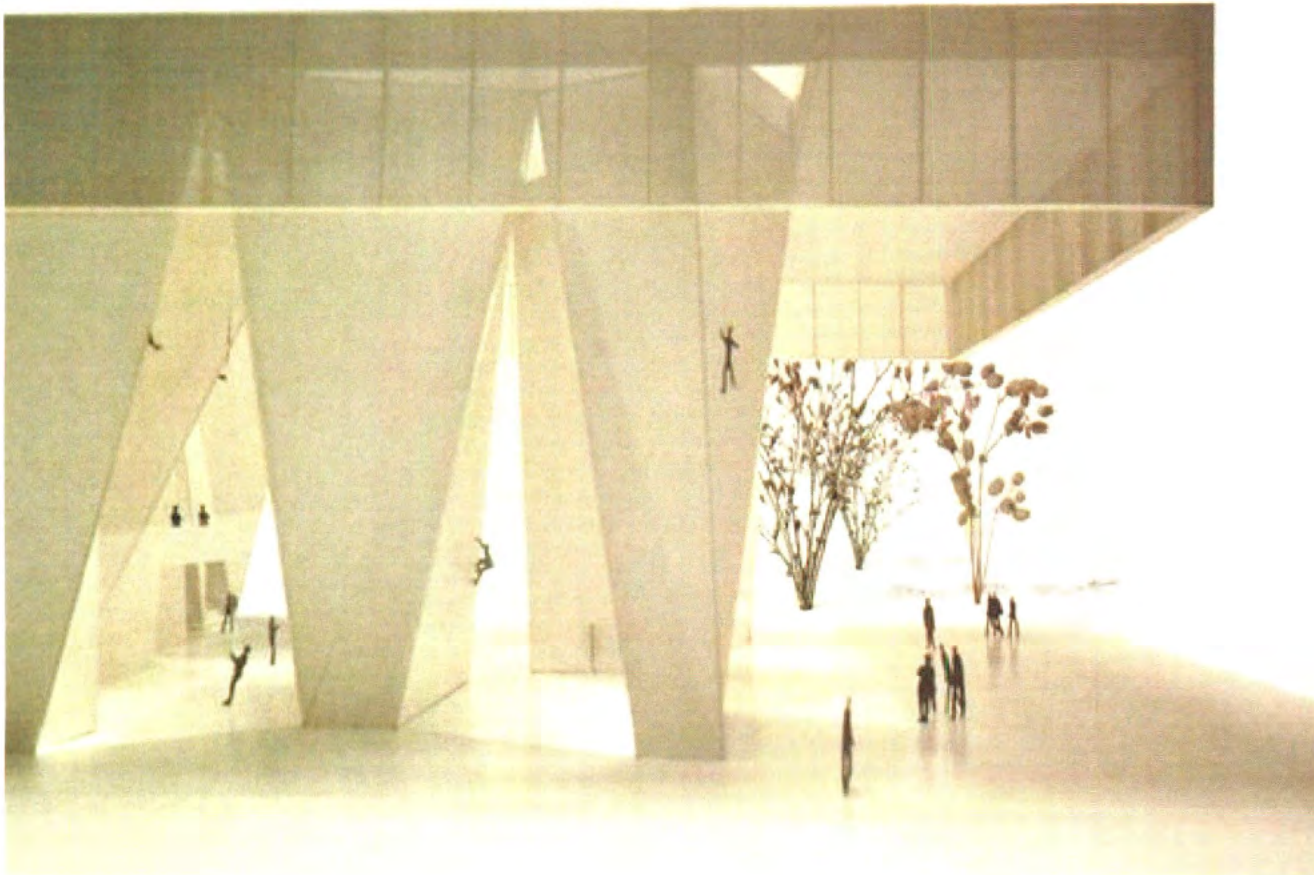
gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Zienswijze Omgevingsvisie/MER Merwede kanaalzone

Boudderhal sterck
Koningin Wilhelminalaan 4B
3527 CD Utrecht

TOEKOMSTVISIE BOULDERHAL STERK OP HET OPG TERREIN



RHAW architecture



BOULDEREN

**IS EEN EXPRESSIEVE EN SPECTACULAIRE TAK
VAN DE KLIMSPORT**

KORT, KRACHTIG, ATLETISCH EN ZONDER TOUWEN

BESTAANDE SITUATIE BOULDERHAL STERK

Eigenaren: Jelmer Pelt en Roberto Ackermann

Boulderen is een expressieve en spectaculaire tak van de klimsport: kort, krachtig, atletisch en zonder touwen. In korte routes (boulders) wordt er op klimwanden van zo'n 4,5 meter hoog geklommen. Voor de veiligheid liggen er valmatten op de grond.

De enorme groei die deze sport de laatste jaren doormaakt heeft het boulderen vooral te danken aan het sociale karakter ervan en het feit dat boulderen naadloos aansluit op de vraag naar flexibiliteit in het sporten. Je bent niet gebonden aan trainingstijden of trainingsmaatjes, de boulderhal is altijd open en je kan komen wanneer het jou uit komt. Je bent echter nooit alleen en er is altijd wel iemand waarmee je samen de "boulderproblemen" mee kan oplossen. Deze enorme populariteit en groei is het IOC ook opgevallen waardoor boulderen een olympische status heeft gekregen en onderdeel zal zijn van de spelen in Tokyo 2020.

De voornaamste functie is de boulderhal zelf waar trainingen en cursussen worden gegeven, jeugdtraining en gewoon vrij boulderen. Daarnaast hebben we een bar met een uitgebreid dranken assortiment en kleine eetmogelijkheden. De bar dient ook geregeld als flexwerkplek.

Op de eerste verdieping zijn er kleedkamers, een trainingsruimte voor additionele training en een fysiotherapie ruimte waarin een op klimmen gespecialiseerde fysio geregeld patiënten en ontvangt en behandelt. We hebben boven nog een multifunctionele zaal waar uiteenlopende activiteiten worden gehouden als bijscholingscursussen, lezingen, yoga en trainingen.

Oppervlakte: 1700m2 inclusief boven verdieping

Hoogte van hal: 9,5 m

Aantal bezoekers per dag: 250

Aantal bezoekers per jaar: Rond de 90.000

Aantal abonneementhouders: ca 600 abonneementhouders en ca 2000 kaart houders.

Grootste doelgroep: 20-40 jaar.

Bij STERK werken ca 20 medewerkers.

Andere boulderhallen in de omgeving:

Kei Boulderhal in Amersfoort

Monk Boulder gym Amsterdam



Toekomstvisie Boulderhal Sterk

TOEKOMSTVISIE

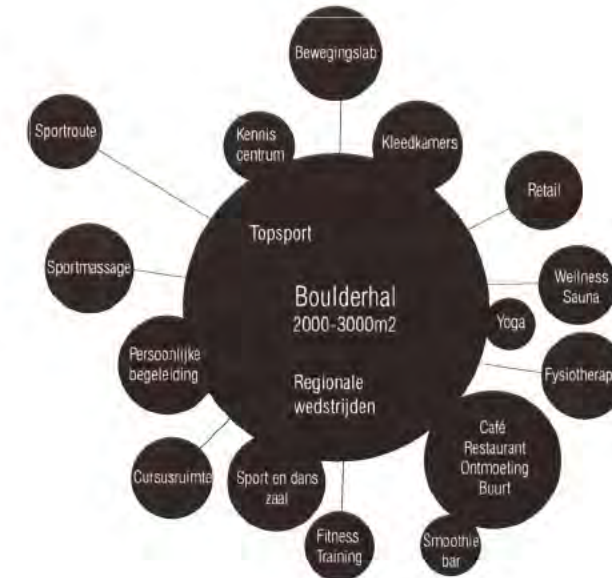
De boulderhal is een zelfstandig en gezond bedrijf. De verwachting en ambitie is om te groeien en om meer gebruikers te trekken. Er zijn goede mogelijkheden voor synergie met andere functies in bijvoorbeeld sport, beweging en gezondheid. De boulderfunctie zou als spil beschouwd kunnen worden van een 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 voor topsport 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



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 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.

MODEL 1. BESTAANDE LOCATIE UITBREIDEN

De boulderhal blijft in het bestaande gebouw. Er is eventueel een mogelijkheid voor groei, richting de skatebaan. Als de skatebaan blijft, is de groei beperkt tot een oppervlakte rond de 1700 m², inclusief alle aangrenzende functies.

De huidige boulderhal ligt verstopt in het gebouw. De zichtbaarheid van de functie kan verbeterd worden door het entree te openen naar de straat, bijvoorbeeld door de hal aan de westkant te openen. De overige functies in het gebouw zoals dansruimtes en de fysio kunnen opgeknapt en eventueel uitgebreid worden.

Om behoud op de bestaande locatie haalbaar te maken zal er mogelijk programma toegevoegd moeten worden, zoals een extra bouwlaag met woningbouw of aan het boulderen/sport gekoppelde functies op het dak. Toevoegen van volume geeft ook kansen om de gevel op te frissen zodat de uitstraling past bij de ambities die in het masterplan van het OPG terrein uitgesproken worden.

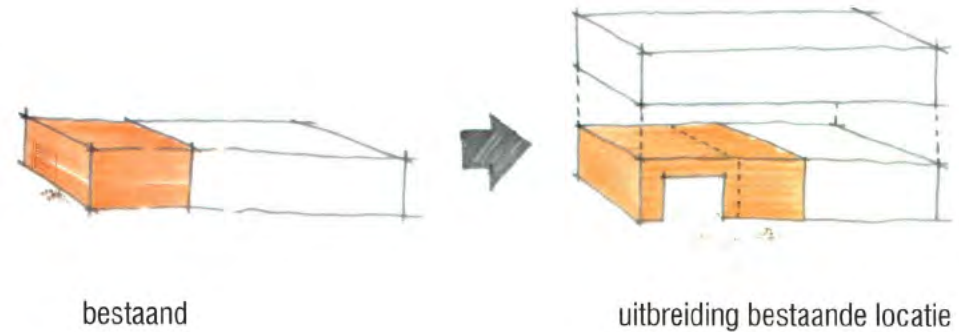


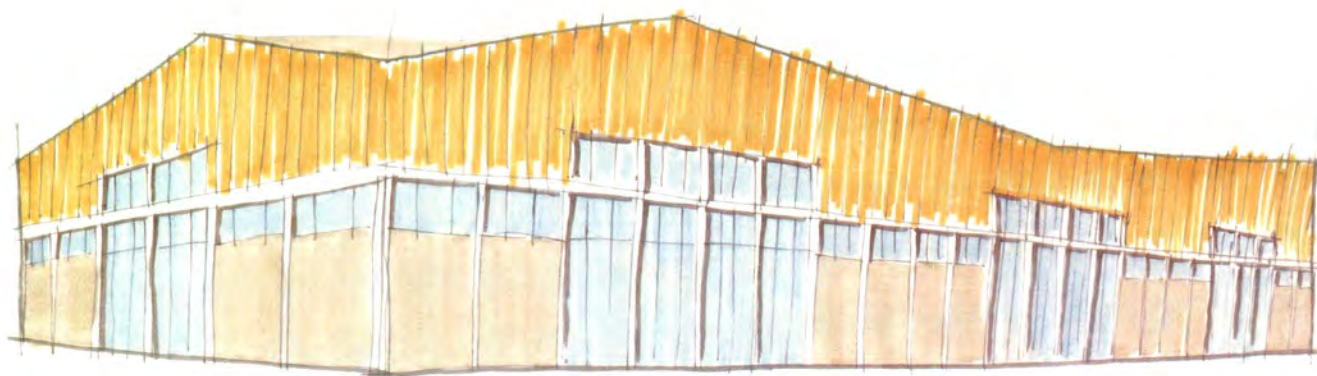
foto bestaand gebouw



referentiebeelden



schets bestaande locatie uitbreiding



MODEL 2. GEBOUW M

Er zijn ambities om gebouw M, het fietsdepot, te behouden en te ontwikkelen tot een gebouw met (semi-)publieke functies. Hierin kunnen we denken aan een markthal, sportfuncties, een hotel en andere horeca. De boulderhal zou daar voortrekkersrol in kunnen hebben, bijvoorbeeld door op de dubbelhoge hal op de begane grond zijn intrek te nemen. De begane grond biedt ruimte om te groeien naar 2000 m² of meer. De interactie met andere functies en daarbij verbonden levendigheid in het gebouw is erg interessant en zal de zichtbaarheid en vindbaarheid van de boulderhal vergroten. Daarnaast neemt de boulderhal een relatief groot deel van het gebouw af, wat de haalbaarheid van de herontwikkeling van gebouw M vergroot. Additionele functies zouden een directe relatie met de boulderhal kunnen hebben, zoals sportgebonden zorg zoals een fysio, fitness, lessen, yoga, en vergaderplekken. Ook kan de relatie met het kanaal vanuit het gebouw gelegd worden.

De inpassing van boulderen op het bestaande stramien is zeer goed mogelijk door de dubbelhoge hal in het midden van het gebouw. Dat kan in combinatie met de vides aan de voor en achterzijde spannende ontmoetingen bieden voor nevenfuncties. Om de zichtbaarheid te vergroten zou men langs de assen van het gebouw de gevel openen en een horeca terras op het zuidwest kunnen realiseren.



gebouw M (fietsdepot)



boulderhal in gebouw M

foto bestaand gebouw



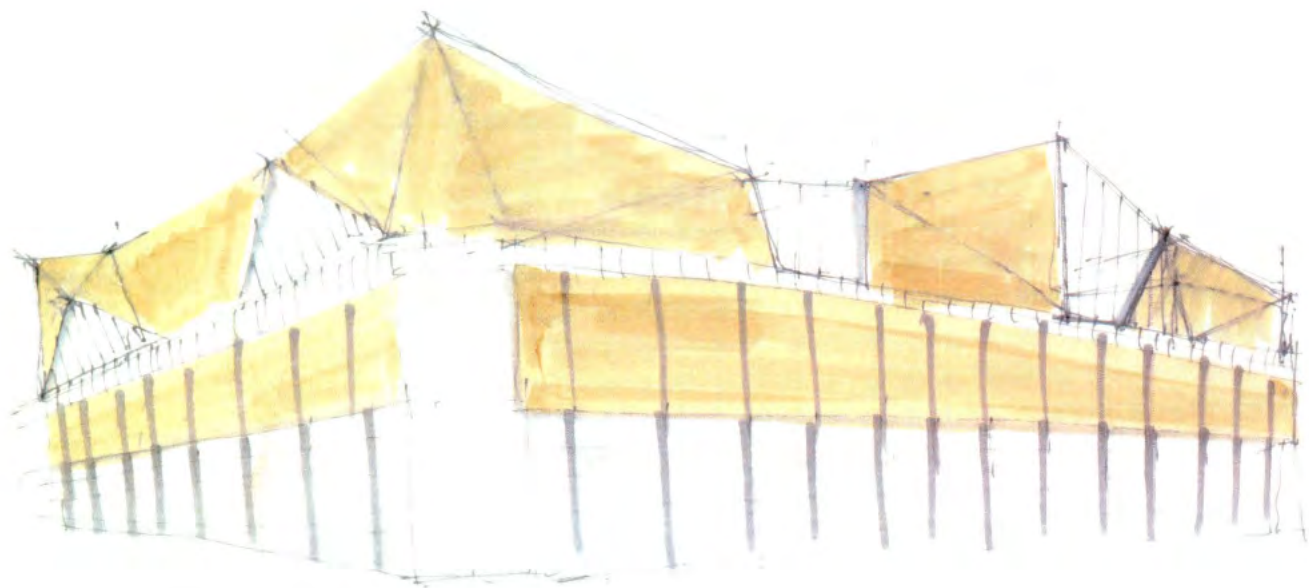
Toekomstvisie Boulderhal Sterk

referentie beelden



RHAW architecture

schets gebouw M

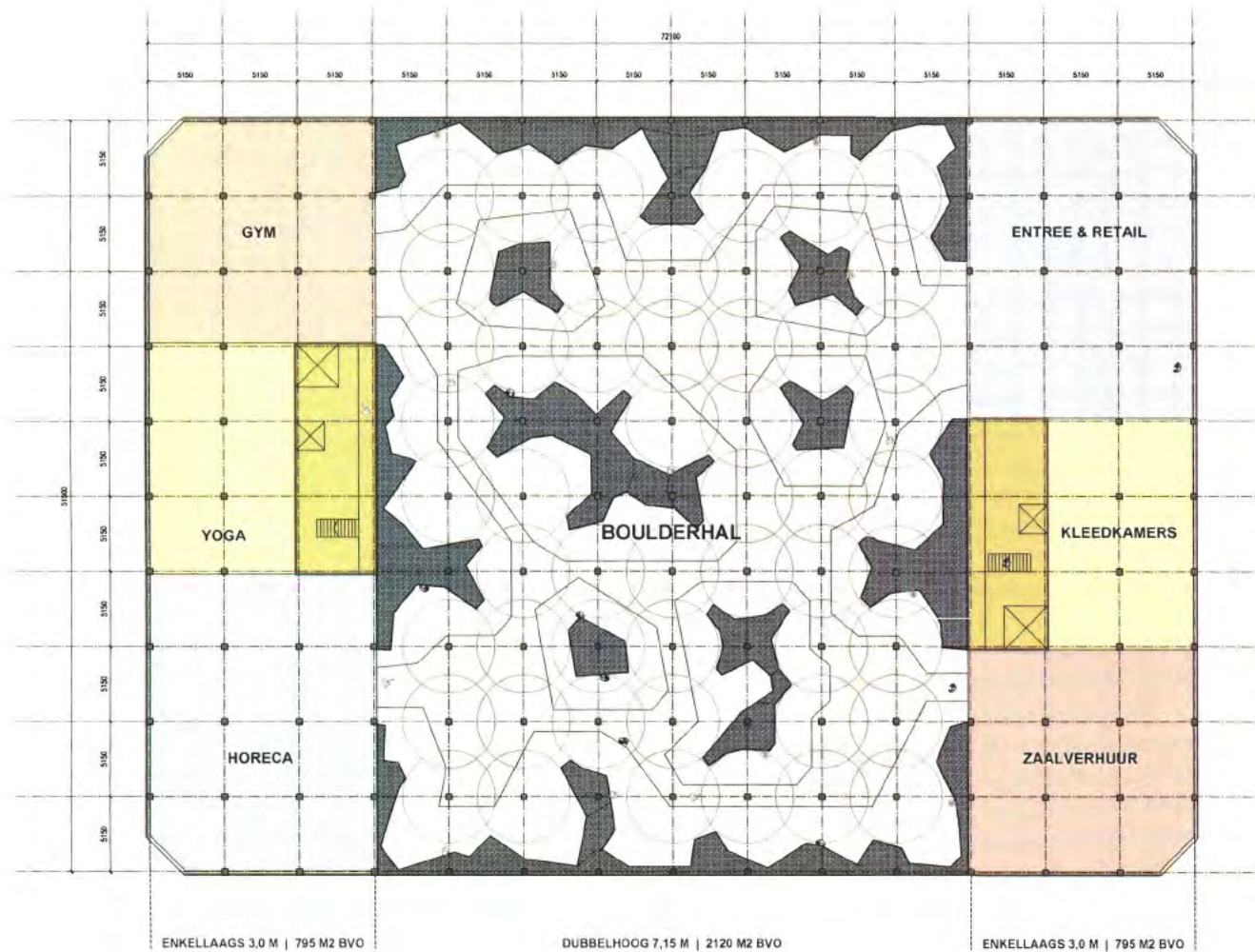


MODEL 2. ONDERZOEK HAALBAARHEID VOOR INPASSING IN HERONTWIKKELING GEBOUW M

referentiebeeld theatergroep in bestaand gebouw



onderzoek haalbaarheid gebouw M

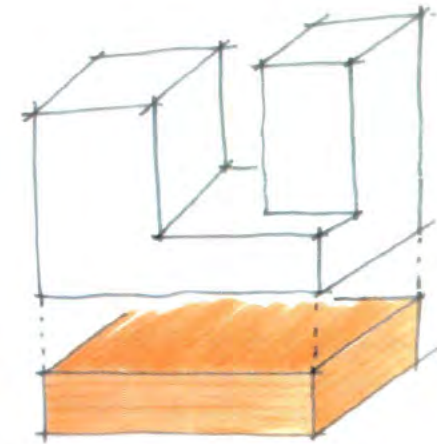


MODEL 3. PLINT NIEUW GEBOUW

Op het OPG-terrein zullen nieuwe gebouwen worden geplaatst, met een mix van woonfuncties en andere programma's. Het is de ambitie om een gemengd en stedelijk gebied te ontwikkelen. De activiteit en stedelijkheid zal vooral op maaiveld plaats moeten vinden, zodat een goede interactie met de openbare ruimte ontstaat.

In model 3 wordt de boulderhal onderdeel van het programma in een open en levendige plint van een nieuw gebouw met woningen er bovenop. We denken hierbij aan een plint van 8+ meter hoogte die open is naar de straat. Het nieuwe gebouw biedt de meeste mogelijkheden en vrijheid om de boulderhal in relatie tot de straat en andere functies te ontwerpen.

Het concept voor een sportcentrum gecombineerd met zorg en gezondheidsfuncties onder woonblokken is in dit model erg geschikt. Het past ook in de ambitie van Utrecht om een gezonde stad te zijn. In dit model voor de boulderhal kan sport, beweging en gezondheid samen komen, met functies als fysio, dokter, fitness, health centre etc. Met de aanvullende functies kan de boulderhal groeien naar 2500-3000 m².

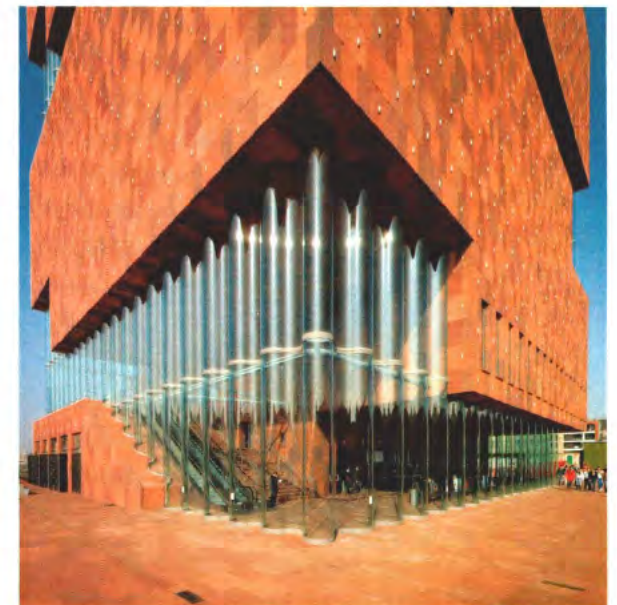


in plint nieuw (woon)gebouw

referentie beelden

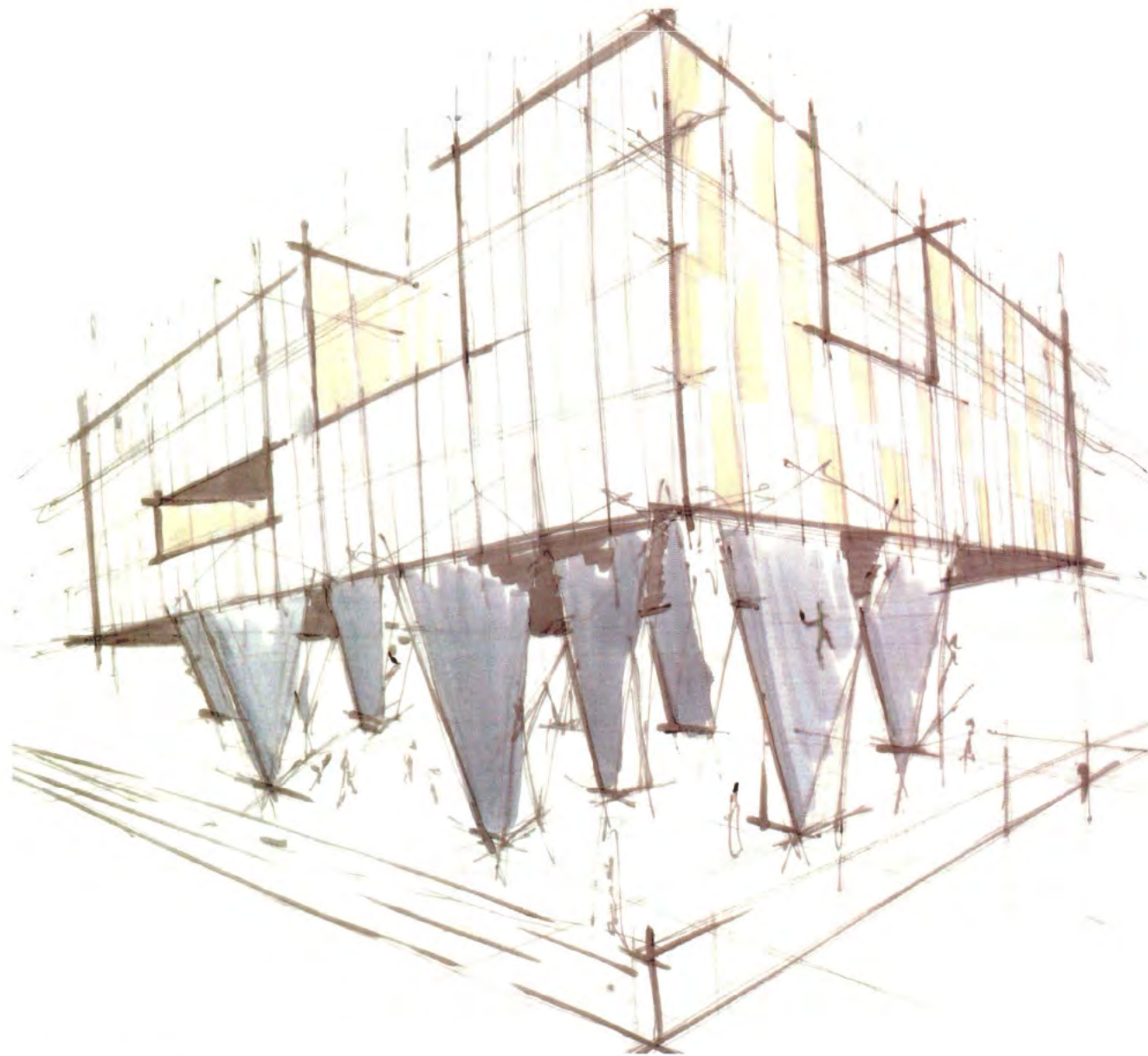


Toekomstvisie Boulderhal Sterk



RHAW architecture

schets nieuwbouw boulderhal in plint onder woonblokken



Boulderhal Sterk

Sportcomplex KW4
Koningin Wilhelminalaan 4
3527 LD Utrecht
030 737 0615
info@boulderhalsterk.nl



Boulderhal Sterk

RHAW architecture

Wo. 13 SEPT.

14 SEP 2017

Geachte mevrouw, heer

Hierbij zeg ik (op de valreep) op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Prinsen weigert dus nu woeste handenarbeid...

Mijn vrouw en ik zijn van mening dat de ingeplande fietsbruggen een brug te ver is...

Een aantal redenen:

- x Bruggen dienen of hoog (daarvanthoogte min. 4,5 m!) of beweegbaar (dus veel onderhoud) te zijn i.v.m. daarvaant (woon)schepen.

Beweegbare fietsbruggen leiden tot vaarwegversmallingen. Niet gewenst door de roei-verenigingen die intensief sinds jaar en dag, op het kanaal trainen. Ook niet gewenst door scheepvaart. Ook niet gewenst omdat het ruime zicht over het kanaal helemaal gaat wegvallen!

Hoze fietsbruggen worden onneembaar voor m.n. fietsers

De huidige vaarwegbeheerder, Rijkswaterstaat, is sowieso geen voorstander van extra bruggen over het kanaal.

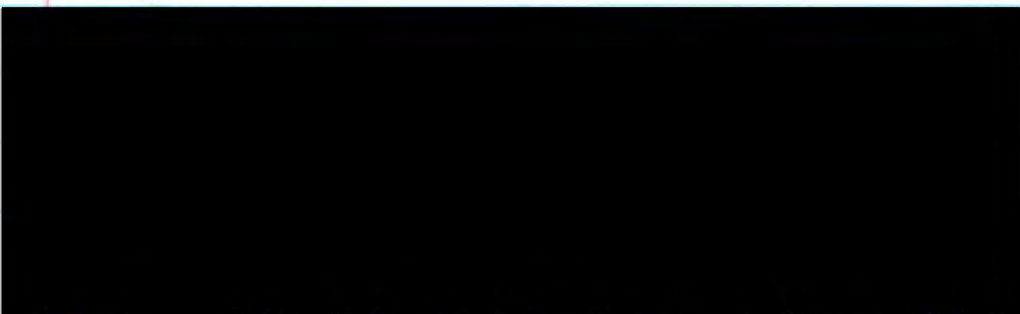
- x De ingeplande fietsbruggen komen niet uit op de voorgaande routes richting centrum, station.

* Woonarken verplaatsen / verschuiven kan zomaar niet. Deze zijn via vergunningen bij Rijkswaterstaat gekoppeld aan vaste plekken met keilmeting. Op de meter nauwkeurig dus. Daarnaast zijn alle nutsvoorzieningen op vaste plekken gekoppeld aan schip of woonark.

Udag: Is er reeds overleg geweest met Rijkswaterstaat, roeiverenigingen Orca / Tidon / Viking? Ook de gemeente zelf? Dit omdat recent is besloten om geen extra brug te realiseren over de Vaartse Rijn....

Wij hopen van harte dat U iets kunt met deze bovenstaande aandachtspunten.

Hoogachtend,



P.S. De (niet te vermijden, helaas) geplande hoogbouw aan de Europalaan gaat extra "windbelasting" opleveren voor de schepen. Is daar rekening mee gehouden?

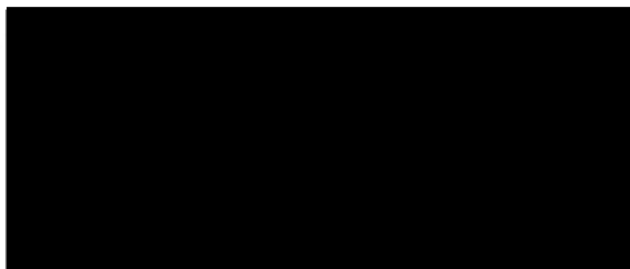


GEMEENTE UTRECHT
(GEMEENTERAAD)
POSTBUS 8406
3503 RK UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

REACTIE omb. VISIE/MER. MERWEDEKONTOORZONE





BARACUDA ZEEVERKENNERS UTRECHT

WWW.BARACUDA-ZV.NL



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

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

Utrecht, 12 september 2017

Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte raad,

Op 4 augustus jongstleden zijn de (concept) omgevingsvisie en MER Merwedekanaalzone gepubliceerd en ter visie gelegd. Hierbij maakt Scouting Baracuda Zeeverkenners gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze ten aanzien van de omgevingsvisie in te dienen.

Scouting Baracuda Zeeverkenners is één van de 4 watergroepen in de stad Utrecht. Al bijna 60 jaar maken wij gebruik van het Merwedekanaal. 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 Zeeverkenners maakt zich zorgen over de toename van recreatieverkeer. Ook maken we ons zorgen over het aantal geplande bruggen over het water.

Het is druk op het Merwedekanaal, zeker gedurende het vaarseizoen. Wij zijn dan ook blij dat er in de plannen geen nieuwe havens staan ingetekend. We verzoeken u 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 zeeverkenners 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.

We juichen de groene zone en ruimte voor sport en bewegen in deze zone toe. Wij wijzen u er echter op dat niet alleen de roeiers gebruik maken van het kanaal. Ook voor onze leden en die van de andere drie zeeverkennersgroepen is het kanaal een spel- en oefenlocatie. Wij vragen u dan ook in diverse onderzoeken het gebruik van de zeeverkenners van het kanaal mee te nemen.

Onze grootste zorg zijn het aantal ingetekende bruggen. De omgevingsvisie voorziet in minimaal vier bruggen over het kanaal. In de diverse schetsen tellen we er zelfs zes. Bruggen vormen een groot obstakel voor de zeeverkenners. We roeien regelmatig op het kanaal. Bruggen met volledige overspanning zouden een oplossing kunnen zijn, maar het zicht 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.

Onze allergrootste zorg en voor ons 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.

Wij zijn uiteraard graag bereid om onze zorgen en bezwaren nader toe te lichten en mee te denken over alternatieve oplossingen. We zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Bestuurslid Scouting Baracuda Zeeverkenners

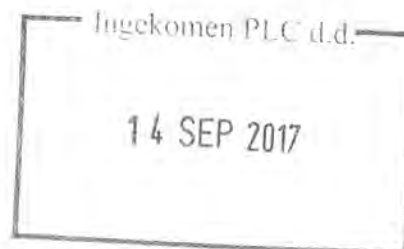


Postbus 2575 - 3500 GN Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Tav P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N14CC #8221X0X#00#0000#

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



Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Merwede groeit hard! Helpt u mee?

Beste lezer,

De omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone ligt ter inzage! Het is in mijn 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.

Graag attendeer ik u op drie dingen die vanuit mijn persoonlijke en professionele opinie noodzakelijk zijn voor een goede mix in Merwede, toepasbaar op de gehele zone overigens:

1. 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 bulderhal en skatehal geloof ik ook wel een mogelijkheid in het fietsendepot, maar dat weet ik niet zeker! In ieder geval hebben ze een hal nodig en die zie ik 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.

2. in de omgevingsvisie is opgenomen: +/- 50% koop, 30% sociale huur, met een minimum van 20%, en minimaal 20% vrije sector huur. Dit vind ik 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 in mijn ogen noodzakelijk hier beleid op te voeren en naïef om de markt hierin te vertrouwen. Hoe welwillend en vooruitstrevend deze, deels, ook is.

3. De stadsbrug is nergens opgenomen. Naast commercieel en creatief, en scholen, zou ook deze doelgroep een plek moeten hebben in een inclusieve stad.

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 kantorengedebiet, wat Merwede eerst was, is hiervan het bewijs.

Merwede groeit! Hopelijk tot gemixte en inclusieve stadswijk.

Hartelijke groet,

P.s. ambtelyk wordt
gedaan wat mogetyk
is of lykt. Er is
naar gekoken.

het probleem is,
dat hier geen
beleid op wordt
gevoerd. Dit
is zorgwekkend
voor de hele stad.





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

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

betreft zienswijze omgevingswiel /
Merwedekanaalzone

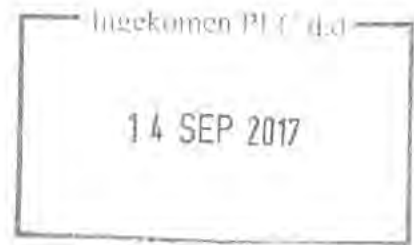
H13CC #8221X0X#00#0000#

De gemeenteraad van Utrecht
Onderzoekend commissie
Van Omgang met
Posten 10500
3700 CC. 10000

Meer dan 10000
behoort 10000 te worden
10000

10000 10000 10000 10000 10000

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



Betreft ; Reactie Omgevingsvisie /MER Merwedekanaalzone
Datum ; 13 september 2017

Geachte mevrouw, heer,

Naar aanleiding van de plannen met betrekking tot de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wil ik graag mijn zorg uitspreken over het volgende.

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 Balijs- 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.

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.

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.

Tweede punt van zorg is de hoogbouw aan de Europalaan. De 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.

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.

Ik vertrouw dat deze overwegingen meegenomen zullen worden in de uiteindelijke uitvoering van de





De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Reactie Omgevingsvisie /MER Merwedekanaalzone
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





Gemeente Utrecht
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

AANGETEKEND VERSTUURD

Kaap Hoorndreef 46a,
3563 AV Utrecht
Postbus 9001,
3506 GA Utrecht


 utrecht.nl
www.ksu-utrecht.nl

Utrecht, 13 september 2017

betreft: reactie Omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte gemeenteraadsleden,

De Katholieke Scholenstichting Utrecht (KSU) is een stichting 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.

Vanuit deze betrokkenheid willen wij graag een zienswijze indienen op de plannen voor deze wijk.

1.

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.

2.

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.

Deze opmerkingen vinden we ook terug in het wijkbericht:

'In de visie staan de kaders om te bouwen aan een energiezuinige, duurzame en groene

stadswijk. Ook staat erin hoe het gebruik van de fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. De auto is te gast.'

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 geen relatie gelegd met de wens naar 'kleinschaligheid' naar de 'prettige leefomgeving'. Het lijkt alsof de voorzieningen vergeten zijn.

3.

Het is ons in overleg met de afdeling UVO-Onderwijs duidelijk dat er m² 'gereserveerd' zijn voor onderwijs, en dat deze ook opgenomen zijn in de 'omgevingsvisie Merwedekanaalzone.'

Zo staat op bladzijde 13 opgenomen 'In de Merwedekanaalzone wordt ruimte gereserveerd voor basisonderwijs (minimaal 3.000 m²), een binnensportaccommodatie (minimaal 2.550 m²) een school voor voortgezet onderwijs (17.200 m²).

En op bladzijde 15 staat vermeld: 'onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied'.

Op bladzijde 53 staat vermeld 'Voor Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. **Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.**'

4.

Echter in de folder: Merwedekanaalzone: Naar een duurzame en gezonde hoogstedelijke stadswijk staat

onder 'Duurzame en gezonde verstedelijking': 'Voorzieningen komen binnen handbereik'.

Onder: 'Schaalsprong' : ... zijn aanvullende onderzoeken en maatregelen nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen waarborgen. Denk aan hoogwaardige openbare ruimte..., vergroening, .. Een prettige leefomgeving voor jong en oud, gezinnen en eenpersoonshuishoudens.

'Er komt een variatie in de voorzieningen, Met aandacht voor de menselijke maat.'

5.

De ontwikkeling van Merwedekanaalzone kent een ontwikkeling in deelgebieden. Voor het deel 'defensierrein' ligt er al een bestemmingsplan. Naast de 'villa jongerius' is dit veelal met 'woonbestemming' ingevuld. Er komen al woningen in ontwikkeling in 2019-2020; in twee deelgebieden, terwijl de deelgebieden bij 5 pas in 2020-2022 in uitvoering komen. Uitgaande van de ontwikkeling op het defensierrein zou volgens opgave van stadsontwikkeling de aantallen te ontwikkelen woningen al opgenomen zijn in de 'leerlingprognose 2018-2032, Gemeente Utrecht.' Echter aantallen leerlingen die gerelateerd kunnen worden aan de huizenbouw op het defensierrein zijn niet in de leerlingprognoses te herleiden!

6.

In eerdere planontwikkelingen in nieuwe stadsdelen (bv. Leidsche Rijn Centrum) is onze stichting geconfronteerd met wijkindelingen waar de plek voor de scholen duidelijk een 'rest'product waren van de eerdere ontwikkeling; de plannen voor woningen; de plannen van projectontwikkelaars.

Er zijn i.p.v. 'kavel' om te bouwen, 'bouwvlakken' aangewezen; er zijn uitgangspunten gehanteerd die niet zomaar mogelijk zijn; bijvoorbeeld opdracht om te bouwen in drie bouwlagen, of de m²'s zijn over twee verdiepingen verspreid terwijl een deel van onze

ruimtes twee verdiepingen hoog moet zijn.

7.

De gemeenteraad van Utrecht heeft in aanvulling op de huisvestingsverordening onderwijs diverse opmerkingen geplaatst en besluiten genomen over de huisvesting van basisscholen. Zo heeft de raad in het afgelopen jaar bepaald dat bij huisvesting van nieuwe basisscholen strengere geluidsregels in acht genomen moeten worden. Dit betekent iets voor de situering van de kavel voor primair onderwijs, en mogelijk ook voor de grootte.

Ook heeft de raad aangegeven dat zij willen dat kinderen in de basisschoolleeftijd ook in 'het groen' kunnen spelen. Dat betekent dat de schoollocatie ook een aansluiting met een groene zone moet hebben; naast de 600 m² speelruimte die verhard noodzakelijk is.

ZIENSWIJZE:

Wij zullen bovenstaande vaststellingen in onderstaande tekst in omgekeerde volgorde voorzien van opmerkingen op de bouwplannen in Merwedekanaalzone:

7. 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.

6. Bijgesloten vindt u 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, 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)?

5. 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 leerlingprognoses 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.

4. 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.

3. 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.

2. Voorzieningen als een basisschool vormen een belangrijke ontmoetingsplek voor kinderen, ouders uit de buurt. Iedereen 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 Defensierrein 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.

1. 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?

Met vriendelijke groet



LOCATIE EISEN KAVEL BASISCHOOL

1. Zichtlocatie

De basisschool situeren op een zichtlocatie of bij een ontsluitingsweg. Dit draagt bij aan de bekendheid van de voorziening – en daarmee aan de continuïteit van de school. Situering op een zichtlocatie midden in de woonwijk is een mogelijkheid, maar geeft geluidsoverlast voor omwonenden.

2. Goede bereikbaarheid

De basisschool moet goed bereikbaar zijn - dicht bij een ontsluitingsweg. Het gebouw moet goed bereikbaar zijn met de fiets en lopend via een veilige fiets- en looproute.

3. Oriëntatie schoolgebouw opzichte van de zon

De oriëntatie van het gebouw moet het daglicht maximaal naar binnen halen zonder overlast van zonnewarmte en verblinding.

Noord	Oost
- Diffuus licht - Relatief zwak licht - Geen warmte	- Laag licht - Verblindend licht - Weinig warmte
West	Zuid
- Laag licht	- Hoog licht - Veel licht - Veel warmte

Klaslokaal

De oriëntatie van een klaslokaal is bij voorkeur zuidwest. Deze oriëntatie geeft maximaal voordeel van de zon zonder de overlast. Er is voldoende licht, maar men heeft geen last van laag licht of te veel warmte. Tegen de tijd de zon de ruimte te veel heeft verwarmd is het gebouw al verlaten.

Gebouw

De school heeft bij voorkeur een noord-zuid oriëntatie voor het realiseren van een gelijkmatig binnenklimaat.



Afbeelding: Verduidelijking noord- zuid oriëntatie voor binnenklimaat

4. Bij voorkeur 2 bouwlagen

De basisschool wordt bij voorkeur in twee bouwlagen gebouwd. Een gebouw in twee bouwlagen is compacter. Voorwaarde is wel dat de footprint op de begane grond voldoende groot is. De begane grond moet voldoende ruimte bieden om de volledige onderbouw hierop te kunnen organiseren.

Drie bouwlagen is ongewenst

Voor een school is drie bouwlagen onwenselijk. Dat brengt de functionaliteit van de school in gevaar. De onderbouw kan niet meer bij elkaar én op de begane grond worden georganiseerd. Dat is lastig omdat bij deze groep kinderen organisatie op de begane grond functioneel het beste is (buiten spelen, halen en brengen door ouders).

5. Pleinen

Voor de pleinen worden de volgende eisen gesteld aan de kavel:

- U-vorm
Voldoende ruimte om in een U-vorm drie pleinen ten opzichte van elkaar te realiseren:
 - o Eén voor de onderbouw
 - o Eén voor de middenbouw en
 - o Eén voor bovenbouw
- Oriëntatie pleinen ten opzichte van de zon
De pleinen hebben bij voorkeur een oriëntatie op het zuiden. Bij een U-vorm dient geen plein op het noorden te worden gesitueerd. Een schoolplein op het noorden geeft veel schaduw.
- Fietsenstalling
Bij voorkeur aan de zijkant van de kavel en de pleinen.

7. Verkeersstromen / veiligheid

Verkeersstromen rondom het gebouw zijn goed georganiseerd en leveren geen onveilige situaties op.

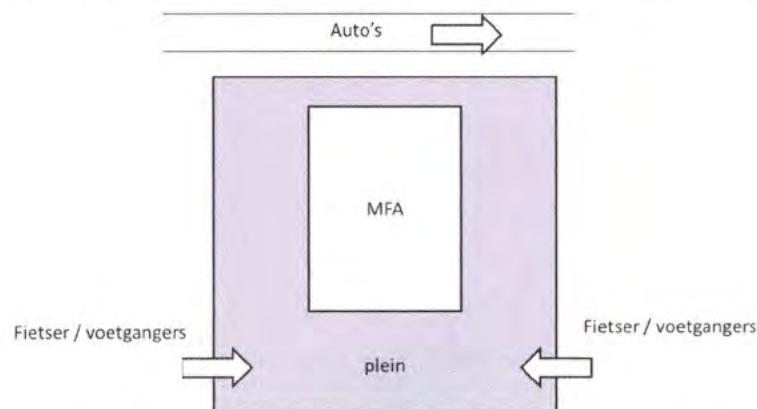
- Parkeren
Parkeerplaatsen direct voor de MFA moeten worden vermeden. Door geparkeerde auto's voor de school verliezen kinderen het overzicht op de straat, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.
- Fiets parkeren
Fietsen worden om dezelfde reden ook liever niet voor de school geparkeerd maar aan de zijkant daarvan. Fietsen mogen de speelruimte van kinderen niet hinderen.
- Autoverkeer scheiden van fietsers/voetgangers
Bij voorkeur wordt het autoverkeer gescheiden van de fietsers/voetgangers.
- Toegang tot kavel van de MFA
Bij de toegang van de pleinen aan de straatzijde dient een (laag)hek te worden aangebracht. Dit om te voorkomen dat vanuit de uitgang direct de straat op kunnen rennen.
- Oversteekplaatsen
Er dienen oversteekplaatsen voor de school te worden gecreëerd met goede zichtlijnen, zodat het oversteken met overzicht gebeurt.



Afbeelding: Voorbeeld van school met oversteekplaats en onvoldoende scheiding verkeer.

8. Kavel: vorm en grootte

Vanwege de eisen aan de oriëntatie van het gebouw (noord-zuid), de lokalen (zuidwest) en de pleinen (U-vorm) is een rechthoekige kavel voor de hand.



De omvang van kavel dient minimaal gebaseerd is op de verordening voorzieningen huisvesting Onderwijs.

Voldoende ruimte is om de gymzaal en school apart te realiseren en de gymzaal gesitueerd wordt op de begane grond.

Geen hoogteverschillen bij de kavel.

8. Voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsers / Kiss en Ride

Er moeten zijn voldoende fiets- en autoparkeerplaatsen zijn en een Kiss & Ride voorziening.

9. Goed om op te merken;

- Onderwijswetgeving en bekostigingsstructuur is erg specifiek;
- De bekostigingsstructuur van Onderwijs is bijvoorbeeld zo ingericht dat de investering betaald wordt door de gemeente. De school

wordt vervolgens "om niet" in eigendom overgedragen aan het schoolbestuur. Dit wordt geregeld middels een akte van overdracht bij de notaris. Daarin wordt opgenomen dat het schoolbestuur bij het verlaten van het schoolgebouw, het gebouw weer terug over te dragen aan de gemeente die vervolgens dan weer eigenaar wordt.

- Leerlingen uit de wijk moeten in de wijk naar school kunnen (centrale ligging).
- De school moet worden opgeleverd tegelijkertijd met de oplevering van de eerste woningen. Dit om te voorkomen dat leerlingen uit de wijk naar een andere wijk naar school gaan en dus de exploitatie van de school in gevaar kunnen brengen.

Katholieke

Scholenstichting Utrecht

meer dan een basis

Postbus 9001, 3506 GA Utrecht

PostNL

Afz. 3506 GA 9001



€ 8,35

NEDERLAND

13.09.17

NetSet FM 211168

REACTIE OMGEVINGSVISIE/MER Merwedekanaalzone

Katholieke Scholenstichting Utrecht
Postbus 9001, 3506GA UTRECHT

D-A-1

3SRDAA701055565

aangetekend

Gemeente Utrecht
de gemeenteraad
Postbus 8406
3503RK UTRECHT

40 gr.



3SRDAA701055565

Ingekomen PLC d.d.

14 SEP 2017

AANTEKENEN

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

Bezoekadres per 15 augustus a.s.
Orteliuslaan 871, 3528 BE Utrecht

- Datum: 13 september 2017
- Kenmerk: CVB.LW.gn/17.095
- Betreft: Zienswijze onderwijshuisvesting in de Merwedekanaalzone
- Doorkiesnummer [REDACTED]

Geachte heer, mevrouw,

NUOVO Scholengroep verzorgt in de stad Utrecht een breed en gevarieerd onderwijsaanbod op relatief kleine vestigingen. Alle tien NUOVO-scholen bieden openbaar voortgezet onderwijs aan. We leiden onze leerlingen toekomstgericht en kritisch op: voor de samenleving van morgen. Ze leren zelfstandig te denken, leergierig te blijven en constructief met anderen samen te werken. Het worden mondige burgers die hun weg weten te vinden in de multimediamaatenschap en die weten hoe ze samen met anderen resultaten kunnen boeken. Onze missie is dan ook: zelf denken en samen doen. Dat geldt voor alle scholen van NUOVO Scholengroep, van vmbo tot vwo. De scholen werken ook nauw samen, waardoor de doorstroming van leerlingen gemakkelijker verloopt.

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 leerlingenprognoses veelal te conservatief en te reactief zijn 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.

Op pagina 52 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft u 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.

X11 is een NUOVO-school voor media en vormgeving. De school 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.

X11 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 X11 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. X11 groeit door naar 1.000 leerlingen en 8.545 m² BVO per augustus 2023. NUOVO is al meer dan een half jaar met de gemeente Utrecht in gesprek over nieuwbouw in één dan wel maximaal twee gebouwen in de Merwedekanaalzone zodat X11 daar samen met haar creatieve partners het gewenste levendige en creatieve karakter kan versterken. Het is logisch om nieuwbouw voor X11 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 X11 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.

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 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 X11 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.

NUOVO Scholengroep verneemt graag schriftelijk van u of u bovenstaande analyse deelt en wat u concreet met deze inbrengt wilt doen.

Ik vertrouw erop hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en ben vanzelfsprekend tot een toelichting bereid als daar van uw kant aanleiding of behoefte toe is.





Ambitiedocument Het LEERhuis 0-18 jaar te Utrecht



HET
LEERhuis

Colofon

Ambitiedocument

Het LEERhuis 0 - 18 jaar te Utrecht

Opdrachtgevers

SPO Utrecht

NUOVO

Kind & co

Referentienummer

916105/20160704An01

Samenstelling

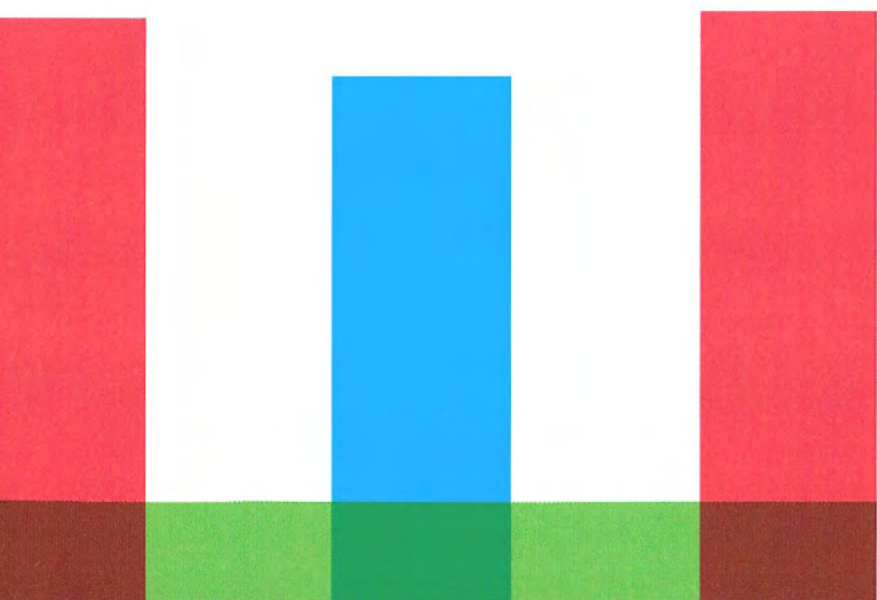
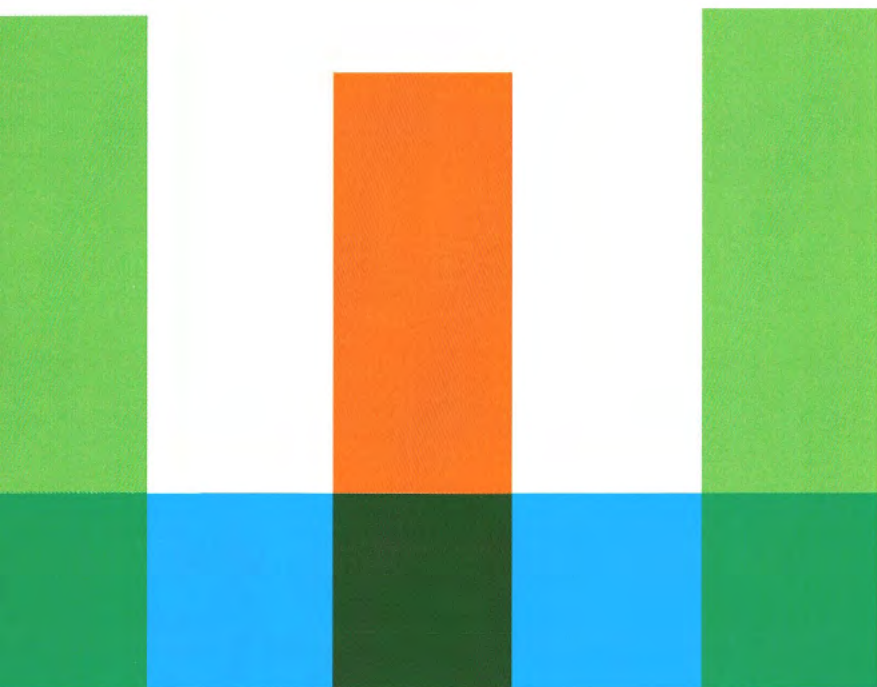
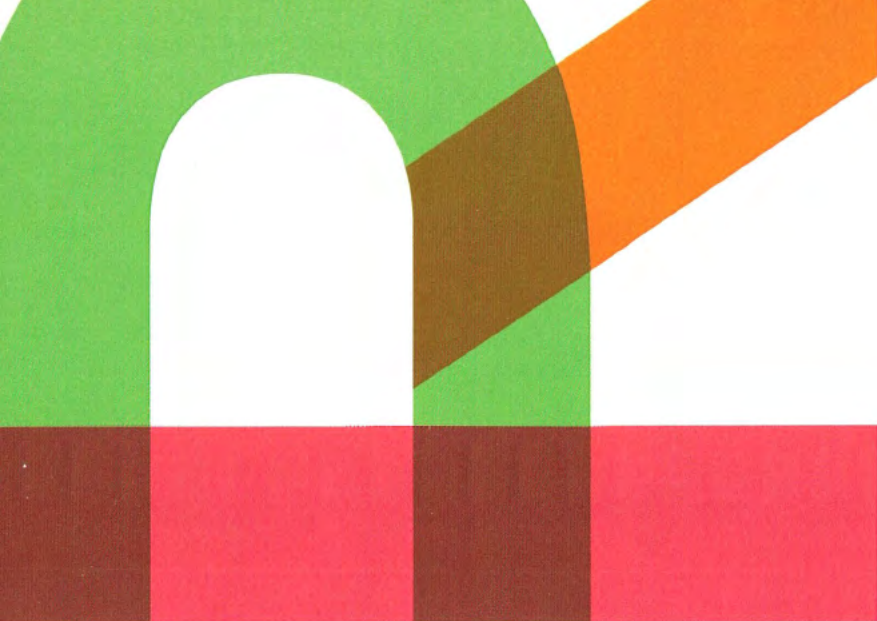


Amsterdam, 4 juli 2016



Inhoud

	Voorwoord	7
	Ambitie van Het LEERhuis	8
1	Een nieuw en kansrijk leerconcept	11
1.1	Kenmerken van Het LEERhuis	13
1.2	Meer praktisch	21
2	Organisatiestructuur	23
2.1	Werken vanuit een gezamenlijke overtuiging	24
2.2	Organisatie	24
2.3	Kernpartners en stakeholders	24
3	Huisvesting	27
3.1	Capaciteit	28
3.2	De kernkwaliteiten	28
3.3	Concept	30
3.4	Uitstraling	31
3.5	Ruimtebeslag	32
3.6	Randvoorwaarden huisvesting	33
3.7	Dromen over de huisvesting	33
4	Financiën	35
5	En verder..	39



Voorwoord

7

Dit ambitiedocument is gericht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht. Dit plan bevat de eerste contouren van 'Het LEERhuis' in Utrecht.

Het LEERhuis is de werknaam. Waarom is er gekozen voor deze naam? Iedereen leert de hele dag. Niet op ieder moment even intensief, maar ieder mens heeft een intrinsieke motivatie en nieuwsgierigheid om steeds te blijven leren. Het LEERhuis geeft deze intrinsieke motivatie de ruimte en biedt een breed ontwikkelingspakket voor kinderen tussen 0 en 18 jaar, waarin zowel het formele leeraanbod is opgenomen als een welzijns- en ontspanningsprogramma. Ieder kind is een uniek mens dat in Het LEERhuis zijn individuele weg zoekt naar zijn of haar optimale ontplooiing.

De combinatie van gepersonaliseerd leren binnen een community waar kinderen van verschillende leeftijden door elkaar ondersteund en uitgedaagd worden om verder te gaan dan zij dachten te kunnen gaan is uniek in Utrecht.

Deze LEER community bestaat uit onderwijs voor de verschillende leeftijdsfasen, aansluitend op de ontwikkelingsmogelijkheden van kinderen en jongeren, zonder de bestaande drempels. Een school waar alle kinderen vanaf 0 tot 18 jaar kansen geboden worden voor een optimale ontwikkeling.

Doel van dit plan: een volgende concrete stap gaan zetten in het stichten van 'Het LEERhuis' in Utrecht.

Namens de drie initiatiefnemers,

NUOVO,

Kind & Co,

Ambitie van



Het LEERhuis gaat uit
van **één natuurlijke
ononderbroken
groei** van kinderen.

Binnen Het LEERhuis
vindt **geen vroegtijdige
selectie** plaats.

**Formeel en
informeel leren**
binnen één context.

Leerroutes bieden
die **passen bij
elk individu.**

**Talent laten
bloeien.**



Het LEERhuis biedt
ononderbroken
leerroutes aan.



Recht doen aan
verschillen van
leerlingen in
passie, talent, (brede)
ontwikkeling en tempo.



Stimuleren van
samenwerking.



Het LEERhuis is een
plek waar **jong en**
oud graag wil zijn.



52 weken
per jaar.



Het LEERhuis biedt
diplomering op
alle VO niveaus.



Nieuw aanbod in
Utrecht: ouders en
kinderen/jongeren
hebben een keuze.



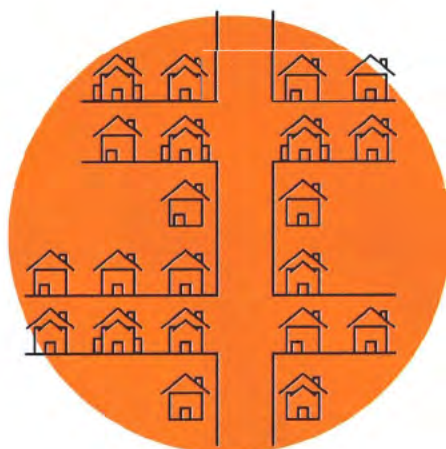
1

Een nieuw en kansrijk leerconcept

Het LEERhuis biedt iedereen een individuele leerlijn aan binnen een community. De community van Het LEERhuis biedt de benodigde geborgenheid en geeft iedere deelnemer de kans te leren van anderen en elkaar te inspireren.



STAD



BUURT



STRAAT



HUIS

In Het LEERhuis kiest elke deelnemer zijn eigen leerroute. Doordat je binnen Het LEERhuis in een vaste groep werkt kan je elkaar makkelijk vinden, dit stimuleert de samenwerking en biedt geborgenheid. De leerling ervaart wat het betekent om langere tijd samen te werken, samen te leven en samen te zijn. Jongeren leren van elkaar en stimuleren elkaar in hun ontwikkeling. De individuele verschillen tussen de leerlingen versterken brede ontplooiing van het individu. Doordat alle leeftijden met elkaar samenwerken, ontstaat er een pedagogisch klimaat waarin verantwoordelijkheid voor ieders welzijn een belangrijke rol inneemt.

1.1 Kenmerken van Het LEERhuis

De Doelgroep: van nul tot achttien

Kinderen en jongeren van 0 tot en met 18 jaar vormen de doelgroep van Het LEERhuis. Deze doelgroep en dus ook Het LEERhuis staat in sterke verbinding met de ouders en de gemeenschap: de eigen buurt, de wijk en de stad Utrecht. Elk individu wordt bij zijn of haar vraag geholpen met de mogelijkheid om de schoolcarrière op Het LEERhuis te doorlopen tot het eindexamen.

Vraag gestuurd leren

Binnen Het LEERhuis staat het individuele leerproces van ieder individu centraal, hier wordt ruimte en faciliteiten voor gerealiseerd. Elke deelnemer is eigenaar van de eigen leerroute, een doorlopende gepersonaliseerde leerlijn met alle ruimte voor het ontplooiën van eigen talenten.

Niveaus in één klas

“Ouders willen op een open dag vaak weten of het eigenlijk wel kan, leerlingen van al die verschillende niveaus in één klas. (...) Janssen heeft zijn antwoord klaar: Of ouders dat op de basisschool ook gevraagd hebben, wil hij dan weten. Want op de basisschool zitten kinderen die later naar het praktijkonderwijs zullen gaan in de klas met toekomstige gymnasiasten. De leraar biedt de lesstof daarom op verschillende niveaus aan.”

Bron: Rector Janssen van Stedelijke Scholengemeenschap Nijmegen, de Volkskrant, 28 mei 2016

Vroeg selectie en voorschool

Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) geeft aan dat Nederland behoort tot de top van de landen die bij OESO zijn aangesloten. Een van de uitdagingen die de OESO formuleert voor Nederland betreft de aanpak van de negatieve gevolgen van vroeg selectie en het verbeteren van de kwaliteit van de voorschoolse educatie.

Bron: Artikel Onderwijskundige wil af van vroege selectie leerling, Trouw, 25 mei 2016





Het LEERhuis werkt vanuit de vijf O's:
Een sterke samenhang in Ontwikkeling,
Opvoeding, Opvang, Onderwijs en
Ontspanning.

Kenmerk van Het LEERhuis is een goede aansluiting en verbinding van de verschillende ontwikkelings- en leerfasen. Een maatwerkkeuze voor het vervolgonderwijs en hierdoor een brede oriëntatie is één van de ambities.

Maatwerk

Met maatwerk haal je het beste uit mensen. Kinderen en jongeren worden meer gemotiveerd en uitgedaagd door te leren wat aansluit bij het gewenste niveau, interesses en talenten.

Vanuit één integraal pedagogisch concept wordt ieder individu ondersteund in zijn of haar ontwikkeling. Het LEERhuis biedt ruimte aan verschillende leerstijlen, manieren en tempo. Dat betekent maatwerk voor individuen met een eigen leerweg ongeacht tempo, niveau of talent. Doelstelling is talentontwikkeling voor ieder kind en samenwerken met leeftijdsgenoten zodat leren leuk blijft.

Formeel en informeel leren

Onze maatschappij verandert in een kennis- en netwerksamenleving. De voorbereiding op deze kennissamenleving vraagt erom dat kinderen leren leren en leren om duurzame verbindingen te maken met anderen. Deze ontwikkeling brengt de wenselijkheid van andere vormen van kennis en leren met zich mee. Naast de traditionele leerarrangementen (formeel leren) ontstaat er behoefte aan leerarrangementen waarbinnen onder andere ruimte is voor informeel leren (leren zonder dat men de intentie heeft om te leren). De combinatie tussen formeel leren en bijvoorbeeld welzijns, ontspannings- of sportactiviteiten draagt bij aan het informeel leren, ontwikkelen en ontdekken. Het LEERhuis gaat uit van het principe dat iemand de hele dag verschillende dingen leert, niet alleen tussen negen en drie uur. Ook door de leeftijdsverschillen binnen Het LEERhuis ontstaan er mogelijkheden voor informeel en formeel leren: oudere kinderen organiseren voor jongere kinderen bijvoorbeeld een sportdag en ontwikkelen daardoor verschillende vaardigheden.



Alle medewerkers van Het LEERhuis maken zich er sterk voor dat ieder kind de opvang, het onderwijs en de zorg krijgt die het nodig heeft om de eigen talenten te ontdekken en te ontwikkelen. We organiseren dit vanuit 1 visie, 1 missie en 1 organisatie.



De belangrijkste kenmerken van Het LEERhuis

- Integraal pedagogisch concept
- Vrijheid
- Zelf doen en ontdekken
- Samenwerken
- Talenten benutten
- Brede kwalificatie, socialisatie en persoonsvorming
- Kansen van deelnemers worden vergroot
- De structuur is ondersteunend en niet bepalend
- Vak- en leeftijds overstijgend
- Maatwerkschoolkeuze
- Blended learning
- Projectmatig
- Ruimte geven aan innovatie
- Excellentie bevordering op alle niveaus
- Het leren van vaardigheden
- Theorie en praktijk, formeel en informeel leren zijn verbonden
- Opleiden en professionaliseren, door teamleren centraal te stellen.

Samen is er een groot aanbod van expertise en faciliteiten voor handen om talenten te ontdekken en ontplooien en iedere leerling een omgeving te bieden waarin hij of zij het beste uit zichzelf haalt.

Jouw ontwikkeling, interesse en ambities staan centraal in Het LEERhuis en samen vindt je anderen, jong of oud, om mee te ontdekken en aan of van te leren. Samenwerken en leren samenwerken is een belangrijk thema op elk niveau in Het LEERhuis: leren verplaatsen in elkaar, werken in teams, open staan voor elkaar door te beginnen bij de ander. Dit geldt voor de besturen, de directie, de leraren en pedagogisch medewerkers, ouders en de deelnemers aan Het LEERhuis. Er is een gezamenlijk pedagogisch klimaat, waarin iedere betrokkene zich thuis voelt en gehoord voelt. Oudere kinderen begeleiden jongere kinderen wanneer het kan, zodat zij zich verbonden met elkaar voelen en verantwoordelijk voor elkaar voelen. Het onderlinge vertrouwen tussen alle betrokkenen vormt zowel de basis als het doel van het pedagogisch concept. In een dergelijke omgeving ontstaan er minder gedragsproblemen.

Het hele jaar, van 7 tot 7

Het LEERhuis is het gehele jaar geopend. Dit geeft iedereen de ruimte om zich maximaal te ontplooien en zijn er meer mogelijkheden om het formeel leren te combineren met het informeel leren en aansluiting te zoeken op verschillende jaarroosters van ouders. Er is bijvoorbeeld ruimte om in januari een leerzame reis te kunnen maken met het gezin, dat uiteraard ook bijdraagt aan de ontwikkeling van de leerling.

Kinderen kunnen gedurende de hele dag in Het LEERhuis terecht, waardoor er mogelijkheden (in de toekomst) ontstaan om de formele leeractiviteiten beter aan te laten sluiten op de individuele biologische klok, of om formeel en informeel leren af te wisselen.

Deze maand staat in het teken van dieren. Voor de naastgelegen kinderboerderij hebben Lieke, Timo en Sharon van 14 en 15 jaar oud een nieuw inrichtingsplan gemaakt waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de behoefte van dieren (ruimte) en veiligheid (waar moet de omheining van de hokken aan voldoen). Zij stemmen af met de medewerker van de kinderboerderij en interviewen bezoekers. De definitieve inrichtingsplannen presenteren zij aan de stakeholders en hun medeleerlingen. De leerlingen leiden de kleuters van hun school rond op de kinderboerderij. Tijdens het project hebben de leerlingen veel geleerd over dieren en hun gedrag en leren samenwerken.

Gelijke kansen

“Het is een taak van ouders, scholen en de hele samenleving om gelijke kansen te bevorderen. We moeten kijken wat nodig is. Soms is het een kwestie van geld.”

Minister Jet Bussemaker in Buitenhof d.d. 29 mei 2016.

Het LEERhuis biedt gelijke kansen aan alle deelnemers om zich te ontwikkelen en door te stromen naar een passende vervolgopleiding. Het leren op Het LEERhuis heeft aandacht en ruimte voor achterstand én voorsprong binnen een eenduidig pedagogisch concept. Door de verschillende onderwijssoorten los te laten ontstaat er ruimte om de kansen van ieder kind volop te benutten.

Elk individu gaat via een individuele route zelf naar het gewenste eindniveau in een omgeving met alle soorten kinderen.

Groot zijn en klein organiseren

De opbouw van Het LEERhuis is als een community die uit teams bestaat. De teams vormen een organisatorische eenheid waarbij de leeftijden en leerniveaus gemengd zijn (leeftijd- en groepsdoorbroken structuren).

Binnen een team kent iedereen elkaar, al is het niet bij naam dan is het van gezicht. Hier voel je je thuis en voel je je vertrouwd. Hier kan leren door te doen, door te vallen en weer op te staan. Je krijgt hier begeleiding, zorg en coaching in je brede ontwikkeling.

De combinatie van teams bij elkaar geven de kans om samen méér te kunnen bieden. Een omvang van ca. 1200 deelnemers maakt veel mogelijk. Zo kan Het LEERhuis een breed en gepersonaliseerd aanbod bieden aan alle deelnemers. Activiteiten die bijdragen aan de ervaringen en brede talentontwikkeling.

Veiligheid en geborgenheid

Binnen Het LEERhuis lopen verschillende leeftijdsstromen door elkaar heen. Dit vraagt om aandacht voor een veilige en geborgen omgeving. Uitgangspunt hierbij is dat de zone voor de allerkleinsten (0 tot 6/8 jaar) een eigen omgeving binnen de community gaan vormen met behoud van contact met de rest van Het LEERhuis. De 6/8+ kinderen vormen eenheden die leeftijd overstijgend zijn, maar in omvang kleinschalig blijven: zo wordt iedereen gekend en herkend. Deze teams werken parallel aan elkaar en met elkaar op onderdelen.

Wie eenmaal op een bepaald pad is geplaatst, komt daar niet makkelijk meer vanaf. Het is moeilijk doordringen naar andere niveaus en kinderen – burgers van de toekomst – komen niet in contact met elkaar. Die selectie op twaalfjarige leeftijd is daarom steeds bepalender geworden voor de rest van je schoolcarrière, dus ook je professionele loopbaan en je leven. Het recente rapport van de onderwijsinspectie “De Staat van het Onderwijs” bevestigt bovendien opnieuw dat het opleidingsniveau van ouders een heel belangrijke rol speelt. Kinderen van laagopgeleide ouders hebben in ons systeem minder kansen dan leeftijdgenoten met dezelfde intelligentie en hoger opgeleide ouders. Zo’n sociale ongelijkheid wil je niet.”

Bron: Artikel Onderwijskundige wil af van vroege selectie leerling Trouw d.d. 25 mei 2016

Innovatie

Het LEERhuis wordt beleefd als een onderzoekscentrum waar iedereen worden gestimuleerd om te proberen en daardoor te innoveren. Het leren in Het LEERhuis maakt nieuwsgierig. Het is een huis met een open, creatieve sfeer met volop aandacht voor diversiteit en samenwerking. In het gehele LEERhuis worden digitale middelen (computers, robots et cetera) ingezet waar dit een toegevoegde waarde oplevert.

Beweging en sport

Ruimte voor beweging en sport is een voorwaarde voor Het LEERhuis. Bewegen is van groot belang voor verbeteren van leerprestaties en gezondheid van lichaam en geest is onlosmakelijk verbonden aan het concept. Door bestaande muren omver te gooien en leren, sport, welzijn en opvang meer te integreren krijgen de partners de kans om de deelnemers een aantrekkelijk, gevarieerd programma te bieden op het gebied van sport & bewegen, van kennismaking tot toptalent.

Het thema van de maand is ‘sport’. Joost is acht jaar en heeft vandaag een Olympische sportdag, georganiseerd door de oudste leerlingen op school. In de afgelopen weken heeft Joost veel geleerd over de geschiedenis van de Olympische Spelen door hierover met medeleerlingen een film te maken. Deze en andere resultaten van het project worden gepresenteerd gedurende de sportdag, tussen de sportactiviteiten door.



Het LEERhuis ...

- ... biedt plek aan 1200 deelnemers van 0 tot 18 jaar
- ... is 52 weken per jaar van 7.00 tot 19.00 uur open
- ... wordt met veel plezier bezocht
- ... kan tevens dienst doen als werk- en leerervaringsplek
- ... is goed bereikbaar met openbaar vervoer, auto, fiets en te voet
- ... is zeer aantrekkelijk van jong tot oud
- ... biedt opvang, basisonderwijs, voortgezet onderwijs van vmbo tot vwo, welzijn, sport en cultuur
- ... is onderzoeksmateriaal voor de universiteit
- ... is duurzaam, innovatief en spraakmakend



2

Organisatie structuur

Groot zijn, klein organiseren.

Eén visie, één leiding, met zelfsturende teams.

2.1 Werken vanuit een gezamenlijke overtuiging

Eén leiding voor Het LEERhuis is een belangrijke voorwaarde voor succes. Op deze wijze wordt samenhang gecreëerd binnen Het LEERhuis. De directeur kan vergeleken worden met een stuurman van een boot die zorgt voor verbinding en sturing. Eén leiding is essentieel voor het realiseren van de ononderbroken leerroutes en het creëren van een lerende organisatie. Binnen Het LEERhuis bestaan de teams uit een mix van leeftijden en leerniveaus met uitzondering van de jongste leeftijdsgroep. Deze jongsten – 0 tot 6 of 8 jaar – vormen een apart team waarbij benodigde geborgenheid wordt gerealiseerd en aansluiting is op hun maat, schaal en belevingswereld. Binnen Het LEERhuis zijn voldoende gelegenheden zodat dit ‘jongste team’ verbinding maakt met de andere teams binnen Het LEERhuis. Het managementteam bestaat uit de directeur met de leidinggevendenden.

Binnen ieder team wordt gewerkt vanuit de volgende waarden:

- Omgevingsgericht;
- Gepersonaliseerd;
- Betekenisvol.

2.2 Organisatie

Omdat gewerkt wordt vanuit één organisatie met één personeelsbeleid is het interdisciplinair werken goed uit te voeren waardoor alle medewerkers in de breedte weten welke diensten er geleverd worden en wat de ontwikkelingen zijn.

De zelfsturende teams bepalen – afgestemd met elkaar en passend binnen het concept – de doelen, werkwijze en bijdrage van de teamleden. De teamleden zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de taken en activiteiten. Het is noodzakelijk dat het concept van Het LEERhuis zich blijft ontwikkelen, daarvoor is het nodig een sterk lerende organisatie te zijn. Binnen de teams wordt sterk gestuurd op onderling contact. Hierdoor wordt gestimuleerd kennis te delen wat innovatie bevordert. Samen werken aan het ontwikkelen van het curriculum en hierop weer te reflecteren is het uitgangspunt binnen de teams.

2.3 Kernpartners en stakeholders

De kernpartners vormen gezamenlijk de ruggengraat van Het LEERhuis. De kernpartners zijn verantwoordelijk voor het concept in zijn geheel en het waarborgen van een passende organisatiestructuur. Om het concept in zijn totaliteit te laten slagen wordt nauw

Kernpartners

- NUOVO
- SPO Utrecht
- Kind & Co



Stakeholders, zoals:

- Gemeente Utrecht
- Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht
- Zorginstellingen
- Welzijnsinstellingen
- Sportverenigingen
- Cultuurinstellingen
- Woningcorporaties
- MBO's

samengewerkt met een groot aantal stakeholders. Sommige van deze stakeholders zijn essentiële partners voor het slagen van het concept en van grote invloed tijdens de ontwikkeling van Het LEERhuis. Andere partners, zoals een specifieke sportvereniging of club, kunnen tijdelijk onderdeel vormen van Het LEERhuis. Ook hierbij geldt dat samenwerking en gelijke waarden en ambities om bij te dragen aan de ontwikkeling van de kinderen en jongeren op Het LEERhuis voorop staat.



3

Huisvesting

Het LEERhuis heeft een capaciteit voor ongeveer 1200 deelnemers. Daarnaast behoren de medewerkers van Het LEERhuis tot de vaste, dagelijkse gebruikers van de community. Andere betrokkenen zoals ouders, stakeholders en de buurtbewoners maken ook gebruik van voorzieningen die er zijn.

Voor deze laatste groep worden geen aparte voorzieningen gerealiseerd in de huisvesting, dit wordt opgelost in het multifunctioneel benutten van ruimten.

3.2 De kernkwaliteiten

Ruimte

De huisvesting biedt ruimte voor de community als geheel. Dit betekent dat iedereen een eigen plek heeft maar dat er ook plekken zijn waar het gehele LEERhuis samen kan komen. Deze ruimten zorgen voor een gevoel van eigenaarschap. Door op verschillende plekken en op verschillende manieren invulling te geven aan deze ruimten wordt het gebouw van iedereen en komen alle leeftijden makkelijk met elkaar in contact.

Verbinding

Natuurlijke verbindingen en looplijnen zorgen voor contact tussen delen van de community. Buitenruimte en binnenruimten zijn op een natuurlijke manier met elkaar verbonden. Leren, sport, spel en andere voorzieningen zijn door een heldere routing in het gebouw voor iedereen te zien en te beleven. De omgeving, binnen en buiten, stimuleert op een natuurlijke manier zones die gericht zijn op ontmoeting en dynamiek en zones met een meer besloten en rustig karakter.

Klein binnen groot met behoud van identiteit

Binnen Het LEERhuis zijn diverse doelgroepen aanwezig die ieder vragen om hun eigen omgeving. Binnen deze omgeving vormen de aanwezigen, maar zeker ook het gebouw, de identiteit die past bij de doelgroep. De omgeving is van een behoorlijke omvang, maar toch voelt het aan de binnenkant niet zo. Oriëntatie en kleinschaligheid zijn belangrijke uitgangspunten en waarden in het ontwerp van Het LEERhuis en de omgeving.

Ruimtelijk

De omgeving heeft lucht, licht en zichtlijnen die samen zorgen voor ruimtelijke kwaliteit.



Diversiteit in kleur, vorm en plekken

Een dag op Het LEERhuis is nooit hetzelfde. Activiteiten vinden plaats in ruimten die sterk wisselen in omvang, uitstraling, sfeer en gebruik. Uitgangspunt is dat er altijd een passende plek voorhanden is. Soms in een groep en soms individueel.

Uitdagend

De omgeving daagt uit, nodigt uit, maakt nieuwsgierig en is een fijne plek om te verblijven.

Buitenterrein

Het buitenterrein is als een landschap, met verschillende activiteiten, faciliteiten en sferen. Het daagt uit om te sporten en te bewegen, de natuur te ontdekken en samen te komen of juist te kunnen ontspannen. In samenwerking met de gemeente en de diverse sportverenigingen kunnen de mogelijkheden voor Het LEERhuis op het gebied van sport-aanbod ontwikkeld worden, zodat de deelnemers van Het LEERhuis en de stad baat hebben bij het aanbod.

3.3 Concept

Het LEERhuis bestaat uit een community met verschillende paviljoens die op een logische wijze in een natuurlijke groene omgeving aan elkaar verbonden zijn. Alle paviljoens binnen de community behoren bij Het LEERhuis. De paviljoens kunnen los van elkaar gerealiseerd worden of aan elkaar geschakeld als meerdere zones binnen één omgeving. In de fysieke omgeving van Het LEERhuis dient het leren te kunnen floreren. Interactie en ontmoeting tussen alle betrokkenen bij het leren is essentieel om te komen tot een verdere synergie tussen de disciplines. De community als geheel dient één identiteit uit te stralen om de herkenbaarheid te behouden.

De fysieke omgeving prikkelt tot versterken van het leren. De omgeving vormt een etalage voor kennis, innovatie en techniek: herkenbaar, toegankelijk en transparant. Van belang is om in de fysieke omgeving diversiteit in belevingen te krijgen. Dit is te bereiken door ruimtevormen en sferen af te wisselen. Er dient gezocht te worden naar een zorgvuldig evenwicht tussen levendigheid en zichtbaarheid enerzijds en concentratie en rust anderzijds.

Alle teams hebben een vaste thuisbasis. Binnen deze thuisbasis kent men elkaar, in ieder geval van gezicht. Vanuit deze

thuisbasis worden voor diverse activiteiten en projecten andere paviljoens benut. Alle gebruikers horen bij de gehele maatschappij en kunnen alle faciliteiten ontdekken en benutten.

De omgeving nodigt uit tot ontdekken en formeel en informeel leren. De hele omgeving – zowel buiten als binnen – wordt benut om te leren.

Het zou kunnen zijn dat paviljoens thema's meekrijgen zoals techniek, taal of beweging. Dit vraagt nadere uitwerking. Het LEERhuis bestaat uit een grote diversiteit aan ruimten, zowel in soort als in omvang. Passend bij de activiteiten en doelgroepen.

Professionele faciliteiten zoals projectruimten, ateliers, praktijkruimten, sportfaciliteiten, leslokalen van diverse omvang en uitstraling, een restaurant met keuken (welke ook benut kan worden voor leer- werkervaringen), professionele werkomgeving, pleinen vormen binnen een veilige en prettige structuur de basis van de nieuwe huisvesting.

3.4 Uitstraling



Om een plek te bieden met een capaciteit voor 1200 deelnemers (0-18 jaar) is een fysieke binnenomgeving benodigd met een omvang van ongeveer 12.500 m² bruto vloeroppervlak (op basis van de huidige VNG-normen) en buitenruimte van ongeveer 11.350 m², waaronder de optie van een groot multifunctioneel sportveld.

In onderstaande tabel zijn de verschillende onderdelen op hoofdlijnen uitgewerkt. Hierbij wordt uitgegaan van een eigen omgeving voor kinderen van 0 tot 6/8 jaar en een omgeving die bestaat uit verschillende paviljoens voor de kinderen/jongeren ouder dan 6/8 jaar.

De fysieke binnenomgeving bestaat uit een aantal paviljoens:

- Eén paviljoen voor de jongste deelnemers;
- Een viertal paviljoens voor de deelnemers ouder dan 6/8 jaar;
- Het sportpaviljoen.

FYSIEKE OMGEVING		
Onderdeel	Aantal leerlingen	m ² BVO
0 tot 6/8 jaar	160 tot 210 leerlingen	1.350-1.550
6/8 tot 15/18 jaar	990 tot 1.040 leerlingen	8.860-9.060
Sport		2.000
Totaal omvang - afgerond		12.500

BUITENTERREIN		
Onderdeel	Aantal leerlingen	m ²
Buitenruimte: 0 tot 6/8 jaar	160 tot 210 leerlingen	600
Buitenruimte: 6/8 tot 15/18 jaar	990 tot 1.040 leerlingen	1.000
Multifunctioneel sportveld (omvang van één voetbalveld)		5.000
Fietsenstalling	700 fietsen van leerlingen en medewerkers	800
Scooterstalling	50 scooters	100
Buitenbergingen	buitenspeelmateriaal en afval	100
Autoparkeren	150 parkeerplaatsen	3.750
Totaal omvang		11.350

VOETPRINT		
Onderdeel	Aantal paviljoens en lagen	Voetprint, afgerond
0 tot 6/8 jaar	1 paviljoen, 2 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	900
6/8 tot 15/18 jaar	4 paviljoens, 3 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	3.600
Sportpaviljoen	1 paviljoen, 2 lagen, 15% inpassingsverlies/flexibiliteit	1.400
Voetprint paviljoens inclusief 15% inpassingsverlies totaal		5.900
Omvang buitenterrein inclusief 20% inpassingsverlies		13.620
Kavel, benodigde omvang - afgerond		19.500

Daarnaast is ruimte voor het buitenterrein benodigd.

De paviljoens kunnen apart in de groene ruimte staan of aaneengeschakeld zijn met het behoud van herkenbare, kleinschalige eenheden. Dit vraagt nadere uitwerking en keuzes.

De totale omvang van het terrein dat benodigd is, is ongeveer 19.500 m². In de tabel hieronder zijn de verschillende onderdelen op hoofdlijnen uitgewerkt.

3.6 Randvoorwaarden huisvesting

Randvoorwaarden voor het realiseren van de gewenste huisvesting:

- Voldoende ruimte om Het LEERhuis met verschillende paviljoens in een groene omgeving te kunnen realiseren
- Goed bereikbaar
- Logische ligging
 - Voor de jongste kinderen betekent dit in directe relatie met de wijk
 - Goed bereikbaar met OV en fiets
 - Redelijk centraal in Utrecht
 - Goede spreiding van onderwijsvoorzieningen
- Mogelijkheid om gewenste uitstraling en programma te realiseren
- Veilige omgeving

3.7 Dromen over de huisvesting

Het LEERhuis biedt een bijzonder en uniek aanbod in Utrecht voor een grote groep kinderen, jongeren, ouders en buurtbewoners.

De gebouwde omgeving van Het LEERhuis stimuleert op een natuurlijke manier dat mensen er samen komen, dat er evenementen georganiseerd worden voor kleine en grote groepen en dat deelnemers mee willen doen en willen bijdragen. Het is 'a place to be', waar men over spreekt in de stad. Niet alleen rond de opening, maar door de jaren heen is het een plek die mensen en zeker kinderen en jongeren aantrekt, omdat het aansluit op de diverse behoeften, stijlen en karakters van mensen en uitdagingen biedt in een breed spectrum. Het is een duurzaam gebouw dat tijdloos is door haar uitstraling en flexibiliteit. Een omgeving met karakter. Positief en inspirerend voor de dagelijkse gebruikers, bezoekers en voorbijgangers.



EN ZONDER EEN

DAAR TUSSEN AAN DE WOLVEN KUNNEN RAGEN

NIEMEN DE WERELD KLEET OF MAKEN

ALLEN KLEINER KLEINER
MIES BOUWHUIS
STIJNHOUDER
GURCELE

4

Financiën



Het LEERhuis wordt ingericht vanuit één directie, één financiële stroom. Dit concept vraagt een andere wijze van het organiseren van financiële stromen. De ambities kunnen niet worden verwezenlijkt binnen de bestaande hokjes en kaders.

Het is de doelstelling om binnen de totale beschikbare financiële kaders Het LEERhuis te exploiteren. Door de grenzen open te stellen en een nieuw, totaal businessplan te ontwikkelen ontstaat er de ruimte om samen meer te doen dan ieder alleen. Door middelen te spreiden over de grenzen van de bekostigingsinstelling heen kunnen de kwaliteit en ambities voor Het LEERhuis als geheel gewaarborgd zijn.



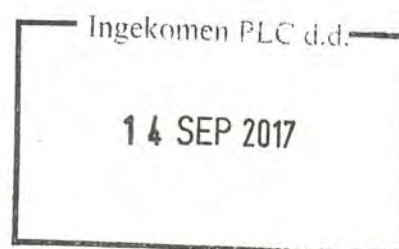
5

En verder...

Dit ambitiedocument vormt een start in de ontwikkeling van Het LEERhuis voor 0 tot 18 jaar. Wij als samenwerkingspartners zijn er klaar voor en starten deze nieuwe, inspirerende community liever vandaag dan morgen. Dit is het momentum: de stad vraagt om een antwoord op de maatschappelijke dilemma's in de beste ontwikkeling van kinderen en jongeren en wij staan klaar om dit antwoord te bieden voor de bewoners van Utrecht.

Wij vragen u, de gemeente Utrecht, als onze belangrijkste stakeholder, om samen met ons een passende locatie te vinden en de middelen beschikbaar te stellen om Het LEERhuis te realiseren.

Zodat wij binnen afzienbare tijd met de alle betrokkenen trots kunnen zijn op Het LEERhuis in Utrecht.



AANTEKENEN

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200 *Stadsplateau 1*
3500 CE UTRECHT *Utrecht*

betreft
zienswijze omgevingsvisie/
MER Merwedekanaalzone



PROVINCIE :: UTRECHT

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

VERZONDEN 13 SEP 2017

DATUM 12 september 2017
NUMMER 81BE4F85
UW BRIEF VAN
UW NUMMER
BIJLAGE geen

TEAM BO
REFERENTIE
DOORKIESNUMMER 2151
E-MAILADRES
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,

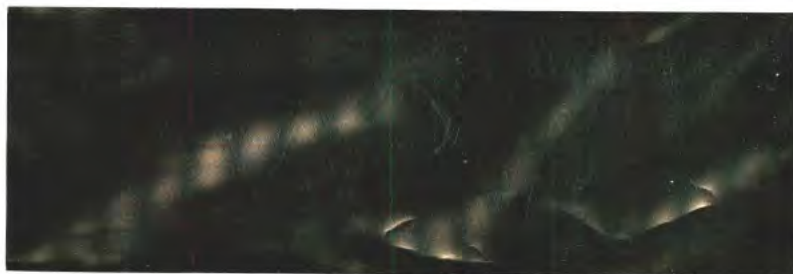
Voorzitter,



provincie :: Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas



Ingekomen PLC d.d.

15 SEP 2017

N13HH #8221X0X#00#0000#

Utrecht, 12 september 2017

Aan: Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15 SEP 2017

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

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met grote belangstelling volgen we uw goed gedocumenteerde en ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Wij wonen op een woonboot op het Merwedekanaal en maken ons zorgen over conflicterende doelstellingen die in uw plannen worden geschetst.

Om te beginnen sluiten we ons aan bij de vijf adviezen uit de brief van mevrouw Engelman dd 6 september 2017.

Daarnaast hebben we de volgende specifieke aandachtspunten:

1. 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. Wij maken ons zorgen over de consequenties van deze buitenproportionele dichtheid voor ons als direct aanwonenden maar ook voor de toekomstige bewoners zelf. Ik denk niet dat iemand zit te wachten op een tweede Overvecht.
2. 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.
3. 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 Merwedekanaal, de roeibegeleiding en de woningwaarde van de resterende bewoners.

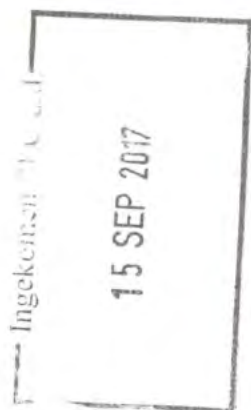
4. De direct aanwonenden (Merwedepantsoen en -kade) worden in de visienota nauwelijks genoemd. Het zou goed zijn als ook deze groep als belanghebbende wordt geïdentificeerd en als zodanig bij verdere ontwikkelingen wordt betrokken.
5. We kunnen weinig concrete cijfers over groenvoorziening vinden, anders 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.
6. Tenslotte pleiten we graag voor het behoud van de Vechtclub en Boulderhal Sterk.
 - a. 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.
 - b. 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.

Samenvattend: we begrijpen dat de stad gebaat is bij uitbreiding van het 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!



Zienswijze omgevingsvisie/
MER merwede kanaal zone



Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H12CC #8221XDX#00#0000#



16200

588

Gemeente Utrecht
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht



Utrecht, 12 september 2017

Betreft: Reactie op Omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

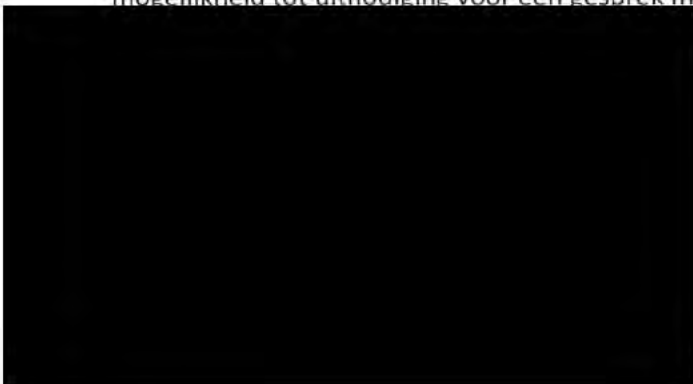
Geachte gemeenteraad,

N.a.v. de bijeenkomst van 30 augustus jl. en de schriftelijke plannen die wij hebben mogen ontvangen willen wij nu echt onze 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.

Wij, al jaren bewoners van een woonboot aan het Merwedepantsoen 77, verbazen ons 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 actief benaderd en betrokken bij dit initiatief zodat ook wij ook mee kunnen denken en over de uiteindelijke realisatie?

Wij willen onze 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 wij 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.

Wij hopen dan ook op reactie uwerzijds naar aanleiding van de vragen in deze brief en de mogelijkheid tot uitnodiging voor een gesprek met de woonbootbewoners of een delegatie hiervan.



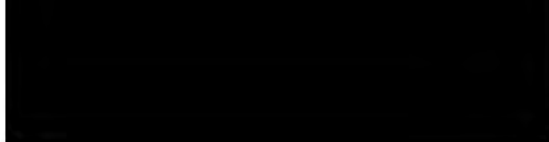
Ingekomen PLC d.d.

15 SEP 2017



Gemeente Utrecht
tav. de gemeenteraad
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

NC2SS #8221K0X#00#0000#



10/17/20

-14-09-2017

15 SEP 2017

Eerb. gemeenteraadsleden Sted. Ubrecht

Liedtj. maak ik gebruik een schriftelijke reactie
aan U lezen op BT. de omgevingswet
MER Merwedekanaalzone.

Ik maak nu grote zorgen over de voorgestelde
toevloed woningen, 6000, misschien wel 10.000
woningen.

Dit zorgt voor ongeroerd duist. op elkaar wonen.
Ik stel de 'ergste' gedachten, uitgangspunt
van het Ubrechts Beekje, maar voorzie een
groot lef en verkeersinfarkt ontstaan, met
al de negatieve effecten die daarbij om de hoek
komen kijken.

Ondanks verbleed openbaar vervoer zit sulle
de nieuwkomers auto's hebben die zij, feiteljk
onmogelijk in de autozone nieuwe rijst nullen
stellen in de naburige wijken.
Die wijken en, uitvalswegen sulle ervoor zorgen
dat het verkeer van en naar snelwegen, snel
komen te zitten.

Wij waren op een woonarkussen Soerabes
brug en Balijeburg in.

Om hierover 3 bruggen (fiet. fietsganger)
te plannen vindt ik onwettelijk, ten minste
en een verkleide in verlening.
Immers, deze bruggen zullen geen "paleis"
in het landschap mogen hebben van de roeien.
Ze zullen minimaal 4 meter hoog dienen te zijn

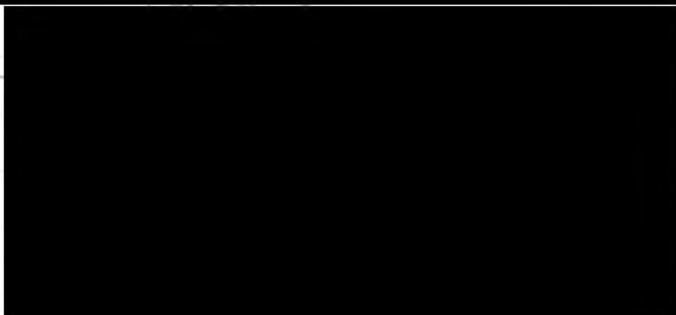
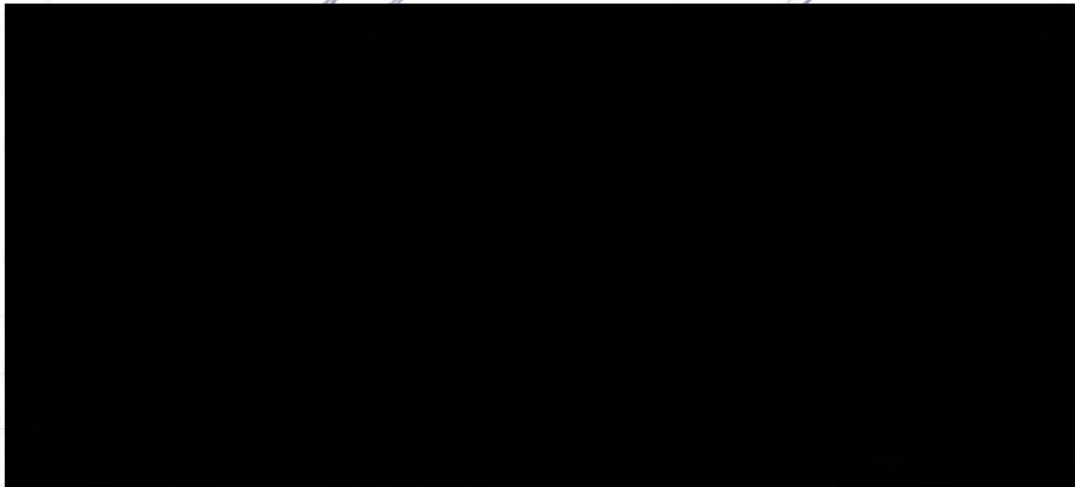
dan wel geopend moeten kunnen worden.

Leke zo belangrijk is het om de "schaarse"
ruimte die nu niet in de stad te koesteren
en dus te handhaven.

De "leken, onbekend, geeft "lucht" aan
mensen.

Om dit te verstoren door of meerdere
opstapen in de vorm van "hoge" fietsbruggen
nou een foue keuze zijn!

En van uitgaande dat u met deze reat reatie
aan de slag gaat leken ik groetende:



gemeente Utrecht
Postbus 8466 - 3503 RK
Utrecht



"Reactie aangevingwijze
Mec Merwedekanaalrond.

N10

#8221X0X#00#0000#



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

Utrecht, 12 september 2017



Betreft: zienswijze omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone

Geachte raad,

Op 4 augustus jongstleden zijn de (concept) omgevingsvisie en MER Merwedekanaalzone gepubliceerd en ter visie gelegd. Hierbij maken de Utrechtse roeiverenigingen USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze ten aanzien van de gepubliceerde documenten in te dienen.

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 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.

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.

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 op een veilige manier gecombineerd kan worden met andere vormen van sport en bewegen op de Kanaalweg.

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.

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!) 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.

Wij zijn uiteraard graag bereid om onze zorgen en bezwaren nader toe te lichten en mee te denken over alternatieve oplossingen. We zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens de besturen van USR Triton, AUSR ORCA en URV Viking

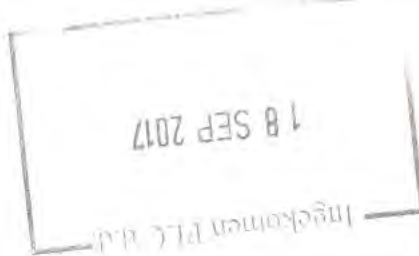




De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsruimte
i.a.v. Omgevingswet
Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

behoort: Zienswijze omgevingswet/MER merwederhandzame





De gemeenteraad van Utrecht

Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

LS,

Hierbij treft u de zienswijze van Huurders030 aan over de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 ruimtelijke agenda en de daarbij behorende ontwerp Milieu effect Rapportage.

Namens huurders in Utrecht bij de grote woningcorporaties willen we graag reageren op uw visie en ontwerp. Waar onze gemeente zo'n grote plan voor een deel van de stad als de Merwedekanaalzone ter inzage legt willen we aandacht voor wat huurders(organisaties) bezig houdt.

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."

en

"De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuys, 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'.

Wij vragen ons 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.

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.



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 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'.

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.

Met vriendelijke groeten,
Huurders030, voor deze

Huurders 030


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

13 SEP 2017

Gemeenteraad Utrecht
Stadsplein 1
3521 AZ UTRECHT

ter Ontwikkelingsorganisatie
dhr 



gsgsbewijs afgifte document - balie post stadskantoor
beschrijving van het document:

Reactie Huurders 030



n van inleveren (stempel)

13 SEP 2017

Omgev. Vire MK2

n afdeling voor adressering

Gemeente raad

Ontwikkeling ^{organisatie} streek
tak [redacted]

n receptiemedewerker



ndtekening medewerker voor ontvangst



Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)





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

Utrecht, 11-9-2017.

Onderwerp: Eerste zienswijze Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Geachte leden der gemeenteraad,

Inleiding

Deze brief gaat in op de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1: Ruimtelijke agenda en de 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 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.

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 investering in uitleglocaties en gaan in tegen de uitkomst van referendum 1A: Open en groen in het centrumplan. 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 Utrechtse (13%, Utrecht Monitor), die op of onder de armoedegrens leven¹ en een beroep

¹ 21.186 huishoudens, 40.486 inwoners

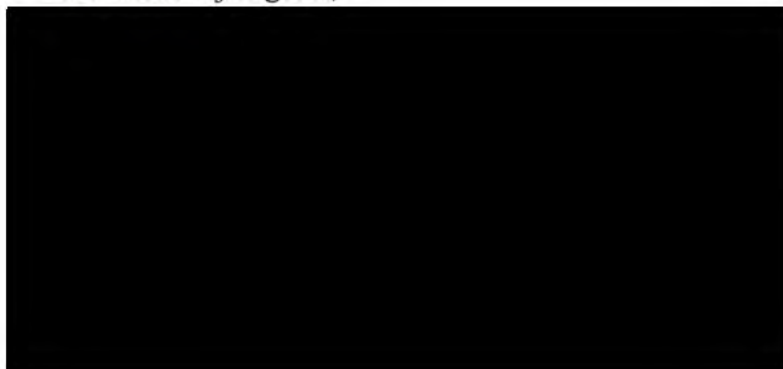
doen schuldhulpverlening en bij buurtteams bekend zijn omdat ze problematische schulden hebben², tevens bij de voedselbanken in de rij staan.

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 zijn extra te bouwen voor 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,



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

Zienswijze omgevingswist/
MER Merwedekanaalzone

Ingekomen PLC d.d.

18 SEP 2017


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

13 SEP 2017

Aan: Gemeenteraad Utrecht,
H.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Omgevingsrecht,
dhr. P. (Peter) H. Meijer,
Postbus 16200, 3500 CE UTRECHT (U).
Stadspaleis 1, 3521 AZ UTRECHT (U).



Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Postadres
Postbus 2211
3500 GE Utrecht

info@huurdersraadportaalregioutrecht.nl



Gemeente Utrecht
Ingekomen dd

13 SEP 2017

angstbewijs afgifte document – balie post stads Kantoor

a beschrijving van het document:

Eerste Menswijze op Aangevraagde Merwedekanaal en MER.

um van Inleveren (stempel)

um afdeling voor adressering

Gemeenteraad Utrecht
Afd. v. Ontwikkelingsorganisatie Ruimte,
Aangevraagd, door H. Meyer

am receptiemedewerker

andtekening medewerker voor ontvangst

ueel)



Stichting Utrechtse Woningcorporaties

Postbus 24082, 3502 MB Utrecht

Telefoon: 030 - [REDACTED]

Inschr. K.v.K.: [REDACTED]

18 SEP 2017

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

Contactpersoon: [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



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

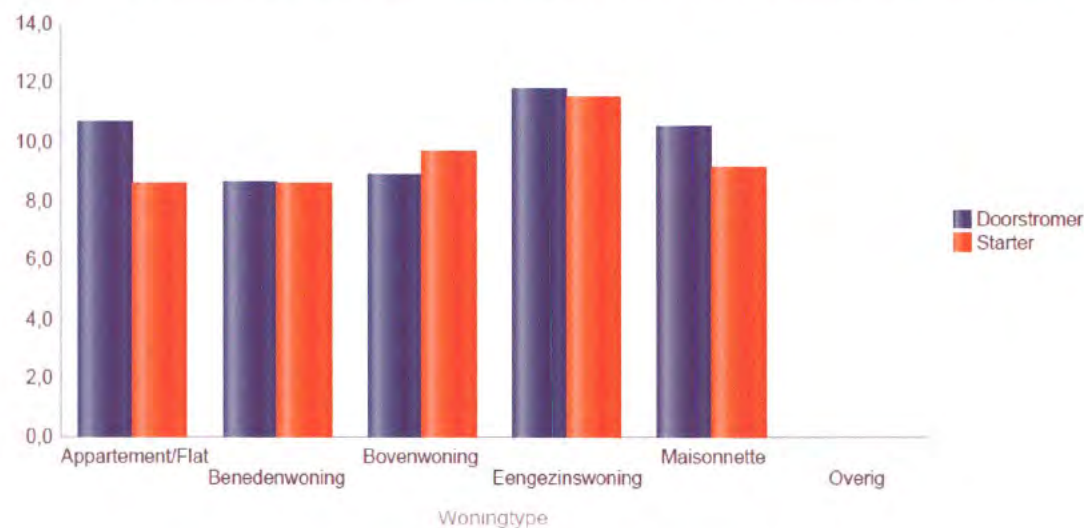




Is het ook nodig?

- 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

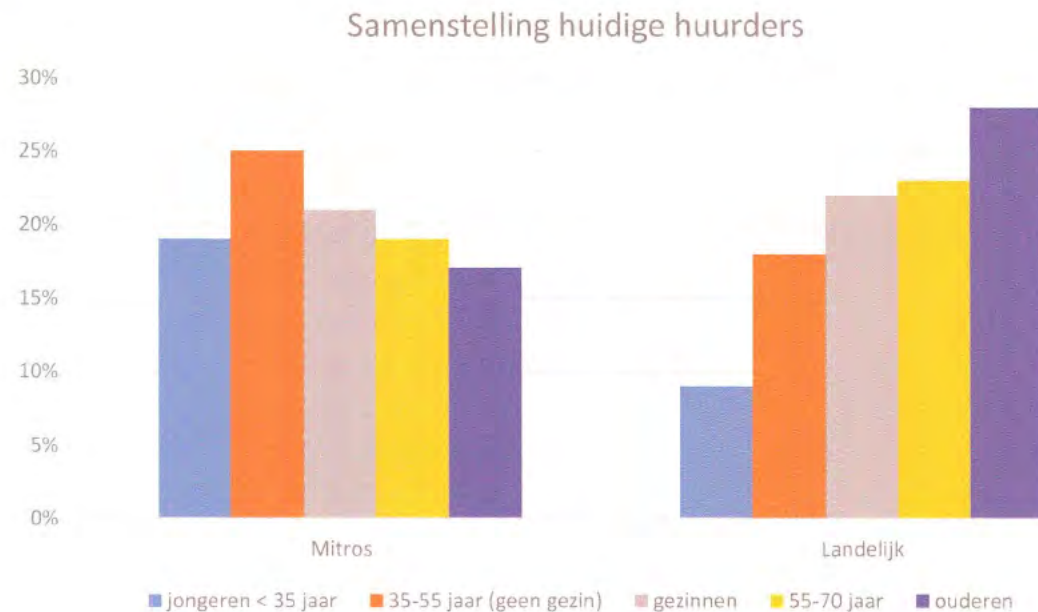
Figuur 1: Gemiddelde wachttijd op een sociale huurwoning (medio 2016-medio 2017) stad Utrecht





Wie wonen in een sociale huurwoning?

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





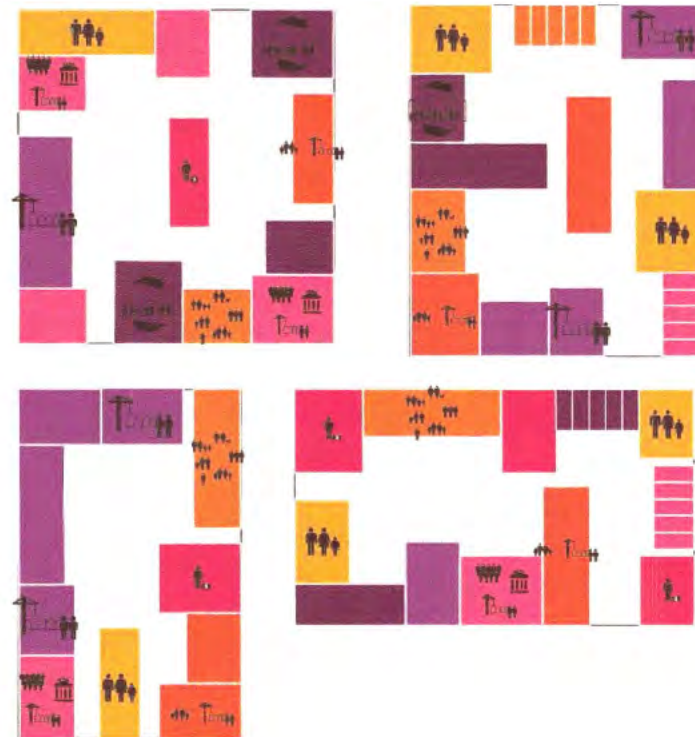
Wat vinden we van de plannen?

- 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

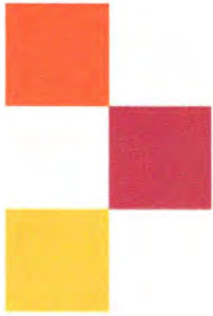




Met een gemengd sociaal programma

- 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 kindervens. 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.

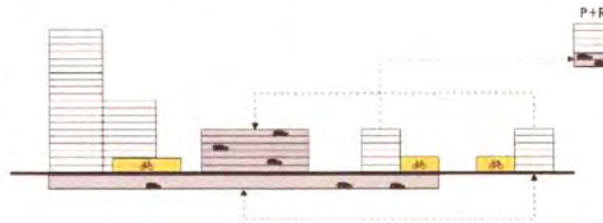
Beeldimpressie



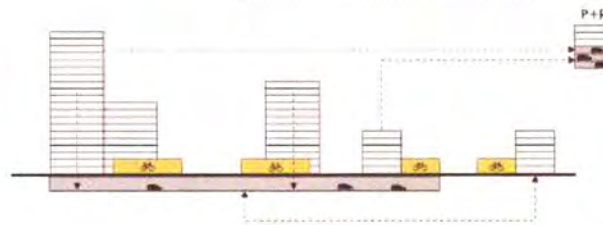
Lage parkeernorm

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

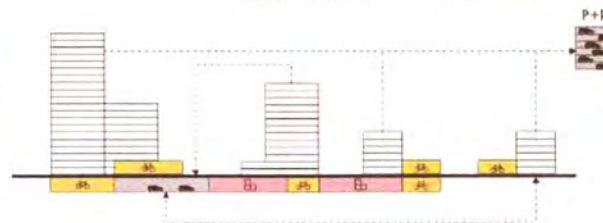
Parkeernorm van ongeveer 0,7
Zowel onder- als bovengronds autoparkeren



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



het toevoegen
kent 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

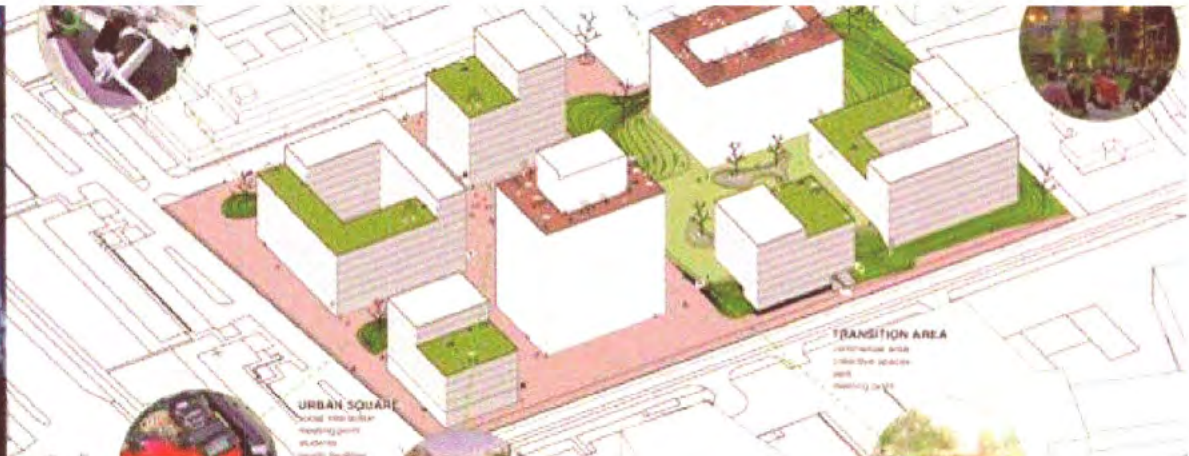
- In 2016 heeft Mitros 41 sociale huurwoningen verworven in Zijdebalen, vlakbij de binnenstad
- Ook realiseert Mitros dit jaar 163 woningen in het oude verzorgingshuis De Lichtkring in Tuindorp





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.





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
 - 100% duurzaam
 - 100% goedkoop
 - 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.

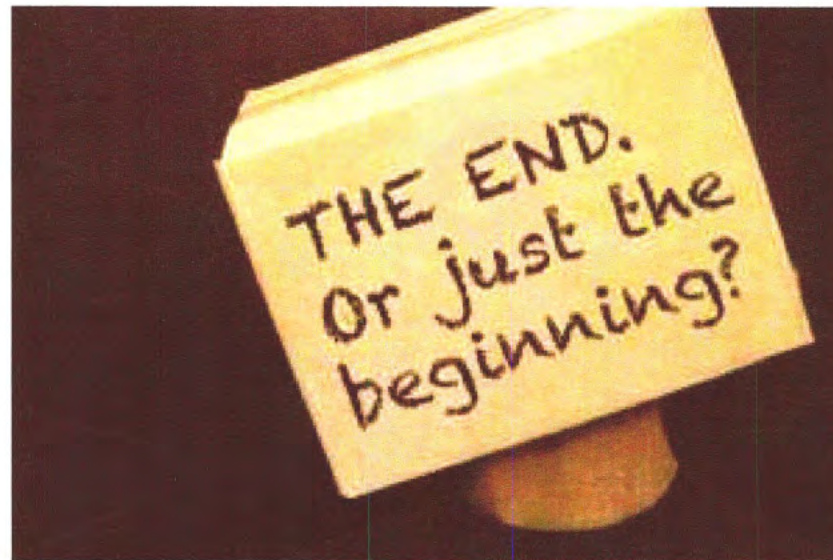




En.. we blijven in de MWKZ5!

- 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





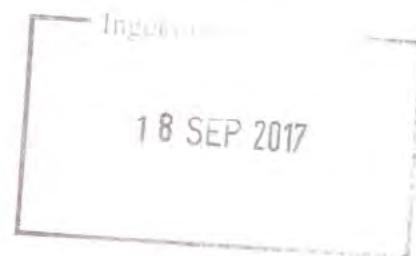
PostNL
Port Payé
Pays-Bas



www.mitros.nl

Postbus 8217, 3503 RE Utrecht

14-9-2017



Zienswijze omgevingsvisie/
MER merwede kanaalzone

namens STUW

Ruimtelijke en economische ontwikkeling.
gebiedsontwikkeling



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

Postadres
Postbus 9315
3506 GH Utrecht

Bezoekadres
Orteliuslaan 871
3528 BE Utrecht

Telefoon
info@sputrecht.nl
www.sputrecht.nl

Utrecht, 13 september 2017

Betreft: Zienswijze onderwijshuisvesting in de Merwedekanaalzone

Geachte heer, mevrouw,

SPO Utrecht is de Stichting openbaar Primair Onderwijs Utrecht: 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.

Het geven van goed onderwijs is de primaire taak van SPO Utrecht. Om dat te realiseren werken wij niet alleen veel samen met alle scholen, maar hechten wij ook veel waarde aan het partnerschap tussen schoolbesturen en gemeente. Immers, goede en voldoende huisvesting is een van de randvoorwaarden voor het geven van goed onderwijs.

Utrecht staat de komende jaren voor een forse uitdaging. De groei van de stad is prachtig maar levert ongetwijfeld ook knelpunten op. Bij de bouw van Leidsche Rijn hebben we geleerd dat een gedegen visie op stadsontwikkeling en realistische prognoses voor het aantal leerlingen van groot belang zijn.

Dat vereist niet alleen een visie die gedeeld wordt door alle partners, maar dat moet ook leiden tot voldoende investeringen op het gebied van huisvesting en ruimte voor die huisvesting.

Voor de SPO Utrecht zijn er een aantal zaken van belang:

1. Voldoende ruimte 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.

Maar dat betekent een doordachte visie waarin de situering, de vorm en de grootte van het kavel maakt dat het 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. Onze grootste zorg is dat er voldoende m2 wordt gerealiseerd voor primair onderwijs in dit uitgestrekte gebied.

2. Plaatsing van onderwijskavels ten opzichte van de omliggende wijken.

Scholen moeten een centrale plaats innemen in een wijk. Dat zorgt ervoor dat de scholen ook echte wijk scholen worden. Situering aan de randen van de wijk levert vaak conflicten op met reeds bestaande scholen met plaatsingsproblemen en reizende ouders tot gevolg. Postcodebeleid en plaatsingsbeleid moeten eigenlijk een logisch gevolg zijn van de plek van de school en niet als regelgeving achteraf nodig.

3. IKC en 0-18 school.

In de afgelopen maanden hebben wij ons samen met NUOVO en Kind & CO hard gemaakt voor een IKC voor 0 tot 18. Daarmee haal je de twee belangrijke keuzemomenten uit de onderwijsloopbaan voor kinderen en kun je onderwijs verzorgen waarbij de individuele leerlijn van kinderen leidend is i.p.v.. de vroegtijdige keuze voor schooltypen.

Een IKC voor 0 tot 18 jaar heeft veel ruimte nodig. Ruimte die vaak in de bestaande stad niet meer beschikbaar is.

Gezien de omvang van de wijk en het feit dat de wijk nog ontwikkeld moet worden denken wij dat het voor Utrecht een uitgelezen kans is een 0-18 school vorm te geven in de Merwedekanaalzone.

Wij beseffen dat bij het bouwen van een nieuwe wijk veel partijen betrokken zijn die vaak eigen en gedeelde belangen hebben.

Wij zijn graag bereid met Gemeente en anderen in overleg te gaan om met elkaar te zorgen dat dit een prachtige wijk wordt.

Indien u nog nadere toelichting wilt, zijn wij uiteraard graag bereid hierover met u in gesprek te gaan.

