

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E. Driessen	Datum	25 oktober 2023
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	11338051/20230615
E-mail	fietsennaarpapendorp@utrecht.nl	Onderwerp	Start project Fietsen naar Papendorp
Bijlage(n)	2	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de start van het project Fietsen naar Papendorp. Dit project heeft als doel een nieuwe, snelle en comfortabele fietsroute van de mobiliteitshub XL in Papendorp naar het 24 Oktoberplein te maken, als onderdeel van de route naar het Beurskwartier ten behoeve van het systeem van Parkeren op Afstand. Hiervoor willen we in dit project het volgende realiseren: een nieuwe voet- en fietsbrug aan de zuidzijde van De Meernbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanaf deze brug komt een nieuwe voet- en fietsroute richting het 24 Oktoberplein. De fietsroute wordt onderdeel van de hoofd fietsroutes die door Utrecht lopen.

Voor deze fietsroute hebben we verschillende varianten onderzocht. Met deze brief informeren we u over de voorkeursvariant die wij willen laten uitwerken.

Hieronder gaan we verder in op de aanleiding van het project, de varianten voor de fietsroute, het participatieproces en de financiële dekking van het project. We sluiten de brief af met een vooruitblik op het vervolg van het project.

Aanleiding

Naar verwachting opent in 2027 de Mobiliteitshub XL in Papendorp zijn deuren. Om het concept "parkeren op afstand" voor het Beurskwartier en omgeving te laten slagen, is het noodzakelijk een directe en comfortabele fietsverbinding te realiseren tussen de Mobiliteitshub XL en het Beurskwartier en omgeving. Hiervoor wordt de aanleg voorbereid van een fietsverbinding tussen Papendorp en het 24 Oktoberplein via een nieuwe voet- en fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Bijkomend voordeel is dat er een nieuwe, snelle en prettige fietsroute ontstaat tussen nieuwe woongebieden in het centrum en Kanaleneiland, Papendorp en verder Leidsche Rijn in.

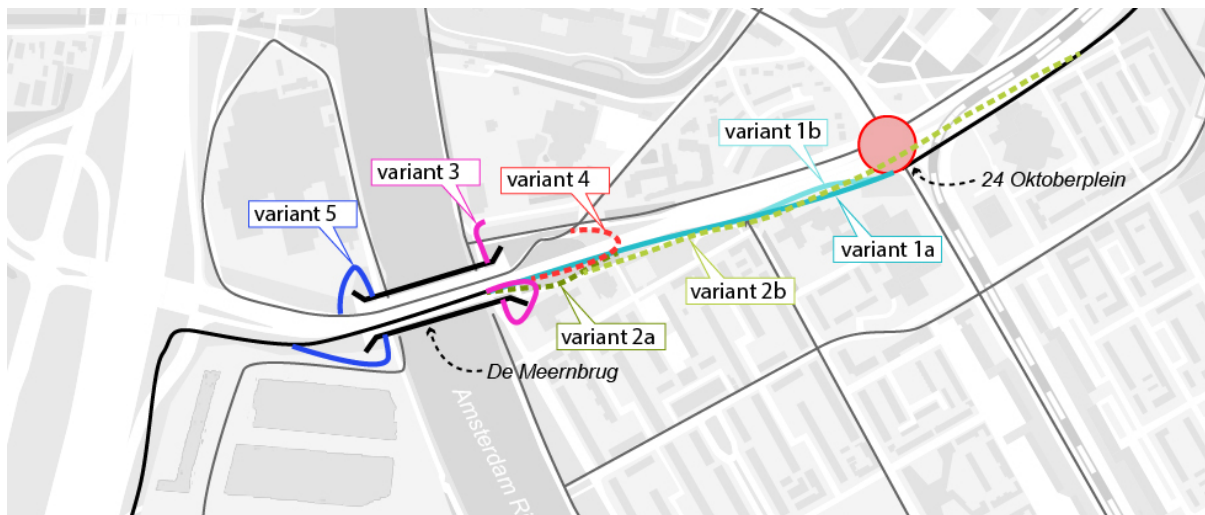
Parkeren op afstand biedt mogelijkheden voor een kwalitatief hoogwaardiger inrichting van de openbare ruimte in de stad. Hiermee kunnen de parkeernormen verlaagd worden, wat meer mogelijkheden geeft voor woningbouw.

Dit jaar hebben diverse overleggen met Rijkswaterstaat (RWS) plaatsgevonden, want RWS is verantwoordelijk voor het beheer van het Amsterdam-Rijnkanaal en de bruggen over dit kanaal. Uit een quick scan bleek dat een nieuwe fietsbrug aan de bestaande De Meernbrug kan worden gehangen. RWS vraagt hiervoor nog wel om een constructieve herberekening van de bestaande De Meernbrug. Deze gaat de gemeente Utrecht uitvoeren.

De varianten voor de fietsroute

Voor de fietsverbinding van de brug richting het 24 Oktoberplein hebben we verschillende varianten onderzocht. De varianten hebben allemaal een andere balans tussen het functioneren in het fietsnetwerk, groen, bijdrage aan bredere beleidsdoelstellingen en kosten.

Ruimtelijk wordt de nieuwe brug mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Papendorp, dat van 18 augustus tot 29 september ter inzage heeft gelegen en naar verwachting in Q1 2024 aan de raad zal worden voorgelegd.



Figuur 1: de vijf onderzochte varianten voor een fietsverbinding tussen Papendorp Noord en Utrecht

De vijf varianten in het kort

Variant 1: de meest gestrekte verbinding. Geleidelijke helling rechtdoor tussen brug en 24 Oktoberplein, door de bestaande hoofdgroenstructuur aan de Martin Luther Kinglaan; kosten circa 13,6 miljoen.

Variant 2: eveneens gestrekte verbinding, stuk van de Martin Luther Kinglaan afgelegen, zodat een groter deel van het groen in de hoofdgroenstructuur gespaard blijft. Meer constructiewerk dan variant 1 en daardoor kostbaarder. Deze variant kent twee sub varianten. Variant 2a blijft iets langer op hoogte dan variant 1 en is daardoor iets duurder (kosten circa 15 miljoen). Variant 2b blijft op hoogte totdat de Beneluxlaan is gekruist en is daardoor aanzienlijk duurder dan de varianten 1 en 2a (kosten circa 27 miljoen.)

De varianten 1 en 2 hebben het voordeel dat er sprake is van een snelle, rechtstreekse verbinding tussen Papendorp/Mobiliteitshub en het Beurskwartier, waarbij slechts één keer een hoogteverschil hoeft te worden overbrugd en het vele fietsverkeer van en naar het zuidelijk deel van Leidsche Rijn kan worden gespreid over 2 routes.

Daarnaast is met het oog op zoveel mogelijk besparen van groen nog een drietal varianten onderzocht dat gebruik maakt van bestaande infrastructuur, te weten de Leidseweg. Nadeel daarvan

is de drukte op deze fietsroute, waarbij op de Leidseweg ook autoverkeer mag meerijden en dat driemaal een hoogteverschil moet worden overbrugd.

Variant 3: via een bocht onder de Martin Luther Kinglaan door. Deze variant leidt tot minder aantasting van de groenstructuur langs de Martin Luther Kinglaan maar kent de hiervoor genoemde nadelen. Kosten circa 10,5 miljoen (in deze variant geen kosten voor verwerving).

Variant 4: via een extra brug over de Martin Luther Kinglaan heen. Eveneens minder gestrekt, minder aantasting van de groenstructuur langs de Martin Luther Kinglaan en ook kostbaarder door de extra brug die nodig is. Heeft hetzelfde nadeel vanuit mobiliteit als bij variant 3. Kosten circa 15,2 miljoen (ook hier geen kosten voor verwerving).

Variant 5: deze variant gaat ervan uit dat er geen extra fietsbrug komt over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit is geen volwaardige variant. Niet alleen kent dit dezelfde nadelen als de varianten 3 en 4, maar conflicteert op de Groenewoudsedijk bovendien met vrachtverkeer van Nedal en met de geplande provinciale doorfietsroute. Daarmee dient deze variant slechts als back up, mocht de nieuwe voet- en fietsbrug niet op tijd gereedkomen.

Maatschappelijke effecten van de varianten

De varianten dragen in meer of mindere mate bij aan de bredere regionale, stedelijke en gebiedsdoelstellingen (uit RSU en Mobiliteitsplan). Deze doelstellingen hebben we ook in de afweging meegenomen:

- De fietsverbinding vormt als rechtstreekse en comfortabele verbinding tussen het Beurskwartier en de Mobiliteitshub XL een sterke stimulans voor parkeren op afstand. Daarmee wordt de mogelijkheid geboden de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen onder meer door vergroening. Levert een bijdrage aan een directe en aantrekkelijke stedelijke en regionale fiets- en wandelverbinding.
- Beter ontsluiten van voorzieningen in zowel Kanaleneiland als Papendorp.

Conclusie

Alle varianten scoren verschillend op het functioneren in fietsnetwerk, groen, bijdrage aan bredere beleidsdoelstellingen en kosten. Er is een voorkeursvariant, die het beste scoort bij afweging tussen de verschillende criteria, zie bijlage variantenstudie. Deze variant 1 verbindt de Mobiliteitshub en Papendorp snel en comfortabel via een nieuwe fietsbrug met het Beurskwartier en Kanaleneiland. Deze variant voorziet in de best mogelijke verbinding voor voetgangers en fietsers: het meest gestrekte tracé met de minste te overbruggen hoogteverschillen. Het enige criterium waarop de andere varianten beter scoren is de omvang van het groen. De overige varianten maken echter gebruik van een reeds bestaand en druk bereden fietspad aan de noordzijde van de Martin Luther Kinglaan. Met name over de Leidseweg is toevoeging van veel meer fietsverkeer ongewenst en rijdt bovendien ook autoverkeer mee. Bij deze varianten moet drie keer een hoogteverschil worden overbrugd.

Variant 1 draagt ook bij aan de verbinding met rondje Stadseiland en Kanaleneiland met de omgeving. In deze variant kan het groen dat verloren gaat niet volledig kwantitatief maar wel kwalitatief worden gecompenseerd. De conditie van de huidige aanwezige bomen varieert van redelijk tot matig of slecht. Er gaan vierkante meters groen met bomen verloren, maar een investering in nieuwe bomen en heesters rondom de fietsverbinding kan dit verlies aan groen kwalitatief compenseren. Bij de uitwerking zullen nadere keuzes worden gemaakt waardoor de kap van bomen zoveel mogelijk wordt beperkt. De ondergroei bestaat voornamelijk uit bramenstruiken, die relatief snel weer terug groeien. Ook wordt verkend of er aanvullende kansen zijn voor het natuurinclusief bouwen aan of op de brug.

Datum 25 oktober 2023
Ons kenmerk 11338051/20230615

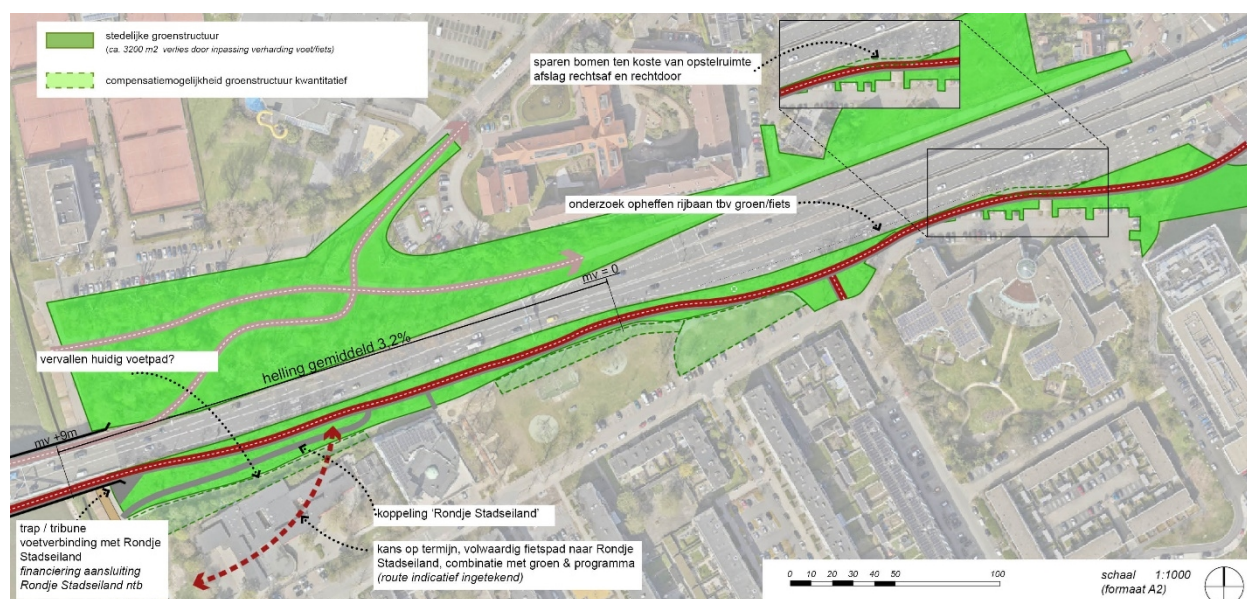
De fietsverbinding stimuleert het parkeren op afstand, waardoor in de stad ruimte vrijkomt die onder meer benut kan worden voor vergroening.

In de onderstaande tabel hebben we de samenvatting van de beoordeling van de varianten opgenomen.

score per onderdeel	
0	no go
1	slecht (hoge kosten/risico)
2	matig
3	voldoende
4	goed
5	uitstekend (lage kosten/risico)

beoordelingsmatrix variantenstudie 'fietsen naar Papendorp'									
		bestaand	variant 1a	variant 1b	variant 2a	variant 2b	variant 3	variant 4	variant 5
			gestrekte verbinding De Meernbrug - 24 Oktoberplein				via wokkel	brug over MUK-laan	in talud aan zijde Papendorp
mobiliteit	voetganger								
	fiets								
	auto								
groen	impact hoofdgroenstructuur								
	kansen kwalitatieve verbetering								
kosten realisatie									
risico's									

Afbeelding 2: Beoordelingsmatrix variantenstudie "fietsen naar Papendorp"



Afbeelding 3: schets van de voorkeursvariant: variant 1

Het participatieproces

De bewoners en organisaties in Kanaleneiland Noord informeerden we in februari 2023 met een wijkbericht en een inloopavond over de komst van een fietsverbinding. Op de inloopavond hebben belanghebbenden ook aangegeven welke zaken zij goed en niet goed vinden in de huidige situatie. Hieruit bleek dat de mensen in de omgeving gehecht zijn aan de groenstructuur tussen de Attleplantsoen en de Martin Luther Kinglaan. De omgeving informeren we met een wijkbericht over de gekozen voorkeursvariant. In de IPvE-fase (Integrale Programma van Eisen) zullen we verder gaan met de participatie, waarbij de betrokkenen kunnen meedenken over de invulling van de fietsroute en het groen.

Burgemeester en wethouders

Datum 25 oktober 2023
Ons kenmerk 11338051/20230615

Vervolgproces

Vanaf oktober starten we met het Integrale Programma van Eisen (IPvE) met Functioneel Ontwerp (FO) voor de brug en de route vanaf de brug naar het 24 Oktoberplein. We werken de voorkeursvariant voor de fietsverbinding in samenwerking met de omgeving uit. In het voorjaar van 2024 verwachten we het IPvE vast te stellen. Daarna werken we het ontwerp verder uit in een voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO).

Op basis van het DO wordt een definitieve raming van de investeringskosten gemaakt en dit zal voorzien van een dekkingsvoorstel aan de raad worden voorgelegd.

In 2026 verwachten we te starten met realisatie. De verbinding moet in 2027 gereed zijn, voordat de Mobiliteitshub XL wordt geopend.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,