

Naam bijeenkomst Mobiliteitsstudies Merwedekanaalzone

Raadsinformatiebijeenkomst	28 juni
Voorzitter	Corine van Dun
Tijd	21.00–22.30 uur
Zaal	Grote Trouwzaal
Aanleiding bijeenkomst:	Bespreken raadsbrief
Werkvorm bijeenkomst	Technisch met genodigde experts en meepraters
Geagendeerd door:	Maarten Koning (D66), Jantine Zwinkels (CDA), Eva Oosters (S&S), Tim Schipper (SP), Bulent Isik (PvdA), Maarten van Heuven (PvdD)
Doel van de bijeenkomst	De raad wordt breed geïnformeerd en hoort graag de mening van betrokkenen
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Sebastiaan van der Hijden, Ontwikkelorganisatie Ruimte Marcel Haak, projectmanagement Kristiaan Kwantes
Meepraters	Meeprater, Suwo Robin Berg, We Drive Solar Fayka van Opijnen, USF / VIDUIS studentenunie Marij Wijten, houdt Rivierenwijk leefbaar Meeprater, Wijkraad Zuidwest Heerd Jan Hoogeveen, Startup Utrecht/Economic Board Utrecht Daphne Desseaux, Margriet Wassing, bewoner
Portefeuillehouder(s)	Wethouder van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Jan Karens en Mieke Tiwon
Programma	Welkom (5 min.) – Twee mobiliteitsstudies waar vragen over zijn; – Horen hoe experts vanuit de stad kijken naar de beoogde mobiliteitsconcepten in Merwedekanaalzone – Informerende en technische bijeenkomst – Aan het einde horen wat de raadsleden er verder mee gaan doen. Presentaties door Sebastiaan, Marcel en Kristiaan (20 min.) Meepraters aan het woord (15 min.) Vragen raadsleden en gesprek (45 min.) Rondje reflectie (5 min.)
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.

Motivatie: Maarten Koning (D66), Jantine Zwinkels (CDA), Eva Oosters (S&S), Tim Schipper (SP), Bulent Isik (PvdA), Maarten van Heuven (PvdD)

De fracties van D66, CDA, S&S, SP, PvdA, PvdD hebben de raadsbrief over de uitkomsten mobiliteitsstudies Merwedekanaalzone met belangstelling gelezen. De bouw van deze nieuwe wijk zorgt voor een bereikbaarheidsopgave rondom deze wijk. De studies gaan hier nader op in maar leiden bij de fracties toch nog tot een aantal technische vragen. Graag willen de fracties gebruik maken van het aanbod om een technische briefing te krijgen om in ieder geval verdere toelichting te krijgen over:

- Hoe het verkeer zich niet alleen rondom de Merwedekanaalzone beweegt maar ook naar andere wijken, bijvoorbeeld richting het Stationsgebied, Rivierenwijk en Transwijk/Kanaleneiland;
- Hoe de verkeerstromen van en naar P+R Westraven bewegen, zowel voor bezoekers als bewoners;
- In hoeverre de benodigde (mobiliteits-)capaciteitsuitbreiding nodig is, voordat aan de bouw in Deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone überhaupt begonnen is;
- Hoe er een hoogwaardig OV-netwerk kan komen wat niet leidt tot verstoppingen op de wegen rondom de wijk;
- In welke mate fietsverbindingen en bruggen bijdragen aan de oplossing van de mobiliteitsuitdagingen;
- Welke aanbevelingen er uit de mobiliteitsstudies volgen, aangaande het parkeerbeleid;
- In hoeverre woningcorporaties, verhuurders en andere organisaties een rol kunnen spelen in het beheren van mobility hubs;
- Hoe veilige oversteekplaatsen en goed doorstromend verkeer gegarandeerd kunnen worden nu het plan gelijkwaardige oversteekplaatsen voorschrijft;
- Hoe reëel het is dat smart mobility een bijdrage aan de oplossing gaat leveren – nu en in de toekomst – en in welke mate.

Naast de technische toelichting zal er gelet op de nieuwe woordvoerders ook ingegaan worden op de Merwedekanaalzone in het algemeen en concepten en begrippen binnen de portefeuille Verkeer en Mobiliteit. Tevens worden meepraters/experts uitgenodigd om hun visie op de onderzoeken te geven. Van diverse belanghebbenden en ondernemers zoals 'We Drive Solar' en Lomboxnet wil de PvdA op de raadsinformatieavond horen welke suggesties zij hebben voor het nieuwe mobiliteitsbeleid en (nieuwe) mobiliteits-concepten voor de Merwedekanaalzone.

Bijdragen

Klik [hier](#) voor reacties op de Facebook pagina van de gemeenteraad Utrecht.

Jeroen Weck,

- Doel is om aandacht te vragen voor het mogelijk maken van duurzame vormen van mobiliteit, waaronder het rijden op waterstof.
- Rijden op waterstof is een vorm van elektrisch rijden, geschikt voor de lange afstanden met het gebruikers gemak van de huidige conventionele voertuigen (snel vol, flinke en betrouwbare actieradius)
- Er zijn plannen voor een waterstof tankstation in Lage Wijde. Op dit moment zijn er slechts drie waterstoftankstations in heel Nederland.
- Rijden op waterstof biedt ook kansen voor kleinschaligere infrastructuur en daarmee voor kleine en middelgrote bedrijven of zelfs (collectieven van) particulieren.
- kleinschalige ontwikkeling kunnen als katalysator voor de systeemsprong naar de duurzame toekomst dienen
- samengevat Infrastructuur op maat in de wijk, met kansen om de duurzaamheid een flinke zet te geven
- Dit kan gecombineerd worden met deelmobiliteitsconcepten,
- Daarnaast kan waterstof gebruikt worden als duurzame vorm om (zonnen)energie in op te slaan, en kan op termijn mogelijk ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld het verwarmen van huizen
- graag vraag ik uw aandacht om deze eerste stap voor de ontwikkeling van de kleinschalige infrastructuur mogelijk te maken door het op te nemen als onderdeel van de innovatieve mobiliteit en daarmee mogelijk ruimte te geven aan vergunningen

Daphne Desseaux ,

Deelgebied 5 van de Merdwedekanaalzone zal een woningdichtheid van 250, 400 of 500 woningen per ha krijgen. Zo'n enorme hoge dichtheid kennen we niet in NL. We zijn een tiende! hiervan gewend, met 50 woningen per hectare.

Het plan geeft ook verbindingsbrug(gen) aan tussen de wijk Merwede en Rivierenwijk. Ik wil inzoomen op wat de impact zal worden op de Rivierenwijk op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid.

Ik schets een scenario.

In welke situatie verkeren Rivierenwijkers straks wanneer een verbindingsbrug wordt aangelegd ter hoogte van bijvoorbeeld de Waalstraat?

Ten eerste: wanorde.

Aan de voet van de brug is een basisschool voor kleuters gelegen. In de ochtend heerst er chaos. Je treft er kleine kinderen aan die net kunnen fietsen en zich al slingerend midden op de weg begeven. Er rijden auto's waarvan ouders hun kinderen naar school brengen, op diezelfde Waalstraat. Er is slecht overzicht in de ochtend, er zijn meerdere zijstraten waar verkeer uitkomt, er staan geparkeerde auto's en het is er erg druk. Wanneer de vele passerende fietsers en brommers vanuit de wijk Merwede hier langs moeten komen, vraag ik mij af hoe dat samen gaat zonder al te veel kleerscheuren.

Ten tweede: minder groen.

De Rivierenwijk bezit nauwelijks groen. Op maar drie plekken in de hele wijk, nl. bij het Vondelparc, Wielingenplein en het prachtige Merwedepantsoen. Wanneer in het pantsoen een brug wordt aangelegd, wordt groen ingeruild voor stenen. Rivierenwijk is al zo'n versteende wijk, moet er dan nog meer groen opgeofferd worden?

Twee argumenten die iets zeggen over leefbaarheid.

Maar waarom zouden we überhaupt bij dit scenario stilstaan?

Moeten we niet eerst de vraag stellen waarom deze bruggen nodig geacht worden? Ik lees het antwoord nergens terug in de mobiliteitsstudies, maar ook niet in de stedenbouwkundige ontwerpen. Dit zou toch de eerste vraag moeten zijn? Pas dan weet je wat je moet ontwerpen en onderzoeken. Nu is telkens het vertrekpunt dat er twee bruggen komen, waarop is dit gebaseerd?

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 12 december 2017 heb ik reeds verteld dat ik van mening ben dat de Merwede-inwoners niks te zoeken hebben in de Rivierenwijk. Want wat valt er te halen, wat valt er voor hen daar te doen?

De Rivierenwijk bestaat uit nauwelijks groen, voor het merendeel uit woningen, uit een aantal basisscholen en winkelvoorzieningen rondom de Balijelaan in het noorden van de wijk.

De wijk Merwede krijgt straks zijn eigen scholen. Voor de Merwede-kinderen is geen plek op de overvolle basisscholen uit de Rivierenwijk. Hiervoor is dus geen brug nodig.

De wijk Merwede krijgt straks zijn eigen voorzieningen. Bij de Balijelaan zijn zoals gezegd winkelvoorzieningen. Wie daar naar toe wil kan via de Balijeburg.

Dit geldt ook voor wanneer de nieuwe Merwede-inwoner naar het winkelgebied van Hoograven wil, wat uitstekend te bereiken is via de Socratesburg.

Een ander scenario: bescherm de Rivierenwijk

Een autoluwe wijk ontwerpen met de huidige planambities is in mijn ogen een utopie. Ik verwacht niet dat nieuwe inwoners hun auto's massaal aan de kant schuiven, zodat ogenschijnlijk voldaan kan worden aan de plannen.

Wel verwacht ik ernstige verkeersproblemen op de hoofdaders rondom omliggende wijken en de Rivierenwijk. Nu al slibben knooppunten bij 't Goylaan en Europaplein dicht. Er zal niet alleen meer verkeer bijkomen door de nieuwe inwoners van Merwede, door evenementen van de Jaarbeurs, maar ook door de nieuwe inwoners van Rotsoord. Het Rotsoord dat aan de oostelijke kant van de Rivierenwijk ligt. Daarom wil ik oproepen voor

het beschermen van de Rivierenwijk tegen de invasie van verkeersgebruikers Merwede, Jaarbeurs en Rotsoord.

De huidige mobiliteitsstudies vertrekken vanuit het gezichtspunt vanuit de Merwedekanaalzone. Is er een studie die vertrekt vanuit het gezichtspunt vanuit de Rivierenwijk?

Zoek uit hoe de huidige infrastructuur ingezet kan worden en investeer het geld in het optimaliseren van het bestaande fietsnetwerk, maar stuur nieuwe inwoners niet dwars door de Rivierenwijk heen door hen gebruik te laten maken van het fijnmazig netwerk in de straten die vol liggen met drempels.

Wanneer deze renovatie op orde is, bedenk dan pas hoeveel nieuwe inwoners we kunnen huisvesten in Merwede.

Bouwen aan Utrechts woningtekort... JA, maar let op de leefbaarheid van de kleine Rivierenwijk en bescherm haar juist!

Marij Wijten,

Beste leden van de gemeenteraad,

Ik spreek namens de werkgroep 'houdt Rivierenwijk leefbaar'. De plannen voor de Merwedekanaalzone hebben grote impact op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Rivierenwijk en voor mij als bewoner direct invloed op mijn woongenot.

Ik noem 3 punten waar ik me het meeste zorgen over maak:

1. De impact van extra fiets- of loopbruggen tussen de Balije- en de Socratesbrug

Rivierenwijk is nu een rustige wijk aan de rand van de stad. Als extra bruggen worden aangelegd zal het fietsverkeer van de nieuw te bouwen wijk dwars door deze rustige wijk heen gaan. Waarom worden de fietsroutes niet óm de wijk heen gelegd, zoals ze nu ook al zijn? Als de mogelijkheden om de bestaande bruggen te verbeteren worden benut, gaan fietsers via die routes naar de stad, stations of verder door naar de Uithof. Bovendien blijven dan zowel het gebruik van het kanaal als het Merwedeplantsoen intact. Er is niet zoveel groen in Rivierenwijk; het plantsoen heeft een belangrijke recreatieve buurtfunctie. Er staat een heel aantal oude bomen. De Merwedekanaalzone wordt geacht zelfvoorzienend te zijn, dus voor boodschappen, e.d. is er ook geen route dwars door Rivierenwijk nodig.

In februari van dit jaar zijn de moties aangenomen (motie 2018/19) om te investeren in bestaande bruggen en het uitwerken van maximaal 1 brug variant (motie 2018/18). In de huidige stukken, toegevoegd aan deze bijeenkomst, lees ik nog steeds geen gegronde argumenten om extra bruggen aan te leggen.

Voor elke brug moet een aantal woonboten verdwijnen. Dat dit vreselijk is voor de mensen die daar wonen zal duidelijk zijn. Dat individuele belangen soms moeten wijken voor het grotere geheel is ook duidelijk. Als het dan toch moet, wille deze bewoners graag duidelijkheid en goede compensatie, zodat zij ook verder kunnen met hun leven.

2

De mobiliteit-identiteit die nagestreefd wordt, nl dat nieuwe bewoners geen auto meer zullen hebben, maar en masse met de fiets en Openbaar Vervoer naar hun werk gaan, is een mooie gedachte. Tegelijkertijd is het een theoretisch verhaal, van 0.7 naar 0,3 auto per woning. Uit de praktijk is tot nu toe gebleken, dat nooit álle maatregelen genomen kunnen worden en er altijd omstandigheden zijn waar geen rekening mee gehouden is of

gehouden kon worden. Dus het is praktisch niet haalbaar.

De A12, dichtbij deelgebied 5, zal juist als een magneet werken op autobezitters / forenzen die graag in Utrecht willen wonen en elders werken. 60 van de 100 inwoners van Utrecht werken buiten de stad.

Het is dus zaak dat de gemeente niet eerst de (te) vele woningen in plant en dan achter de feiten gaat aanlopen. 6000 is al enorm veel, en misschien al té veel; laat het voorlopig niet nóg meer worden.

Verder vragen wij ons af óf de gemeente al besloten heeft om die "radicale



Gemeente Utrecht

maatregelen" tegen het autobezit daadwerkelijk door te voeren. Of is het een kloppend theoretisch verhaal, worden al die woningen gebouwd en blijven de maatregelen achterwege? Hoe krijgen wij garantie dat het plan als geheel wordt uitgevoerd? Wordt er budget vrijgemaakt om achteraf problemen op te vangen in de omliggende wijken als blijkt dat het anders uitpakt dan bedacht is? Interessant, zo'n experimentele wijk, maar tot welke prijs?

3

Ons derde en laatste punt gaat over de manier van inspraak en participatie in al deze plannen. Wat ons betreft is inspraak iets anders dan alleen geïnformeerd worden; wij willen graag weten waar we nog invloed op hebben en we zouden graag zien dat onze zorgen serieus genomen worden. Op 8 februari van dit jaar heeft de gemeenteraad unaniem de motie aangenomen: "Betrek de buurt" (2018/09); bewoners, organisaties en ondernemers uit de omliggende buurten zouden actief benaderd moeten worden voor vervolgstappen in het proces. Wij merken hier niks van. De meeste bewoners van Rivierenwijk hebben nog geen idee wat ze te wachten staat. De enige bijeenkomst voor de bewoners hebben wij zelf georganiseerd begin april. Toen is door het projectbureau gezegd dat er informatieavonden zouden komen in mei en juni, voor Transwijk en Rivierenwijk. Dat is uitgesteld tot september. Ten eerste is dit niet gecommuniceerd met bewoners, ten tweede is dit weer een gemiste kans om bv vanavond aanwezig te zijn, want bijna niemand is op de hoogte van deze vergadering. Het verwijzen naar de website of een nieuwsbrief is voor veel bewoners niet toereikend, we wonen in een wijk met veel ouderen en minder hoog opgeleiden, niet iedereen is digitaal even vaardig.

Wij zouden graag een onafhankelijk vertegenwoordiger toegewezen krijgen, die onze belangen behartigt in dit project én kennis van zaken heeft in de ambtelijke wereld. Zodat wij weer vertrouwen krijgen in de gemeente Utrecht met haar plannen.

Tenslotte zouden we willen weten welke voordelen de nieuwe wijk Merwede voor ons heeft; dat zou kunnen helpen om een positievere kijk op het geheel te krijgen.

Bedankt voor uw tijd, ik wens u veel wijsheid toe.

Fayka van Opijnen,

Afgelopen tijd al meerdere malen ingesproken door roeiers van de driewerf, en ook door ons als Utrechtse Studentenkoepel, over de zorgen voor de Utrechtse (top) sport. Nav dit concept zou ik, mede namens de roeiverenigingen de volgende punten naar voren brengen:

H2 Mobiliteitsconcept:

Hier wordt gesproken dat het noodzakelijk is om ten minste 2 bruggen over het Merwedekanaal t.b.v. deelgebied 5 nodig zijn. We vragen ons af waarom dit een noodzaak is.

Waarom verlichten meerdere bruggen de verkeersstroom t.o.v. één brug extra? Waarom zouden mensen in rivierenwijk door de Merwede zone fietsen i.p.v. de relatief directere fietspaden langs van Wilheminaweg en Goylaan?

Als u Google maps gebruikt zie u dat er maximaal 500–600 meter afstand naar station Vaartsche Rijn wordt gebypassed door een brug. Qua aansluiting op het stedelijk netwerk lijkt het logischer om één Oost–west as te creëren in het midden deelgebied 5, of op 2/3, aan de kant van de jaarbeurs, aansluitend op de Waalstraat die oostelijk doorloopt naar de Oranjebrug en overgaat in de Diamantweg. Dit is de enige brug over het water langs de Jutfaseweg.

Wat voor berekeningen liggen ten grondslag aan dit ontwerp? Hoe ziet het eruit in het grotere plaatje van fietsverbindingen (Park Transwijk westelijk en Rivierenwijk–Hoograven/Tolsteeg verbinding oostelijk (Oranjebrug). In het gehele stuk staat nagenoeg niets over de mobiliteit in Noord–Zuidelijke richting (hoofd fietsroute en tevens coachpad voor de roeiers).

Over specifiek de bruggen wat zeer relevant is voor de roeiers en andere gebruikers van de vaarwateren van Utrecht: er is op dit moment niets opgenomen over het type bruggen dat er gewenst wordt (behalve fiets/voetganger). Wat kunnen de watersporters verwachten? Een brug á la Jaarbeursbrug met pijlers of



Gemeente Utrecht

pijlerloos? Welke effecten zouden dit hebben op de breedte, doorvaarbaarheid en veiligheid op het kanaal, ook dat is mobiliteit welke nu niet meegenomen wordt.

In eerder moties M11 en M18 uit de vorige collegeperiode wordt gesproken over specifiek onderzoek naar één brug.

<https://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=b25f250f-d487-4ce5-93b3-efb84d24567a&ReportId=39b451f4-7b98-437f-97ac-3253e5883f85&EntryId=648b4352-7416-4940-b62d-bd79fb7904fc&searchtext=>

<https://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=b25f250f-d487-4ce5-93b3-efb84d24567a&ReportId=39b451f4-7b98-437f-97ac-3253e5883f85&EntryId=1feb7573-2241-483d-92cc-b986e9b52146&searchtext=>