



Startdocument

Doorfietsroute

Utrecht Lage Weide - Nieuwegein - Houten

Jasper Verhagen
jasper.verhagen@utrecht.nl

Inhoudsopgave

1.	Projectdefinitie	3
1.1.	Inleiding	3
1.2.	Het projectresultaat	4
1.3.	Afbakening, randvoorwaarden en uitgangspunten	4
1.4.	Onderzoeksvragen	5
1.5.	Beschrijving van het plangebied	6
1.6.	Relatie met andere projecten	7
2.	Proces.....	7
2.1.	Toelichting op keuze voor type proces	7
2.2.	Stappen, documenten en besluitvorming	8
2.3.	Samenwerking met de stad en communicatie	8
2.4.	Planning	9
3.	Financiën	9
3.1.	Kostenraming.....	9
3.2.	Budgetten	9
3.3.	Aandachtspunten en risico's.....	9
3.4.	Financiële rapportages	10

1. Projectdefinitie

1.1. Inleiding

Aanleiding

De gemeente Utrecht werkt aan een bereikbare, gezonde en aantrekkelijke stad, zoals verwoord in het Mobiliteitsplan 2024 en het coalitieakkoord. Daarom willen we het gebruik van de fiets in plaats van de auto zo veel mogelijk stimuleren. De aanleg van doorfietsroutes van en naar Utrecht sluit bij deze ambitie aan. Het verleidt de (elektrische) fietser om voor langere afstanden de auto te laten staan.

De provincie Utrecht heeft negen doorfietsroutes aangewezen waarvan de verbinding Utrecht Lage Weide, Leidsche Rijn, Papendorp, Nieuwegein, Houten er één is. De route is op meerdere stukken onprettig om te fietsen en soms zelfs unheimisch. Langs de westkant van het kanaal loopt het fietspad niet door en juist de fietsers die langere afstanden moeten rijden hebben daar last van. Er is veel te winnen met de aanpak van deze fietsverbinding.

De provincie Utrecht en de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht hebben besloten om de doorfietsroute gezamenlijk te realiseren. Op 3 april 2023 legden zij hun afspraken vast in een samenwerkingsovereenkomst. Dit startdocument markeert de start van de uitwerking van het plan door de gemeente Utrecht. Het betreft het tracé op het Utrechts grondgebied.

Doel

We verwachten dat meer mensen met de fiets naar hun werk gaan bij afstanden tot 15 km wanneer de route aantrekkelijker wordt. Dit is met name belangrijk voor Lage Weide waar het wegennet overvol is en niet méér autoverkeer kan verwerken.

Tegelijkertijd bereiken we hiermee dat we de nieuwe wijken in Groenewoud en Papendorp met Leidsche Rijn Centrum verbinden. We gaan de gebruikskwaliteit van de route verbeteren in samenspraak met aanwonenden en bedrijven. We denken hierbij aan meer groen, een levendige uitstraling en een goede aansluiting met de omliggende fiets- en wandelroutes.

In het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Inkopen (MVOI) kijken we kritisch naar de bestaande infrastructuur en mogelijke verbeteringen. We nemen de Milieu Kosten Indicator (MKI) mee in onze afwegingen.



De route start bij station Houten en eindigt bij de Niels Bohrweg op Lage Weide, nabij de gemeentegrens met Stichtse Vecht (Maarssebroek). Bij station Houten sluit de route aan op de route Houten-USP en verder. Aan de kant van de Niels Bohrweg kan er (in de toekomst) worden doorgefietst naar de Dom-tot-Dam-route of naar de nieuwe woongebieden in de gemeente Stichtse Vecht. Ook vormt de route een extra verbinding tussen de routes Woerden-Utrecht en IJsselstein-Utrecht. Door ontwikkeling van nieuwe gebieden aan de westkant van de stad komt de route ook steeds meer in het geografische hart van de stad te liggen.

1.2. Het projectresultaat

Het projectresultaat is een comfortabele, herkenbare, (verkeers- en sociaal) veilige doorfietsroute van Houten tot aan Maarssenbroek, langs het Amsterdam-Rijnkanaal en door Lage Weide. Op de Atoomweg op Lage Weide moet veel gebeuren om deze verkeersveiliger te maken (onveilige kruisende uitwegen die hier het fietspad kruisen). Over de gehele lengte gaan we op meerdere plaatsen het fietspad tot minimaal vier meter verbreden. Ook zijn maatregelen nodig zoals belijning, verlichting, meubilair en bewegwijzering. De fietser krijgt zo mogelijk voorrang op kruisend verkeer. We verbeteren de uitwisselingspunten met andere fietsroutes. Ook zetten we alles op alles om radicaal te vergroenen. Dit voegt waarde toe voor verblijf, gebruik en ecologie.

1.3. Afbakening, randvoorwaarden en uitgangspunten

Afbakening

De projectscope betreft de inrichting van een doorfietsroute vanaf de Atoomweg (kruising met Niels Bohrweg) tot de gemeentegrens met Nieuwegein bij de busremise, bestaande uit een ontwerp van de fietsroute per wegvak en kruisingen, inclusief maatregelen zoals belijning, verlichting, meubilair en bewegwijzering. De voornaamste aanpassingen zullen we doen op bedrijventerrein Lage Weide en op de Groenewoudsedijk bij Aluminiumfabriek Nedal.

Vanwege de lengte van de route kent het project een aantal aangrenzende projecten (zie par 1.6). Over het geheel genomen beslaat het project het fietspad/fietsstraat inclusief de aangrenzende bermen. We weten nu nog niet voor het gehele tracé hoe ver we de berm kunnen en moeten meenemen voor de verbetering voor de doorfietsroute. Voor de aansluitingen op de doorfietsroute van omliggende infrastructuur kijken we alleen naar de aantakkingen zelf. Deze moeten logisch, bruikbaar en verkeersveilig zijn. De bewegwijzering moet op orde zijn en logisch verwijzen.

Randvoorwaarden

Financiële middelen

Een deel van de benodigde middelen is beschikbaar vanuit de bestaande programmeringen en een deel uit de toegekende subsidie door de provincie. (zie par 3.2).



Uitgangspunten

- RSU 2040
- Mobiliteitsplan Utrecht 2040;
- Koers, thematisch en gebiedsbeleid volgens omgevingsvisie Utrecht;
- Groenstructuurplan 2017-2030;
- Kadernota Kwaliteit openbare ruimte;
- Handboek openbare ruimte;
- Ontwikkelkader Amsterdam-Rijnkanaal 2016;
- Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes;
- CROW Richtlijnen Snelfietsroute;
- Bomenbeleid Utrecht 2009;
- Afwegingskader Aanpak Duurzame Grond-, Weg-, en Waterbouw (DGWW);
- Inrichten volgens het principe 'Groen, tenzij...'

1.4. Onderzoeksvragen

De volgende vraagstukken staan centraal:

- Welk ontwerp zorgt voor voldoende uitbreiding van de capaciteit van de fietsverbinding en voor een goede beleving voor de fietsers?
- Hoe past de doorfietsroute in de toekomst voor Lage Weide?
- Hoe kunnen we radicale vergroening en verbeteringen voor de voetganger integreren in het plan?
- Hoe kunnen we de doorfietsroute goed aansluiten op de rest van het fietsnetwerk en de lokale herkomsten en bestemmingen? Daar hoort ook de aansluiting op Maarssenbroek bij.
- Welke afspraken maken we met Rijkswaterstaat over aanleg en beheer (wie beheert wat als het klaar is) voor het deel van de route aan het Amsterdam-Rijnkanaal?
- Wat wordt het plan voor de Atoomweg (gezien de geplande rioolvervanging, de op te stellen visie Lage Weide en de toekomstige gebiedsontwikkeling van het "Vierde Kwadrant" van Leidsche Rijn Centrum). En welke uitvoering kiezen wanneer er nog onvoldoende duidelijkheid is over de visie voor Lage Weide en het Vierde Kwadrant?
- Hoe verminderen we (bestaande) knelpunten (bijv. oversteekpunten)?

1.5. Beschrijving van het plangebied

1. Lage Weide (Niels Bohrweg tot Gele brug):
Lage Weide is een groot gemengd bedrijventerrein. Met een omvang van 308 hectare netto, 900 gevestigde bedrijven en ruim 19.000 werknemers is Lage Weide één van de grootste werklocaties in Nederland. De doorfietsroute loopt over de centraal gelegen Atoomweg. Aan deze weg ligt een aantal grote distributiecentra, maar ook kleinere bedrijven. Hierdoor zijn er tal van inritten, met verschillende type voertuigen en intensiteiten.
2. Leeuwesteijn (Gele brug tot sluis/brug Leidsche Rijn):
Leeuwesteijn is een woonbuurt grenzend aan Leidsche Rijn Centrum en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Oeverpark langs het Amsterdam-Rijnkanaal, met bestaande en nieuwe bomen, biedt ruimte voor recreatie. Als onderdeel van het Oeverpark is er een wandel- en fietspad aan het kanaal. Over dit fietspad loopt de doorfietsroute. Er zijn hier verschillende aansluitingen vanuit de wijk op de fietsroute.
3. Papendorp/Groenewoud (sluis/brug Leidsche Rijn tot Prins Clausbrug):
Tussen Leidsche Rijn en de De Meernbrug bevindt zich het bedrijf Nedal Aluminium. Op dit tracé zorgen we voor een goede afwikkeling zowel het fietsverkeer als het (vracht)verkeer voor Nedal. In het gebied tussen de Meernbrug en de Prins Clausbrug vindt de komende jaren een gebiedsontwikkeling plaats voor woningbouw en bedrijven. De ontsluiting van de route naar Nedal loopt in het noordelijke deel samen met de doorfietsroute, daarna wordt dit weer een vrij liggend fietspad.
4. Papendorpsepad (Prins Clausbrug tot remise);
Vanaf de Prins Clausbrug tot de remise ligt er al een vrij liggend fietspad. Het voldoet nog niet aan de richtlijnen voor een doorfietsroute.



1.6. Relatie met andere projecten

De uitvoering van de doorfietsroute kent een aantal afhankelijkheden/raakvlakken met andere projecten:

- Visieontwikkeling Lage Weide (gemeente Utrecht);
- Ontwikkeling van het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn (gemeente Utrecht);
- Geplande rioolvervanging op Lage Weide, onder andere op de Atoomweg (gemeente Utrecht);
- Verbetering verkeersveiligheid Niels Bohrweg (gemeente Utrecht);
- Dom-tot-Dam-fietsroute, over Lage Weide langs het Amsterdam-Rijnkanaal (gemeente Utrecht, in samenwerking met Rijkswaterstaat, provincie Utrecht en andere gemeenten);
- Gebiedsontwikkelingen in Leidsche Rijn (Groenewoud en Papendorp) tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal (woningbouwontwikkelaars/ gemeente Utrecht).



2. Proces

2.1. Toelichting op keuze voor type proces

Het project volgt het UPP 3 planproces, omdat de herinrichting van het tracé invloed heeft op de openbare ruimte en de bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers, auto's en het overige verkeer. Voor het gehele traject betekent dit dat de volgende stappen moeten worden doorlopen:

1. Startdocument: vast te stellen document door college van B&W (dit document);
2. Definitiefase (Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp);
3. Ontwerpfase (Voorlopig Ontwerp; Definitief Ontwerp);
4. Voorbereidingsfase
5. Realisatiefase;
6. Overdracht naar beheer.

2.2. Stappen, documenten en besluitvorming

Definitiefase

A: Inventarisatie en analyse

De definitiefase start met het uitvoeren van inventarisaties en analyses ter beantwoording van de onderzoeksvragen. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het IPvE.

B: Opstellen IPvE en FO

In deze fase stellen we een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO) op.

Besluitvorming:

- Het concept IPvE/FO wordt ter besluitvorming voorgelegd aan college voor vrijgave voor reacties

Invulling momenten/activiteiten wat betreft participatie:

- N.t.b. op basis van het participatie- en communicatieplan (zie paragraaf 2.3).

C: Opmaken concept en definitief IPvE/FO en besluitvorming

Op basis van de reacties na de ter inzagelegging bepalen we de noodzakelijk aanpassingen van het IPvE/FO. Vervolgens leggen we IPvE/FO ter besluitvorming voor aan het college van B&W ter vaststelling. Na besluitvorming door college start de fase van Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO).

2.3. Samenwerking met de stad en communicatie

De communicatie en informatievoorziening naar de omgeving in de planfase verloopt zo veel mogelijk via reguliere kanalen en bijeenkomsten. Direct betrokken stakeholders benaderen we persoonlijk met een wijkbericht.

Voor de werkwijze van participatie gaan we bij het opstellen van het IPvE/FO uit van 'Samen stad maken op de Utrechtse manier' en de principes uit de participatieleidraad.

We gaan uit van het participatieniveau 'Raadplegen'. Bij de start van het project voeren we een stakeholder- en krachtenveldanalyse uit.

Bij de start van de participatie over het IPvE/FO versturen we naast de informatievoorziening via de reguliere kanalen ook een wijkbericht. We organiseren bijeenkomsten waarin belanghebbenden aan de voorkant kunnen meedenken over de plannen. Ook bij het verdere ontwerpproces raadplegen we de belanghebbenden.

Informatie over het project voor externen is te vinden op <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fietsroutes>.

2.4. Planning

Na vaststelling van dit startdocument door het college van B&W, start de definitiefase. Deze loopt tot Q3 2024. Daarna start de ontwerpfase. We starten Q3 2025 met de realisatie. In de samenwerkingsovereenkomst is met de provincie Utrecht en de gemeenten afgesproken om de route in 2025 te openen. Wanneer tijdens de planuitwerking blijkt dat dit onhaalbaar is, dienen we tijdig bij de provincie een verzoek om uitstel in.

3. Financiën

3.1. Kostenraming

Op basis van de eerste schetsvariant van de provincie Utrecht, heeft Arcadis een raming opgesteld. Op basis van deze raming kende de provincie Utrecht subsidie die 65% van de kosten dekt voor aanpassing en aanleg van de fietsinfrastructuur. In deze raming zijn echter niet de opslag engineeringkosten gemeente Utrecht meegenomen en de ambitie ten aanzien van vergroening is hier ook niet in meegenomen. De kostenraming werken gedetailleerder uit tijdens het opstellen van het IPvE/FO. Dit geeft ons een beter beeld hoeveel vergroening langs de route mogelijk is vanuit het beschikbare budget

3.2. Budgetten

In 2022 heeft de Raad 0,3 miljoen euro in het MPR gereserveerd voor de dekking van de voorbereidingskosten en in het MPR 2023 2,0 miljoen euro voor de planuitwerking en realisatie. De provincie Utrecht dekt daarnaast 65% van de kosten die gemaakt worden voor de aanleg van fietsinfrastructuur op de route. Met het combineren van gepland groot onderhoud verwachten we kosten te kunnen besparen. Daarnaast is vanuit beheer en onderhoudsbudgetten een bijdrage mogelijk voor het ontkoppelen van hemelwater en voor aanpak van groot onderhoud (verharding). We maken afspraken over de verdeling van de kosten met de gebiedsontwikkeling in Papendorp/Groenewoud over het deel van de route dat hier doorheen loopt. We verwachten voldoende budget beschikbaar te hebben voor de planuitwerking en realisatie.

3.3. Aandachtspunten en risico's

De belangrijkste risico's zijn:

1. Door budgettaire beperkingen sluit de kwaliteit van de fietsroute niet aan bij de ambities voor doorfietsroutes, toevoegen van groen, extra fietsparkeerplekken en veiligheid. Moeilijke keuzes tussen de verschillende ambities kunnen zorgen voor vertraging in het proces en ontevredenheid over het resultaat, binnen en buiten de gemeente.

Beheersmaatregelen:

Zorgen dat we binnen de scope van het project blijven. In de ontwerpafwegingen nemen we de financiële consequenties mee. De afweging tussen de verschillende ambities en financiële consequenties nemen we mee in het IPvE/FO en leggen we voor bij de vaststelling.

2. Door de relatief korte tijd tot realisatie in 2025 zijn zaken zoals capaciteit, langer durende definitie- of ontwerpfase direct van invloed op de uitvoering.

Beheersmaatregel:

Procesbewaking en planning spelen een belangrijke rol. Ook het tijdig betrekken van de stakeholders, intern en extern, zijn belangrijk om het proces niet te vertragen.

3.4. Financiële rapportages

De financiën voor het project bespreken we maandelijks met business control. We rapporteren volgens de reguliere F&C-cyclus.