

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Utrecht

Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone

Datum
Auteurs

29 september 2020
Christiaan Kwantes, Lucas van der Linde, Lennert Bonnier

1. Doelen van deze memo

Op 30 januari 2020 heeft het college van B&W de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' vrijgegeven voor inspraak. Dit was in het kader van de Omgevingsvisie deel 2 'De uitwerking', het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en aanvullende planproducten. In de variantenstudie zijn aanbevelingen opgenomen voor nieuwe wandel- en fietsverbindingen bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De 'variantenstudie' blijft gelden als basis en deze memo vormt hierop een naschrift, om meerdere redenen:

- Begin 2020 is over de Omgevingsvisie deel 2 en het stedenbouwkundig plan Merwede inspraak georganiseerd. De inspraakreacties zijn verwerkt in een reactienota. Veel reacties gaan over de voorgestelde bruggen over het kanaal. Deze memo gaat dieper in op deze aanvullende ideeën en vragen.
- In de periode december 2019 - juni 2020 heeft de gemeente een mobiliteitsstudie opgestart naar Utrecht Zuidwest, genaamd 'Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest'. Doel was om, gegeven de actuele regionale afspraken rondom verstedelijking, in beeld te brengen welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om de verstedelijking in Utrecht Zuidwest op middellange termijn op te vangen. Het gaat om maatregelen voor auto, openbaar vervoer, fiets en lopen. Dit heeft de gemeente nodig voor het gesprek met regio en rijk over de verstedelijkingsopgave van Utrecht op middellange termijn. Naast actuelere inzichten in de toekomstige groei van Utrecht Zuidwest, heeft de studie naar Utrecht Zuidwest ook een ruimere geografische scope dan de variantenstudie loop- en fietsbruggen, die zich alleen op de Merwedekanaalzone richt. Deze memo gaat nader in op de verschillen en overeenkomsten in uitkomsten van de 'Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest' t.o.v. de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. Een aantal aanvullende analyses in deze memo naar wandel- en fietsbruggen in de Merwedekanaalzone zijn gedaan met behulp van de meest actuele uitgangspunten (uit de studie naar Utrecht Zuidwest).

2. Duiding van overeenkomsten en verschillen tussen beide studies

Op hoofdlijnen onderschrijft de 'Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest' (2020) de conclusies uit de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' (2019). Er treedt tussen nu en 2030 een forse groei op van de fietsmobiliteit. Deze groei maakt het noodzakelijk om het fietsverkeer beter te spreiden over meerdere routes in de stad. Dit verdunt de grote fietsstromen en zorgt er voor dat de woonstraten leefbaar blijven. Dit draagt er ook aan bij dat extra kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, mensen met een beperking) volwaardig mee kunnen doen in het verkeer. Dan gaat het o.a. om het beheersen van de drukte omwille van soepele doorstroming van fietsers, een rustig verkeersbeeld zonder filevorming van fietsers en te grote drukte bij verkeerslichten en een goede oversteekbaarheid van fietsstromen.

In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest wordt bevestigd dat het nodig is om de bestaande bruggen over het Merwedekanaal te verbeteren en om nieuwe wandel- en fietsbruggen te realiseren in de omgeving van de Merwedekanaalzone: t.h.v. de Heycopstraat, Waalstraat, Zijldiepstraat, Jutfasepunt en Overijssellaan.

Er zijn belangrijke verschillen in uitgangspunten tussen de twee studies, waardoor de exacte rekenuitkomsten volgens het verkeersmodel VRU 3.4¹ (zoals voorspellingen ten aanzien van exacte aantallen fietsers die worden verwacht) cijfermatig afwijken:

- Ruimtelijke uitgangspunten: bij de Variantenstudie naar wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van het standaard Utrechtse verkeersmodel als hulpmiddel (het zogenaamde VRU 3.4). Dit verkeersmodel houdt rekening met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, met de kennis van 2018 (toen het verkeersmodel is vastgesteld). In de studie voor Utrecht Zuidwest is gerekend met de meest actuele prognoses van de Utrechtse ruimtelijke ontwikkeling met de kennis van 2020 conform de jaarlijkse afspraken tussen Rijk, regio en gemeenten (BO MIRT). Inmiddels is namelijk duidelijk geworden dat er in Utrecht Zuidwest meer plannen in het verschiet liggen. Dan gaat het aanvullend om o.a. Masterplan Jaarbeurs, hogere dichtheden in het Beurskwartier en verspreide nieuwbouw in Kanaleneiland. Deze aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen zijn verwerkt in het Utrechtse verkeersmodel, waardoor dit verkeersmodel kan worden beschouwd als een variant op het verkeersmodel VRU 3.4.
- Scope van maatregelen: bij de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone is gekeken naar maatregelen direct rondom de Merwedekanaalzone. De studie naar Utrecht Zuidwest heeft gekeken naar maatregelen in geheel Utrecht Zuidwest. Hiermee is het detailniveau globaler, maar de geografische scope ruimer.

¹ Bij de analyses van wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel als hulpmiddel om toekomstige verkeersstromen te voorspellen. Net als een maquette van een gebouw, is een verkeersmodel een versimpelde weergave van de toekomstige werkelijkheid. De toekomst is ook altijd onzeker. Alle verkeersmodelcijfers van toekomstige situaties moeten dus beschouwd worden als indicatieve waarden.

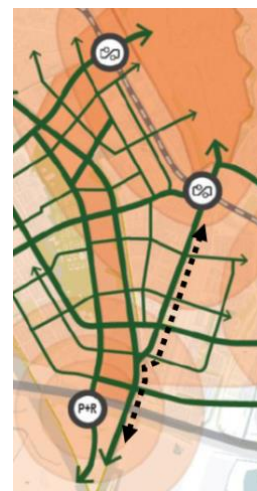
Naar aanleiding van de studie naar Utrecht Zuidwest zijn enkele aanscherpingen naar voren gekomen van de inzichten uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone:

- In de studie naar Utrecht Zuidwest is het effect van een Nicolaas Beetsverbinding nader onderzocht in relatie tot een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat. Hieruit blijkt dat een Nicolaas Beetsverbinding de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast, zonder overbelasting van de wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat. Belangrijke voorwaarde is dat fietsverkeer van en naar de Nicolaas Beetsverbinding gebruik kan maken van een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade en de Van Zijstweg / Jaarbeursgebied. Hiermee vervult een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat meer een wijk-wijkfunctie voor wandelaars en fietsers in plaats van een drukke, doorgaande fietsroute. Het is (net als bij alle andere nieuwe wandel- en fietsbruggen) wenselijk om bromfietsen, snorfietsen en speed-pedelecs te weren. De inrichting moet hierop aansluiten.



Visualisatie routevorming doorgaande fietsers Nicolaas Beetsverbinding via Veilinghavenkade

- In de studie naar Utrecht Zuidwest is nader gekeken naar het effect van het fietsvriendelijk maken van de Jutfaseweg. Hieruit bleek dat deze verbinding op stedelijk niveau sterk bijdraagt aan het temperen van de drukte op de noord-zuid-fietsverbinding Kanaalweg en rondom de Socratesbrug, in combinatie met het westelijk deel van een wandel- en fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt. Deze verbinding vormt dan ook een aantrekkelijk alternatief voor fietsers naar de binnenstad en Station Vaartsche Rijn (ontlasten Utrecht Centraal). Het oostelijk deel van een brug t.h.v. de Jutfasepunt heeft vooral toegevoegde waarde vanuit wijk-wijkverkeer / realiseren van een passende maaswijdte voor fietsnetwerk (CROW richtlijn: 300-500 m).



Jutfaseweg alternatief voor Kanaalweg (kaart afkomstig uit studie Zuidwest)

3. Effecten van extra varianten per deelgebied

Extra varianten in deelgebied 4 en 6.

N.a.v. de Variantenstudie loop- en fietsbruggenstudie Merwedekanaalzone zijn in de inspraak voorstellen ingebracht voor nieuwe varianten binnen de verschillende deelgebieden. Het gaat hier om de aanvullende varianten:

- Variant 4.3 in deelgebied 4: een nieuwe wandelbrug t.h.v. de Heycopstraat (en geen fietsbrug) (variatie op variant 4.2, wandel- en fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat, uit de variantenstudie laten scoren op aspecten)
- Variant 6.5 in deelgebied 6: een fietsbrug alleen over het westelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan
- Variant 6.6 in deelgebied 6: een fietsbrug over het westelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een wandelbrug over het oostelijk deel van het water nabij de Jutfasepunt en een fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan.

In onderstaande toelichting wordt telkens kwalitatief ingezoomd op de verschillen van de aanvullende varianten met de varianten uit Variantenstudie. Hierbij zijn de systematiek, cijfers en criteria uit de Variantenstudie aangehouden.

Variant 4.3: nieuwe wandelbrug t.h.v. Heycopstraat in deelgebied 4

De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores van variant 4.3 voor fietsers overeen met die van variant 4.1 (verbeteren bestaande bruggen) uit de Variantenstudie. Voor de andere aspecten komen de scores overeen met die van variant 4.2, namelijk:

- Op schaalniveau stad zorgt de nieuwe wandelbrug voor een extra discontinuïteit in het Merwedepark.
- Op het schaalniveau Zuidwest zorgt een nieuwe wandelbrug dat voetgangers een 5% groter gebied kunnen bereiken binnen vijftien minuten dan in de huidige situatie
- Op het schaalniveau buurt en straat ligt er een uitwerkingsvraagstuk voor de aanlanding van de brug. Uitgangspunt is dat er geen woonboot hoeft te wijken. Wel vormt een wandelbrug extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal. De nieuwe verbinding biedt kansen voor het maken van korte recreatieve rondjes.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (één wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat) scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdruk. Vanuit het onderzoek blijft het advies: één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.

Criteria		Alleen verbeteren bestaande bruggen	4 brug ter hoogte van Heycopstraat	nieuwe wandelbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen
Schaalniveau stad				
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,				
2. Stadseiland als recreatief netwerk				
Schaalniveau Zuidwest				
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen				
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)				
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad				
Schaalniveau buurt en straat				
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten en behoud kwaliteit leefbaarheid woonwijken				
7. Lokale doorsnijdingen plantsoenen en parken				
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen				

 = zeer goed
  = goed
  = matig
  = slecht
  = zeer slecht
  = niet van toepassing

Scores van de brugvarianten in deelgebied 4 (links de scores uit de Variantenstudie overgenomen, met meest rechts toegevoegd de nieuwe variant 4.3)

Variant 6.5: nieuwe fietsbrug westelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe fietsbrug t.h.v. de Overijssellaan in deelgebied 6

De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores van variant 6.5 grotendeels overeen met die van variant 6.4 (twee fietsbruggen ter hoogte van de Jutfasepunt en de Overijssellaan) uit de Variantenstudie. Alleen voor de aspecten maaswijdte voor fietsers, bereik voetgangers en lokale doorsnijdingen wijken de scores af, namelijk:

- Op schaalniveau stad verbetert de maaswijdte voor fietsverkeer alleen voor de westelijke zijde (Merwedekanaalzone deelgebied 6) tot ruim 300 m. Aan de Hoogravense zijde blijft de maaswijdte ca 650 m. Dit is meer dan de gewenste maaswijdte in een stedelijke omgeving volgens de CROW-richtlijnen (300 tot 500 meter). Hiermee scoort deze variant iets minder goed dan variant 6.4.
- Op het schaalniveau Zuidwest zorgt deze variant dat voetgangers een 14% groter gebied kunnen bereiken binnen vijftien minuten dan in de huidige situatie. Dit is iets minder gunstig dan in variant 6.4.
- Op het schaalniveau buurt en straat heeft deze variant (t.o.v. variant 6.4) minder lokale doorsnijdingen van Merwedepark en plantsoen, omdat bij deze variant geen brug aanlandt nabij het Hamersplantsoen. De afstanden voor korte recreatieve rondjes aan de Hoogravense zijde zijn hoger dan in variant 6.4, waardoor deze variant hierop iets minder gunstig scoort.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan) scoort deze variant gunstiger vanwege minder doorsnijding van het Hamersplantsoen, maar minder gunstig op maaswijdte, loopverbindingen en bijdrage aan korte recreatieve rondjes. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan, waarbij het westelijk deel van de brug ter t.h.v. Jutfasepunt een stedelijke functie kent en het oostelijk deel vooral een wijk-wijkverbinding is.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.

Variant 6.6: nieuwe fietsbrug westelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe wandelbrug oostelijk deel t.h.v. Jutfasepunt en nieuwe fietsbrug t.h.v. Overijssellaan in deelgebied 6

De criteria uit de Variantenstudie volgend, komen de scores voor variant 6.6 grotendeels overeen met die van variant 6.4 uit de Variantenstudie. Alleen voor de maaswijdte voor fietsers komen de scores overeen met die van de nieuwe variant 6.5 (zie hierboven), namelijk:

- Op schaalniveau stad verbetert de maaswijdte voor fietsverkeer alleen voor de westelijke zijde (Merwedekanaalzone deelgebied 6) tot ruim 300 m. Aan de Hoogravense zijde blijft de maaswijdte ca 650 m. Dit is meer dan de gewenste maaswijdte in een stedelijke omgeving volgens de CROW-richtlijnen (300 tot 500 meter). Hiermee scoort deze variant iets minder goed dan variant 6.4.

Alles overziend heeft deze variant onderstaande scores. In vergelijking met de geadviseerde variant (twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan) scoort deze variant minder gunstiger op fijnmazigheid. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen; t.h.v. Jutfasepunt en t.h.v. Overijssellaan, waarbij het westelijk deel van de brug ter t.h.v. Jutfasepunt een stedelijke functie kent en het oostelijk deel vooral een wijk-wijkverbinding heeft. Bij een keuze voor een wandelbrug op het oostelijk deel t.h.v. de Jutfasepunt kan de exacte ligging zo worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken.

Voor een totaalbeeld zie bijlage 1.

		6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6
Criteria		Alleen verbeteren bestaande bruggen	brug ter hoogte van Karperstraat	6 brug ter hoogte van de Overijssellaan	twee bruggen ter hoogte van de Karperstraat en de Overijssellaan	nieuwe brug naar Jutfasepunt en nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan	nieuwe brug naar Jutfasepunt en een wandelbrug t.h.v. de Karperstraat nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan
Schaalniveau stad							
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk,							
2. Stadseiland als recreatief netwerk							
Schaalniveau Zuidwest							
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen							
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad)							
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad							
Schaalniveau buurt en straat							
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten en behoud kwaliteit leefbaarheid woonwijken							
7. Lokale doorsnijdingen plantsoenen en parken							
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen							

 = zeer goed
  = goed
  = matig
  = slecht
  = zeer slecht
  = niet van toepassing

Scores van de brugvarianten in deelgebied 6 (links de scores uit de Variantenstudie overgenomen, met meest rechts toegevoegd de nieuwe varianten 6.5 en 6.6)

4. Aanvullende vragen over wisselwerking van varianten tussen deelgebieden Merwedekanaalzone

Vraag naar totaalbeeld van combinaties van varianten

N.a.v. de Variantenstudie loop- en fietsbruggenstudie Merwedekanaalzone zijn in de inspraak ook aanvullende vragen gesteld over de wisselwerking van varianten tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone: wat is het totaalbeeld bij bepaalde combinaties van de varianten voor de verschillende deelgebieden?

Er is voor gekozen om deze aanvullende vragen te beantwoorden met behulp van de meest actuele inzichten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Daarom is bij de beantwoording van deze vragen gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook voor de Studie Zuidwest is toegepast (zie hoofdstuk 2). In de meest recente berekeningen voor de toekomstsituaties is (ten opzichte van de cijfers in de studie 'Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest') aanvullend rekening gehouden met verbetering van de bestaande bruggen.

De volgende combinatievarianten zijn in beeld gebracht:

- Totaalbeeld huidige situatie
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met nieuwe wandel- en fietsbruggen t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6)
- Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Waalstraat (deelgebied 5).

Verkeersmodel: simulatie van de toekomstige werkelijkheid

Bij de analyses van wandel- en fietsbruggen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel als hulpmiddel om toekomstige verkeersstromen te voorspellen. Net als een maquette van een gebouw, is een verkeersmodel een versimpelde weergave van de toekomstige werkelijkheid. De toekomst is ook altijd onzeker. Alle verkeersmodelcijfers van toekomstige situaties moeten dus beschouwd worden als indicatieve waarden. Bij onderstaande modeluitkomsten is uitgegaan van een bandbreedte per brug (van -10% tot +10% van de modelwaarde, afgerond op duizendtallen). Afhankelijk van diverse variabelen zal het uiteindelijk gebruik hoger of lager binnen de bandbreedte vallen.

Totaalbeeld huidige situatie

Het fietsgebruik van de (bestaande) bruggen rondom de Merwedekanaalzone is in onderstaand beeld weergegeven. Dit beeld sluit aan op eerdere presentaties, gebaseerd op het verkeersmodel dat is gebruikt voor de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Het betreft hier het aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2015².



² Het gebruikte model (VRU 3.4) kent 2015 als basisjaar.

Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen

Bijgaand beeld laat zien welke fietsdrukke er ontstaat bij de toekomstsituatie met volledige ruimtelijke ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2) zonder nieuwe wandel- en fietsbruggen. Voor de rest van Utrecht Zuidwest is uitgegaan van infrastructuurverbeteringen conform de voorstellen uit de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Hier maakt ook een Nicolaas Beetsverbinding deel van uit. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.

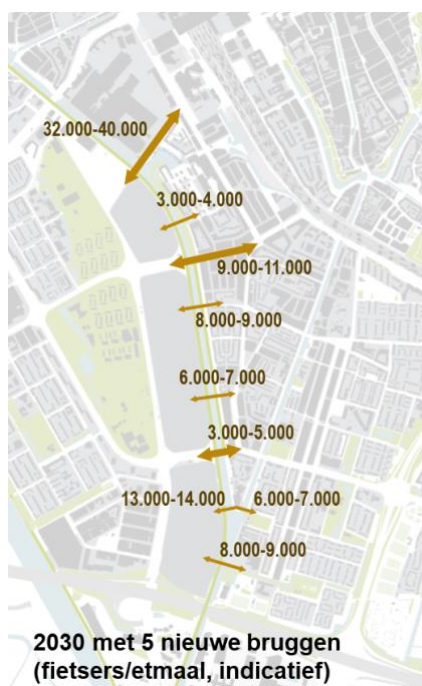
Hieruit blijkt de fietsdrukke op de bestaande bruggen zou toenemen tot meer dan 18.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om 35.000 tot 43.000 fietsers per etmaal. Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten.



Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met nieuwe wandel- en fietsbruggen t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6)

Bijgaand beeld laat hetzelfde beeld zien als hiervoor, maar dan met alle infrastructuurverbeteringen conform de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Hierin zijn dus ook de volgende wandel- en fietsbruggen opgenomen: t.h.v. Heijcopstraat (deelgebied 4), Waalstraat, Zijldiepstraat (deelgebied 5), Jutfasepunt en Overijssellaan (deelgebied 6). Zie de dunne lijntjes in de kaart. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.

Uit deze analyse blijkt de fietsdrukke op de bestaande bruggen afneemt tot minder dan ca 10.000 fietsers per etmaal. Dit leidt tot voldoende spreiding van de fietsintensiteiten. Een uitzondering geldt voor de Mandelabrug: hier blijft de fietsdrukke hoger. In de studie Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is dit ook geconstateerd als uitwerkingsopgave.



Op de nieuwe wandel- en fietsbruggen die aansluiten op woonstraten blijft in het verkeersmodel voor de studie naar Utrecht Zuidwest de fietsdrukke onder de ca 9.000 fietsers per etmaal of nog lager. Met een zorgvuldige ruimtelijke inpassing zijn deze fietsstromen verantwoord te verwerken. De praktijk laat zien dat er ook goede voorbeelden zijn van vergelijkbare straten met meer dan 9.000 fietsers per etmaal, zoals de Troelstralaan (ca 10.600 fietsers per etmaal).

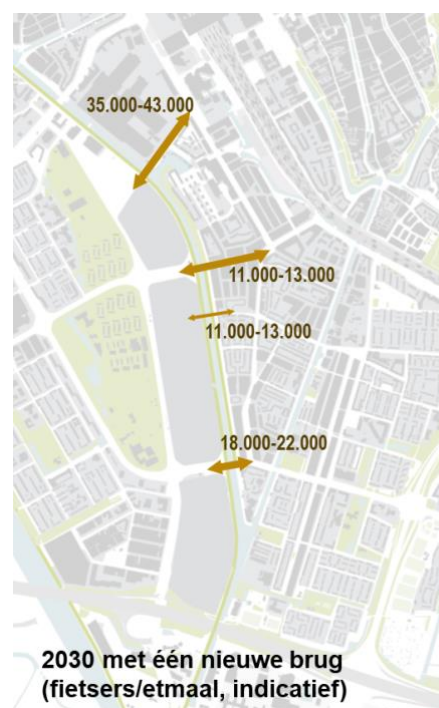
De wandel- en fietsbrug t.h.v. Heycopstraat trekt ca 3.000-4.000 fietsers per etmaal, in combinatie met een fietsvriendelijk ingerichte Veilinghavenkade. Dit correspondeert ongeveer met het huidige gebruik van bijvoorbeeld de Maliebrug nabij Park Lepelenburg. Zonder een fietsvriendelijke inrichting van de Veilinghavenkade lopen de fietsaantallen op de Heycopbrug in combinatie met de aanleg van de Nicolaas Beettunnel op tot naar verwachting 9.000-10.000 fietsers per etmaal. Zonder de Nicolaas Beettunnel, ligt dat aantal lager.

Alleen de westelijke fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt trekt ca 13.000-14.000 fietsers per etmaal. Deze schakel wordt onderdeel van een snelle en comfortabele fietsroute Nieuwegein-Zeehaenkade-Jutfasepunt-Jutfaseweg-Westerkade-Ledig Erf-binnenstad Utrecht. In de studie Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is het fietsaantrekkelijk inrichten van deze verbinding opgenomen als maatregel. De oostelijke fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt trekt ca 6.000-7.000 fietsers per etmaal. Deze schakel heeft vooral toegevoegde waarde als wijk-wijkverbinding en ter verkleining van de maaswijdte van het fietsnetwerk (cf CROW-richtlijnen 300-500 m). Zonder het oostelijk deel van de fietsbrug t.h.v. de Jutfasepunt zal het fietsverkeer zich naar verwachting gelijkmatig verdelen over de Socratesbrug en de Overijsellaan.

Totaalbeeld toekomstsituatie met ruimtelijke ontwikkeling met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. Waalstraat (deelgebied 5)

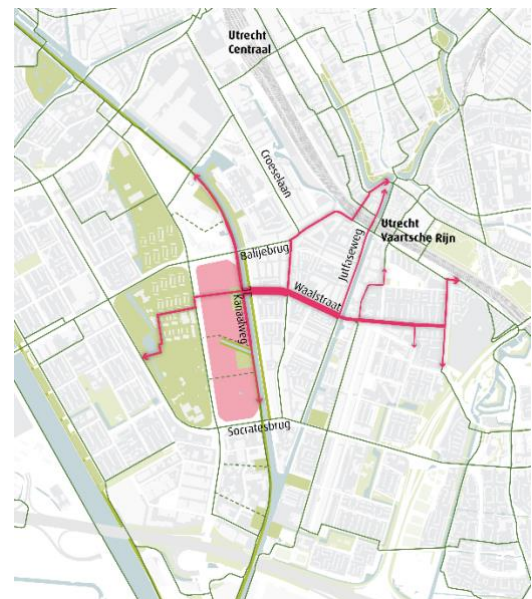
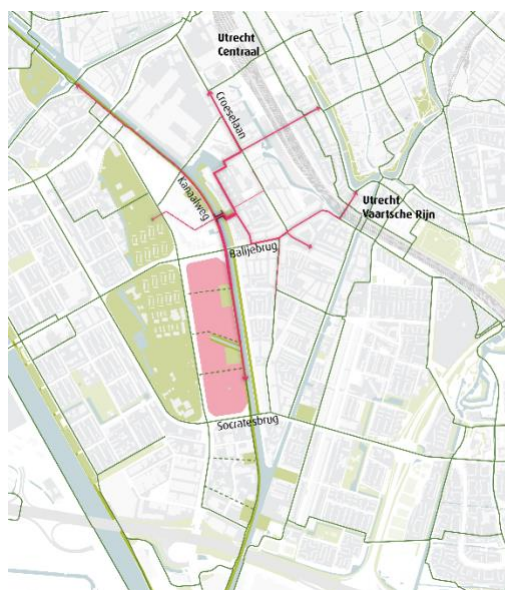
Bijgaand beeld laat hetzelfde beeld zien als hiervoor, maar dan met één nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. de Waalstraat. Het betreft hier een indicatie van het toekomstig aantal fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel.

Hieruit blijkt dat een nieuwe wandel- en fietsbrug t.h.v. de Waalstraat vooral bijdraagt aan het verminderen van de druk op de Baliebrug en in mindere mate aan het verminderen van de druk op de Socratesbrug. Tegelijk krijgt de brug t.h.v. de Waalstraat een te zware belasting, afgezet tegen het karakter van de Waalstraat. Bij een tweede nieuwe brug wordt deze druk verspreid. Bovendien draagt een tweede brug bij aan een acceptabele maaswijdte. Vanuit het onderzoek blijft het advies: twee wandel- en fietsbruggen in deelgebied 5; t.h.v. de Waalstraat en t.h.v. de Zijldiepstraat.

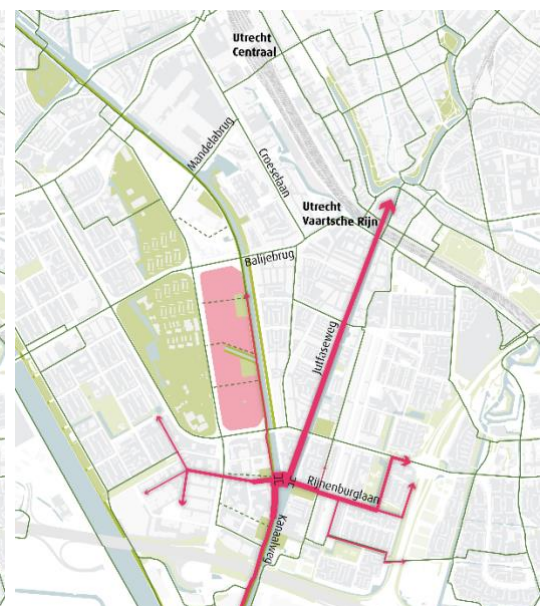
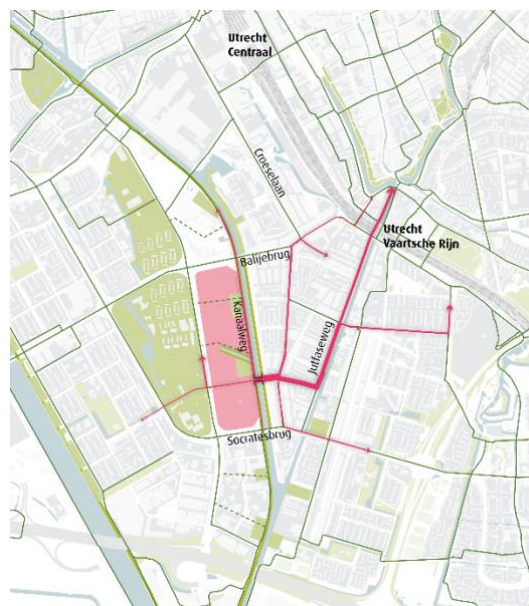


5. Aanvullende inzichten gebruik van de nieuwe bruggen

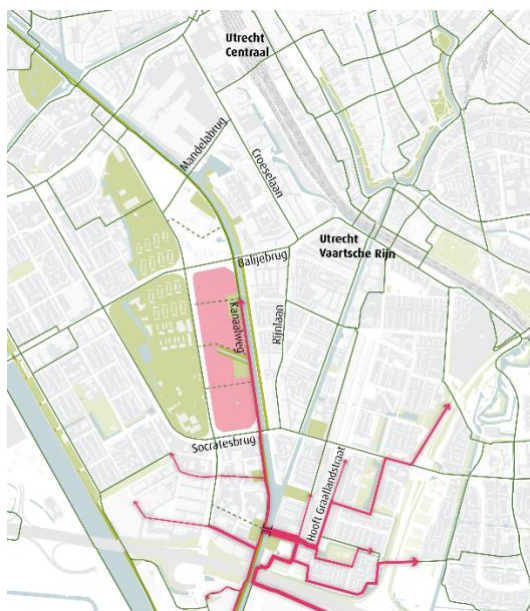
Voor elk van de nieuwe wandel- en fietsbruggen op blz. 8 is gekeken hoe de brug zal worden gebruikt. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook voor de Studie Zuidwest is toegepast. Het betreft hier telkens een indicatie van de routes van fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2030, volgens het verkeersmodel. De diktes van de lijnen corresponderen met het aantal fietsers. De schaal is bij elke figuur telkens constant gehouden.



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Heycopstraat (links) en Waalstraat (rechts)



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Zijldiepstraat (links) en Jutfasepunt (rechts)



Verdeling fietsers via brug t.h.v. Overijssellaan

6. Vraag naar fasering deelgebied 5

Er zijn ook vragen gesteld over de invloed van de bouwfaserings in deelgebied 5 op nut- en noodzaak van nieuwe wandel- en fietsbruggen in dit deelgebied. Oftewel: zijn ook bij 4.000 woningen in deelgebied 5 al twee nieuwe wandel- en fietsbruggen nodig? Hiervoor is een quick scan uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat één wandel- en fietsbrug (t.h.v. de Waalstraat) gebruikt zou worden door ca 9.500 tot 11.000 fietsers, in een situatie met 4.000 woningen in deelgebied 5 en zonder wandel- en fietsbrug t.h.v. de Zijldiepstraat. Ongeveer de helft van de gebruikers komt uit de Merwedekanaalzone, de andere helft betreft fietsers vanuit andere delen van Utrecht. Het realiseren van één nieuwe wandel- en fietsbrug bij deelgebied 5 heeft dus een te klein effect op de spreiding van het fietsverkeer in Utrecht ZW, ook bij 4.000 woningen in deelgebied 5.

Daarnaast is het vanuit gedragsbeïnvloeding wenselijk om vroegtijdig de gewenste kwaliteit voor fietsers te realiseren. Immers: vanuit het concept van de planontwikkeling Merwedekanaalzone is een belangrijke rol voor fietsers randvoorwaardelijk. In de fasering van deelgebied 5 wordt ingezet op een tweepolige ruimtelijke ontwikkeling. In het mobiliteitsconcept vergt dit ook twee HOV-haltes, twee mobiliteitshubs, twee oost-westfietsroutes en twee wandel- en fietsbruggen.

Tot slot biedt het bouwtechnische voordelen om twee bruggen tegelijkertijd te bouwen (bouw hinder, kosten).

7. Nadere inzoom op effecten op bestaande gebruikers Merwedekanaal

In de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone is bondig aandacht gegeven aan het effect van lokale doorsnijdingen als gevolg van nieuwe wandel- en fietsbruggen (criterium 7). Voor een goede afweging is het nodig om binnen dit criterium de belangen van bestaande nautische gebruikers nader te duiden en toe te lichten. Hieruit kan worden geconcludeerd, dat nieuwe loop- en fietsbruggen t.h.v. de Merwedekanaalzone vooral voor roeiers en scouting altijd een negatief effect hebben:

- **Roeiers**
Op dit moment maken studentenroeiverenigingen Orca, Triton en burgervereniging Viking gebruik van het Merwedekanaal. Ook topsporters roeien hier. Het Merwedekanaal is nu al een relatief smal en druk stuk water, waardoor het gebruik door de roeisport onder druk staat. Nieuwe wandel- en fietsbruggen verkleinen de vaarruimte en geven extra obstakels, zeker bij inhaalmanoeuvres. Randvoorwaarde voor nieuwe bruggen vanuit de roeisport is een minimale doorvaarthoogte van 1,70 m, conform de eisen van de roeibond. Daarnaast is door de roeiers een effectieve breedte gewenst van 30 m, om inhaalmanoeuvres mogelijk te maken in combinatie met het gelijktijdig passeren van een tegenligger (driemaal een 7 m brede roeiboot plus aan weerszijden telkens 1,5 m marge). Rekening houdend met de woonboten, bedraagt de huidige doorvaartbreedte 27 m. Voor inhaalmanoeuvres is deze gewenste breedte nodig over 700 m in lengterichting (rechtstand, vrij zicht). In de huidige situatie wordt die maat alleen gehaald tussen de Baliebrug en de Socratesbrug. Ook is het voor hen van belang om geen middenpijlers in het water aan te brengen. Alle bestaande bruggen tussen de A12 en de Muntsluis hebben wel pijlers. Tot slot hebben roei-instructeurs behoefte aan ruimte om langs het water met de roeiers mee te fietsen.
- **Scouting**
Momenteel gebruiken de scoutingverenigingen Barracuda, Wilhelmina, J.P. Coengroep en Tekakwitha het water rondom deelgebied 6 als zeilwater. Nieuwe bruggen ter hoogte van deelgebied 6 beperken de zeilmogelijkheden; het wateroppervlak verkleint, nieuwe bruggen vangen een deel van de zeilwind af en er is minder zicht op andere watergebruikers. Vanuit de scoutinggroepen is bij nieuwe bruggen een doorvaarthoogte van 1.85 meter randvoorwaardelijk voor optimaal gebruik.
- **Beroeps- en recreatievaart**
Het Merwedekanaal fungeert ook als vaarroute voor grotere varende schepen, o.a. uit de Veilinghaven. De Vaartsche Rijn dient als doorgaande noord-zuidrecreatievaartroute (via de binnenstad). Met nieuwe bruggen over het Merwedekanaal krijgt scheepvaart te maken met extra onderbrekingen. Randvoorwaarden zijn in dat geval: nieuwe bruggen die beweegbaar zijn (op afroep bedienbaar), een breedte kennen van minimaal 13 meter, onderlinge afstemming van bedieningstijden en openingsmomenten ('blauwe golf'). Daarnaast vergt elke brug remmingswerken en wachtruimte.

Bijlage 1. Scores Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone, aangevuld met nieuwe varianten

Criteria	4.1	4.2	4.3	5					6				
	Alleen verboden bestaande bruggen	brug ter hoogte van Heycopstraat	nieuwe wandeling ter hoogte van het Heycopplantsoen	Alleen verboden bestaande bruggen	brug ter hoogte van Waalkraan	brug ter hoogte van Waalkraan en Zijkraan	brug t.h.v. Waalkraan en Zijkraan	brug t.h.v. Waalkraan en Zijkraan	Alleen verboden bestaande bruggen	brug ter hoogte van Waalkraan	brug ter hoogte van Waalkraan en Zijkraan	brug ter hoogte van Waalkraan en Zijkraan	brug ter hoogte van Waalkraan en Zijkraan
Schaalniveau stad													
1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk, 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
2. Stadsbeeld als recreatief netwerk 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
Schaalniveau Zuidwest													
3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes (verbonden en inclusieve stad) 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
5. Bijdragen aan beheersbare fietsdrukte in de stad 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
Schaalniveau buurt en straat													
6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten en behoud kwaliteit leefbaarheid woonwijken 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
7. Lokale doorsnijdingen plantsoenen en parken 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen 	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●

● = zeer goed ● = goed ● = matig ● = slecht ● = zeer slecht ● = niet van toepassing