Fietsersbond
Utrechts Fietsoverleg

Aan: Projectorganisatie MIRT OV en Wonen
info@platformparticipatie.nl
CC: fietscoördinator gemeente Utrecht,
d.reuling@utrecht.nl
CC: coördinator fietsnetwerk gem Utrecht,
ross.goorden@utrecht.nl

Afzender:
Utrechts FietsOverleg (UFO)
provutrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Reactie Fietsersbond Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT OV en Wonen
Contactpersoon: Peter van Bekkum <provutrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, juli 2026

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT OV en Wonen in de regio Utrecht. We maken er graag gebruik van en we gaan ervan uit dat u welwillend wilt kijken naar onze opmerkingen, wensen en suggesties.

Overal waar in deze reactie sprake is van “de fiets” of “fietser”, moet niet alleen worden gedacht aan reguliere tweewielers, maar ook aan handbikes, driewielfietsen en fietsaankoppelstukken voor rolstoelen. Voor een goed begrip: we definiëren de fiets als elk voertuig op 2 of meer wielen waarbij spierkracht een onmisbare bijdrage levert aan de voortbeweging. Opmerkingen en suggesties die voor de fiets gelden, gelden ook voor verschillende andere categorieën langzaam verkeer zoals voetgangers, gebruikers van rolstoelen en dergelijke.

Doelstellingen
We onderschrijven de doelen van het project:
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken van het Utrecht Science Park;
3. Het beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

We onderschrijven het belang van een hoogwaardige OV-verbinding naar bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden waaronder de nieuwbouwlocaties Merwedekanaalzone, de Groot Merwede (voorheen A12-zone) en Rijnenburg.

We vinden het jammer dat de doelstellingen 2) en 3) zich beperken tot bereikbaarheid “per openbaar vervoer”. We snappen dat de MIRT Verkenning zich (juist) niet op de auto richt, maar zouden graag zien dat de MIRT verkenning erkent dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van USP en de woon-en werklocaties, met name in het voor- en natransport van het openbaar vervoer.

Scope
De scope van de Ontwerp Voorkeursbeslissing beperkt zich tot het deel van de Merwedelijn binnen de gemeentegrenzen van Utrecht. Dit is ingegeven door beperkte financiële ruimte; de uitwerking van de lijn in Nieuwegein en eventuele aanleg van een extra lijn naar Rijnenburg blijven helaas buiten

beschouwing. De meerwaarde van de Merwedelijn als geheel zit met name in de snellere verbinding naar de nieuwe woon- en werklocaties. Met de maatregelen aan het deel binnen de gemeente Utrecht wordt een belangrijk deel van deze meerwaarde niet gerealiseerd. Zonder zicht op aanvullende financiering van de delen in Nieuwegein en naar Rijnenburg is de meerwaarde van de Merwedelijn ten opzichte van de huidige situatie in Utrecht heel beperkt. Laat het alstublieft niet zo zijn dat we honderden miljoenen steken in verbetering van wat al behoorlijk goed was, zonder zicht op financiering van de echte meerwaarde in Nieuwegein en naar Rijnenburg.

Fiets in de Ontwerp Voorkeursbeslissing: opnieuw vergeten?
We hebben in eerdere schriftelijke reacties en ook door onze actieve bijdrage aan de klankbordgroep gepleit om de fiets goed mee te nemen in de MIRT-Verkenning OV en Wonen. In weerwil van eerdere toezeggingen komt in het document “Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen” het woord “fiets” in het geheel niet voor.

We herinneren u daarom aan het gesprek dat we op 3 september 2021 hebben gevoerd met toenmalig programmadirecteur Jos van Loon en omgevingsmanagers Mandy Boerboom en Mariëlle Dekker. Dat gesprek heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de uitgesproken weigering van de projectorganisatie om in de klankbordgroep van de MIRT Verkenning aandacht te geven aan de fiets. Daarop hebben wij ons per brief aan de bestuurders van de MIRT Verkenning (zie bijlage) afgemeld voor de klankbordgroep. Vervolgens heeft de programmadirecteur het initiatief genomen voor een gesprek met ons.

In genoemd gesprek hebben we gevraagd om erkenning van het belang en voldoende aandacht voor de fiets in de MIRT Verkenning. Van dat gesprek heeft de projectorganisatie een verslag opgesteld (zie bijlage). Daarin staat onder meer:

- De fiets is een belangrijk vervoermiddel;
- De programmalijn van de MIRT Verkenning is gericht op OV en Wonen. In zeef 1 (in 2021) wordt breed gekeken en is het lastig om concrete voorstellen voor de fiets in te brengen. In zeef 2 wordt een pakketkeuze voorbereid, daarin kan beter worden beoordeeld welke maatregelen er nodig zijn voor de fiets als vervoermiddel naar de OV opstaplocaties;
- UFO is (als regionale vertegenwoordiging van de Fietsersbond in de provincie Utrecht) bereid om mee te doen in het proces, onder de voorwaarde dat er tijdens deze bijeenkomsten ruimte is voor inbreng van onderwerpen met betrekking tot de fiets. **”Vanuit het programma U Ned wordt toegezegd.”**

Op basis van deze toezeggingen zijn we weer aangehaakt bij de klankbordgroep en hebben meegedacht over maatregelen en oplossingsrichtingen gericht op de fiets en op de fiets in combinatie met het OV.

In de Samenvatting erkenning voor de fiets, maar geen maatregelen
In de Samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen wordt de fiets wel genoemd. In de bijlage (pag. 34) staat dat in de startfase van de MIRT Verkenning 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen zijn geïdentificeerd. Daarbij wordt expliciet benoemd dat ook maatregelen en oplossingsrichtingen voor andere modaliteiten, zoals de fiets, zijn onderzocht. Hieruit zijn 19 oplossingsrichtingen naar voren gekomen als mogelijk kansrijk voor de doelen van de MIRT Verkenning. Afweging van die 19 oplossingsrichtingen heeft geleid tot drie combinaties van oplossingsrichtingen. We zien dat maatregelen en oplossingsrichtingen in die 3 combinaties zich beperken tot uitsluitend OV-verbindingen en vinden het een groot gemis dat andere modaliteiten, waaronder de fiets, niet meer worden genoemd.

In de Ontwerp Voorkeursbeslissing lezen we dat de fiets bijdraagt aan:

- Beperken van het autoverkeer (pag. 16);
- Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar houden (pag. 16);

- Groeiende fietsstromen kruisen met de grote OV-stromen, hierdoor komen het stedelijk netwerk en de algehele leefbaarheid van Utrecht onder druk te staan (pag. 17);
- Beperking van de snelheid en punctualiteit van het huidige openbaar vervoer op maaiveld, door de overstekende fietsers (pag. 26).

Met de eerste twee punten kunnen we instemmen, maar met de laatste twee punten zijn we het niet eens. Fietsen vragen veel minder ruimte en veel minder tijd bij kruisingen dan auto's. Een drom fietsers is in een paar tellen overgestoken, kruisende auto's vragen 2 seconden per voertuig. Om vastlopen van het hele mobiliteitssysteem te voorkomen is het daarom cruciaal dat de fiets er in ieder geval níet op achteruit gaat door de aanleg van het OV. Want als de fiets minder aantrekkelijk wordt en de auto daardoor mogelijk aantrekkelijker, zal dat de snelheid en punctualiteit van het OV en de leefbaarheid van Utrecht sterker negatief beïnvloeden dan groei van het fietsverkeer. Daarom onze oproep: de realisatie van de Merwedelijn moet het fietsverkeer zo min mogelijk beperken; beide modaliteiten moeten elkaar waar mogelijk juist versterken, wat dan kan leiden tot grote maatschappelijke voordelen, zoals een reductie van autoverkeer, wat zorgt voor minder ruimtegebruik voor mobiliteit, minder uitstoot van milieuvervuilende stoffen, minder verbruik van fossiele brandstoffen, minder herrie en stank in de stad en daarmee een betere leefbaarheid en bereikbaarheid.

In de ontwerp voorkeursbeslissing lezen we dat de aanleg van de Merwedelijn een aantal gevolgen voor en effecten op de fiets heeft:
- De Merwedelijn, in ondergrondse ligging in gesloten bak, vervangt de busbaan en daarmee verbetert de oversteekbaarheid van het traject (pag. 6), de veiligheid van de oversteken (pag. 7) voor fietsers en fietsers hoeven minder lang te wachten om over te steken (pag. 29);
- De verdiepte ligging in open bak beperkt de oversteekbaarheid van de Europalaan. Om dat negatieve effect te beperken, wordt het mogelijk gemaakt om de bak op een aantal plaatsen over te steken door de bak daar overdekt te maken (pag. 25).

Hoewel de fiets in de Samenvatting wel wordt genoemd, missen we hier erkenning van de rol die de fiets kan en naar ons idee ook moet spelen in het optimaal functioneren van de Merwedelijn, in het bijzonder in het voor- en natransport van OV-reizigers. Bij de aanleg van de Merwedelijn wordt gestreefd naar een hoge snelheid, om te kunnen concurreren met autoverkeer; om die reden is er een beperkt aantal haltes voorzien. Dat leidt tot relatief grote afstanden tussen de haltes van ca 1 km. Wij verwachten daarom dat grote groepen reizigers de fiets zullen nemen om bij de halte te kunnen komen. Goede fietsvoorzieningen bij de haltes zijn daarom essentieel. De haltes dienen ook te worden voorzien van deelfietsen.

De keuze voor een open bak zorgt volgens de Ontwerp Voorkeursbeslissing voor een reductie van de kosten ten opzichte van een geheel gesloten tunnel. De keuze om een stevige barrière op te werpen voor fietsers is dus ingegeven door beperkte financiële middelen. Wij betreuren deze keuze zeer.

Samenvattend: we willen erkenning en maatregelen voor de fiets
We vinden het een blamage dat de projectorganisatie van het MIRT OV en Wonen in de Ontwerp Voorkeursbeslissing onze inbreng vanuit de klankbordgroep en schriftelijke reacties in eerdere fasen van het project heeft genegeerd, door in de Ontwerp Voorkeursbeslissing de fiets in het geheel niet te noemen en in de Samenvatting geen oplossingsrichtingen en maatregelen voor de fiets te noemen.

We vragen:
- Het ontbreken van de fiets in de Ontwerp Voorkeursbeslissing te repareren, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling op de Ontwerp Voorkeursbeslissing, door maatregelen voor de fiets zo concreet mogelijk of ten minste op hoofdlijnen te benoemen;
- De toezegging van de projectorganisatie om in de verder uitwerking van de MIRT Verkenning het belang van de fiets te erkennen als onmisbaar en onlosmakelijk onderdeel van de maatregelen om

doelen 2) en 3) van de MIRT Verkenning te bereiken: om USP en de woon- en werklocaties beter bereikbaar te maken per openbaar vervoer;
- Uitstekende bereikbaarheid op de fiets van de haltes van de nieuwe OV-lijn via vlotte, veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes;
- Voldoende en veilige mogelijkheden om fietsen te parkeren in de directe nabijheid van de haltes: (ten minste 24 uur) gratis, bewaakt, inpandig of ten minste overdekt;
- Goede fietsvoorzieningen, zowel routes van/naar als parkeren bij de woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.

Locatie-specifieke punten
In het navolgende gaan we in op enkele specifieke knelpunt- en kanslocaties. We vragen extra aandacht bij het aanleggen van de tram.

Knelpunt: Oversteekbaarheid Europalaan bij de open bak
De open bak voor de Merwedelijn beperkt de mogelijkheden voor fietsers om de Europalaan over te steken. We willen niet dat fietsers 's nachts worden ingesloten tussen het afgesloten hek van Park Transwijk of een gesloten gevel van een rij bedrijven en de open bak van de Merwedelijn. De open bak betekent voor fietsers een achteruitgang van de sociale veiligheid in dit gebied. In aanvulling op de officiële oversteekplaatsen is het voor fietsers daarom dringend gewenst dat zij in noodgevallen de Europalaan kunnen oversteken en daarbij niet afhankelijk zijn van de officiële oversteekplaatsen. Daarom ageren we scherp tegen de open bak.
- We willen dat de bak van de Merwedelijn over een groot deel van de lengte wordt voorzien van een dak. In ieder geval langs park Transwijk, waar aan die kant geen woningen langs het fietspad staan.

Knelpunt: Behoud fietstunnel zuidzijde Europaplein
Aan de zuidkant van het Europaplein ligt een fietstunnel onder de Europalaan, die de Beneluxlaan aan de oost- en westkant van het plein met elkaar verbindt. Deze tunnel is van grote waarde in het bovenwijkse fietsnetwerk, omdat fietsers hiermee lange wachttijden bij de oversteek van de Europalaan op maaiveld kunnen vermijden. Het tracé van de Merwedelijn kruist deze fietstunnel. We vragen:
- Blijft de fietstunnel behouden bij de aanleg van de Merwedelijn?
- Zo nee, hoe wordt voorkomen dat de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van de Merwedelijn hier achteruitgaat?

Knelpunt: Bereikbaarheid halte en oversteekbaarheid Merwedelijn bij Westraven
Ten zuiden van de A12 ligt nu de halte Westraven. De halte is voor fietsers niet gemakkelijk bereikbaar, omdat ze niet via de Europalaan onder de A12 door kunnen rijden. De halte kan alleen via een omweg worden bereikt, via de Winthontlaan of de Griffioenlaan. De halte komt in het plan in de tunnel te liggen. We willen dat de bereikbaarheid van de halte op de fiets verbetert. Als de tramlijn hier onder de grond verdwijnt, kan een fietsroute op het tunneldak worden gerealiseerd. De inpassing daarvan wordt een stuk gemakkelijker als de aansluiting Kanaleneiland van de A12 wordt verwijderd.

Fietsers moeten de tramlijn goed kunnen blijven kruisen. De mogelijkheid om vanaf bedrijventerrein De Liesbosch via de Liesboschbrug de tramlijn te kruisen naar de Griffioenlaan dient ten minste behouden te blijven, we willen vragen om de oversteek te verbeteren.

Kans: Anne Frankplein (kruising Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan)
De kruising Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan was vroeger ingericht als rotonde (zonder verkeerslichten), die bekend stond als het Anne Frankplein. Bij de aanleg van de ondergrondse busbaan is de rotonde vervangen door het huidige kruispunt (met verkeerslichten). De aanleg van het kruispunt betekende een verslechtering voor fietsers:
- Voorheen hadden fietsers voorrang op de rotonde, nu moeten fietsers wachten voor de verkeerslichten.

- Het kruispunt is bijzonder groot uitgevoerd. Daardoor zijn de ontruimingstijden lang en is de VRI-regeling erg traag.
- Bovendien is een kruispunt met verkeerslichten een minder veilige inrichting dan een rotonde, heeft onderzoek van de SWOV aangetoond (zie bijlage[1]).
- Doordat het zo'n groot kruispunt is, zijn de snelheden van gemotoriseerd verkeer alweer hoog bij het kruisen van de fietsoversteek. Als iemand een rood licht mist, zijn de gevolgen direct dramatisch.

In de Ontwerp Voorkeursbeslissing loopt het tracé van de Merwedelijn onder het kruispunt Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan (Anne Frankplein):

- Verdwijnt door de aanleg van de Merwedelijn de ondergrondse busbaan?
- Leiden de werkzaamheden onder het Anne Frankplein tot het opbreken van de verharding van het kruispunt?
- Wij willen dat hier werk met werk wordt gemaakt: we willen dat de inrichting van het kruispunt wordt aangepast, dat de verkeerslichten worden weggehaald en dat een voorrangsplein wordt aangelegd, vergelijkbaar met wat in de Westelijke Stadsboulevard is gedaan. Dat komt de veiligheid, de verkeersafwikkeling en het fietsgebruik ten goede.

Ten slotte

Het Utrechts Fietsoverleg, kortweg UFO, komt op voor de belangen van alle fietsers in de provincie Utrecht. We zijn vanaf 2021 betrokken bij de gesprekken in de klankbordgroep. In de klankbordgroep en in gesprek met toenmalig programmadirecteur Jos van Loon heeft de projectorganisatie MIRT Verkenning OV en Wonen erkend dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van de regio, specifiek ook in het voor- en natransport naar en van haltes en knooppunten openbaar vervoer. We missen in de Ontwerp Voorkeursbeslissing erkenning van het belang van de fiets en maatregelen om de sterke combinatie van OV en fiets optimaal te benutten.

- We vragen u om in de MIRT Verkenning de rol van de fiets te erkennen en
- We vragen u om in de vervolgfase maatregelen en oplossingsrichtingen voor de fiets uit te werken, met specifieke aandacht voor de genoemde knelpunt- en kanslocaties.

Met vriendelijke groet,
Casper Langerak
Voorzitter

1 https://swov.nl/nl/publicatie/veilige-kruispunten