Fietsersbond
Afdeling Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectteam Merwedekanaalzone
T.a.v. dhr Marcel Haak
merwedekanaalzone@utrecht.nl

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Onderwerp: Reactie fietsersbond Merwedekanaalzone
Contactpersoon: Peter van Bekkum, utrecht@fietsersbond.nl

Utrecht, 10 maart 2020

Geachte heer Haak,

De gemeente Utrecht ontwikkelt de komende jaren een levendige, gezonde en duurzame stadswijk in de Merwedekanaalzone (MWKZ). De Fietsersbond maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie in te dienen op de plannen.

Binnenstedelijke verdichting
Om te beginnen zijn we blij dat het stadsbestuur met de ontwikkeling kiest voor binnenstedelijke verdichting in plaats van uitbreiding naar buitengebieden om de behoefte aan nieuwe woningen op te vangen. Binnenstedelijke verdichting zorgt voor korte(re) verplaatsingsafstanden, die gemakkelijk(er) met de fiets kunnen worden afgelegd en dat is gunstig voor de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit) en de autobereikbaarheid van de stad.

Lage parkeernorm
De plannen voorzien in een zeer lage parkeernorm. Dit moet leiden tot een laag autobezit van de wijkbewoners. Met het plan beoogt de gemeente dat inwoners het OV of de fiets gebruiken. Het gebruik van de fiets moedigen we natuurlijk van harte aan, omdat fietsen bijdraagt aan een goede gezondheid.

Tot 10.000 woningen
Het plan voorziet in hoogbouw met een hoge bebouwingsdichtheid. In totaal gaat het om maximaal 10.000 woningen. De combinatie van binnenstedelijke bouw, laag autobezit en een groot aantal nieuwe inwoners op een bescheiden oppervlakte leidt tot een grote behoefte aan goede fietsvoorzieningen. Tot die conclusie komt ook adviesbureau Goudappel: een zo grote bouwopgave kann tot grote problemen met de doorstroming van het autoverkeer in Utrecht-zuid leiden, als geen sterke rem wordt gezet op een toename van het autoverkeer naar en vanuit MWKZ.

Stallingen voor bewoners
Er is dus een grote noodzaak om het gebruik van de fiets (en OV) te stimuleren voor verplaatsingen naar en van MKWZ. Dat vraagt om excellente fietsvoorzieningen. Voor de bewoners moeten voldoende en veilige fietsenstallingen in de bouwplannen worden opgenomen. We gaan er vanuit de nieuwe regels van het Bouwbesluit om bij elk appartement een individuele berging te realiseren ruimhartig worden toegepast, zodat de nieuwe bewoners voldoende ruimte hebben om meerdere fietsen te stallen. Het is

voor de bewoners belangrijk dat de stallingen vlot en handig bereikbaar zijn. Als dat niet het geval is, zullen veel fietsen in de openbare ruimte worden gestald. Zoveel openbare ruimte is er niet in de nieuwe wijk en fietsen zorgen daar al snel voor een rommelige aanblik.

Excellente aansluiting van de wijk op bestaand fietsnetwerk
De wijk zal naar alle richtingen goed moeten worden aangesloten op het bestaande hoofd- en doorfietsnetwerk. De routes naar belangrijke bestemmingen moet helder en zo rechtstreeks mogelijk zijn: naar het Centraal Station, naar het centrum(winkel)gebied, naar bedrijventerreinen zoals Papendorp en Lage Weide, naar Leidsche Rijn Centrum en USP en naar omliggende gemeenten.

Fietsroute Kanaalweg en Zeehaenkade
Langs MWKZ loopt een belangrijke noord-zuid fietsroute: de Kanaalweg en Zeehaenkade, parallel aan het Merwedekanaal. Nu al wordt deze hoogwaardige fietsroute door grote groepen intensief gebruikt, waarmee ze routes door en nabij het drukke centrumgebied mijden, zoals Catharijnesingel en Croeselaan. De meer dan 10.000 extra woningen zullen de druk op de Kanaalweg en Zeehaenkade fors opvoeren. We willen er daarom voor pleiten om deze fietsroute niet te versmallen. Gezien de verwachte toename van de drukte is het erg plezierig dat de fietsroute 6 meter breed is. Voor de Wilhelminahaven wordt de Kanaalweg doorgraven; de Kanaalweg wordt met een brug over het water geleid. De brug moet net zo breed zijn als de verharding voor en na de brug, plus de normale obstakelvrije afstand vanaf de brugleuning.

Deze route geniet brede bekendheid en is vele malen aantrekkelijker dan de nog te ontwikkelen alternatieve route via de Europalaan; we willen vragen om deze aantrekkelijkheid in stand te houden. We vragen om de impact van het Merwedepark en de recreatie op de fietsroute zoveel mogelijk te beperken. Aan de westzijde van deze fietsroute wordt de Vleutensevaart weer teruggebracht, waardoor de fietsroute tussen twee wateren in komt te liggen. Dat kan sociaal onveilig en desolaat worden. Over de Vleutensevaart moeten veel bruggetjes komen zodat de woningen bereikbaar zijn vanaf de fietsroute: je moet bij “gedoe” hulp kunnen halen. Vanuit de woningen moet goed zicht zijn op de fietsroute, zodat omwonenden bij problemen de politie kunnen bellen of hulp kunnen bieden. Adressen langs de fietsroute is nog beter, al leidt dat helaas ook weer tot busjes van pakjesbezorgers.

Veel ritten zijn combi-verplaatsingen: kind naar de crèche brengen en dan door naar je werk in Den Haag of Amsterdam-zuid. Plaats dagelijkse voorzieningen als scholen, crèches en supermarkten daarom nabij knooppunten van fietsroutes, zodat de gemakkelijkste keus wordt: kind op de fiets naar de crèche brengen en dan met de trein naar het werk. In plaats van kind met de fiets naar de crèche bij de P+R brengen en dan met de auto naar het werk.

Ontsluiting MWKZ via Europalaan
We zijn blij dat aan de westkant van MWKZ een alternatieve fietsroute voor de vele extra inwoners wordt ontwikkeld langs de Europalaan. Daarmee kan de druk wat worden verdeeld. Omdat dit ook een belangrijke ontsluiting vormt voor autoverkeer, verwachten we dat de route langs het Merwedekanaal een aantrekkelijker route blijft voor doorgaande fietsers dan de nieuwe route langs de Europalaan. Dat geldt des te sterker, omdat uit het plan niet duidelijk wordt hoe de fietsroute het Anne Frankplein en het Europaplein kruist. De Kanaalweg kruist de Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan ongelijkvloers; als de kruisingen van de fietsroute bij het Anne Frankplein en Europaplein niet ook ongelijkvloers worden, is op voorhand al wel duidelijk waar de fietsers het minste oponthoud oplopen en welke route hun voorkeur houdt, namelijk die langs de Kanaalweg. Voor een meer evenwichtige verdeling pleiten we voor ongelijkvloerse kruisingen van de fietsroute onder het Anne Frankplein en het Europaplein.

De “dubbelbrug” is ook belangrijk om de drukte op de fietsroute langs het merwedekanaal acceptabel te houden. Door deze brug wordt de Jutfaseweg een handige en vlotte fietsroute naar de binnenstad.

Fietsbruggen Merwedekanaal
In het plan staan verschillende nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ingetekend. De bruggen zijn nodig voor vlotte en veilige oost-west verbindingen op de fiets, naar een brede waaier aan bestemmingen in Utrecht-zuid en oost, waaronder station Vaartsche Rijn, en buiten de stad. De bruggen zorgen ervoor dat de maaswijdte van het fietsnetwerk aan de oostkant van MWKZ in de buurt komt van de door het CROW aanbevolen waarden daarvoor. Natuurlijk moet die maaswijdte ook aan de westzijde van de wijk worden gerealiseerd.

Over de bruggen over het Merwedekanaal bestaat veel maatschappelijke onrust, met name bij de bewoners van Rivierenwijk en Dichterswijk. Bewoners van de Heycopstraat vrezen 8.000 extra fietsers per dag door hun straat, maar dat aantal wordt niet alleen veroorzaakt door de woningbouw in MWKZ; er is ook sprake van autonome groei. We vinden het een gemis dat in de sheets van de gemeente d.d. 9 januari 2020 de autonome groei en de toename door MWKZ niet afzonderlijk van elkaar zijn gepresenteerd. Een groot deel van deze 8.000 fietsers is autonome groei en is niet afkomstig van MWKZ. 8.000 fietsers zijn in stedelijke omgeving niet ongewoon: er zijn talloze andere plekken in de stad waar dagelijks deze aantallen fietsers heen en weer rijden, zonder herrie of stank te produceren.

Naar ons idee is realisatie van de verschillende nieuwe bruggen over het Merwedekanaal dus hoogst noodzakelijk voor de ontsluiting van de wijk naar het oosten.

Zorgvuldige inpassing: veilige fietsroutes in de "ontvangende" wijken
We pleiten voor een zorgvuldige inpassing van de bruggen, waarbij de "ontvangende" straten in de Rivierenwijk en Dichterswijk (indien nodig) voldoende verkeersveilig worden (her)ingericht. Dat geldt met name de Waalstraat, waar de katholieke Gertrudis basisschool pal langs de fietsroute staat. Mogelijk kan de straat bij de school autoluw worden gemaakt, als fietsstraat worden ingericht of kan éénrichtingsverkeer worden ingesteld om de fietsers de ruimte te bieden. Soortgelijke maatregelen kunnen ook bij de andere aansluitende straten (Heycopplantsoen, Zijldiepstraat, J.M.M. Hamersplantsoen (bij de Karperstraat)) worden genomen.

De fietsroutes over het Merwedekanaal vanuit deelgebied 6 komen uit op en kruisen de Hooft Graaflandstraat. Deze weg staat lokaal bekend als onveilig, door de hoge snelheid van het autoverkeer. Snelheidsremmende maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid, maar eerdere pogingen daartoe zijn gestrand op bezwaren, met name vanwege de busroute. Er is in elk geval wel iets nodig; mogelijk kan verklinkeren van de straat helpen (al zal dat extra geluidbelasting geven op de gevels van de woningen), of het toepassen van drempels (maar mogelijk zijn de woningen niet onderheid). We denken graag mee over passende en effectieve maatregelen.

De fietsbrug vanaf de Overijssellaan leidt onder andere naar de Liesboschweg, waar fietsers de Waterlinieweg ongelijkvloers kunnen kruisen richting Lunetten en het (toekomstige) treinstation Lunetten (-Koningsweg). We willen vragen om deze route in te richten als fietsstraat/doorfietsroute, met voorrang voor fietsers boven de kruisende wegen.

Behoud van bevaarbare breedte Merwedekanaal
We begrijpen de zorgen van de roeiers en zeeverkenners, die verwachten dat de extra bruggen leiden tot een afname van de bruikbaarheid van het roeiwater. Daarom willen we pleiten om de bruggen een zo groot mogelijke overspanning over het water te geven, zodat de vaarbare breedte zo groot mogelijk blijft. Een grotere overspanning heeft als nadeel dat de constructiehoogte van de brug toeneemt. Voor voldoende doorvaarhoogte zal de brug dan al snel wat bol komen te staan, wat leidt tot hogere snelheden van het fietsverkeer dat van de brug af komt en de Kanaalweg kruist. Van belang is dat de kruisingen van de fietsroutes van de bruggen met de Kanaalweg voldoende ruim zijn opgezet, zodat fietsers voor elkaar kunnen uitwijken (zoals bij de Muntbrug ook het geval is). We kijken graag mee met het ontwerp van deze belangrijke kruisingen.

Woonboten
Voor de realisatie van de bruggen zal plaats gemaakt moeten worden door het verwijderen van een aantal woonboten. We begrijpen dat dat voor de betrokken bewoners een ingrijpende gebeurtenis is, daaraan kunnen en willen we niet voorbij gaan. In de afweging van belangen hebben de toekomstige bewoners van de 10.000 woningen vooralsnog geen stem. Wij willen hier hun belang aangeven: dat voldoende vlotte en veilige fietsverbindingen van en naar MWKZ tot stand worden gebracht.

Ontsluiting naar het westen en noorden
Ook naar het westen en het noorden moet de wijk goed ontsloten worden. De oversteekbaarheid van de Europalaan, Overste den Oudenlaan, Wilhelminalaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Beneluxlaan moet goed zijn, net als de aansluitende routes naar winkelcentra, scholen, sport en andere voorzieningen. Waar er een verkeerslicht nodig is om een weg te kruisen, moet de wachttijd voor fietsers sterk worden beperkt. De huidige wachttijden op het Anne Frankplein en Europaplein zijn nu al veel te hoog en moeten omlaag. Voor beide pleinen verwachten we dat verlagen van de cyclus- en wachttijden niet eenvoudig mogelijk is, daarom pleiten we voor de realisatie van fietstunnels.

Tot slot
De gemeente legt de lat hoog voor MWKZ: hoge dichtheid en weinig auto's en ze zet nadrukkelijk in op het gebruik van OV en fiets voor de nieuwe bewoners. Wij denken dat dit kans van slagen heeft, onder de voorwaarde dat de gemeente tegemoet komt aan een aantal vereisten en wensen om het gebruik van de fiets zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Veilige en voldoende stallingen in de nieuwe wijk en vlotte en veilige (door- en hoofd)fietsroutes in alle windrichtingen naar belangrijke bestemmingen zijn daarbij essentieel. Daarbij hoort naar ons idee een onderzoek of sprake is van voldoende veilige opnamecapaciteit in de ontvangende wijken, met name Rivierenwijk en Dichterswijk. En als dat niet het geval is, dienen daarvoor aanvullende maatregelen te worden genomen.

Het overwinnen van de weerstand die tegen de plannen is ontstaan vraagt om een zorgvuldig proces, waarin alle partijen worden gehoord en de verschillende belangen op een inzichtelijke wijze worden gewogen. Daarbij wensen we de gemeente oprecht veel succes.

We blijven graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen en we zijn graag bereid om de inhoud van deze brief mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter