Merwedekanaalzone

Thema: Mobiliteit

Basisinformatie

Datum	20 april 2021
Gespreksleider	Hind Dekker
Tijd	19.30 – 21.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken drie raadsvoorstellen
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en deelnemers
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	6 ambtenaren
Vervolg	29 april: besloten cie. Op thema Financiën 18 mei: RIB initiatief raadsleden 2 of 9 sept: commissie S&R: debat (over deel 1) 23 september: Optie Commissie S&R (deel 2) 30 september of 14 oktober raadsbehandeling
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Deelnemer, 4 Utrechtse zeeverkenner-groepen (waterscouting) Deelnemer, Belangengroep Toekomst Balijelaan 4 deelnemers, Houd Rivierenwijk Leefbaar Deelnemer, Red het Heycopplantsoen 6 deelnemers op eigen initiatief/ bewoners Deelnemer, Stichting Vrienden van het Ringpark Dichterswijk Deelnemer, Buurtplatform Dichterswijk West/Heycopplantsoen Deelnemer, Fietsersbond Deelnemer, Suwo Deelnemer, Reizigersvereniging Rover Deelnemer, Tiaviant BV Deelnemer, drie Utrechtse roeiverenigingen

Programma

Opening en Welkom
Toelichting door het college (max. 20 min.)
Vragen raadsleden
Beschouwing op de mobiliteitsconcepten vanuit wetenschappelijk perspectief (max. 20 min.)
Vragen raadsleden
Gesprek met vertegenwoordigers uit de omliggende buurten en met (andere) belanghebbenden
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders: woordvoerders Merwedekanaalzone
Op 9 maart ontving de gemeenteraad drie raadsvoorstellen verband houdende met de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, deelgebied 5 (zie hiernaast).
Ook wordt door het college een zogenoemde voorhangprocedure gevoerd voor wat betreft de privaatrechtelijke stukken waarover na besluitvorming door de raad over de raadsvoorstellen het college een definitief besluit neemt. De raad wordt in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen over de privaatrechtelijke stukken kenbaar te maken.

Al vanaf eind 2020 vindt tussen de woordvoerders op dit onderwerp tezamen met de griffie en de projectorganisatie afstemming plaats over de wijze waarop de uitgebreide en complexe raadsvoorstellen behandeld kunnen worden. Dit overleg heeft geresulteerd in een opgesteld spoorboekje voor een periode die tot nu toe doorloopt tot eind september/ begin oktober (besluitvorming door de raad over de raadsvoorstellen). Het spoorboekje geeft richting en kan gedurende het proces verder worden ingevuld.

Binnen dit kader zijn afspraken gemaakt voor een tweetal RIB's op initiatief van het college die al hebben plaatsgevonden op 23 maart en 1 april.

Voor het verdere proces wordt door de woordvoerders voorzien in een drietal RIB's waarvan wordt voorgesteld deze te laten plaatsvinden op respectievelijk 20 april, 29 april (besloten RIB = dus commissie) en 18 mei.
Op 20 april wordt het thema Mobiliteit met betrekking tot de raadsvoorstellen besproken, op 29 april zullen financiële aspecten met betrekking tot de voorstellen aan de orde komen en op 18 mei komen ander aspecten met betrekking tot de stukken aan de orde.
Op 20 april zullen ook belangengroepen (gerichte uitnodiging) de gelegenheid krijgen het woord te voeren, op 18 mei vindt mogelijk een ruimere gelegenheid plaats voor meepraters, doch dit zal in een nader voorstel nog aan u worden voorgelegd.

De aanvragers stellen als vragen vooraf:
- Hoe verhouden de plannen Merwedekanaalzone zich tot de gemeentelijke kaders/mobiliteitsplannen op stedelijk en regionaal niveau?
- Wat betekenen de plannen voor het verkeer in de omliggende wijken en voor de Merwedekanaalzone zelf?
  - Parkeren,
  - Deelmobiliteit en MaaS
  - Toegankelijke van alternatieve vormen Mobiliteit voor alle doelgroepen
  - Toegankelijkheid van wegen met auto's of fietsen
  - Toevoegen van bruggen en andere bestaande verbindingen in alle deelgebieden
Welke eisen gelden er voor de bruggen. Hoogte en/of ophaalbaar, aanlanding?
  - Vervoer over water
  - Openbaar vervoer (Tram en Bus en contractuele afspraken tot 2023). En welke scenario's zijn er bij wel/niet door gaan aanvraag tramlijnen?
  O Kleinschalig wijk- Doelgroepenvervoer.
- Hoe komt het vervoer in het gebied Merwede eruit te zien?
- Parkeren: met name de afspraken over ondergronds parkeren
- Deelmobiliteit en MaaS
- Parkeren op afstand. Welke rechten en waar?

- en hoe men het conceptueel ziet werken. Als voorbeelden: Hoe komt een supermarktbestelling bij je woning maar ook hoe kom je als gezin met meerdere kinderen in kinderzitjes bij de (deel) auto?
• Organisatie en (financiële) verantwoordelijkheden mobiliteitsbedrijf
- Hoe verhouden de investeringen van en financiële risico's van de marktpartijen bij het huidige mobiliteitsconcept ten opzichte van het hanteren van de reguliere realisatie op basis van de nota Parkeren -en stallen?

Bijdrage

Deelnemer, Belangengroep Toekomst Balijelaan
Bewoners en ondernemers van de Balijelaan en aan-/omwonenden 'Balijeplein' hebben zich georganiseerd in een belangengroep. Ondergetekende is hiervan één van de initiatiefnemers. Doel is urgentie creëren op de politieke agenda voor het zo snel mogelijk ontwikkelen van een visie op genoemde omgeving en de omringende buurten- zonder de complexiteit van de vraagstukken uit het oog te verliezen. Wij willen actief meedenken, meedoen, mee creëren zodat we met slimme en realistische oplossingen ook hier, op deze plek, actief kunnen bijdragen aan de speerpunten van de gemeente, beschreven in de Ruimtelijke Visie 2040 (als :duurzaamheid, groen, minder asfalt in de stad, 10 minuten stad. We willen in een integrale benadering meenemen een visie op lokaal winkelen op het plein, leefbaarheid (schone lucht/ omgevingslawaai) maar ook verkeersveiligheid en sociale veiligheid door aandacht voor sociale cohesie, versterken en verbinden. Onze straat en buurt zijn niet meer de traditionele buurt zoals beschreven in de Ruimtelijke visie 2040. Er is enorme diversiteit aan bewoners, er is nu al sprake van vernieling, afval en ondermijning(drugshandel). Meer verkeer in de wijk is misschien onvermijdelijk- maar dat betekent niet dat de woon-en leeffunctie ondergeschikt moeten worden aan het verkeer. We zijn deel van het binnenstedelijk gebied en ook hier is de verkeersdeelnemer te gast. We willen aandacht voor zowel de inrichting van de straat/ het plein als het gaat om verkeersveiligheid maar ook voor de sociale cohesie/ sociale veiligheid. Mobiliteit is daarvan een belangrijk onderdeel: concreet: hoe wordt de fietsstraat in de Balijelaan/plein veilig ingericht, hoe maken we een aantrekkelijke groene strook die uitnodigt tot wandelen en loopgebied tussen Merwedekanaalzone en centrum, hoe kunnen we het plein en de straat slim inrichten zodat de automobilist welkom is maar ook vriendelijk en krachtig uitgenodigd wordt zich als een gast te gedragen en de Balijelaan niet als racebaan naar buiten te zien. Hoe combineren we dat met ruimte voor OV en hulpdiensten. Hoe zorgen we het plein weer de functie van ontmoetingsplein krijgt waar bewoners en voorbijgangers graag komen en en passant een boodschap doen bij de lokale winkels. We laten ons inspireren door moderne verkeerskundige en experts urban future (Marco te Brömmelstoe bijvoorbeeld)
Dit gebied mag en kan geen sluitstuk worden maar moet nu mee worden opgetild samen met de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en het centrum/ledig Erf.

Deelnemer, Stichting Vrienden van het Ringpark Dichterswijk
Wij willen graag benadrukken dat keuzen over mobiliteit niet moeten interfereren met het RingPark Dichterswijk dat de komende tijd steeds meer vorm krijgt.

Deelnemer, Buurtplatform Dichterswijk West/Heycopplantsoen
Onze visie en stellingen:
- de brug naar de Heycopstraat is feitelijk niet nodig en geen doelmatig bestedingsdoel
- de waarde van het water, groen en wandelen en spelen in de buurt moet worden versterkt en mag niet worden aangetast

- het risico van een fietssnelweg door het park is te groot
- een alternatieve rustige route is ook mogelijk zonder een brug

Deelnemer
Geachte raadsleden,
Graag uw aandacht voor het volgende:
Problemen zullen niet alleen in de omliggende wijken ontstaan, maar ook in de binnenstad van Utrecht.
Door de komst van 10000 woningen in de Merwedekanaalzone, veel meer dan de 6000 die de MER toestaat, ontstaan er niet alleen problemen in de omliggende wijken door enorm grote fiets stromen door de smalle straten b.v. in de rustige Rivierenwijk, maar er zullen ook problemen in de Utrechtse binnenstad en rond de stations ontstaan.
Afgelopen herfst werd bekend dat Utrecht ondanks de grote fietsstalling bij Utrecht CS en elders al ongeveer 11000 fietsparkeerplaatsen tekort komt.
Vraag:
Hoe wordt straks op de drukte in de binnenstad door de het enorm grote aantal fietsers en de noodzaak van fietsparkeerplekken in de binnenstad geanticipeerd? Zeker als de geplande 10 000 woningen in Merwede doorgaan in plaats van de totaal 6000 woningen zoals genoemd in de MER. Dus waarschijnlijk 20.000 of meer bewoners met fietsen erbij, die ook zeker naar de binnenstad willen. Bovendien krijgt Utrecht voorlopig geen subsidie voor een nieuw station Lunetten/Koningslaan en alle fietsstromen van forenzen zullen hoofdzakelijk via Utrecht CS of Leidsche Rijn gaan. Bij beide stations is nu al een tekort aan plaatsen in de fietsstallingen.
Graag hoor ik welke oplossingen in het mobiliteitsplan met betrekking tot dit bredere probleem zijn bedacht.

Deelnemer, Fietsersbond
Op onze website staat onze inspraakreactie op het plan MWKZ:
https://utrecht.fietsersbond.nl/2020/03/13/reactie-fietsersbond-op-merwedekanaalzone-aan-de-gemeenteraad/

Deelnemer, Reizigersvereniging Rover
De spoedige komst van een tramverbinding door de MKZ lijkt onzeker. Wat doen we om die tram toch te realiseren? Zijn er alternatieven? Als we een vorm van openbaar vervoer realiseren, hoe maken we die zinvol en succesvol?
Hoe dan ook, we pleiten voor een integrale benadering van ruimte en mobiliteit , ook op deze locatie.

Deelnemers, Werkgroep "Houd Rivierenwijk Leefbaar
Beste griffie, beste leden van de gemeenteraad,

Bedankt voor de uitnodiging bij de Raadsinformatiebijeenkomst van 20 april.
Wij willen a.s. dinsdag graag meepraten over de onderdelen uit het programma:

- Wat betekenen de plannen voor het verkeer in de omliggende wijken?
- Toevoegen van bruggen en andere bestaande verbindingen in alle deelgebieden;
- Welke eisen gelden er voor de bruggen; aanlanding?

Een ander werkgroeplid, heeft zich apart aangemeld, zij wil het vooral hebben over de fietstellingen en onderzoek daarnaar.
Hartelijke groet

Deelnemer, Houd Rivierenwijk Leefbaar
Wij pleiten voor extra onafhankelijk onderzoek naar gebruik c.q. uitbreiding van bestaande Balijebrug en Socratesbrug. Op basis van eigen tellingen van vóór de Corona-tijd (zie hieronder).
Wij vragen de Raad daarin het voortouw te nemen/aan meewerken.

Een kort rondje lopen of een veilige fietsroute kan ook gerealiseerd worden over bestaande bruggen. Bovendien bespaart u daarmee vele miljoenen die aan de achterliggende infrastructuur besteed kan worden. Daarmee behoudt Utrecht ook een uitstekend, overzichtelijk en veilig vaarwater voor de Utrechtse roeiverenigingen, de Utrechtse waterscouts en varende schepen uit de Veilinghaven.

Eigen tellingen fietsers en bromfietsers:
Balijebrug teldag 29-8-2019 7.00 tot 8.30 uur (1,5 uur in spits geteld): 422 fietsers/bromfietsers ri. Balijelaan.
Socratesbrug teldag 30-8-2019 7.30 tot 9.00 uur: 312 fietsers/bromfietsers
(waarvan 49 fietsers/bromfietsers van Socratesbrug naar Rijnlaan).

Dat betekent gemiddeld per uur in de spits!!
- Balijebrug 281 fietsers/bromfietsers
- Socratesbrug 208 fietsers/bromfietsers
Omgerekend naar 24 uur (in één richting):
op de Balijebrug/Balijelaan 3.200 fietser/ bromfietsers per etmaal
op Socratesbrug/Socrateslaan nog geen 5.000 fietsers per etmaal.
Als er in de toekomst een verdubbeling plaats zou vinden op deze bruggen, komen wij nog niet aan de berekende aantallen uit de Variantenstudie 1.4 van Goudappel Coffeng van 14.000 op de Balijebrug/Balijlaan en 17.000 op de Socratesbrug/ Socrateslaan.
Die zelfs eind 2020 bij de aanvulling van Goudappel Coffeng zelfs verhoogd zijn naar:
Balijebrug 18.000-22.000 en
Socratesbrug 20.000-24.000 fietsers.

Dit verschil in tellingen kan toch geen legitimatie zijn om extra, miljoenen kostende, bruggen te bouwen!

deelnemer, bewoners Kanaalweg
Aandacht voor bewoners en bedrijven Kanaalweg, die hun bereikbaarheid en parkeerplaatsen dreigen te verliezen.

Reizigersvereniging Rover
De tramontsluiting van de Merwedekanaalzone
De spoedige komst van een tramverbinding door de Merwedekanaalzone lijkt onzeker. Rover Utrecht vindt het van belang dat die lijn toch gerealiseerd wordt en dat bewoners en anderen van het begin af beschikken over hoogwaardig openbaar vervoer. Uiteraard als onderdeel van een mix van voorzieningen voor duurzame mobiliteit.
Zo kunnen ook hier de ontwikkelingen van ruimte en mobiliteit in samenhang verlopen.

Welke belangen worden gediend door deze tramverbinding?
• Natuurlijk dient de tram de mobiliteitsbelangen van de bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone. Door een tramontsluiting integraal in de ruimtelijke ontwikkeling op te nemen wordt een flinke modal shift mogelijk gemaakt – een verschuiving van mobiliteit van de auto naar duurzamere vervoerwijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer.

• Ook betekent deze lijn een versnelling van de tramverbinding tussen Utrecht centraal en Westraven – Nieuwegein – IJsselstein. Ook hier wordt – maatschappelijke – waarde toegevoegd.
• De Merwedekanaalzone-tram kan ook delen van Rivierenwijk een betere ontsluiting bieden; daarvoor is het wenselijk de tramhaltes te bouwen bij voetgangers- en fietsroutes die het kanaal kruisen.
Bij het bepalen van die routes en bruggen zou dus ook rekening gehouden moeten worden met de mogelijke tramstops.
• Een tramverbinding voegt ook letterlijk waarde toe aan de te ontwikkelen wijk; de grond en het te bouwen onroerend goed komen beter in de markt te liggen.

Overigens zien de de Merwedekanaalzonetram als aanvulling op het bestaande netwerk, niet als vervanging van delen van dat netwerk. In onze inspraakreactie op het Mobiliteitsplan 2040 voor de stad Utrecht pleiten we voor:
• de nieuwe tramroute te zien als uitbreiding van het netwerk; ook tramverkeer behouden op de huidige tramroute via Graadt van Roggenweg en Beneluxlaan naar Nieuwegein – misschien iets minder intensief bediend,
• bouwen van een tramlijn Utrecht centraal – Papendorp – De Meern – Vleuterweide. Een onderdeel van de jarenlang door de gemeente gepropageerde “HOV-bril”; de bestaande busbanen zijn hierop al voorbereid.

Wat te doen om die tram toch te realiseren?
Het streven moet zoals gezegd zijn de tramlijn samen met de Merwedekanaalzone te ontwikkelen. Daarvoor zijn investeringen nodig. Omdat zoals boven genoemd de maatschappelijke baten van de tramverbinding op verschillende plaatsen terecht komen, is het logisch dat verschillende partijen investeren. Dat kunnen zijn overheidspartijen: provincie en gemeente, ondersteund door de rijksoverheid. Maar ook voor private partijen in de ruimtelijke ontwikkeling kan er aanleiding zijn mee te werken, al is het alleen maar omdat ze dan sterk kunnen bezuinigen op parkeernormen.

Zijn er alternatieven?
Kort en goed; er zijn alternatieven, maar die zijn minder goed:
– Door het plangebied lopen enkele buslijnen. Maar die zullen veel minder de nieuwe bewoners uitnodigen tot een modal shift.
– We kunnen die buslijnen opplussen, bijvoorbeeld naar “Bus Rapid Transit”. Maar om zo'n formule succesvol te maken is veel investering in infrastructuur en voertuigen nodig. Dan moeten we toch op zoek naar geld.
Bovendien blijven de trams naar Nieuwegein en IJsselstein dan tot in lengte van jaren via hun huidige langere route rijden.

Kortom
Wij verwachten dat een tijdige ontwikkeling van de tramlijn in de Merwedekanaalzone zinvol en succesvol zal zijn, als die in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd wordt.

Deelnemer, woonbootbewoner
Geachte raadsleden,

Omdat niet alle sprekers aan het woord konden komen op raadsinformatiebijeenkomst Merwedekanaalzone d.d. 20 april, stuur ik bij deze nog een paar aandachtpunten.

Woonbootbewoner aan het Hamersplantsoen (sinds 1990) in Hoograven. Ik (en mijn woonbootburen) danken plannenmakers voor het inzicht dat de brug ter hoogte van de Karperstraat en voorgestelde fietsroute door het Hamersplantsoen niet doorgaat en ook niet nodig blijkt te zijn.

Daarom nog een punten : kan dan ook het streepje ter hoogte van het Hamersplantsoen uit Mobiliteitsplan 2040 verdwijnen? Wij, als woonbootbewoners, willen niet leven onder een denkbeeldige brug. De status van dit besluit moet duidelijk zijn voor eventuele volgende plannenmakers. U kunt begrijpen welke inbreuk de voorgestelde plannen voor ons persoonlijk leven hebben betekend en willen zo'n proces zeker niet nog een keer meemaken.

Wel is er het plan om op termijn een voetgangersbrug aan te leggen. Een verbinding tussen de Jutfaseweg en het Salamanderpad. Noordelijker dan het Hamersplantsoen. Ook dit is een verbinding die niet zonder "kleerscheuren" kan worden aangelegd. Het klinkt ook gewoon te gemakkelijk, alsof een voetgangersbrug een lagere impact heeft dan een fietsbrug. Maar ga ter plekke kijken en je ziet dat er dan ook mensen van hun grond en/of woonboot moeten vertrekken. Zo'n brug moet met respect voor de huidige situatie aanlegt worden.

En daarbij : recreatieve rondjes door de stad zijn een luxe waarvan ik me afvraag of we die ons kunnen permitteren. Recreatief klinkt in mijn oren niet als een noodzaak. Zeker niet zolang de situatie op het water rondom de Jutfasepunt heel erg rommelig is. De druk op dit stuk openbare water is de laatste jaren zo hoog geworden, kent zoveel meer gebruikers dan voorheen. Er komen alsmaar meer (stads)bootjes, en nog meer pleziervaart, meer suppers en kano's etc. En dat naast de welbekende roeiers, scouting. Dat bruggen hierin proppen onverantwoordelijk is.

In de plannen staat nu wel een fietsbrug vanuit west naar de punt. Daarop volgt een fietsroute over het zuidelijkste stuk Jutfaseweg naar de stad. Deze aanwonenden (mijn overburen dus) waren hoogstwaarschijnlijk gisteren niet aanwezig omdat deze in dit proces niet of nauwelijks zijn meegenomen. Ik hoorde gisteren over 12.000 fietsers per dag……dat lijkt me nogal wat voor een redelijk stil buurtje dagelijks te verstouwen.

Tot zover mijn punten, aansluitend op de vele punten die anderen onder jullie aandacht hebben gebracht. Onderaan nog mijn telefoonnummer voor een ieder die nog vragen wil stellen. Of stuur een appje, dat kan ook.

Met vriendelijke groet,