Merwedekanaalzone



Raadsinformatiebijeenkomst
Mobiliteit

20 april 2021

Inhoudsopgave

1) Mobiliteitsvisie Utrecht irt MWKZ

- Hoe verhouden de plannen Merwedekanaalzone zich tot de gemeentelijke kaders / mobiliteitsplannen op stedelijk en regionaal niveau?

2) Mobiliteitsconcept Merwerde

- Hoe ziet mobliteitsconcept Merwede er uit?
- Wat betekenen de plannen voor het verkeer in de omliggende wijken?
- Verdieping bruggen

3) Deelmobiliteit

- Hoe komt het vervoer in het gebied Merwede eruit te zien?
- Organisatie en (financiële) verantwoordelijkheden mobiliteitsbedrijf

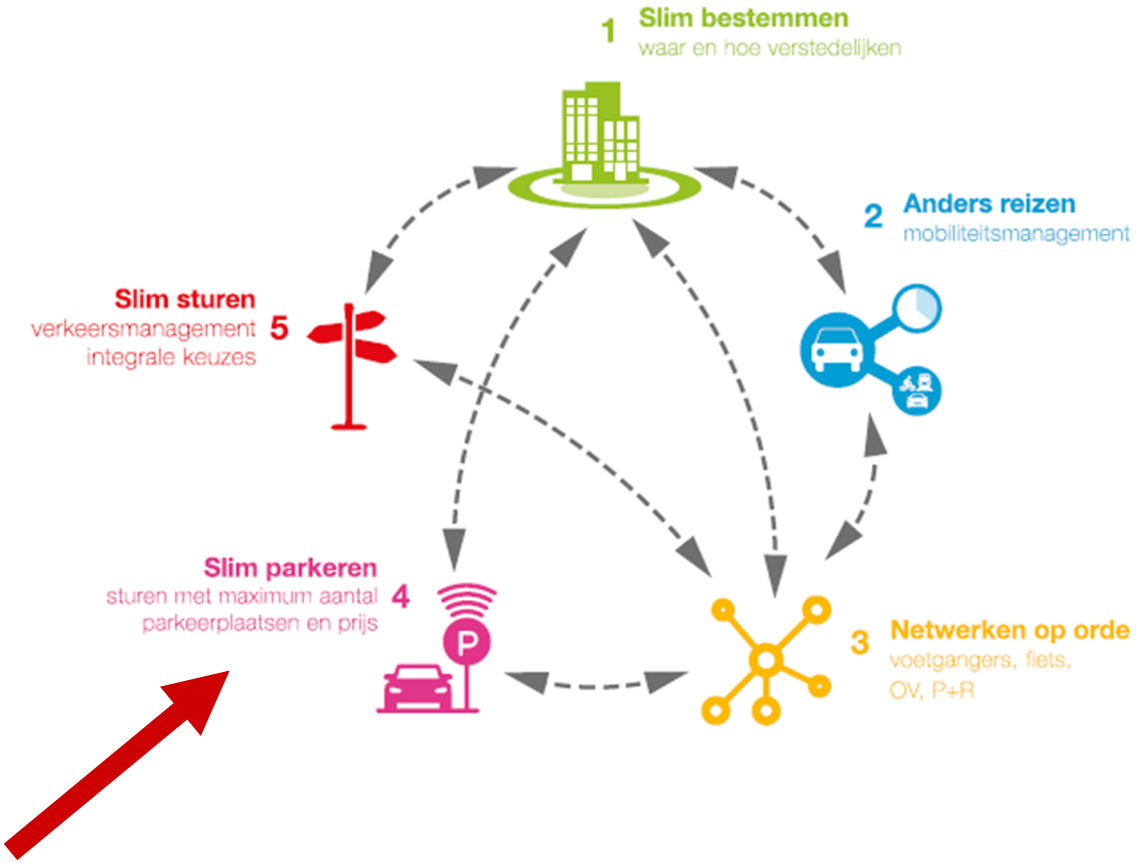
1. Mobiliteitsvisie Utrecht irt MWKZ

Wat regelt het mobiliteitsplan?

- Doel is gezond en slim verplaatsen
- Is beleidskader voor projecten, o.a. MWKZ
- Heeft begin 2021 ter inzage gelegen
- Naar aanleiding daarvan neemt B&W besluit om plan aan te passen en voor te leggen aan Raad.



Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



- Inzet op 5 stappen tegelijk vanwege samenhang
- Meer inzet op stap 1-3 betekent minder inzet op stap 4 en 5
- Aanpak voor 20 jaar: jaarlijks monitoren en bijsturen

Gemeente Utrecht

Slim Parkeren: 0,3 parkeerplaats per woning



Gemeente Utrecht

Welke condities regelt Mobiliteitsplan

- P+R Westraven en Papendorp
- Fietsverbinding Kanaalweg
- Busbaan Europalaan (tram later)
- Betaald parkeren omliggende wijken





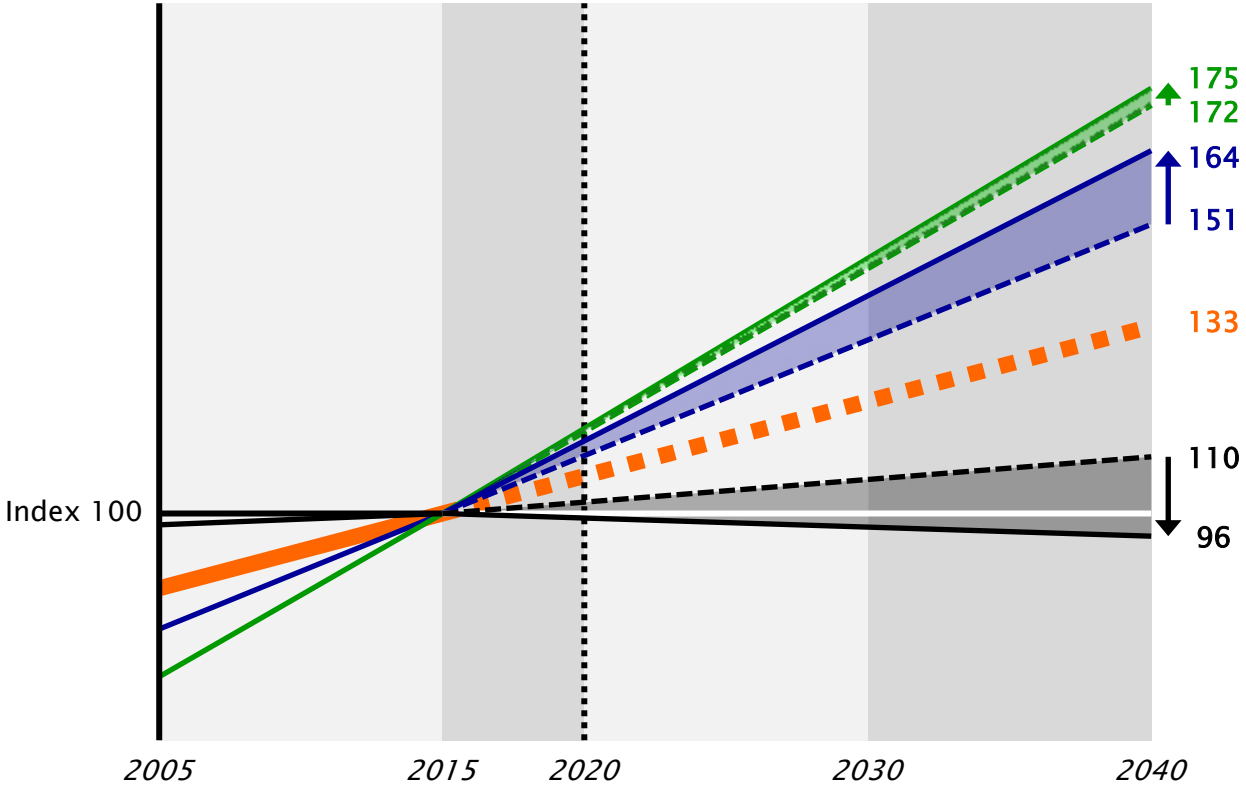




Gemeente Utrecht

Wat levert Utrechtse aanpak op?





Inwoners + arbeidsplaatsen

Autoverkeer
OV-gebruik
Fietsgebruik

Mobiliteitsplan
Huidig beleid

- Geen groei autoverkeer haalbaar
- Groei fiets nog iets hoger
- Groei OV flink hoger

Gemeente Utrecht

2. Mobiliteitsconcept Merwe



- Utrechtse Mobiliteitsaanpak creëe
  ruimte voor stedelijke verdichting
- Ruimtelijke ontwikkeling en mobil



Verkeersluw woonmilieu, sociaal veilig, menging, speelruimte



Dagelijkse voorzieningen op loopafstand



Veilig en prettig lopen en fietsen voor 8-80



Meerdere wandel- en fiets-verbindingen met omgeving



Wervend, snel OV



Mobility hubs, ruime keuze deelmobiliteit



Auto aan de rand, uit het zicht, lage P -norm 0,3



Gereguleerd parkeren tegen uitwijkgedrag
r = 750 m, daarbuiten op basis van draagvlakmeting

Dit deel van de presentatie:

- Aanleiding: Bruggenstudie Merwedekanaalzone, Studie Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, Memo actualisatie cijfers en reactie inspraak

- Waarom nieuwe wandel- en fietsverbindingen
- Uitleg voorstellen per gebied
- Betekenis nieuwe wandel- en fietsverbindingen voor bestaande gebruikers



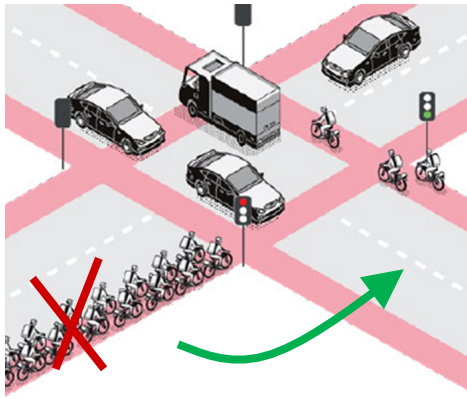
Waarom nieuwe wandel- en fietsverbindingen

- Stad groeit + mensen gaan meer fietsen = dubbelgroei
- Noodzaak om stromen te spreiden
- Zorgen dat het ook in de toekomst veilig en prettig is, ook voor ouderen, kinderen, mensen met beperking
- Keuzevrijheid, ook wandel/fietsroutes los van autoverkeer
- Slechten van historische N-Z-barrières: met nieuwe O-W-verbindingen meer voorzieningen binnen handbereik
- Belang van recreatieve rondjes wandelen (gezonde stad)







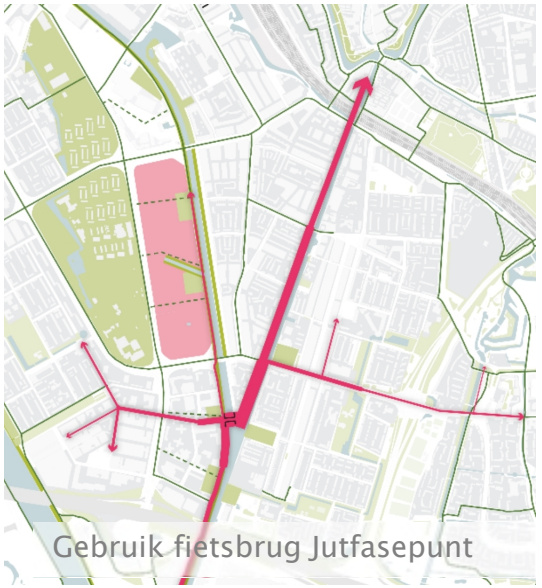


Spreiden van routes helpt, bv ook om fietsstromen vanuit een andere route naar hetzelfde kruispunt te leiden = spreiding druk

Wandel- en fietsverbindingen: inzoom zuid

- Wandel- en fietsbrug Jutfasepunt West: belangrijk op stadsniveau: alternatief voor Merwedepark (Kanaalweg) voor fietsers ri. binnenstad, Vaartsche Rijn
- Wandelbrug Jutfasepunt Oost: gekoppeld aan ontwikkeling deelgebied 6, wijk-wijkverbinding, recreatieve rondjes wandelen
- Wandel- en fietsbrug Overijssellaan: gekoppeld aan ontwikkeling deelgebied 6, belangrijk op niveau Utrecht ZW als extra oost-west-verbinding


Vb Muntbrug: ca 10.000 fietsers/etm



Wandel- en fietsverbindingen: inzoom gebied Merwede

- Wandel- en fietsbrug Waalstraat en Zijldiepstraat: gekoppeld aan ontwikkeling Merwede, maar ook belangrijk op niveau Utrecht ZW (ontlasting bestaande routes bij groeiende stad), als wijk-wijkverbinding (keuzevrijheid, voorzieningen binnen handbereik) en recreatieve rondjes wandelen
- Omliggende straten als fietsstraat


Vb Noorderbug: ca 6.000 fietsers/etm


Vb Muntbrug: ca 10.000 fietsers/etm

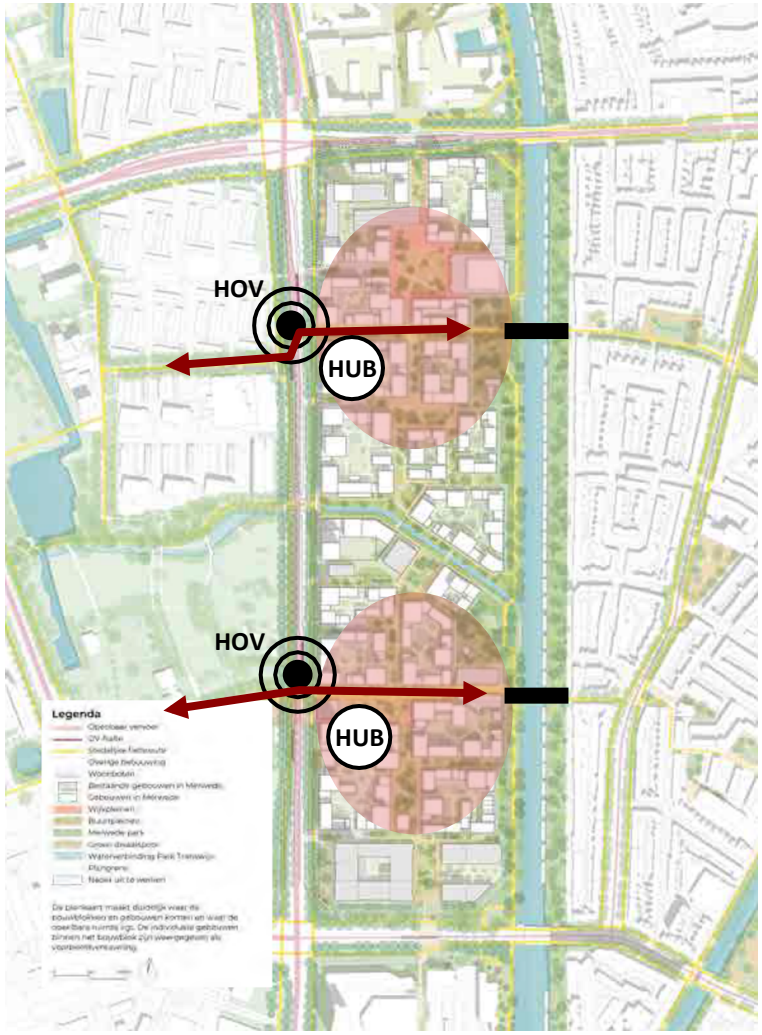

Gebruik fietsbrug Waalstraat


Gebruik fietsbrug Zijldiepstraat

Wandel- en fietsverbindingen: inzoom gebied Merwede

- Ook hier koppeling tussen RO en mobiliteit:
  - Twee ruimtelijke ontwikkelclusters (eerste fase: 2x 2.000 woningen)
  - Twee HOV-haltes
  - Twee mobiliteitshubs
  - Twee oost-westfietsroutes
  - Twee wandel- en fietsbruggen
- Aanleg van één wandel- en fietsbrug?

  Te hoge fietsdrukte in Waalstraat



Wandel- en fietsverbindingen: inzoom noord

- Wandel- en fietsbrug Heycopstraat: buurt-buurt-verbinding (keuzevrijheid, voorzieningen binnen handbereik, fijnmazigheid gewenst dicht bij binnenstad) en recreatieve rondjes wandelen
- Relatie Nicolaas Beetsverbinding: hoofdroute Utrecht Zuidwest via aanleg fietsvriendelijke Veilinghavenkade (brug Heycopstraat primair buurt-buurtgebruik)



Gebruik fietsbrug Heycopstraat



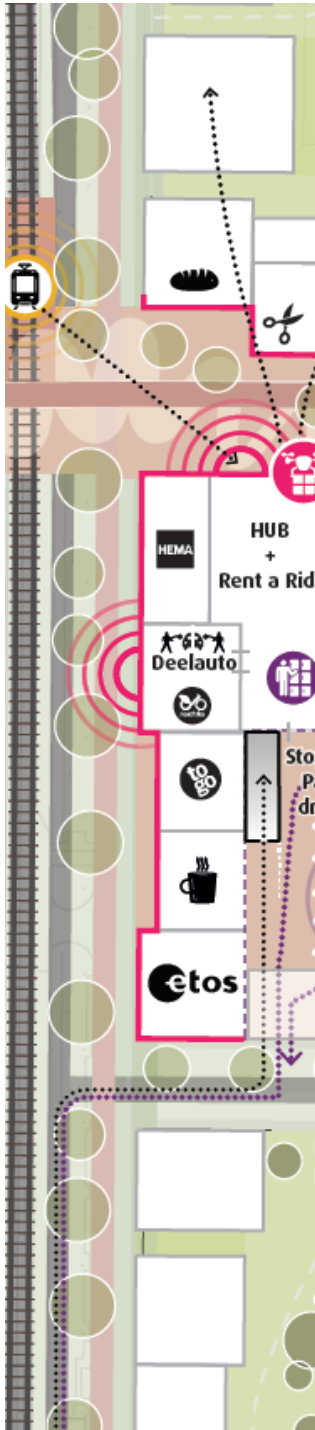
Wandel- en fietsverbindingen: uitgangspunten fysieke inpassing

- Afstemming met bestaande gebruikers, o.a. roeiers e.a.
- Lage bruggen omwille van wens korte hellingen (doorvaarthoogte min 1,6 m)
- Beweegbare bruggen omwille bevaarbaarheid grotere schepen
- Uitgangspunt brug zonder middenpijlers, 27 m doorvaartbreedte



Deel 3: Parkeren, mobiliteitshubs en logistiek

- Lage parkeernorm (0,3 pp / woning), ondergronds/inpandig langs de Europalaan
- Geen privébezit van parkeerplekken, gecombineerd gebruik van de parkeergarages door verschillende doelgroepen
- Deelmobiliteit verspreid over het gebied én geconcentreerd in twee mobiliteitshubs
- Mobiliteitswinkels bij hubs
- Deelmobiliteit en MaaS ook voor omliggende wijken
- Binnengebied en garages ontworpen op toegankelijkheid



Deel 3: Onderdelen mobiliteitsconcept

- Mobiliteitsconcept wordt georganiseerd en bewaakt door Mobiliteitsbedrijf
- Aan het hoofd de Mobiliteitsregisseur
- MaaS-platform voor bewoners en gebruikers
- Mobiliteitswinkels voor dagelijkse ondersteuning
- 250 deelauto's, daarnaast andere deelvoertuigen (fietsen, bakfietsen, scooters, etc.)
- Parkeren op Afstand langs de Ring (Westraven en Mobiliteitshub XL)
- Tegen lager tarief dan in gebied zelf en bereikbaar met de fiets, het ov en deelmobiliteit
- Parkeren op Afstand wordt gerealiseerd/aangeboden door gemeente, ontsloten via Mobiliteitsbedrijf en MaaS-platform

Deel 3: Dagelijks gebruik mobiliteitsconcept

- Ondersteuning van reizigers digitaal via een MaaS-platform (plannen, boeken, betalen, reizen, etc.)
- Ondersteuning van reizigers in persoon via de mobiliteitswinkels
- Pakketlogistiek via pakketwanden in mobiliteitswinkels of via LEV's en cargobikes tot aan de woning
- Afval inpandig, opgehaald met LEV's in binnengebied
- Ontheffing voor binnengebied mogelijk voor bijzonder transport (o.a. verhuizingen, hulp- en nooddiensten) of LEV's en cargobikes voor (supermarkt)distributie (Picnic, PostNL, etc.).