

Startdocument

Voet- en fietsverbinding Papendorp – 24 Oktoberplein



Kenmerk: 11338051/20230615
Versie: juni 2023

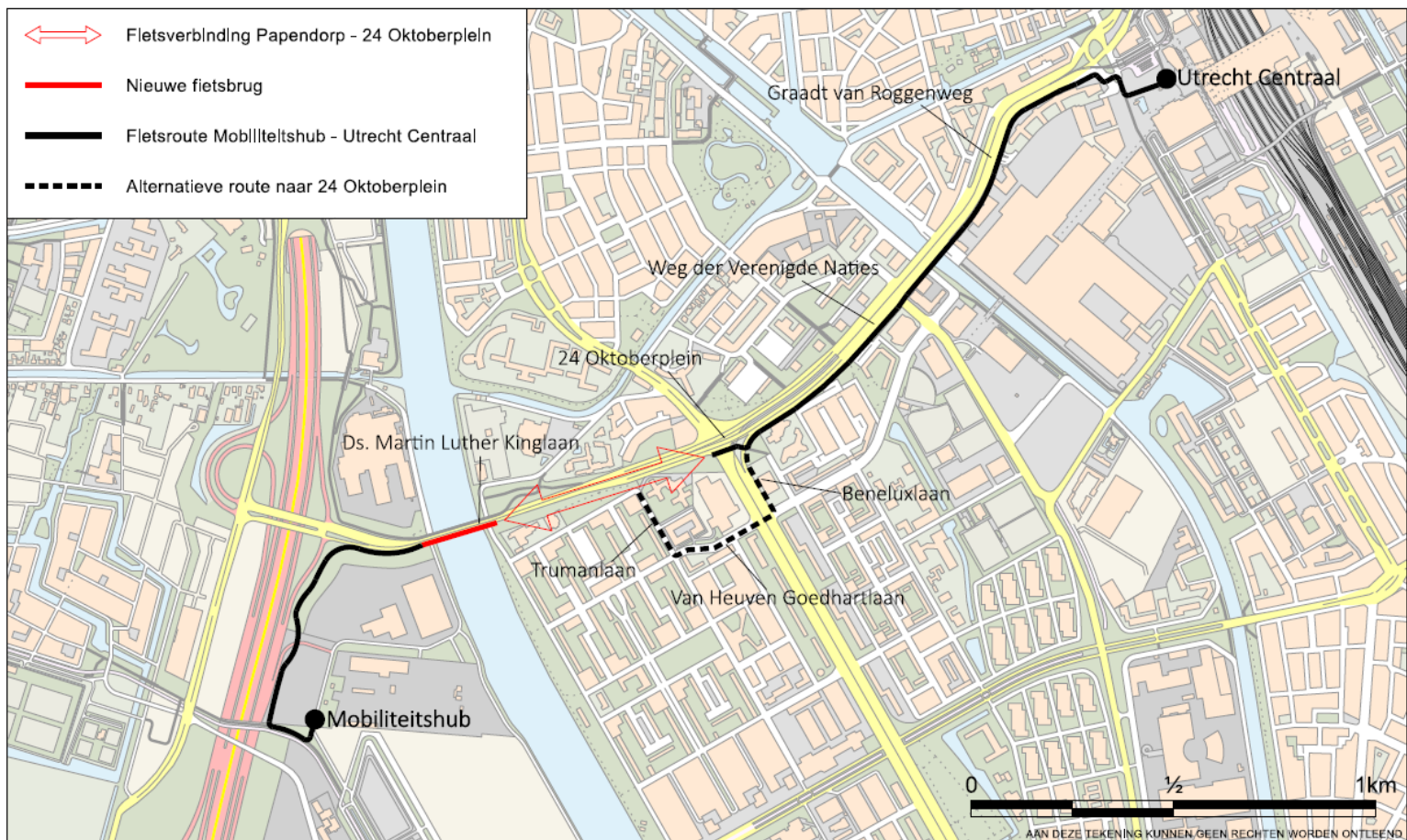
Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Projectdefinitie	5
2.1 <i>De doelstelling van het project</i>	5
2.2 <i>Het projectresultaat</i>	6
2.3 <i>Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken</i>	6
3. Aanpak	8
3.1 <i>Organisatie</i>	9
3.2 <i>Communicatie, participatie en omgevingsmanagement</i>	9
3.3 <i>Onderzoeken</i>	9
3.4 <i>Besluitvorming</i>	10
4 Beheersplan	10
4.1 <i>Financien</i>	10
4.2 <i>Tijd</i>	11
4.3 <i>Kwaliteit en randvoorwaarden</i>	11
4.4 <i>De projectorganisatie</i>	1
4.5 <i>Raakvlakken</i>	2
4.6 <i>Risico's en beheersmaatregelen</i>	2
4.7 <i>Rapportage & informatie</i>	2

1. Inleiding

In het Masterplan Leidsche Rijn is al in 1995 de ambitie neergelegd om in Papendorp zowel werkgelegenheid als wonen een plek te geven. Nu de Asfaltcentrale Utrecht wordt ontmanteld is het eindelijk zover dat deze ambitie werkelijkheid kan worden. Sterker nog: met de ambities zoals die zijn neergelegd in de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040) zijn de mogelijkheden om van Papendorp een gemengd woon/werkgebied te maken aanzienlijk verbeterd. Er is een reëel toekomstperspectief van een Papendorp als een stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken. In de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan wordt nu serieus geopteerd voor het vertrammen van de vrij liggende HOV-zuidradiaal, in ieder geval tot in Papendorp. Bovendien moet een openbaar vervoerstangent Leidsche Rijn Centrum via Papendorp gaan verbinden met Westraven, Lunetten/Koningsweg en het Utrecht Science Park. Het SPVE van Papendorp Noord beschrijft de mogelijkheden voor een programma in Papendorp Noord dat die ontwikkelingen optimaal ondersteunt en dat – tezamen met de ontwikkeling van Groenewoud – zorgt voor een complete moderne wijk waarin wonen en werken worden gemengd, waarin een eigen voorzieningenpakket een plek krijgt en dat met de realisatie van een Mobiliteitshub XL voor bewonersparkeren op afstand een belangrijke rol speelt in de stedelijke mobiliteitsstrategie. Door het tot nu toe in Papendorp gerealiseerde werkprogramma te combineren met wonen en voorzieningen wordt Papendorp een volwaardig deel van de stad waar het ook in de avonden en weekends levendig is.

In de RSU, het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie is een systeem van parkeren op afstand voor bewoners geïntroduceerd. Dit moet er voor zorgen dat de auto minder dominant in de openbare ruimte aanwezig is en een andere invulling kan krijgen: groen, ontmoeting, langzaam verkeer bijvoorbeeld. Parkeren op afstand vindt plaats in HUBS langs de ring. De Mobiliteitshub XL in Papendorp is de eerste voorziening die daarvoor wordt ingericht. In de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier is al rekening gehouden met het beschikbaar zijn van deze faciliteit. Van belang voor een goed functioneren van dit systeem is een comfortabel voor- en natransport. Gewerkt wordt in dat verband aan het vertrammen van de HOV-baan naar Papendorp. De fietsverbindingen met de Merwedekanaalzone zijn op orde. Om de Mobiliteitshub en meer algemeen Papendorp Noord voor langzaam verkeer rechtstreeks te verbinden met het Beurskwartier en omgeving is een extra fietsverbinding nodig. De verbinding tussen Papendorp Noord en het 24 Oktoberplein is daarmee een belangrijk onderdeel van de bovengenoemde toekomstige ontwikkelingen.



Fietsverbinding Papendorp - 24 Oktoberplein

26-07-2022

1:12500

A4

ONTWERPSTUDIO®UIMTE

Afb 1: Schets van de verbinding.

2. Projectdefinitie

2.1 De doelstelling van het project

Doel en beoogd effect

De doelstelling van dit project is een zo rechtstreeks mogelijke verbinding tussen de Mobiliteitshub XL en Beurskwartier en omgeving.

Beoogde effecten:

- Mobiliteitshub wordt ontsloten richting bestaande stad ter stimulering van parkeren op afstand
- Kanaleneiland wordt beter verbonden met Papendorp en met Beurskwartier

Context van het project en omgeving

Mobiliteit

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen. Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden wordt ingezet op de schaa sprong fiets¹. Hierbij wordt onder andere ingezet op:

- Het spreiden van de fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels.
- Aanpassen fietsroutes in de omgeving om de groei van het aantal fietsers veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.
- Het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspoleinen.

Mobiliteitshub XL verbinden met Beurskwartier.

In SPVE Papendorp Noord is de verbinding Mobiliteitshub XL – oeververbinding vastgelegd. Dit deel van het tracé wordt uitgewerkt in het kader van de gebiedsontwikkeling Papendorp Noord.

¹ Mobiliteitsplan 2040

Gebiedsvisie Kanaleneiland

In deze gebiedsvisie (op dit moment in concept gereed) is de fietsverbinding opgenomen. Ook is hierin vastgelegd dat er herontwikkeling kan plaatsvinden ter hoogte van de aanlanding bij Kanaleneiland.

2.2 Het projectresultaat

Het resultaat van dit project is een nieuwe aantrekkelijke fietsroute van Papendorp naar het 24 Oktoberplein als onderdeel van de snelle fietsroute van de Mobiliteitshub XL naar het Beurskwartier en Utrecht CS. Dit resultaat bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een brug aan of naast De Meernbrug aan de zuidzijde van de bestaande brug;
- Een aanlanding vanaf deze brug naar het 24 oktoberplein. Deze aanlanding gaat rechtdoor via het huidige Trumanplein of rechtsom via de Trumanlaan.

Voor de uitwerking van dit project wordt het [Utrecht Plan Proces 3](#) (UPP3) gevolgd. Na het vaststellen van het startdocument (initiatieffase), wordt als eerste een IPvE/FO opgesteld. Het projectresultaat komt tot stand met input vanuit een participatietraject.

2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

De fietsverbinding bestaat uit twee deelprojecten, het realiseren van een brug en het realiseren van een aanlanding in Kanaleneiland. Stap één is vaststellen van de route, stap twee is inpassing.

Gelijktijdige ontwikkeling

Gelijktijdig aan de planvorming voor de fietsverbinding vindt de ontwikkeling van het gebied aan de zijde van Papendorp plaats.

b. Uitgangspunten

- de technische en juridische uitgangspunten en randvoorwaarden voor de brug komen vanuit RWS
- verkeerskundige uitgangspunten worden in het projectteam bepaald en per fase vastgesteld
- randvoorwaarden rondom de aanlanding in Kanaleneiland worden door het projectteam geformuleerd, aangevuld door het gebiedsteam

c. Vraagstukken

Voor de uitwerking van de fietsverbinding zijn juni 2022 de volgende onderzoeksvragen genoteerd:

Netwerk

- Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden ingepast dat er zo veel mogelijk meerwaarde voor het langzaamverkeernetwerk van Kanaleneiland en Transwijk wordt gegenereerd.
- Hoe kan een optimale aansluiting worden gevonden bij het 'Rondje Stadseiland', zowel voor voet als voor fiets.
- Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden ingepast dat een aantrekkelijke, uitnodigende en sociaal veilige route ontstaat?
- Mogen brommers en snorfietzen gebruik maken van de brug?
- Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden ingepast dat de oversteekbaarheid van het 24 Oktoberplein wordt verbeterd, conform ambitie Omgevingsvisie?
- Wat zou het verminderen van de hoeveelheid asfalt op de kruising Beneluxlaan opleveren voor leefbaarheid en de voet- en fietsverbinding?
- Hoe zou deze wijziging in het autonetwerk opgevangen kunnen worden?

Groen

- Hoe verhoudt de aanleg van de voet-fietsverbinding zich tot de groenstructuur langs de Martin Luther King Laan.
- Wat is de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarde van het bestaand groen langs de Martin Luther Kinglaan (inclusief noordzijde).
- Hoe kan bestaand groen langs de Martin Luther King Laan worden geïntegreerd in het ontwerp.

Locatie

- Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden gerealiseerd dat er een kansrijke situatie ontstaat voor de ontwikkeling van de locatie Rafaelschool (minus reservering tussenstation Stedin).

- Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden ontworpen dat het tussenstation van Stedin kan worden gerealiseerd en ruimtelijk goed kan worden ingepast.
 - Hoe kan de voet-/fietsverbinding zo worden ingepast dat er een goede relatie ontstaat met de Islamitische Vereniging en het recent aangelegde plantsoen/waterkunstwerk aan de oostzijde van de vereniging?
 - Wat betekent deze verbinding voor de parkeerdruk in Kanaleneiland?
-
- *Proces en planning*
 - Welke (ruimtelijke) procedures zijn er nodig en wat betekent dat voor de planning?
 - Op welke manier wordt het ontwerp van de brug en de aanlanding aanbesteed?
 - Wat betekent de eigendomssituatie voor het proces i.v.m. eventuele onteigening of grondoverdracht?
 - Wat is de doorlooptijd voor de uitvoering?
 - Hoe ziet het proces van bouwrijpmaken eruit en wat is daarvoor nodig?

3. Aanpak

Brug over ARK

De randvoorwaarden komen vanuit RWS. Hoe het proces met RWS gaat lopen is afhankelijk van wat voor brug het wordt. Wanneer we fietsbrug aan de bestaande De Meernbrug hangen, geeft RWS randvoorwaarden en worden zij ook eigenaar. Wanneer het een losstaande brug wordt, geeft RWS ook randvoorwaarden, maar wordt gemeente Utrecht eigenaar. Mogelijk krijgt de wethouder mobiliteit een rol in de formele gesprekken en/of afspraken met Rijkswaterstaat over deze brug.

Aanlanding richting 24 okt plein

Voor deze aanlanding wordt de samenwerking met gebiedsteam Zuid-West opgezocht.

Aansluiting op de route in Papendorp

Vanaf het landhoofd aan de zijde van Papendorp wordt de route gerealiseerd vanuit de gebiedsontwikkeling Papendorp. Voor het verloop van de route zie afbeelding 1.

3.1 Organisatie

Deels nog nader te bepalen.

3.2 Communicatie, participatie en omgevingsmanagement

Als eerste stap stellen we een participatieplan op. We brengen dan ook de stakeholders en andere belanghebbenden in kaart. Stakeholders bij de brug en aanlanding betrekken we direct en persoonlijk bij onze plannen. Participatie is mogelijk tijdens het ontwikkelen van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) met functioneel ontwerp (FO). Hoe de fietsroute verder precies gaat lopen is bepalend voor het verdere participatietraject en wie we daarbij betrekken. We denken aan het participatieniveau 'raadplegen', waarbij we ervaringen en ideeën ophalen bij de omgeving en belanghebbenden, en onze plannen daarmee verbeteren. Participeren doen we volgens het [actieprogramma 'Samen stad maken op de Utrechtse manier'](#) en met de [Utrechtse participatieleidraad](#). Voor de (mogelijke) ruimtelijke ordening procedure(s) en omgevingsvergunning(en) gelden de wettelijke inspraak en bezwaarmogelijkheden.

We communiceren via onze reguliere, gemeentelijke kanalen. Het project krijgt een eigen projectpagina onder [Verkeersprojecten](#) waar algemene projectinformatie, het proces en de planning op te vinden is. De omgeving informeren we actief over belangrijke keuzes en momenten. Wij houden bij de communicatie ook rekening met projecten in de omgeving die raakvlakken hebben met dit project.

3.3 Onderzoeken

Voor het opstellen van het IPvE/FO worden diverse onderzoeken uitgevoerd op onder andere de volgende onderwerpen: Flora & Fauna, bomeninventarisatie, archeologie, waterhuishouding, kabels en leidingen, bodem & verharding (milieutechnisch) lucht en geluid.

3.4 Besluitvorming

Het definitieve IPVE/FO, met daarbij de reactienota van de consultatieperiode waarin de bijdrage van alle belanghebbenden is opgenomen, wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de raad. Met dit besluit over het IPVE/FO start de volgende fase van het project, de Ontwerpfase. Het Voorlopig Ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W.

4 Beheersplan

In dit hoofdstuk komen alle uitgangspunten en werkzaamheden aan de orde die nodig zijn om een adequate projectbeheersing te waarborgen en draagvlak te creëren en te behouden voor het project.

4.1 Financien

Kosten

Om een beeld te hebben wat de brug en aanlanding ongeveer kunnen gaan kosten is al een eerste raming gemaakt, van drie varianten. Een verbinding met apart voetpad past nog binnen het budget, maar alleen wanneer deze aan de bestaande brug wordt gemaakt. Een losstaande brug is kostbaarder, maar heeft als voordeel dat we minder afhankelijk zijn van RWS. Op basis van het IPVE/FO wordt een integrale investeringsraming opgesteld waaraan getoetst kan worden aan het budget. In deze fase kan ook de keuze gemaakt worden tussen de verschillende varianten.

Budget

In de grondexploitatie Leidsche Rijn is een reservering opgenomen om te kunnen bijdragen aan de realisatie van de fietsverbinding. De verwachting is dat deze reservering niet voldoende zal zijn om alle te maken kosten af te dekken. In het “Coalitieakkoord 2022–2026: investeren in Utrecht” is daarom opgenomen: “We lobbyen ook voor een financiële bijdrage van andere overheden voor de Nicolaas–Beetstunnel en een verbinding van Papendorp richting Utrecht–centrum (Meernbrug).” Inmiddels is in het kader van de “Propositie Versnellingsafspraken Zuidwest” door het Rijk een bijdrage van 2 miljoen toegezegd ten behoeve van toeleidende wegen naar de Mobiliteitshub. Voor een eventuele aansluiting vanuit de brug naar “Rondje Stadseiland” wordt dekking gezocht vanuit de toekomstige ontwikkeling van locatie Rafaël school.

4.2 Tijd

Voor bereikbaarheidsprojecten wordt zoveel mogelijk conform het Utrechts Planproces (UPP3) gewerkt. De doorlooptijd vanaf de start van het IPvE/FO tot start uitvoering zal grofweg 2,5 jaar zijn. De eis is om de brug en aanlanding vóór eind 2026 gereed te hebben, of zoveel later als de ingebruikname van de mobiliteitshub XL. Afhankelijk van welk type brug wordt gemaakt en de doorlooptijd in de uitvoering, die nu nog niet bekend is, zal nog moeten blijken of dit haalbaar is. Daarnaast moet de eigendomssituatie nog worden onderzocht. Er is een mogelijkheid dat er grond moet worden verworven om deze ontwikkeling mogelijk te maken. In dat geval moet worden uitgezocht of dit planningsconsequenties heeft.

Na het vaststellen van het startdocument (initiatieffase) door het college van B&W wordt een integraal programma van eisen en een schetsontwerp IPvE/FO opgesteld, waarbij participatie onderdeel zal zijn in het proces. Bovendien zal dit IPvE in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat worden opgesteld. Het IPvE/FO zal afhankelijk van wat er nodig is, worden vastgesteld door de college of de raad. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal een bestemmingsplanwijziging nodig zijn. Ook moet verder worden onderzocht welke procedures nodig zullen zijn. Na vaststelling van het IPvE/FO in de Raad, wordt het ontwerp uitgewerkt. Het voorlopig ontwerp wordt vastgesteld door college B&W. Hoe we uitvoeringsontwerp en uitvoering gaan doen, moet nog bepaald worden. De tijdsdruk is hierbij richting bepalend.

4.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

Kwaliteitsborging

In de verschillende projectfasen wordt waar nodig gebruik gemaakt van externe toetsing (second opinion) en collegiale toetsing om de kwaliteit van geleverde producten te toetsen. Bijvoorbeeld door gemeentelijke collega's die niet bij het project zijn betrokken, de gemeentelijke commissie BlnG (o.a. toets op HIOR), fietsersbond, SOLGU of externe adviesbureaus. Het gaat hierbij onder andere om toetsing van de investeringsraming, rapportages en ontwerpen. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan de faseovergangen van het project.

Randvoorwaarden

De brug en aanlanding dienen een comfortabele en sociaal veilige verbinding te zijn tussen het landhoofd bij Papendorp Noord en het 24 oktoberplein. De eigenaar en beheerder van het Amsterdam-Rijnkanaal is Rijkswaterstaat. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een hoofdtransportas waar grote schepen met een snelheid van 18 km/uur in driestrooks verkeer over het kanaal varen. De oeververbinding mag geen nieuwe belemmeringen opwerpen voor de

scheepvaart en er mogen geen onveilige situaties ontstaan. De herdenkingsplek op het 24 oktoberplein mag niet aangetast worden door de komst van deze fietsverbinding.

Ruimtelijk

De brug en aanlanding moeten voor de fietsers voldoende verlicht zijn, zonder lichthinder voor de omgeving te veroorzaken.

Functioneel

De brug dient toegankelijk te zijn voor fietsers en voetgangers. Het wegdek moet zoveel mogelijk gelijkvloers worden ontworpen, maar dit mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers.

Technisch

–De totale breedte voor de gebruikers op de brug dient minimaal 6 meter te bedragen (vrije gebruiksruimte: 4m fiets, 2m voetpad) >checken bij Esther of we dit aanhouden richting RWS.

Voor een fietspad in twee richtingen is minimaal 4 meter nodig. Op de brug komt daar aan de ene kant een schrikstrook van 50 cm en aan de andere zijde een voetpad bij.

- De nieuwe brug dient geen belemmering te vormen voor de scheepvaart en er dienen geen onveilige situaties te ontstaan;
- De minimale doorvaartbreedte dient 100 meter te zijn (brug overspant het kanaal in één keer);
- De minimale doorvaarthoogte (obstakelvrij) dient op elk punt van de doorvaartbreedte 8,90 meter te zijn. Indien nodig is het toegestaan om vanaf dat punt (oever) de daling in te zetten;

Nadere technisch eisen voor zowel de brug als de aanlanding komen in een (nog op te stellen) separaat technisch programma van eisen. Daarin staan aanvullende eisen over o.a. ontwerpbelastingen, scheepvaartvoorzieningen en andere maatregelen t.a.v. scheepvaart, materiaalgebruik en beheer en onderhoud.

4.4 De projectorganisatie

Het project wordt tot de fase van uitvoering opgepakt binnen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in de bestaande (lijn)organisatie van de gemeente en van Rijkswaterstaat.

Per projectfase wordt specifiek een projectteam ingericht.

In onderstaand schema is de governance opgenomen. Daarnaast zijn de specifieke project rollen beschreven.

Opdrachtgever & opdrachtnemer

Bestuurlijk opdrachtgever

De wethouder mobiliteit is namens het college bestuurlijk opdrachtgever voor het project en portefeuillehouder in het college. Het besluit raakt andere portefeuilles en wordt daarom voorbereid in een gecombineerde staf.

Ambtelijk opdrachtgever

De gebiedscoördinator Papendorp is ambtelijk opdrachtgever (AOG) voor het project. De AOG is verantwoordelijk voor een juiste uitvoering van de projectopdracht en stuurt de projectmanager aan. De AOG is het eerste escalatieniveau voor besluitvorming in het geval er tegenstrijdige belangen zijn binnen of op de raakvlakken van het project.

Ambtelijk opdrachtnemer

De projectmanager is ambtelijk opdrachtnemer van het project en verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het project(team). Daarnaast verzorgt de projectmanager de afstemming met de in- en externe stakeholders. De projectmanager agendeert onderwerpen voor het overleg met de opdrachtgever en staven, en is aanwezig bij alle staven voor een toelichting op de stukken. De projectmanager is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de besluitvorming door college.

Projectcontrollers

De projectcontroller is geen lid van het projectteam, omdat hij of zij namens de organisatie en de ambtelijk opdrachtgever bewaakt of het project 'in control' is. Daarvoor is het belangrijk dat de projectcontroller een onafhankelijke rol heeft en houdt ten opzichte van het project. Er zijn twee projectcontrollers, mobiliteit en Leidsche Rijn.

Mandaat

Voor de publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden is het actuele mandaatregister gemeente Utrecht van toepassing. De projectmanager is bevoegd om beslissingen te nemen over wijzigingen als gevolg van de nadere uitwerking van het ontwerp, zolang deze wijzigingen geen gevolgen hebben voor scope, tijd of geld of risico's op dat vlak.

4.5 Raakvlakken

In het gebied wordt gewerkt aan diverse plannen. Voor zowel de planvoorbereiding als de realisatiefase zijn er raakvlakken met de volgende projecten.

- Project Papendorp Noord
- Mobiliteitshub XL
- Project Groenewoud
- Projectlocatie Rafaëlschool (verdeelstation Stedin en ontwikkellocatie aan ARK)
- Beurskwartier
- Opheffen autoparkeren binnenstad
- Rondje Stadseiland

4.6 Risico's en beheersmaatregelen

Het projectteam inventariseert en actualiseert periodiek risico's en beheersmaatregelen. Op basis van de periodieke risicoanalyse wordt de benodigde risicoreservering in de kostenraming bepaald. De opdrachtgever en projectcontroller keurt de risicoreservering goed als onderdeel van de totale raming. De projectmanager informeert de projectcontroller over wijzigingen in het risicoprofiel en legt periodiek verantwoording af aan de opdrachtgever over de genomen beheersmaatregelen en opgetreden risico's die ten laste zijn gebracht van de risicoreservering.

4.7 Rapportage & informatie

Na besluitvorming in het college wordt de raad middels een brief geïnformeerd.

Rapportage over de voortgang van het project vindt plaats door middel van de jaarlijkse voortgangsrapportage (MPR).

Bijlage 1 Variantenstudie: zie bijlage “Fietsen naar Papendorp – variantenstudie 2023-07-21”

Bijlage 2 Foto van de uitbouw van De Meernbrug aan de noordzijde



Bijlage 3 Foto van het bestaande 4m brede fietspad aan De Meernbrug



Bijlage 4 Grondeigenaren rondom aanlanding in Kanaleneiland

