

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en bijbehorende milieueffectrapportage (MER)

Raadsinformatiebijeenkomst	12 december 2017
Voorzitter	Tara Scally
Tijd	20.00 – 21.30 uur
Zaal	Raadzaal of Grote trouwzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Bert-Jan Brussaard (CDA), Maarten Koning (D66) en Dimitri Gilissen (VVD)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen en wordt graag breed geïnformeerd.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Leon Borlée, GU, stedenbouwkundige Marcel Jansen, GU, regisseur Merwedekanaalzone Peter Meijer, GU, jurist Omgevingsrecht Jurjen van Keulen, GU programmamanagement Martin Knuijt, OKRA Landschapsarchitecten en Tijmen Hamerslag van AM beiden namens het Eigenarencollectief Merwede (gemeente en zes private eigenaren)
Meepraters	1 Meeprater, VIDUIS Sport 2 Wil Uitgeest en Paul van Dijk 3 Meeprater 4 Sjoerd Banken, A.U.S.R. Orca 5 Peter Delissen en Marij Wijten 6 Angelien Pattipeilohy 7 Peter van Reenen, Bewonersinitiatief van Vlissingenkade 8 Amerik van Rijn, SUWO 9 Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht 10 Tijmen Hamerslag, Eigenarencollectief MERWEDE 11 Martijn Bremmer 12 Oberon Kok, Bewoner Rivierenwijk, aan de Merwede 13 Meeprater 14 Daphne Desseaux, HU 15 Meeprater 16 Kim van Gameren/ Enrico van Herrewaarden
Portefeuillehouder(s)	Paulus Jansen
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Frank de Kok
Programma	Presentatie namens de gemeente door Marcel Jansen en Leon Borlée (15 min.) Vragen raadsleden

	Presentatie door Martin Knuijt en Tijmen Hamerslag namens het Eigenaren- collectief Merwede (10 min.) Vragen raadsleden Indieners van zienswijzen en andere betrokkenen aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 9 december. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.

Motivatie: Bert-Jan Brussaard (CDA), Maarten Koning (D66) en Dimitri Gilissen (VVD)

Bovengenoemde partijen willen een RIB organiseren waarbij allereerst vanuit het college een algemene toelichting wordt gegeven op het voorstel. In deze presentatie zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:

- hoe richten we bij de ontwikkeling van de MWKZ een proces in met voldoende burgerparticipatie?
- hoe ontwikkelen we een goed en integraal plan: veel samenhangende onderwerpen/belangen (bijv. tippelzone, roeien) met onderling impact en gevolgen voor planning) en welke concrete stappen moeten daarvoor worden gezet?
- verbindingen in het gebied (zowel infrastructurele-, als groene- en blauwe verbindingen)
- klimaatbestendigheid (incl. aandacht voor groen/gevelgroen)
- meervoudig ruimtegebruik
- mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen
- opbouw van investeringen, inzichtelijkheid in wat gemeente bijdraagt, financiën
- knelpunten/kansen in de ontwikkeling van de MWKZ
- circulair bouwen
- energie-neutraliteit
- toepassing van smart mobility en innovaties in de openbare ruimte
- bouwhoogtes
- inpassing woonschepen
- ontsluiting verkeer
- gevolgen voor omliggende buurten

Vervolgens willen partijen meepraters één voor één gelegenheid geven hun zienswijze op het voorstel aan de raad kenbaar te

Bijdragen

Klik [hier](#) voor reacties op de Facebook pagina van de gemeenteraad Utrecht.

Sjoerd Banken, A.U.S.R. Orca

De bijdrage gaat over de inbreng van de drie Utrechtse roeiverenigingen op de omgevingsvisie en daarmee de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.

Peter Delissen en Marij Wijten

Wij zijn bewoners van een woonark in het Merwedekanaal en wij maken ons ernstig zorgen over de gevolgen van de voorgenomen woningdichtheid in Merwedekanaalzone deelgebied 5.

Allereerst moet ons van het hart dat het niet gelukt is om alle stukken te lezen die horen bij de voorbereiding van deze avond. We zijn vol goede moed begonnen aan de agendabundel van ruim 121 MB, meer dan 1500 pagina's! Ondoenlijk.

Hieruit vloeit onze eerste bezorgdheid voort: hoe is het mogelijk dat een gemeenteraad de stad goed kan besturen als men dit moet doen op basis van lijvige documenten en vage rapporten? In hoeverre worden burgers, belangstellenden eerlijk voorgelicht? We geven 2 voorbeelden:

- De MER-rapportage is niet eenduidig met getallen, niet altijd is duidelijk of het om de hele Merwedekanaalzone gaat of alleen deelgebied 5, bij ieder onderdeel staat een hoofdstuk met de naam 'Leemten in kennis', de bijgevoegde illustraties zijn niet leesbaar, bv de legenda's bij de geluidsonderzoeken, er wordt gesproken in vaagheden als: grotendeels, meestal, ruim, kleiner of groter dan, soms....
- Mooie plaatjes in een omgevingsvisie, die de werkelijkheid echt niet dekken. Heel aantrekkelijk, maar er is geen fiets, auto of woonboot in te zien. De bebouwing zal er in werkelijkheid totaal anders uit gaan zien.

Wij hebben een paar thema's uitgelicht:

1. Aantal woningen

Op 8 november 2016 heeft het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail vastgesteld, waarin aan de hand van 3 scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten worden onderzocht van de verdere verdichting.

De MER gaat uit van 6.000 woningen gelijkmatig verspreid over de deelgebieden 4,5 en 6 in de autoluwe variant. Het toevoegen van 6.000 woningen in de MWKZ is mogelijk met een gemiddelde dichtheid van 100 woningen per hectare in de deelgebieden 4,5 en 6.

Hieruit ligt onze tweede bezorgdheid:

- In deelgebied 4 (Defensierrein) komen 600 woningen op 10,5 ha, dit is 57 woningen per ha; op de Eendrachtlaan in deelgebied 6 komen voorlopig 200 woningen (op 22,6 ha), 8 woningen per ha; dit betekent dat de overige 5200 woningen in deelgebied 5 gepland staan, op 26,9 ha netto, dit is 193!! woningen per ha. Bijna het dubbele van wat in de MER is onderzocht en dus totaal niet in overeenstemming met de uitgangspunten in de MER. Zeker ook geen sprake van gelijkmatige verspreiding. Deelgebied 5 wordt onevenredig dicht bebouwd met woningen, met gevolgen die niet zijn onderzocht in de MER.

De ambitie van de gemeente is zelfs om het aantal woningen op te hogen naar 10.000. Dit geeft spanning tussen hoge dichtheid en gezond stedelijk leven. Hierin moet omgevingsvisie 2 nieuwe antwoorden formuleren en duidelijkheid geven (Uitwerking)

Onze derde bezorgdheid: In hoeverre is het mogelijk om in de beperkte tijd tot het uitkomen van omgevingsvisie 2 de effecten van de toename van nog eens 4000 woningen serieus te onderzoeken? Eigenlijk begrijpen we sowieso niet waarom de gemeente de stad wil uitbreiden van 340.000 naar 410.000 inwoners. Waar wil men met de stad naar toe?

Onze vierde bezorgdheid:

2. mobiliteit en autogebruik: autoluw, minimale parkeernorm, terugbrengen van autobewegingen

De MER zegt: tot een toename van 6.000 woningen kan grotendeels gebruik gemaakt worden van de bestaande stedelijke infrastructuur.

- Hoe komt men tot deze conclusie? Op welk onderzoek is dit gebaseerd?
- Op de website van de gemeente staat dat 60% van de bewoners van Utrecht buiten de stad werkt. Als bewoners van de nieuwe wijk wordt ontmoedigd om een auto te hebben, wat betekent dat dan voor het aantal fietsbewegingen? Denk aan: grootste fietsenstalling van Nederland op CS (12.000 fietsen) is vol met alleen al de fietsen van inwoners van dit nieuwe gebied (ook 12.000). Wel eens in de spits door Utrecht gefietst? Nu al levensgevaarlijk op bepaalde punten. De terreur van fietsers is erger dan die van auto's.
- Over het autoverkeer zijn alleen maar problemen te melden; de toegangswegen tot A12 en A2 staan nu al dagelijks vol; je komt de stad bijna niet meer uit of in. Het is een mooi streven om autogebruik terug te dringen, en je moet ergens beginnen, alleen dat gaat niet zo snel. Dit betekent zeker nog 20 jaar ellende op de wegen, vóórdat de omslag is gemaakt in de hoofden van mensen.
- Utrecht is één van de grote steden met het laagst aantal auto's per inwoner, 0.6 auto per huishouden. Stel dat het mogelijk is om in de nieuwe wijk 0.3 auto per huishouden te realiseren dan zijn er nog steeds 1800 parkeerplekken nodig. (uitgaande van 6000 woningen). Parkeerproblemen die je niet oplost in de wijk zelf verplaatsen zich naar andere wijken. Moeten Rivierwijkers, Transwijkers en Kanaleneilanders boeten voor het feit dat de gemeente zo nodig 20.000 mensen wil laten wonen in de Merwedekanaalzone?

3. Hoogte van de bebouwing, onze vijfde bezorgdheid

Aan de kanaalzijde wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. In de Ruimtelijke Agenda wordt specifiek opgenomen, dat bij de bebouwing langs de Merwedepark wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

- Wij zijn benieuwd wat dat concreet inhoudt; kijken naar effecten is één ding; wat doe je vervolgens met de bevindingen?
- Hoe incidenteel is incidenteel? 10 woonlagen is 35 meter!

4. Bruggen, onze grootste directe bezorgdheid

Zoals al eerder aangegeven hebben de geplande extra fiets/loopbruggen veel negatieve impact op het waterwonen in het Merwedekanaal. Velen van ons wonen al jaren met veel plezier op het water in Rivierenwijk, zijn verbonden met deze wijk. Als er geen boten zouden liggen en geen roeiers en andere scheepvaart zou zijn, zou het een mooi idee zijn om met een loop- en fietsbrug een nieuwe verbinding te maken met de binnenstad en verder. De huidige situatie is anders. Bruggen kunnen niet gebouwd worden op de plek waar boten liggen. Wij hebben een huurcontract en juridisch gezien hebben wij recht op deze ligplaats.

Amerik van Rijn, SUWO

Een Brug door je woning

Stel je eens voor. Je woont in een mooie (koop)woning waar je heel gelukkig bent. Je bent samen, je hebt twee kinderen en iedereen is gelukkig op deze plek in deze wijk. Op een stadsgesprekken, die door de gemeente is georganiseerd, worden de plannen van een nieuwe woonwijk

gepresenteerd. In de verkeersstudie zie je dwars door je huis pijlen staan. Als je aan de wethouder Paulus Jansen vraagt wat deze pijlen betekenen dan antwoordt hij dat er een brug door je huis komt en dat ze al weten wat ze met je huis gaan doen.

Dit is precies hoe onze bewoners zich nu voelen: overdonderd en onzeker over de toekomst. Als SUWO willen we drie punten benadrukken:

- Nut en noodzaak van de bruggen en de onzekerheid die dit teweegbrengt
- Behoud ligplaatsen
- 1 visie met meerdere deelplannen

Nut en noodzaak en participatie bij ontwikkeling bruggen

Het nut en noodzaak van de verschillende bruggen in de deelgebieden is tot op heden onvoldoende beargumenteerd in de plannen. We vragen de raad om een gedegen onderzoek of er naast 2 nieuwe bruggen ook andere alternatieven zijn.

Het college heeft in de reactie op de zienswijze reeds aan de raad voorgesteld : onderzocht moet worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor woonboten en het vaarverkeer. De mogelijke komst van de bruggen geeft veel onzekerheid bij de woonbootbewoners. Aan de raad wordt gevraagd om snel helderheid te scheppen rondom de bruggen, zodat de bewoners weer gerust kunnen slapen.

Tevens vragen we vanaf heden de raad om de bewoners te betrekken bij de ontwikkeling van de bruggen. We zijn op aandringen van het SUWO sinds kort door de gemeenteamttenaren geïnformeerd over de plannen. Daar zijn we blij om, maar we zien we graag deze participatie bevestigd. In de reactie op de zienswijze wordt gesproken over klankbord groep, maar dit is te vaag. Op basis van de participatieladder wil het SUWO samen met de gedupeerden een co-creatie rondom de bruggen en daarmee meedenken en meebeslissen over alles wat er aangaande de bruggen tussen de Baliebrug en de Socratesbrug gebeurd.

Behoud van ligplaatsen

Als een bestaande woning moet wijken voor een nieuw wijk, dan is er sprake van langlopende onteigeningsprocedures. Bij woonboten, ook een volwaardige woonvorm, verwacht je dat het eigenlijk makkelijker zou zijn. We drijven immers en verplaatsen is simpel. Maar niets is minder waar. Het creëren van nieuwe plekken met eenzelfde wooncomfort is tot op heden vaak onmogelijk gebleken. We vragen de raad om het behoud van het aantal ligplaatsen voor woonboten te waarborgen. En indien er woonboten moeten wijken voor volwaardige alternatieven te zorgen zonder dat het totale aantal ligplaatsen in Utrecht afneemt

Visie en Deelplannen

Er is nu uiteindelijk 1 visie over het hele gebied gelegd er met meerdere deelplannen. (zie defensierterrein en Wilhelminahaven). Deze plannen worden deels autonoom behandeld (denk aan campus max en Wilhelminahaven). Dit heeft tot op heden geleid tot tegengestelde ambtelijke reacties op zienswijzen bij de genoemde bestemmingsplannen. Dit kun je bewoners niet aandoen, steeds weer opnieuw het gevecht aan moeten gaan en steeds als men denkt opgelucht adem te kunnen halen weer in de pen moeten klimmen. Zeer recent is dit gebeurd met de wederom aangepast brughogtes over de het Merwedekanaal (raadsbrief roeien november 2017 op het

Merwedekanaal vs stedenbouwkundig programma van eisen voormalig Defensieterrein –april 2016)

Conclusie:

Voor bewoners is integraal beleid een vereiste

Peter van Reenen, Bewonersinitiatief van Vlissingenkade

Mijn naam is Peter van Reenen en ik woon op een varend woonschip achter de Jaarbeurs.

Ik sta hier met verschillende petten op, ten eerste als privépersoon, als bewoner van een varend woonschip, ten tweede als vertegenwoordiger namens de andere varende woonschepen aan de F. van Vlissingenkade en zijdelings voor schepen uit de Veilinghaven en tenslotte als betrokken woonbootbewoner in de stad Utrecht.

Om met mijn eigen situatie te beginnen, ik lig met mijn schip achter de Jaarbeurs en vaar zeer regelmatig. Meestal voor weekeinden of vakantie en in ieder geval om de 3 jaar naar de werf. Het is voor mij van groot belang dat het Merwedekanaal onbeperkt bevaarbaar blijft voor mijn schip. Aansluitend geldt dit natuurlijk ook voor de andere varende schepen aan onze kade en voor de historische schepen uit de Veilinghaven. Zij hebben reeds kenbaar gemaakt dat eventuele bruggen 6.40m hoog moeten zijn of beweegbaar en op afstand bediend. Tenslotte heeft de Gemeente in het verleden diverse evenementen gehouden op en om het water. Kortom, redenen genoeg om dit mee te nemen in de besluitvorming. Dit waren de eerste 2 petten.

De derde pet is de volgende.

Ik heb 10 jaar in het bestuur van het Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg (SUWO) gezeten en ben ook 10 jaar voorzitter geweest van de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO). Met die ervaringen in mijn rugzakje ben ik daarna zo'n 15 jaar professioneel actief geweest als adviseur voor wonen op water en als makelaar voor woonboten. Woonboten is trouwens de verzamelnaam voor woonschepen en woonarken. Als adviseur heb ik veel overleg gehad met Gemeenten, Provincies, de Landelijke politiek en natuurlijk ook met Waterschappen en Rijkswaterstaat. De bijna 30 jaar ervaring heeft mij geleerd dat er in het algemeen weinig kennis is op het gebied van wonen op het water. Niet zo heel gek natuurlijk want er zijn slechts 10.000 woonboten in heel Nederland, we hebben het dus over een kleine doelgroep.

Iedere keer als zich dus een nieuwe situatie voordoet die direct of indirect gevolgen heeft voor woonboten, blijkt dat de meeste plannenmakers, ambtenaren en politici (op alle niveaus) weinig kennis hebben van de woonvorm te water. Kan ook eigenlijk niet anders want hoe vaak krijg je er mee te maken.

Het gebrek aan kennis uit zich voornamelijk als er plannen worden geformuleerd in het kader van de ruimtelijk ordening. Bij nieuwe bouwplannen wordt er vaak vanuit gegaan dat je flexibel kunt omgaan met deze drijvende woonvorm. Niet zelden gaat men er vanuit dat de reeds lange tijd aanwezige woonboten maar weg moeten of verplaatst moeten worden omdat het niet past binnen de nieuwe plannen. Ze kunnen ze toch ergens anders neerleggen is de simpele redenering.

De gemiddelde plannenmaker heeft een verkeerd beeld van wonen op het water. Met woonboten gaat men nog steeds anders om dan met traditioneel op de wal gebouwde huizen. Je ziet dat in de praktijk bij het ontwikkelen van de plannen maar je ziet het ook in de politieke aanloop, zelfs in de mail over deze RIB. Een van de te bespreken onderwerpen heeft namelijk de titel, "inpassing woonboten".

Als je het mij vraagt zeg ik dan, dat is toch raar, ze liggen er al tientallen jaren, zijn opgenomen in bestemmingsplannen met normale adressen, zijn aangesloten op nutsvoorzieningen en op riolering en schrik niet, ze betalen zelfs Gemeentelijke belastingen. Vreemd dat ze nu dan ingepast zouden moeten worden???? Volgens mij moet de nieuwbouw worden in- of aangepast en blijf je zo veel mogelijk af van de bestaande situatie. Woonboten moeten in het kader van de Ruimtelijke Ordening behandeld worden als woningen met alles wat daar bij hoort.

De oorzaak van dit soort misvattingen ligt overigens voor de hand. In het denkbeeld van de meeste mensen is het zo dat je zo'n boot toch kunt verplaatsen. Hij drijft toch gewoon. Je kunt hem toch gewoon ergens anders neerleggen. Allemaal waar maar ik kan honderd keer gemakkelijker een andere woning vinden dan een ligplaats voor een woonboot. Bovendien heeft de bewoner gekozen voor de woonboot op die plek.

In Utrecht hebben we al een paar keer meegemaakt dat woonboten zouden moeten wijken voor nieuwbouw. Plannen nabij de Fortlaan in Zuilen, plannen bij het sluizencomplex naast de oude sojafabriek in Oog in Al en tot slot de meest recente actie waarbij er 2 ligplaatsen zijn opgeofferd ten behoeve van de gewenste cq noodzakelijke logistieke brug bij de Jaarbeurs.

Woonboten worden vaak vergeten in de planvorming. In diverse plannen moeten ze wijken terwijl er geen alternatieve ligplaatsen worden aangeboden. Conclusie is dat het aantal ligplaatsen afneemt terwijl er alleen maar meer huizen en appartementen bijkomen.

Er zou inmiddels voldoende ervaring moeten zijn over wat het met de bewoners doet als plannen worden gepresenteerd die gevolgen hebben voor hun woning. De impact van de boodschap dat je huis weg moet is niet te beschrijven. Het lijkt echter alsof we er niet van leren want nog steeds worden mensen overvallen met dit soort berichten.

Degene die de plannen maakt en opschrijft heeft daar geen benul van. Het abstractieniveau van waaruit de plannen worden geformuleerd ligt oneindig ver verwijderd van de beleving van de bewoners ter plaatse. Bovendien kent de plannenmaker vaak het gebied niet, woont zelfs niet in Utrecht en heeft tijdens zijn opleiding een format voorgeschoteld gekregen hoe je een gebied kan inrichten. Misschien chargeer ik een beetje maar als je dit gedurende bijna 30 jaar een aantal keren hebt meegemaakt ga je wel zo denken.

Het is ook van belang dat de samenhang van de diverse plannen in beeld gebracht wordt. Het is niet alleen het gebied tussen de Socratesbrug en de Balijebrug, het gaat ook over het oude Defensierrein. Het is en/en.

Het zal u duidelijk zijn dat er ook nu weer veel onrust heerst bij de bewoners. In de voorliggende plannen zijn achteloos een aantal bruggen ingetekend dwars door of over hun woningen heen alsof ze niet bestaan. Gedurende het traject wijzigt het aantal bruggen en over oplossingen wordt niet gesproken.

Twee zaken zijn dan belangrijk. Het belangrijkste is altijd, wat doet het met de eventueel gedupeerden als je zoiets hoort. U moet eens proberen zich voor te stellen hoe u zou reageren als het over u woning zou gaan. Het tweede punt is dat de noodzaak van bruggen wordt ingegeven door modekreten die stedenbouwkundigen hanteren om hun plannen body te geven. De kreet "het verbinden van wijken" middels fietsers en voetgangersbruggen komt regelmatig voor. Tijdens de presentatie van de plannen werd een voorbeeld getoond van een locatie waar op een vergelijkbare afstand ook 2 bruggen lagen. Dat kan toch nooit de legitimatie zijn. De bestaande bruggen bieden na aanpassingen vaak voldoende soelaas voor degenen die willen oversteken. Het kan toch niet de

bedoeling zijn dat die bruggen alleen maar dienen om de bewoners in de nieuwe wijk snel bij hun in de belendende wijk geparkeerde auto te laten komen. Dit als gevolg van de gehanteerde idealistische parkeernorm voor de komende 20 jaar.

Tot slot

Ik onderken de belangen van de gemeente en ik begrijp de wens van de participerende private eigenaren van delen van het gebied. Ik kan mij ook voorstellen dat die belangen behoorlijk uiteen lopen. Ik ben echter van mening dat u als politieke vertegenwoordigers van de Utrechtse bevolking de juiste afweging moet maken voor uw kiezers.

Dat is zeker niet alleen op grond van de in dit plan geschetste idealistische prognoses voor situaties die nog ver in de toekomst liggen. De menselijk maat zou leidend moeten zijn. Het is absoluut niet realistisch om een parkeernorm te hanteren van 0.3 tot 0.7 per woning. Kijk eens naar de huidige situatie rond de "MAX" gebouwen en lees de reactie van Rijkswaterstaat i.h.k.v. verkeersstromen.

Kortom, houdt de wijken leefbaar en vooral ook bereikbaar anders dan door er een paar bruggen in te tekenen. Zorg er voor dat ook de woonbootbewoners weer rustig kunnen slapen.

Ik dank u voor uw aandacht.

Jon van Zoelen, Katholieke Scholenstichting Utrecht

De Merwedekanaalzone is een gebied waar volgens opgave tussen de 6.000 en 10.000 woningen zullen verrijzen.

Over deelgebied 5 zijn inmiddels een aantal bijeenkomsten geweest, waarin een schetsontwerp is besproken. In dat schetsontwerp en de toelichting daarop wordt gemeld dat de eerste woningen wellicht al met twee jaar opgeleverd zullen worden.

Over het defensie terrein waar 600 woningen komen wordt gemeld dat deze mogelijk al in de tweede helft van 2019 betrokken kunnen worden.

Dat maakt planontwikkeling snel nodig!

Voor het primair onderwijs is in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (22 juni 2017) is ruimte opgenomen volgens de bijlage: voorzieningen voor 3000–3500 m2 BVO.

Dit is dan wel voor het langgerekte plangebied, deelgebieden 4, 5 en 6 . Op zijn langst een stuk van bijna 2 kilometer lengte.(Socratesbrug tot van Zijlsweg)

De Katholieke Scholenstichting Utrecht wil graag meedenken en mee-ontwikkelen aan het primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone.

Het is uitgangspunt dat het gewenst is dat de ouders met kinderen die in de wijk komen wonen; meteen binnen de wijk terecht kunnen voor primair onderwijs. Ook al zijn omliggende wijken dichtbij of benaderbaar; in Dichterswijk is het primair onderwijs al overvol; in Rivierenwijk zijn de dichtstbijzijnde scholen al vol, wij willen graag dat kinderen in hun eigen buurt naar school, dat wil de KSU en dat is ook altijd de visie van de gemeente (geweest).

In de eerste plaats moeten er natuurlijk scholen in de wijk komen waar kinderen goed onderwijs krijgen; waar ouders terecht kunnen, zich thuisvoelen. Waar ouders merken dat zij samen met de school de kinderen opvoeden. Waar ruimte is voor buitenschoolse opvang, voor buurtcontacten. Waar vanzelfsprekend aandacht is voor kinderen vanaf 2 ½ jaar in de voorschool/peuterspeelzaal. Wij willen; net als de gemeenteraad; graag dat kinderen voldoende speel- en bewegingsruimte rondom het schoolgebouw kunnen gebruiken en dat die ruimte zo veel mogelijk ook buiten

schooltijd een rol heeft voor het in beweging brengen van kinderen en buurtbewoners. Ook zien we graag dat de speelruimte ook een duidelijke relatie heeft met het groen, de natuur erom heen. De KSU vindt en dit is algemeen bekend binnen Utrecht – dat bij iedere school een gymnastiekzaal een vanzelfsprekendheid is om voldoende, maar ook zoals het ministerie nastreeft zelfs drie keer per week aan elke groep kinderen bewegingsonderwijs te kunnen geven. Belangrijk voor het tegengaan van Obesitas, voor de sociaal-emotionele ontwikkeling van een kind (leren samenspelen, winnen, verliezen) en ook als toeleiding naar verenigingsleven/sportclubs. In een stad die verdicht kan de basisschool een rol spelen die niet alleen voor onderwijs belangrijk is, maar ook een belangrijke rol kan spelen in de sociale cohesie van de wijk. We kennen scholen met 'ouderlokalen', die ook een rol voor de omwonenden kan spelen. Die ouderlokalen geven de mogelijkheid om de ouderbetrokkenheid bij scholen een goede rol te geven zoals dat ook door u als raad uitgesproken is.

In de omgevingsvisie staat over 'scholen': (blz 52)

'Voor de 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.'

Maar in een wijk waarin huizenblokken, appartementen en voorzieningen al dicht op elkaar zitten; ziet de KSU daarin niet als ideaal een 'brede school' van 3500 m² basisschool + 15.000 m² (bebouwd)voortgezet onderwijs + 2200 m² (onbebouwd) + 2550 m² sporthal; in een centraal stuk.

De massaliteit; de bereikbaarheid; de veiligheid speelt allemaal een rol.

Die grote gebouwen geven ook problemen in exploitatie en beheer; zoals de knelpunten bij Mfa gebouwen hebben laten zien.

De KSU zoekt veel meer de mogelijkheid om in die verdichte stad plekken te creëren die goed bereikbaar zijn, veilig binnen de loopafstand die ook voor een 4 jarige goed te doen is. Waar in combinatie met de voorschool/peuterspeelzaal ook plek is voor kinderen van 2 ½ jaar tot 4 jaar. Waar de buitenschoolse opvang ook een plek heeft; en waar een combinatie is met buitenruimte en buitenspeelruimte. In plaats van centraal een grote 'sporthal', een gymzaal bij elk schoolgebouw.

Ook het ministerie richt zich bij nieuwe scholen in een grote stad op een groot aantal leerlingen. De KSU heeft een aanvraag voor het Plan van Scholen ingediend voor deze wijk en die heeft pas kans van slagen indien er 5 jaar na de start minstens 317 lln op de school ingeschreven zijn. Ook daarin lijkt een schaalvergroting en concentratie logisch.

Maar in plaats van 1 groot schoolgebouw stelt de KSU zich juist 2 aparte schoolgebouwen voor die in naam wel dezelfde school zijn, dezelfde organisatie; zodat de schaalgrootte als eis van het ministerie wel gehaald wordt, maar voor ouders dé school in de wijk zijn..

Juist twee schoolgebouwen die met een goede plek; 1 in het deelgebied 5 maar meer centraal daarin; en 1 meer aan de kant van het defensieterrein; ieder de belangrijke rol voor kinderen en ouders kan spelen in dat deel van de wijk.

Bereikbaar, veilig, dichtbij. Met een rol voor de buurt en omgeving als speelplek, als ontmoetingsplek.

Daarom willen we graag meedenken over een goede plek = twee goede plekken!!!! voor primair onderwijs in de wijk Merwedekanaalzone; en de gedachten uitwerken met mensen van de gemeente, met kinderopvangorganisaties, met Spelenderwijs, met sport.

Een bereikbare, benaderbare basisschool voor iedereen, met gymgelegenheid, groen, speelgelegenheid in de eigen buurt.

Dec. 2017

In dezelfde notitie staat dat 'onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk.' blz 15

In de kaders en de visie (blz 17) wordt aangegeven dat er gekeken wordt naar goede voorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers); dagelijkse voorzieningen op loopafstand.

(blz 25) Over groen: op bouwblokniveau wordt minimaal 25% van de oppervlakte van het bouwblok groen opgevuld (met behulp van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels)

In de (stads)gesprekken wordt veel gesproken over de sociale cohesie die er moet zijn in de wijk.

Er zijn veel diverse woningen, veel diverse bewoners. Appartementen, woningen, eenpersoons- en meerpersoonshuishoudens, verschillende prijsklassen. En mensen moeten elkaar wel ontmoeten.

Tijmen Hamerslag, Eigenarencollectief MERWEDE

Zoals al in de zienswijze is aangegeven complimenteren wij de gemeente met deze Omgevingsvisie. Wij werken als eigenarencollectief samen met de gemeente aan de ontwikkeling van MERWEDE, in de Omgevingsvisie nog aangeduid als deelgebied 5.

Het overgrote deel van de ambities en uitgangspunten is voor ons herkenbaar. Dit komt onder andere door de goede afstemming en samenwerking met de gemeente. Deze ambities vragen ook om grote investeringen. Om deze ambities te kunnen realiseren is daarom wel een zekere schaal nodig. Voor MERWEDE is een aantal van 5.200 woningen minimaal noodzakelijk om de gewenste ambities te kunnen realiseren.

Het gebied heeft ruimtelijke potenties om een grote bijdrage te leveren om de Utrechtse woningbouwopgave op te vangen. Bereikbaarheid vormt nu een van de grotere belemmeringen, zoals ook bleek uit de MER. Om de potentie te kunnen benutten is het van belang dat er op korte termijn gewijzigd beleid komt voor parkeren en mobiliteit afgestemd op de nieuwe stadsbewoners van Utrecht en MERWEDE. Van onze kant werken wij samen met onze adviseurs en de gemeente aan een passende invulling bijvoorbeeld met alternatieven in de vorm van mobiliteitshubs, fiets en OV. Dit gaat verder dan de huidige beleidskaders. Deze zijn namelijk onvoldoende om de beoogde woningaantallen te realiseren met een voldoende bereikbaarheid. Het is daarom wel van belang dat de gemeenteraad hier vervolgens ook besluiten over neemt om zo invulling te geven aan de ambities die zijn geformuleerd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

In onze zienswijze hebben wij ten aanzien van het programma enkele aandachtspunten geformuleerd. Het betreft hier onder andere het percentage sociale woningen dat in de Omgevingsvisie als uitgangspunt is gekozen. Het realiseren van een nieuwe levendige stadswijk betekent wat ons betreft ook een grote diversiteit. Het aandeel sociaal van 30% mag hier geen doel op zich zijn. Het woningbouwprogramma moet duidelijk aansluiten bij de behoefte. Daarnaast

moeten ook de geformuleerde ambities haalbaar zijn. Deze haalbaarheid is ook mede afhankelijk van de regulering in het middenhuursegment waarvoor het college van B&W inmiddels verschillende voorstellen aan de gemeenteraad heeft voorgelegd. Op dit punt hebben wij eerder concrete voorstellen gedaan richting de gemeente.

In de reactienota op basis van de zienswijzen geeft het college aan dat deze punten nader zullen worden onderzocht en uitgewerkt in de Omgevingsvisie deel 2. Wij gaan ervan uit dat wij bij deze uitwerking actief worden betrokken.

Een belangrijke zorg die wij hebben, en die wij door middel van onze brief van 2 november met u hebben gedeeld, is de onzekerheid ten aanzien van de prostitutiezone. Nadat eerder duidelijkheid bestond over het vertrek van de prostitutiezone per 1-1-2020 is dit met de huidige besluitvorming onzeker geworden. Voor de succesvolle ontwikkeling van MERWEDE is het van belang dat er op korte termijn duidelijkheid komt over het moment van beëindiging van de prostitutie aan de Europalaan. Beëindiging per 1-1-2020 is voor ons een uiterste datum. Enerzijds is dit noodzakelijk om tijdig de noodzakelijke werkzaamheden op te kunnen starten. Anderzijds is dit van groot belang voor het imago van de nieuwe stadswijk. Wat ons betreft gaan de ambities voor MERWEDE die wij hier allen hebben niet samen met prostitutie. De weerstand die ontstaan is vanuit de omgeving van de beoogde vervangende locaties geeft dit wat ons betreft duidelijk aan. Wanneer er niet op korte termijn duidelijkheid komt, betekent dit dat de grote woningbehoefte die er in Utrecht nu al is nog later ingevuld kan worden. Wij vragen hierbij nogmaals om hier op korte termijn duidelijkheid in te verschaffen.

Ons advies aan de gemeenteraad is om deze Omgevingsvisie nu vast te stellen. Deze Omgevingsvisie vormt een belangrijk startpunt voor de gewenste transformatie naar een duurzame en levendige stadswijk. Wij hebben er vertrouwen in dat wij in samenwerking met de gemeente deze ambitieuze transformatie tot een succes kunnen maken.

Namens het eigenarencollectief MERWEDE

Oberon Kok, Bewoner Rivierenwijk, aan de Merwede

Beste gemeente,

Onlangs was ik, samen met veel mede bewoners van de Rivierenwijk en woonboot bewoners aan het Merwedekanaal, aanwezig op de meepraat avond met betrekking tot het Merwede project. Kort daarvoor hadden wij de eerste voorlopig schetsen gezien van de wijk, en de daarbij bedachte bruggen over het kanaal naar onze wijk toe.

Wat meteen opviel was de onlogische en onnodige plaatsing van sommige bruggen.

Met name de plaatsing van de mogelijke brug van het oude Mobach gebouw aan de Transwijk kant, naar de Zeildiepstraat in de Rivierenwijk, was hoogst opmerkelijk te noemen en is eigenlijk volkomen nutteloos.

Op de avond zagen wij ook een duidelijke maquette en werd het idee achter de bruggen toegelicht.

"De wijken met elkaar verbinden. En een doorstroom van wijk naar wijk."

De vraag is alleen; Wat zou die brug verbinden, voor welke stroom naar wat?

Het korte antwoord: niks!

Een fiets brug ter hoogte van de Mobach en Zeildiepstraat, ligt erg dicht bij de Socrates brug die de beide kanten van het kanaal al jaren al prima met elkaar verbind. Het is een klein stukje om.

De vraag is; om voor wat? Waar moet in de toekomst iemand die woont in het Merwede gebied naar toe? Waarschijnlijk naar dezelfde plekken als mensen nu in de Rivierenwijk en Transwijk naar toe moeten: het centrum en het centraal station.

De snelste en meest directe en veilige route voor een fietser of voetganger om naar het station te gaan is langs het kanaal aan de Transwijk kant en dan over te steken bij de Nelson Mandela brug bij de jaarbeurs. Van de transwijk (Merwede) tot aan die brug is het een recht stuk zonder verkeerslichten of andere verkeer.

Deze route is ook een volstrekt andere kant op dan een extra fietsbrug. Dus voor deze richting en stroom aan mensen is de brug niet nodig.

Het centrum.

Laten we zeggen dat het centrum begint bij Ledig Erf. Ook dan zou het sneller zijn om vanuit de Merwede een fiets brug te plaatsen ter hoogte van de Waalstraat. Fietser gaan een brug bij de Waalstraat over, fietsen deze straat uit en nemen de Jutfaseweg naar Ledig erf. Ook kunnen ze gelijk doorfietsen naar Hoograven via de al bestaande Oranje brug.

En andere stromingen of bestemmingen?

De realiteit is dat mensen niet heel veel van wijk naar wijk hoppen.

Op dit moment is een reden om van de Rivierenwijk naar Hoograven te fietsen, de winkels.

De winkels aan het Smaragdplein zijn het beste te bereiken via de Oranje brug en de winkels aan 't Goylaan via 't Goylaan zelf (en voor de Transwijk, via de Socrates brug).

Alleen, de Merwede zal zijn eigen winkels krijgen.

Dus mensen doen daar hun boodschappen en niet twee wijken verder.

Voor deze mensen stroom hoeft er dus geen extra brug te komen op die plek.

Wat zou die brug verder nog verbinden? Op deze hoogte in de Rivierenwijk zijn geen winkels of andere plekken van belang.

Ook de mogelijk extra fiets brug over de Vaartse Rijn, ter Hoogte van de Reitdiep straat komt op niks uit in Hoograven.

Die mooie doorstroom lijn van wijk naar wijk, van brug naar brug, die op de kaart staat, stroomt in wezen niks door.

Ja, maar tijd dan? Ik heb de route Mobach naar AH op 't Goylaan meerder malen gefietst en ook vanaf het water bij de Zeildiepstraat en de tijd bijgehouden. Het tijdsverschil? Nog geen minuut.

De Socrates brug vangt aan deze kant van beide wijken dus genoeg verkeer op zodat een extra brug niet nodig is op die plek.

Maar de andere kant op?

Ja, het zal vast wat makkelijker zijn, nog een extra brug. Maar het gaat wel ten koste van een heel mooi stukje Rivierenwijk. Het gaat ten koste van de bewoners van de woonboten die daar al meer als 30 jaar wonen. Het gaat ten koste van de bewoners van de Merwedekade en de Zeildiepstraat. Straten waar toto nu toe alleen bestemming verkeer komt en er nu dagelijks een X aantal fietsen door de smalle straat langs je auto scheuren.

Een extra brug ter hoogte van de Mobach/Zeildiepstraat heeft dus geen enkele meer waarde, behalve dat het mooi symmetrisch staat; twee extra bruggen over het kanaal.

En dan nog heel wat anders.

De Merwede moet auto luw worden, toch wordt deze wijk langs een van de drukste wegen gebouwd: De Europalaan. Ook is het de plek bij uitstek om een auto te hebben, want binnen een paar minuten zit je op de ringweg. (dit geldt nu al voor de Rivierenwijk.

Gevolg? Mensen die in de Merwede wonen gaan hun auto's parkeren in de Rivierenwijk, aan de Merwedekade. En lopen 's ochtends even de brug over naar hun auto. Gevolg: invoer betaald parkeren en een overvolle wijk aan auto's.

Weer ten koste van een Heel mooi groen stukje Rivierenwijk.

En als laatste:

Criminele scooter jeugd. Momenteel hebben wij in de Rivierenwijk al veel last van drugsdealertjes die af en aan rijden op hun scootertjes of VW Golfjes. Door het wegennet in de wijk (en de vele bruggen als uitvalswegen) is het makkelijk weggelopen van de politie. Extra fietsbruggen zullen dit nog erger maken. Een connectie Kanaleneiland, Merwede, Rivierenwijk gaat simpelweg voor nog meer criminaliteit en overlast zorgen.

Daphne Desseaux, HU

Mijn naam is Daphne Desseaux, docente Gebouwde Omgeving aan de Hogeschool Utrecht en studente bij de master Ecologische Pedagogiek. Sinds 1992 woon ik in de Rivierenwijk, eerst op kamers aan de voet van de Balijebrug, later samenwonend aan de Merwedekade, nu in een eengezinswoning met mijn gezin aan de Amstelstraat. In de nabije toekomst verhuizen wij naar een woonboot aan het Merwedeplantsoen. Ik ken de Rivierenwijk en haar omgeving zoals bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone en Hoograven op mijn duimpje.

N.a.v. mijn brief van 10 september 2017 als reactie op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone vat ik hier enkele argumenten samen tegen de hoeveelheid geplande te bouwen woningen en de drie ontworpen verbindingsbruggen.

6000 Woningen

Aantasting woongenot

Wanneer toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik maken van de groenstrook van het Merwedeplantsoen, is er veel minder privacy, rust, meer geluidsoverlast (water draagt geluid) en meer zwerfafval voor woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade. Hoge woontorens tasten de privacy aan van de woonbootbewoners en bestaande bewoners door inkijk. Dit betekent een enorme aanslag op het woongenot, van vrij wonen op het water aan een nu zeer rustige groenstrook in een zeer rustig gedeelte van de Rivierenwijk.

Bruggen belemmeren het zicht over het kanaal en de groenstrook. Constructies voor funderingen van bruggen in de groenstrook met een lange oprit drukken op de beeldkwaliteit van de groenstrook. Bomen zullen gekapt moeten worden om ruimte te creëren voor de oprit en voet van de brug. Dit druist tegen de planambitie 'groen – blauwe structuur' in.

Windbelasting en schaduwwerking

Hoge woontorens veroorzaken overlast door wind, zoals ook op het fietspad voor de Rabobank aan de Croeselaan het geval is, soms in zeer extreme en onveilige vorm. Extra windbelasting op de gevels van drijvende objecten is onwenselijk.

Schaduwwerking door hoge woontorens van 10 tot 23 bouwlagen zorgt ervoor dat woonboten en bestaande bewoners hun eigen energie niet kunnen opwekken. Dit contrasteert met de planambitie voor duurzaamheid.

Mobiliteit

Snelheid fietsroutes

De bestaande fietsroutes via brug Socrateslaan en Balijebrug naar Centraal Station, Vaartsche Rijn Station, Uithof en Hoograven zijn veilig, lang, recht en geasfalteerd, waarbij je dus snel van A naar B kunt geraken. De impact van meer verkeersbelasting door fietsers van de Merwedekanaalzone op het benutten van de snelle bestaande fietsroutes is niet onderzocht. Mijn advies is te onderzoeken of bestaande fietsroutes bruikbaar zijn bij toename van fietsers en deze eventueel uit te breiden of verbeteren naar de toekomstige capaciteitsbehoefte.

Beperkingen ontworpen nieuwe fietsroutes

De route via één van de ontworpen verbindingsbruggen levert beperkingen op. De eerste is minder fietssnelheid door: wegdek bestaande uit klinkers, vele bochten want je fietst dwars door de straten van de Rivierenwijk, je fietst langs meerdere basisscholen waar al opstoppen zijn voor en na schooltijd en je moet vaker oversteken zonder veilige verkeerslichten. De tweede beperking is dat de kans op ongevallen groter wordt, want via deze routes kom je langs drie minder veilige knooppunten (Rijnlaan met Zuiderzeestraat dan wel Zijldiepstraat en het ergens oversteken van de Jutfaseweg).

Noodzaak west-/oostelijke verbinding?

In de omgevingsvisie staat geschreven over 'rondje stadseiland' (zoals Het Lint in Leidsche Rijn) en 'groen – blauwe structuur', waarbij bewegen gestimuleerd en recreëren belangrijk gevonden wordt. Indien drie verbindingsbruggen aangelegd worden zal door afsnijden (nl. om de 250m een mogelijkheid om het kanaal over te steken) minder bewogen worden, dit staat dus haaks op de planambitie. De huidige afstand tussen de Balijebrug en Socratesbrug is ca. 1000m, een mooie afstand voor een rondje beweging.

Wat is de toegevoegde waarde dan nog van drie bruggen voor verbinding tussen westelijke en oostelijke wijken? Wat willen mensen uit de Merwedekanaalzone in de Rivierenwijk? Voor hun boodschappen maken zij gebruik van voorzieningen in de Merwedekanaalzone. En hun kinderen gaan naar scholen in de Merwedekanaalzone. Wanneer het Centraal Station, Vaartsche Rijn Station, Uithof of Rotsoord bereikt wil worden, bieden bestaande routes via de Balijebrug en Socratesbrug uitstekende en veilige mogelijkheden.

Verkeersbelasting en 'forens' parkeren

'Forensen' uit de Merwedekanaalzone kunnen gratis hun auto in de Rivierenwijk parkeren, waar de parkeerdruk nu al hoog is, zij gaan lopend of met de fiets naar hun woning. Middels bruggen werk je 'forens-parkeren' in de Rivierenwijk in de hand. Dat geldt ook voor bezoekers. Dit betekent dus het invoeren van betaald parkeren in de gehele Rivierenwijk voor bewoners uit die wijk en hun bezoekers.

De toekomstige verkeersbelasting op de Socrateslaan, Rijnlaan, Jutfaseweg, Balijelaan, Croeselaan en Vondellaan is niet onderzocht. Met de komst van 20.000 nieuwe bewoners en eventuele bezoekers zal de verkeersbelasting fors toenemen met bijkomende luchtvervuiling, ongeacht de ambities om een autoluwe wijk in de Merwedekanaalzone te realiseren. Momenteel is de verkeersdruk al hoog op de Socrateslaan, Balijelaan en Croeselaan tijdens de spits en is de problematiek nog groter tijdens een evenement in de Jaarbeurs.

Wisselgeld

Geen bruggen en minder woningen betekent:

- minder laag woongenot door woonbootbewoners en bewoners aan de Merwedekade;
- minder drukte door fietsers en wandelaars in de Rivierenwijk;
- minder parkeerdruk door bewoners van de Merwedekanaalzone en hun bezoekers;
- geen overlast voor roeiers en mogelijke ongevallen;
- geen extra zwerfafval;
- instandhouding van veilige bestaande fietsroutes;
- geen kap van bomen;
- opwekken eigen energie blijft mogelijk;
- geen druk op de beeldkwaliteit van het kanaal en de groenstrook Merwedeplantsoen;
- geen verplaatsingen van woonboten met de daarbij gepaarde kosten (nuts, tuinen, verhardingen);
- geen kosten aan ontwerp, bouw en onderhoud van drie bruggen;
- geen alternatieve plekken aan te wijzen voor woonbootbewoners of eventuele kosten aan uitkoop.

VIDIUS Studentenunie

Sport:

Het Merwedekanaal wordt de blikvanger van de Merwedekanaalzone, in de Omgevingsvisie spreekt de gemeente uit dat er geen nieuwe belemmeringen voor de roeiers zullen komen. Hierbij worden oevers, inhammen, havens en steigers genoemd. Wat expliciet niet genoemd wordt, maar waar VIDIUS u op wil wijzen, is de belemmerende werking van eventueel nieuwe bruggen. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de gevolgen van recreatie op en langs het kanaal, de bouwfase van de wijk en de wens tot opslag van energie.

A) Bruggen:

Bruggen leveren versmallingen op van het kanaal. Het maakt passeren lastig en wanneer er sprake is van lage bruggen kunnen de zeilers/zeeverkenneren in het geheel niet meer gebruik maken van het Merwedekanaal als sportlocatie. We vragen u nogmaals te overwegen of extra bruggen echt noodzakelijk zijn. VIDIUS is blij met de volgende toezegging uit de reactienota: 'De zorg vanuit de zeeverkenneren over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken.' Wanneer het blijkt dat één brug noodzakelijk is dienen de gebruikers van het kanaal zeggenschap te hebben over de breedte, hoogte en vorm van de brug.

B) Recreatie:

In de Omgevingsvisie wordt gesproken over recreatie langs het water, de zogenoemde 'Boulevard'. In uw onderzoek spreekt u slechts beperkt over het verkennen van de mogelijke belemmeringen die dit oplevert voor het begeleiden van (top)sporten op het Merwedekanaal. Daarnaast vragen we uw aandacht voor het gebruik van het kanaal voor recreatie. In de teksten spreekt u over inhammen die geschikt zullen zijn om in te zwemmen. We willen u mede namens de watersporters (zeilen, roeien en sloeproeien) op het hart drukken deze vorm van recreatie enkel toe te staan in de eerdergenoemde inhammen in verband met de veiligheid van de sporters en recreanten.

C) Bouwperiode:

VIDIUS maakt zich ernstige zorgen om de mogelijke bereidheid om de bevoorrading en het bouwtransport (groten)deels via het water te laten verlopen. Dit zal de sportmogelijkheden op het Merwedekanaal ernstig beperken en misschien zelfs onmogelijk maken.

D) Opslag van energie:

In de omgevingsvisie spreekt u daarnaast over het verkennen van de mogelijkheden om het Merwedekanaal voor opwekking en opslag van energie te gebruiken. Hierbij willen we u attenderen op uw toezegging dat deze opties geen belemmering voor het sporten op het Merwedekanaal mogen zijn.

Woningbouw:

Ten eerst wil VIDIUS u complimenteren met het plan dat voor ligt, het is een goed uitgewerkt plan op een prachtige, toegankelijke locatie in Utrecht. Een locatie dichtbij het centrum en met alle voorzieningen straks binnen handbereik. Van creatieve broedplaatsen, tot een Boulderhal en een treinstation op loopafstand. Daarom wil ik mijn inbreng beperken tot het inzoomen op twee punten waar u naar gevraagd heeft: A) de mix van functies / mix van woningtypes en doelgroepen en B) het percentage sociale woningbouw.

De Merwedekanaalzone wordt een aantrekkelijke wijk, de voorzieningen en locatie zal een grote aantrekkingskracht richting toekomstig bewoners kunnen hebben. Met het oog op de segregatie in de wijk vindt VIDIUS het jammer dat er een relatief laag percentage aan sociale huur wordt voorgesteld.

Wij zouden u sterk willen aanraden om het minimale percentage sociale woningbouw naar 30% te brengen, met een wenselijk percentage van 40%. De wachttijden voor een sociale woningbouw woning zijn onverminderd hoog en zijn de laatste jaren gestegen naar een wachttijd van bijna 10 jaar. Voor een Utrecht waar voor alle burgers plaats is, is sociale woningbouw in deze nieuwe wijk cruciaal. Met een percentage van 40% zou u de zorg van de huurdersorganisaties serieus nemen en medeverantwoordelijkheid nemen voor de krapte. U heeft nu de ruimte om door middel van deze gebiedsontwikkeling een prachtig voorbeeld te geven, trendsetter te zijn voor allen in Utrecht!

Met een participatieve insteek van de gemeente kan de Merwedekanaalzone een gemêleerde, creatieve en maatschappelijk duurzame wijk worden. Gemengde woontypes zijn hiervoor aan te raden. Specifiek wil ik u wijzen op de toegevoegde waarde van studenten in dit gebied; jonge, energieke mensen, die hun handen uit de mouwen willen steken, bruisend van ideeën en ondernemerszin. De ideale bewoner om uw wijk vanaf het begin energieneutraliteit en sociale duurzaamheid te 'leren'.