

Verslag gesprek actiecomité Red het Heycopplantsoen – gemeente Utrecht

Datum: 13 april 2021

Aanwezig: ^{2E} [REDACTED] en ^{2E} [REDACTED] (namens actiecomité), ^{2E} [REDACTED] en ^{2E} [REDACTED] (verkeerskundig adviseurs Goudappel Coffeng), ^{2E} [REDACTED] (gemeente Utrecht)

Inleiding

Gemeente licht toe dat de plannen voor Merwedekanaalzone en de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, (waaronder de brug bij de Heycopstraat) onlangs naar de gemeenteraad zijn gestuurd. De besluitvorming over de bruggen is onderdeel van de besluitvorming over de plannen voor Merwedekanaalzone en zal naar verwachting na de zomervakantie plaatsvinden.

Het actiecomité Red het Heycopplantsoen heeft een uitgebreide inspraakreacties gestuurd. Een deel van de vragen is beantwoord in de Reactienota Merwedekanaalzone, die bijgevoegd is bij de plannen voor Merwedekanaalzone die naar de gemeenteraad zijn gestuurd. Een aantal vragen gaat over het gebruikte verkeersmodel en de Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Om te voorkomen dat antwoorden op deze vragen weer nieuwe vragen oproepen, heeft de gemeente het actiecomité uitgenodigd voor een gesprek. Daarnaast heeft het actiecomité laten weten behoefte te hebben aan een toelichting op de Memo 'Actualisatie cijfers en reactie op Inspraak Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'.

Afspraak is dat van dit gesprek een verslag wordt gemaakt dat we delen met de gemeenteraad. Bewoners ontvangen het concept verslag zodat zij hierop kunnen reageren. Voor de leesbaarheid zijn de vragen genummerd.

Toelichting Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest

Goudappel Coffeng geeft als eerste een korte toelichting op de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op Inspraak Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. De memo is opgesteld naar aanleiding van de inspraak en het opstellen van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is gekeken naar de bereikbaarheid van de stad voor alle verkeersmodaliteiten. Dit deed de gemeente vanwege de groei van de stad in Utrecht Zuidwest door meerdere nieuwe ontwikkelingen. Merwedekanaalzone is hier een van. De Integrale Mobiliteitskoers Utrecht-Zuidwest is een bijlage bij het Mobiliteitsplan 2040 dat ter inzage lag eind 2020 en begin 2021. De raad besluit in de zomer van 2021 over het Mobiliteitsplan.

In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest zijn modelberekeningen gedaan waarbij rekening is gehouden met een grotere harde planvoorraad (meer woningen), omdat actuele inzichten zijn verwerkt. Het detailniveau is minder maar de scope is ruimer. In dit onderzoek is ook een aantal vragen die insprekers stelden beantwoord zoals de vraag wat het effect is van een Nicolaas Beetsverbinding op de bruggen over het Merwedekanaal. In de memo zijn de meest actuele cijfers wat betreft aantal fietsers opgenomen.

1. Bewoners geven aan dat in de variantenstudie steeds is aangegeven dat er behoefte is aan oost-westverbindingen. De nieuwe studie wijst er op dat noord-zuidverbindingen belangrijker worden. Hoe moeten bewoners dit nu zien?

Goudappel Coffeng legt uit dat er op een ander schaalniveau is gekeken. Zo blijkt uit de nieuwe berekeningen bijvoorbeeld dat de Kanaalweg flinke aantallen fietsers gaat trekken. Daarom is er

gekeken naar mogelijke alternatieven zoals de verbinding vanaf de Zeenhaenkade over de Jutfasepunt richting station Utrecht Vaartsche Rijn.

2. De wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat lijkt niet nodig te zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Hebben bewoners dit goed begrepen?

De brug naar de Heycopstraat is geen onderdeel van mobiliteitsconcept voor de nieuwe stadswijk Merwede (deelgebied 5) en heeft een ander karakter dan de bruggen bij deelgebied 5. De brug heeft meerwaarde voor Merwedekanaalzone als wijk-wijkverbinding tussen Dichterswijk en deelgebied 4 (Wilhelminawerf en Defensierrein).

In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 staat over de nieuwe wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat het volgende: 'In deelgebied 4 draagt een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat bij aan de gewenste spreiding van het fietsverkeer, versterkt deze de maaswijdte van het stedelijk fietsnetwerk en versterkt het recreatieve netwerk voor voetgangers. De nieuwe brug naar de Heycopstraat helpt om de druk op de Nelson Mandelabrug en het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan te verminderen. Een beperkt deel van de fietsers zal deze route omzeilen door gebruik te maken van de brug naar de Heycopstraat. Hoewel dit een beperkt deel is, is het op deze drukke plek in de stad, dicht bij het centrum en Utrecht Centraal, belangrijk om fietsers te spreiden. Met nieuwe routes voegen we kwaliteit aan het fietsnetwerk toe. De brug ligt ook op een plek in het netwerk waarmee er logische vervolgroutes te kiezen zijn van het westen van de stad van en naar Rivierenwijk en het oosten van de stad. De brug naar de Heycopstraat vormt een wijk-wijkverbinding. Met de brug zijn de voorzieningen in Dichterswijk vanuit deelgebied 4 makkelijker bereikbaar en vice versa. De brug biedt fietsers en voetgangers een rustigere alternatieve route. Het aanbieden van alternatieve routes is ook belangrijk om doelgroepen die drukke routes willen vermijden, zoals ouderen en kinderen, beter te faciliteren. De route zal dan ook zo worden ingepast dat er niet hard gefietst kan worden en brommers en scooters worden ontmoedigd deze route te nemen.'

3. Bewoners geven aan dat steeds andere argumenten gebruikt worden voor de brug. Oorspronkelijk was de brug bedoeld als wijk-wijkverbinding voor de bewoners aan de overzijde van de Merwedekanaalzone, nu geeft men aan dat de brug meerwaarde heeft voor het stedelijk netwerk om een alternatief te bieden.

Er zijn meerdere argumenten die tegelijkertijd van kracht zijn waarom de brug naar de Heycopstraat meerwaarde heeft (zie ook wat er in de omgevingsvisie staat bij bovenstaand antwoord). De brug heeft inderdaad meerwaarde als directe verbinding tussen Dichterswijk en deelgebied 4 van Merwedekanaalzone (Wilhelminawerf en Defensierrein) (wijk-wijkverbinding). En ook heeft de brug meerwaarde door bij te dragen aan het spreiden van fietsverkeer en het bieden van alternatieve routes voor kwetsbare verkeersdeelnemers,

4. Er staat in de Reactienota dat de brug naar de Heycopstraat een rustige verbinding wordt. Waar blijkt dit uit?

In de memo staat een aantal kaartjes van het fietsverkeer door de wijk, gebaseerd op het verkeersmodel. Goudappel Coffeng legt uit dat het hier dunne lijnen betreft en dat de stroom snel uitdooft. Hieruit blijkt dat de brug met name een lokale (wijk-wijk)functie heeft.

5. In de Reactienota staat dat de brug naar de Heycopstraat de Nelson Mandelabrug ontlast. Dit klopt niet, volgens bewoners. Knelpunten zijn niet de bruggen maar de kruispunten verderop. De route via de nieuwe brug omzeilt het knelpunt Croeselaan-Van Zijstweg niet want er zijn logischere alternatieven mogelijk door de wijk over bijvoorbeeld de Veilinghavenkade of doorfietsen langs de Kanaalweg en dan via de Balijeburg. In de Reactienota staat dat een beperkt deel van de fietsers de Heycopbrug gebruikt om het knelpunt Croeselaan-Van Zijstweg te omzeilen. Als het een beperkt deel is, om welk deel gaat het dan? Kan dit gekwantificeerd worden? Wat zijn de verkeerseffecten op de kruising Croeselaan- Van Zijstweg? Tijdens het overleg is afgesproken dat Goudappel Coffeng dit cijfermatig onderbouwt. Hieronder wordt dit toegelicht.

In de beantwoording van de Reactienota staat het volgende benoemd over het kruispunt Croeselaan-van Zijstweg en de beperkte vermindering van het fietsverkeer: "Een beperkt deel van de fietsers zal deze route omzeilen door gebruik te maken van de brug naar de Heycopstraat" (p. 24). De brug heeft daarnaast andere functies die omschreven zijn in de Reactienota en de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'.

Met de brug naar de Heycopstraat maken er volgens het model dat is gebruikt bij de Variantenstudie loop- en fietsbruggen 200 tot 300 fietsers per etmaal minder gebruik van het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg. Dit zijn fietsers die een bestemming hebben tussen het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg en het kruispunt Croeselaan/Jeremias Deckerstraat (locatie van de Pomp).

Een ander deel van de fietsers dat gebruik gaat maken van de brug naar de Heycopstraat in plaats van de Mandelabrug, rijdt wel via het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg, maar nu vanuit de Croeselaan. Zonder brug naar de Heycopstraat zouden ze via de Mandelabrug rijden naar het kruispunt, maar dan vanuit de Van Zijstweg. Dit is een groter deel dan de groep die het kruispunt omzeilt.

Omdat deze groep via een andere tak op het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg aankomt dan in de situatie zonder Heycopbrug draagt dit bij aan het veiliger en prettiger functioneren van het kruispunt. Dit omdat de stromen gelijkmatiger worden verspreid over de verschillende takken van het kruispunt.

6. Zijn alternatieve routes door de wijk in het verkeersmodel ook meegenomen? Bewoners willen als alternatief voor de brug het voorstel indienen om de Jekerstraat fietsvriendelijk in te richten en de verbinding met de Balijelaan te optimaliseren. Dit is een goedkoper alternatief en zorgt ervoor dat het Heycopplantsoen zijn functie kan behouden. Bewoners hebben eerder het Utrechtse verkeersmodel ontvangen en de uitgangspunten bestudeerd. Zij geven aan dat het model de werkelijkheid niet goed weergeeft omdat de Jekerstraat in het model niet juist is aangesloten op de Balijelaan. De Balijelaan heeft aan twee zijden een tweerichtingsfietspad. Het juist opnemen van de aansluiting van de Jekerstraat op de Balijelaan in het model kan wellicht andere resultaten geven omdat daarmee de route via Veilinghavenkade en Jekerstraat een aantrekkelijker alternatief wordt.

Het verkeersmodel is een versimpeling van de werkelijkheid en kent een bepaald detailniveau. Voor de Dichterswijk geldt dat de Jekerstraat, Heycopstraat, Voorsterbeeklaan en Veilinghavenkade in het verkeersmodel zijn opgenomen en bij een doorrekening beschikbaar zijn als route voor fietsers. De Jekerstraat is in het model direct aangesloten op de Balijelaan. Op

wegvakken maakt het model geen onderscheid tussen fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg van de Balijelaan. Dit detailniveau is in een verkeersmodel niet gebruikelijk. Wel zijn beide toekomstige opgangen vanaf de Kanaalweg naar de Balijebrug in het model opgenomen.

7. In 2016 is een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de wandel- en fietsbrug over het Merwedekanaal bij de Heycopstraat. Er zijn twee varianten onderzocht: een smalle brug (2,5 meter) waarbij fietsen aan de hand kunnen worden meegenomen en een bredere brug (6 meter) waarbij fietsers kunnen doorfietsen en wandelen en fietsen gescheiden worden. Nu wordt opnieuw benadrukt dat het ook gaat om de wijk-wijkverbinding zou de 2,5 meter variant ook kunnen volstaan. Dit is ook te bereiken met een wandelbrug. Het sluit beter aan bij de plannen van het Ringparkinitiatief en zorgt ervoor dat het Heycopplantsoen behouden kan blijven. Waarom is de 2,5 metervariant niet meer onderzocht?

De smalle variant uit het onderzoek is een wandelbrug, waarbij men de fiets aan de hand kan meenemen. Het kan gezien worden als een wandelbrug. In de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' is deze variant bekeken. In vergelijking met een wandel- en fietsbrug scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdrukte. Het onderzoek uit 2016 betrof een technisch haalbaarheidsonderzoek. In dit onderzoek is niet integraal gekeken naar de inpasbaarheid in het stedelijk netwerk, de aanlanding en de vervolgroutes, zoals in de Variantenstudie.

Indien deze brug als voetgangersbrug wordt gerealiseerd, vormt deze wel een buurt-buurtverbinding maar draagt minder bij aan het spreiden van fietsverkeer.

8. Bewoners hebben vragen of de Jaarbeursontwikkeling en alternatieve oversteekplekken van het Merwedekanaal ten noorden van de Van Zijstweg zijn meegenomen in het onderzoek.

In de variantenstudie loop- en fietsbruggen van 2019 wordt modelmatig uitgegaan van alleen de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Hierin is geen fietsbrug opgenomen over het Merwedekanaal ter hoogte van de Jaarbeurs. In de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest uit 2020 is er een extra fietsbrug opgenomen, gekoppeld aan de Jaarbeursontwikkeling tussen de Mandelabrug en de Sowetobrug. Dit model is gebruikt voor de resultaten in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone'. Uit de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest blijkt dat deze fietsbrug wordt gebruikt door circa 2.600 fietsers per dag. De plannen voor de Jaarbeurs worden momenteel opgesteld. Er wordt nog gewerkt aan de omgevingsvisie Jaarbeurs.

9. Hoe groot is het risico dat de nieuwe brug straks geen wijk-wijkverbinding is, maar veel drukker wordt? Wat als het fietsvriendelijk inrichten van de Veilinghavenkade niet lukt. Een fietsbrug met lage hellingen is aantrekkelijker dan bijvoorbeeld de Balijebrug.

Uit het aanvullende onderzoek dat is gedaan, blijkt dat de realisatie van een Nicolaas Beetsverbinding samen moet gaan met het fietsvriendelijk inrichten van de Veilinghavenkade. Dit is een 'package deal', de een kan niet zonder de ander. Zo is het nu opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. Het fietsvriendelijk inrichten is inpasbaar, daar is naar gekeken. De brug wordt zo ingericht dat deze niet aantrekkelijk is voor brommers of snelle fietsers.

10. In de Reactienota staat dat brug naar de Heycopstraat op korte termijn gewenst is. Het is de bedoeling de voorbereidingen voor de realisatie op te starten na besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en dat deze zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. Waarom heeft de gemeente haast de brug te realiseren en wil de gemeente niet wachten tot blijkt dat de verbinding echt nodig is? Waarom niet eerst een aantal maatregelen nemen en dan kijken of de brug nodig is?

De eerste bewoners wonen al in deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone op de Wilhelminawerf. De bewoners van De Nieuwe Defensie volgen vanaf eind 2022. De gemeente wil stimuleren dat de nieuwe bewoners van deze buurten en de bewoners in Dichterswijk zo snel mogelijk de keuzemogelijkheid hebben om gebruik te maken van de nieuwe verbinding. Daarnaast biedt het (bouwtechnische) voordelen om de brug tegelijkertijd te bouwen met de bruggen ter hoogte van Rivierenwijk, denk aan de bouwhinder voor gebruikers van het kanaal en de kosten voor inzet van materieel.

Bewoners danken voor de toelichting. Wel geven zij aan dat nog steeds een deel van hun vragen niet beantwoord is. Zij vragen wanneer zij daar antwoord op krijgen.

De gemeente geeft aan dat veel antwoorden in de Reactienota terug te vinden zijn. Sommige antwoorden zijn op dit moment nog niet bekend en worden verder in het proces beantwoord als de plannen concreter worden uitgewerkt. Indien gewenst, kan er een vervolgspraak worden gemaakt.

3.3

Brug naar Heycopstraat: verkenning aanlandingsmogelijkheden en aanvullende informatie verslag actiegroep Red het Heycopplantsoen

Toelichting door ^{2E} en/of ^{2E}

3 3 a Voorblad staf MWKZ brug aanlanding dg 4 21 juni 2021 def.docx

3 3 b Bijlage 1. Brief aan raad_SPvE Herontwikkeling voormalig Defensierrein.pdf

3 3 c Bijlage 2. Eerste resultaten globale studie brug.pdf

3 3 d Bijlage 3. M159 Nader onderzoek langzaamverkeerbrug Defensierrein - Dichterswijk West (2).pdf

3 3 d Bijlage 4. Brug inpassing over huidige locatie woonboot.pdf

3 3 e Bijlage 5. Brug aanlanding in plantsoen_fietsverkeer via noordelijke heycopstraat.pdf



Gemeente Utrecht

VOORBLAD

locatie:

(adres, gebiedsnaam of
projectnaam)

Merwedekanaalzone

Staf Merwedekanaalzone

Onderwerp:	Brug naar Heycopstraat: verkenning aanlandingsmogelijkheden en aanvullende informatie verslag actiegroep Red het Heycopplantsoen		
Stafdatum:	21 juni 2021		
Ruimtelijk regisseur	2E [redacted]		
Bestuurlijk contactpersoon:	2E [redacted]		
Opsteller:	2E [redacted]	toegelicht door:	2E [redacted] / 2E [redacted]
Behandelingsvoorstel:	Informeren/bespreken		
Geheim:			
Product:			
Bijzondere procedures			
Bijlagen			
Aanleiding voor dit voorstel (context en voorgeschiedenis in enkele woorden, voor zover relevant):			
<p>In dit voorstel lichten we actuele informatie toe over de brug naar de Heycopstraat. Het gaat om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de eerste verkenning van de aanlandingsmogelijkheden; 2. de mogelijkheden van een voetgangersbrug als alternatief. 3. aanvullende informatie die is opgenomen in het concept verslag van het overleg met actiecomité Red het Heycopplantsoen; <p>1. Aanlanding</p> <p>Historische context aanlanding</p> <p>In juni 2016 is door destijds wethouder Geldof een brief aan de Raad gestuurd over het SpvE Herontwikkeling voormalig Defensierrein. In deze brief refereert de wethouder aan de ambitie voor een langzaamverkeer brug in het SpvE. <i>De ambitie gaat ervan uit dat, indien de brug ook financieel haalbaar is en tot aanleg wordt besloten bij de bestemmingsplanprocedure, de brug tegelijkertijd met de oplevering van de woonwijk aangelegd wordt.</i> (zie bijlage 1).</p> <p>Bijlage bij de brief is een studie, uitgevoerd door SI, genaamd 'Eerste resultaten globale haalbaarheidsstudie brug'. In deze studie is globaal bekeken of een voetgangersbrug danwel een voetganger/fietsersbrug op de locatie thv van het Heycopplantsoen zou passen, uitgaande van diverse uitgangspunten waaronder ligplaatsen woonboten worden gehandhaafd en Heycopplantsoen wordt gehandhaafd. Uit deze studie bleek dat inpassing mogelijk is met een disclaimer dat er nog meer uitgezocht moest worden tav exacte breedte, locatie/aantal steunpunten, precieze uitwerking/inpassing van de aanlandpunten, het ophaal mechanisme en de kosten. Ter informatie: er is uitgegaan van een brug constructie met een middenpijler en een haakse aanlanding aan de kant van Dichterswijk (zie bijlage 2). Hiervoor zouden de kabels en leidingen moeten worden verlegd, kosten circa 1 miljoen.</p> <p>Bij de behandeling van het SpvE in juli 2016 is een motie ingediend genaamd 'Nader onderzoek langzaamverkeerbrug Defensierrein-Dichterswijk West' waarin wordt verzocht <i>Wensen en aandachtspunten van de huidige en toekomstige omwonenden, alsook van de roeiclubs, zoals wenselijkheid, locatie en afmetingen mee te nemen bij de ontwikkeling van een langzaamverkeerbrug.</i> Deze motie is overgenomen door het college (zie bijlage 3).</p>			

Inpassing brug Heycopstraat

OKRA landschapsarchitecten heeft de afgelopen weken een aantal schetsen gemaakt van hoe de brug gepositioneerd kan worden met daarbij de aanlanding aan de kant van Dichterswijk en aan de Wilhelminawerf, rekening houdend met hoogtes, hellingpercentages en vervolgroutes. Ook is rekening gehouden met de ligging van kabels en (warmte)leidingen. Daarbij is uitgegaan van een voet/fietsbrug van 6 meter breed, type basculebrug zonder middenpijler conform PvE bruggen.

In de Buurtagenda Dichterswijk staat dat bewoners worden betrokken bij het uitwerken van de aanlanding en de vervolgroutes. Het is in deze fase nog niet nodig om een keuze te maken.

Brug thv woonboot

In bijlage 4 de inpassing als de brug over de huidige locatie van de woonboot zou komen te liggen. Dit is ruimtelijk een goede inpassing, echter kan de woonboot direct onder de brug niet blijven liggen. Gezien het voortraject wordt deze mogelijkheid niet verder verkend.

Brug thv Heycopplantsoen

De aanlanding van de brug ter hoogte van het Heycopplantsoen heeft impact op het plantsoen. In beide varianten maakt het fietspad vanaf de brug een knik om aan te sluiten op bestaande infrastructuur.

In bijlage 5 de inpassing ter hoogte van het Heycopplantsoen met daarbij de aansluiting voor de fietsers op de Heycopstraat aan de noordkant. Er is voldoende afstand tussen woonboot en brug (10 meter) en warmtebuffer van Stedin en brug (minimaal 1 meter).

In bijlage 6 de inpassing ter hoogte van het Heycopplantsoen met daarbij de aansluiting voor de fietsers op de Heycopstraat aan de zuidkant. Er is voldoende afstand tussen woonboot en brug (10 meter) en warmtebuffer van Stedin en brug (minimaal 1 meter).

Door de aanlanding aan te takken op of de noordelijke of de zuidelijke Heycopstraat en geen rechte lijn te maken door het plantsoen heen, heeft dit een snelheidsremmende werking voor fietsers.

Ter informatie

In bijlage 7 de locatie van de warmtebuffer van Stedin (paars/groen stippellijn) en kabels en leidingen (groen). Het is niet mogelijk om een brug (fiets en/of wandel) over deze warmtebuffer of over de kabels en leidingen te plaatsen. De warmtebuffer is onlangs aangebracht en daarom zijn de kosten voor het verleggen heel hoog (grote schatting 1 miljoen euro).

2. Aanvullende technische mogelijkheden voetgangersbrug

In de wensen en bedenkingen is door D66 de vraag gesteld of kan worden volstaan met een wandelbrug op deze locatie. De bewoners uit Dichterswijk hebben deze vraag ook (opnieuw) gesteld, ook tijdens de raadsinformatiebijeenkomst op 20 april 2021 kwam deze vraag aan bod. Daarom is er nader gekeken welke technische mogelijkheden er zijn voor een voetgangersbrug.

Basculebrug

Zelfde type brug als voor fiets-voetgangersbrug, conform PvE. Voor het behalen van de overspanning van 27 meter is een minimale breedte van 3 meter nodig (tegenover 6 meter fiets-voetgangersbrug). Aanlanding voetpad zoals in bijlage 5.

Hoge vaste brug

Een hoge, vaste, niet te openen brug is mogelijk. Er dient dan rekening gehouden te worden met trappen om op het hoger gelegen brugdek te komen. Dan is de brug niet geschikt voor minder validen,

kinderwagens etc. Ook is het moeilijker deze met een fiets aan de hand te passeren. In verband met kabels en leidingen is het niet mogelijk om die hoogte in de openbare ruimte te verwerken met een aanlanding conform de hellingspercentages.

Hefbrug

Ook is er bij een voetgangersbrug de mogelijkheid om voor een hefbrug te kiezen, daarvan zijn de nadelen zoals deze ook voor de fiets-/voetgangersbrug golden nl hogere kosten en niet vaak toegepaste techniek bij deze overspanning.

Een voetgangersbrug is beter inpasbaar in het Heycopplantsoen.

In de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' is naar een wandelbrug gekeken. In vergelijking met een wandel- en fietsbrug scoort deze variant gunstiger op fysieke inpassing, maar minder gunstig op maaswijdte, keuzevrijheid voor fietsers en bijdrage aan het temperen van de fietsdrukte. Indien deze brug als voetgangersbrug wordt gerealiseerd, vormt deze wel een buurt-buurtverbinding maar draagt minder bij aan het spreiden van fietsverkeer. Wandelaars kunnen dan bijvoorbeeld de fiets aan de hand meenemen.

3. Concept verslag actiecomité Red het Heycopplantsoen

Het actiecomité Red het Heycopplantsoen heeft een uitgebreide inspraakreactie gestuurd met 68 vragen. Na publicatie van de plannen voor Merwedekanaalzone is het actiecomité uitgenodigd voor een gesprek, samen met Goudappel Coffeng.

Het actiecomité vindt dat zij onvoldoende antwoord heeft gekregen op hun vragen. Een deel van de vragen is beantwoord in de Reactienota Merwedekanaalzone. Een aantal vragen gaat over het gebruikte verkeersmodel en de Variantenstudie Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Andere vragen zijn op dit moment nog niet te beantwoorden. Het gesprek is bedoeld om zoveel mogelijk vragen te beantwoorden.

Het actiecomité wil graag dat de antwoorden op hun vragen worden meegenomen bij het bespreken van de plannen voor Merwedekanaalzone in de raad. Daarom is afgesproken dat van het gesprek een verslag wordt gemaakt dat we delen met de gemeenteraad. Bewoners ontvangen het concept verslag vooraf zodat zij hierop kunnen reageren.

In dit gesprek is een aantal vragen gesteld die Goudappel Coffeng nader heeft uitgezocht. Deze antwoorden zijn niet eerder gedeeld met de raad. Deze vragen hebben ook relatie met gestelde vragen in de wensen en bedenkingen. Voor het verslag naar de bewoners gaat, informeren we hierover. Deze antwoorden zijn geel gearceerd in het bijgevoegde verslag (bijlage 8).

Gevraagd besluit:

Onderbouwing (met argumenten pro en contra, eerdere ervaringen en ervaringen elders, afweging en wat verder relevant is):

Consequenties van het voorstel

Politiek:

Financieel:

Formatief:



Gemeente Utrecht

Juridisch:	
Participatie:	
Communicatie:	eigen organisatie: raad/pers/publiek:
Betrokkenen:	
Portefeuillehouder:	Kees Diepeveen
Portefeuillehouders betrokken:	
Stakeholders:	
Planning en vervolg:	
vervolgstafbespreking	
Afstemming en akkoord	
College	
Raadsinformatieavond	
Commissie	
Raad	

Drs C.A. Geldof

Wethouder voor Organisatievernieuwing, Publieksdienstverlening,
Openbare Ruimte en groen, Grondzaken, Leidsche Rijn, Erfgoed en
Monumenten, Wijken Vleuten – De Meern en Binnenstad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

aan de leden van de gemeenteraad

1234AA

Behandeld door	2E [REDACTED]	Datum	24 juni 2016
Doorkiesnummer	2E [REDACTED]	Ons kenmerk	
E-mail	2E [REDACTED]@utrecht.nl	Onderwerp	SPvE Herontwikkeling voormalig Defensierrein
Bijlage(n)	1) Resultaten globale haalbaarheidsstudie brug 2) Notitie financiële achtergronden (openbaar)		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de gemeenteraad, commissie stad en ruimte,

Naar aanleiding van de bespreking van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de herontwikkeling van het voormalig Defensierrein (Merwedekanaalzone 4) heb ik u aangegeven per brief nader in te gaan op een aantal zaken.

De haalbaarheidsstudie brug, eerste concept-resultaten

In het SPvE staat de ambitie omschreven voor een langzaam verkeersbrug over het Merwedekanaal richting Dichterswijk-west/Parkhaven.

Dit is nadrukkelijk een ambitie, en als er zicht is op financiering van deze brug zal hier nog nadere besluitvorming over plaatsvinden, via de bestemmingsplan procedure.

Vooralsnog is er een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, om te bezien of er mogelijkheden zijn deze brug ruimtelijk in te passen waarbij voldaan wordt aan de lijst uitgangspunten die door belanghebbenden zijn aangegeven en waar u in de Cie S&R vragen over stelde. In Bijlage 1 treft u de resultaten van de globale haalbaarheidsstudie aan, hieruit blijkt dat het mogelijk is om de brug in te passen, rekening houdend met de diverse eisen en uitgangspunten, waaronder het handhaven van de ligplaatsen van de bestaande woonboten en het niet aantasten van het Heijcopplantsoen.

De ambitie gaat ervan uit dat, indien de brug ook financieel haalbaar is en tot aanleg wordt besloten bij de bestemmingsplanprocedure, de brug tegelijkertijd met de oplevering van de woonwijk aangelegd wordt.

Communicatie/participatie brug

Tijdens de bespreking in de Cie S&R gaven enkele commissieleden aan dat stakeholders ook geïnformeerd dienen te worden over de resultaten van de haalbaarheidsstudie. Ik zal de belangrijkste stakeholders (SUWO, roeiverenigingen, woonbootbewoners/direct omwonenden) gelijktijdig aan deze brief een kopie doen toekomen.

Flexibiliteit voor niet woonfuncties zoals dienstverlening en maatschappelijk vastgoed

In de Cie S&R is gevraagd om flexibiliteit voor niet woonfuncties en maatschappelijk vastgoed. Het Defensierrein staat niet op zich zelf, maar maakt deel uit van de totale Merwedekanaalzone. In de totale Merwedekanaalzone is voldoende ruimte om dergelijke functies te faciliteren.

Drs C.A. Geldof

Wethouder voor Organisatievernieuwing, Publieksdienstverlening,
Openbare Ruimte en groen, Grondzaken, Leidsche Rijn, Erfgoed en
Monumenten, Wijken Vleuten – De Meern en Binnenstad

Datum 24 juni 2016

Wel zullen we in het nog te maken bestemmingsplan voor het Defensieterrein flexibiliteit opnemen zodat deze functies planologisch mogelijk gemaakt worden. Wel is het zo dat de fysieke locaties beperkt zijn in verband met de woningbouwclaim en dienen ze geen negatieve invloed te hebben op de grondexploitatie en parkeerbalans. Derhalve zijn dergelijke functies niet als eis opgenomen in het SPvE.

In het SPvE is overigens ruimte benoemd voor horeca D2 (lunchroom/koffiezaak) eventueel in combinatie met detailhandel (max. 200 m²). En ook beoogt het Jongeriuscomplex een openbare vergaderruimte en (horeca) functie te vervullen in de wijk. Daarnaast komt ook bij het project Wilhelminawerf een horecavoorziening.

Helderheid programma/segmentering

In opdracht van uw raad is het SPvE samen met BPD/ASR vormgegeven. Uitgangspunt daarbij is een terughoudende ontwikkelstrategie en sturing van de gemeente en een initiërende rol van BPD/ASR met betrekking tot de invulling van het voormalige Defensieterrein ten behoeve van hun bouwclaim uit 1998. We hebben gezocht naar een balans in het programma, waarbij zowel de vraag om appartementen ten behoeve van de grotere verdichting vanuit de ruimtelijke strategie als de wens om te voldoen aan de grote vraag naar eengezinswoningen vanuit de buurten in de omgeving is meegenomen. Ook de wens om 90–110 sociale huur appartementen te realiseren is meegenomen in het SPvE.

Samen met BPD/ASR is gezocht naar een balans in het programma op alle vlakken, wat betreft duurzaamheid, gezondheid, energie, een sluitende grondexploitatie, en het zo veel mogelijk openhouden van kansen en mogelijkheden.

Het aantal sociale huurappartementen moet nog uitgewerkt worden, maar betreft minimaal 90 appartementen. Er worden door BPD/ASR gesprekken gevoerd met corporaties, maar er is nog geen overeenstemming met hen bereikt. Daarom is het nog niet duidelijk welk percentage sociale huur boven of beneden de aftoppingsgrens gerealiseerd gaat worden door de corporatie(s). De rest van de appartementen kan zowel in koop als (vrije sector) huur segment ontwikkeld worden. Er is geen specifiek percentage opgenomen voor middeldure huur. Met de formulering in het SPvE is maximale flexibiliteit geboden zodat er voor de invulling van het programma (binnen de kaders van de grondexploitatie) verschillende mogelijkheden zijn voor de ontwikkelaar.

Openbaarheid vertrouwelijke bijlage

Naar aanleiding van uw vraag welke delen van het geheime stuk openbaar gemaakt kunnen worden, is bij dit schrijven de bijlage gevoegd. Een aantal vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt. Zie bijlage 2.

Met vriendelijke groet,

Kees Geldof



Bijlage 1

Resultaten globale haalbaarheidsstudie langzaam verkeersbrug Merwedekanaal

SPvE Herontwikkeling voormalig Defensierterrein

22 juni 2016

In de nu in uitvoering zijnde studie worden twee varianten onderzocht:

- 1) een voetbrug die ook met fiets aan de hand (en kinderwagen/rolstoel) toegankelijk is;
- 2) een fietsbrug.

Er wordt rekening gehouden met diverse eisen vanuit de omgeving en gebruikers van het kanaal, zoals:

- De vloot in de Veilinghaven dient ongehinderd doorgang naar kanaal te vinden. Naar verwachting dient de brug beweegbaar te zijn, of een vrije doorvaarthoogte van minimaal 6 meter boven waterniveau te hebben.
- In gesloten toestand dient de doorvaarthoogte van de brug minimaal hetzelfde te zijn als de Nelson Mandelabrug.
- Roeiers dienen elkaar ongehinderd te kunnen passeren.
- Bij overbouwing van de leidingtraces stadsverwarming wordt rekening gehouden met de eisen vanuit Eneco.
- Ligplaatsen woonboten dienen te worden gehandhaafd.
- Heijcopplantsoen dient te worden gehandhaafd.
- Toegankelijkheid minder validen, zoals een hellingspercentage van 5% (Agenda 22).
- De brug dient een directe en comfortabele aansluiting op de (fiets)padenstructuur van het Defensierterrein te krijgen.
- Doorgaande fietsroute Kanaalweg dient geen hinder te ondervinden.
- Het wordt onaantrekkelijk gemaakt voor brommers/snorfietsen om over de brug te rijden.
- Conform bouwbesluit, CROW en ASVV 2012.

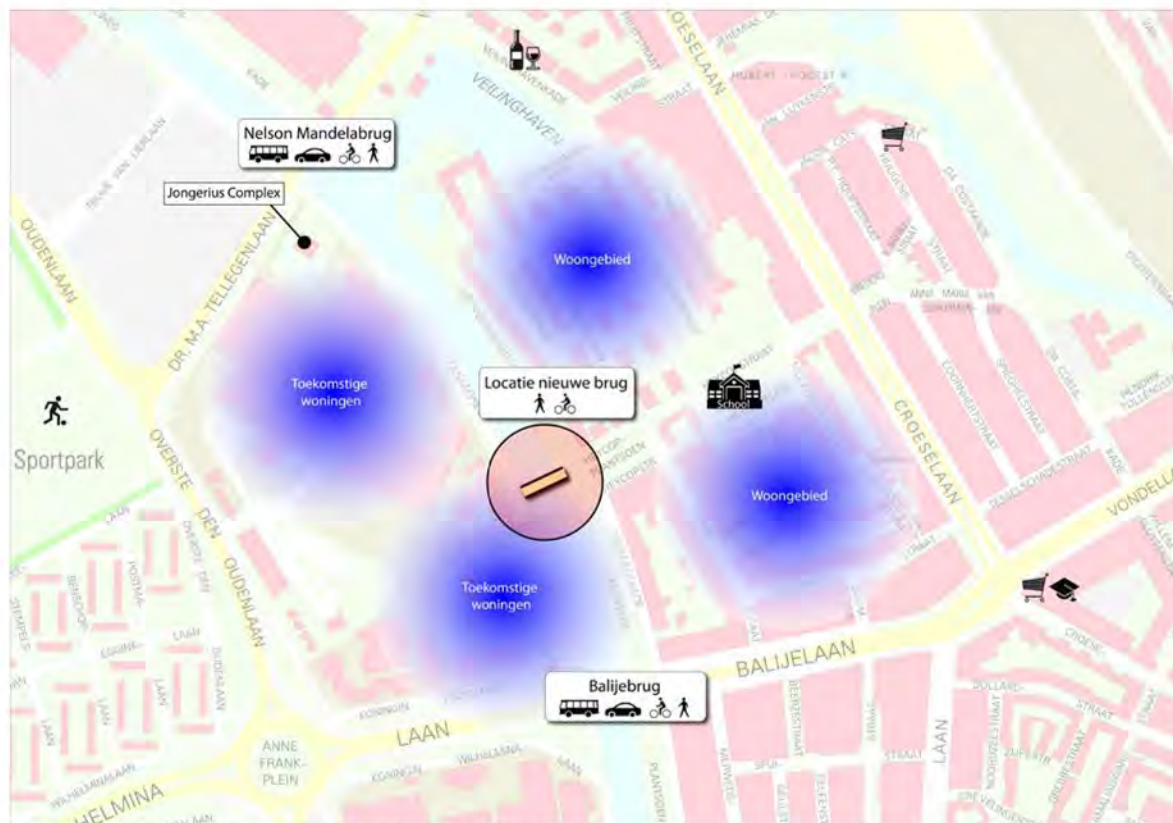
Uit een eerste globale studie blijkt dat het mogelijk is om de brug in te passen, rekening houdend met bovenstaande eisen en uitgangspunten.

De breedte van een voetgangersbrug (met fiets aan de hand) is circa 2,5 meter (zie afbeelding 2).

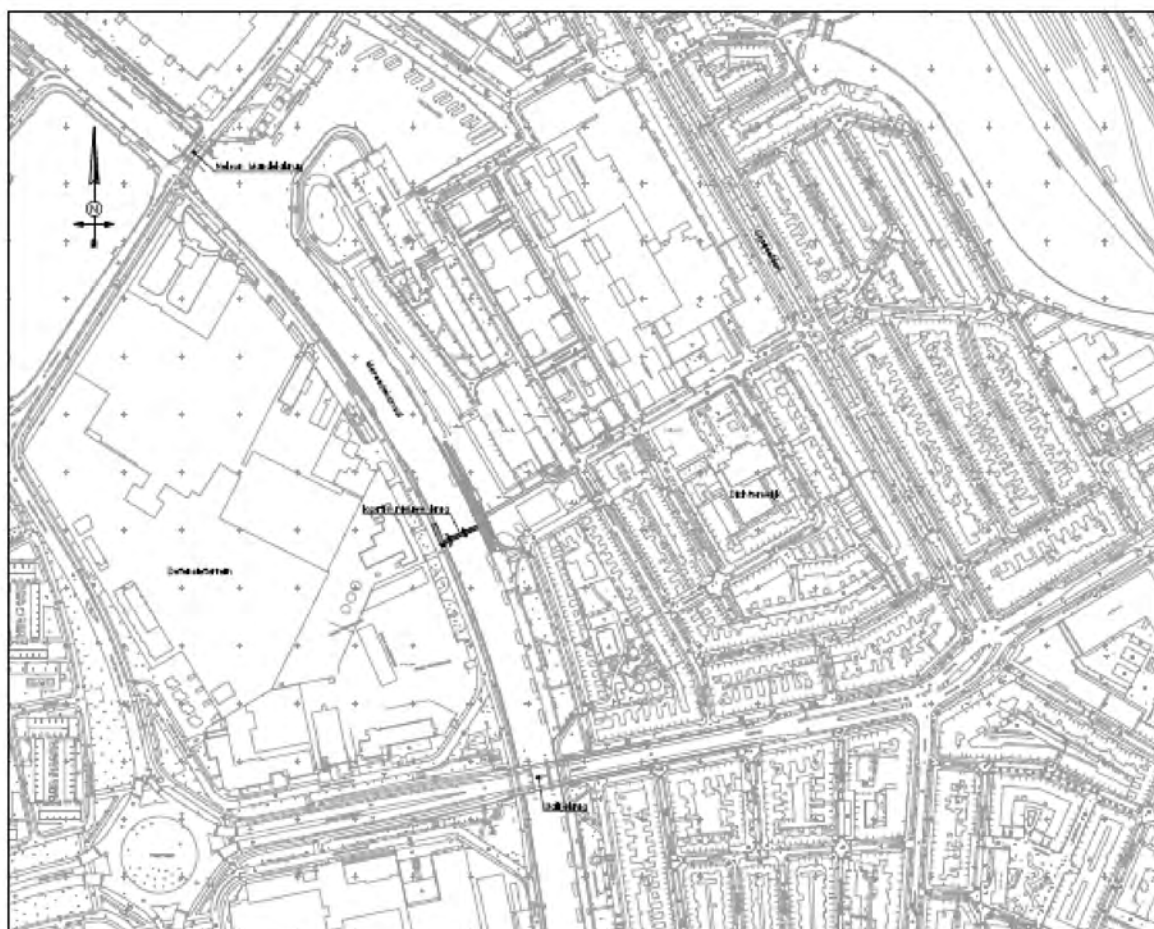
Een fietsbrug dient breder te zijn, circa 6 meter (zie afbeelding 3).

Er zijn nog diverse uitzoekpunten met betrekking tot de exacte breedte, locatie/aantal steunpunten, precieze uitwerking/inpassing van de aanlandpunten, het ophaal mechanisme en de kosten.

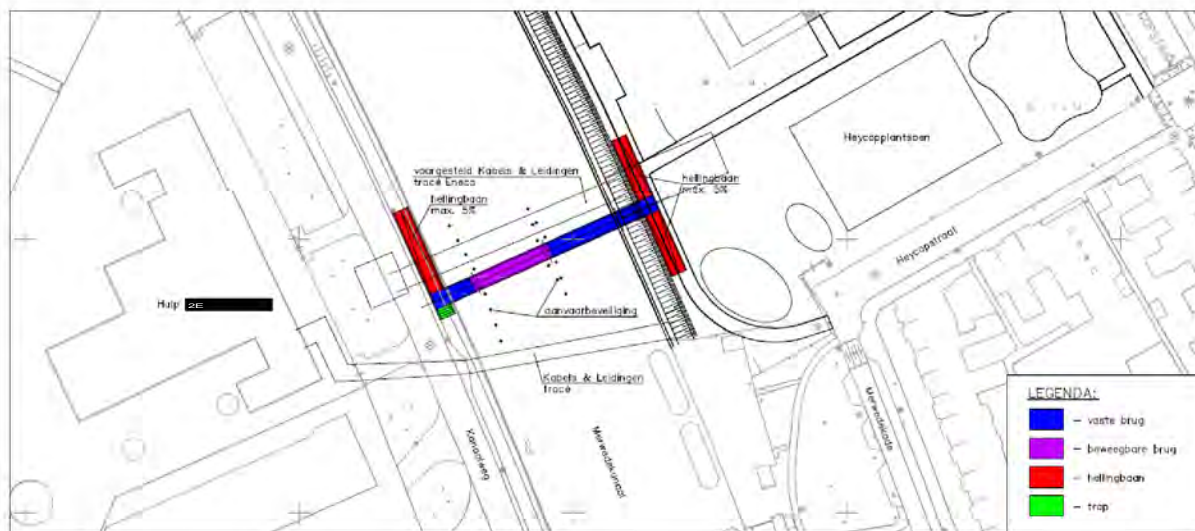
Uit een eerste globale kostenraming blijkt dat de kosten van een voetgangersbrug variëren van circa € 3 tot 5 miljoen, afhankelijk van het type/uitwerking/ophaalmechanisme. De kosten van een fietsbrug variëren van circa € 4,2 tot 9 miljoen.



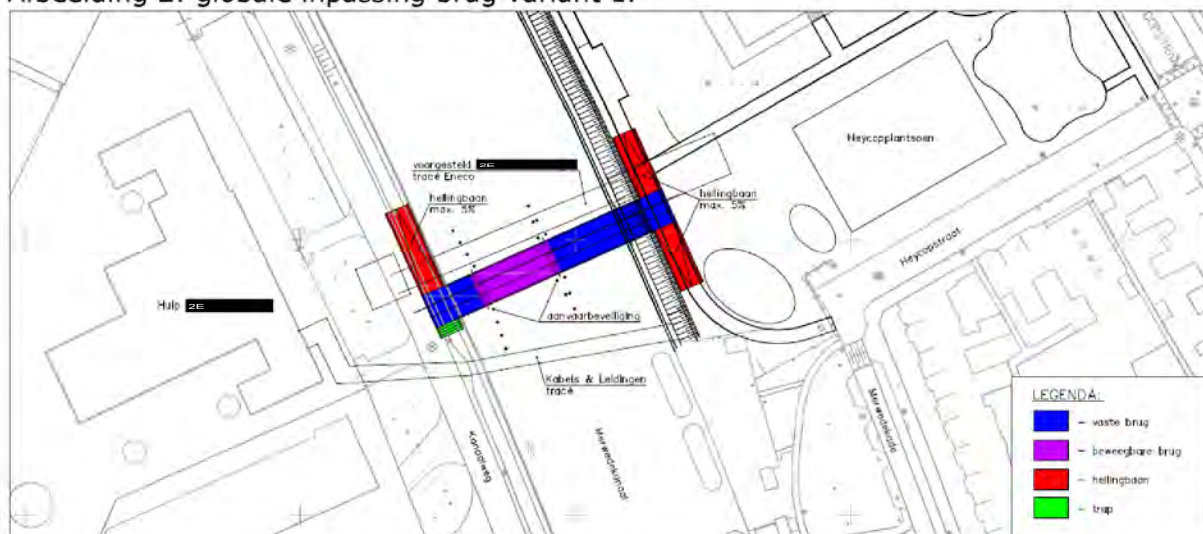
Afbeelding 1a : ligging brug in omgeving



Afbeelding 1b: ligging brug in omgeving



Afbeelding 2: globale inpassing brug variant 1.



Afbeelding 3: globale inpassing brug variant 2

Ingediend raad 7-7-2016 (m)
Ingetrokken raad 7-7-2016 (m)
overgenomen door college

M 2016 / 159

Motie 'Nader onderzoek langzaamverkeerbrug Defensierterrein-Dichterswijk West'

De Gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 7 juli 2016, ter bespreking van het raadsvoorstel SPVE Herontwikkeling voormalig Defensierterrein,

Constaterende dat:

- In dit SPVE de ambitie staat opgenomen om een langzaamverkeerbrug aan te leggen over het Merwedekanaal;
- De brug onderdeel uitmaakt van andere door de raad aangenomen voorstellen, zoals Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, maar ook de motie 2015/130 'Merwedekanaal als buitensportaccomodatie';
- Ook de ontwikkeling van de Wilhelminawerf mogelijk verdere impact zal hebben op de toegang tot en het gebruik van het Merwedekanaal;

Overwegende dat:

- Er hoe dan ook nog separate besluitvorming dient plaats te vinden over de langzaamverkeerbrug in de vorm van een bestemmingsplan, waarvan onderzoek naar economische en maatschappelijke haalbaarheid deel uitmaakt, naast ander wettelijk vereiste onderzoeken;

Verzoekt het college:

- Wensen en aandachtspunten van de huidige én toekomstige omwonenden, alsook van de roeiclubs, zoals wenselijkheid, locatie en afmetingen mee te nemen bij de ontwikkeling van een langzaamverkeerbrug;
- De raad hierover uiterlijk ultimo 2016 te informeren;

En gaat over tot de orde van de dag.

T. Schipper (SP)

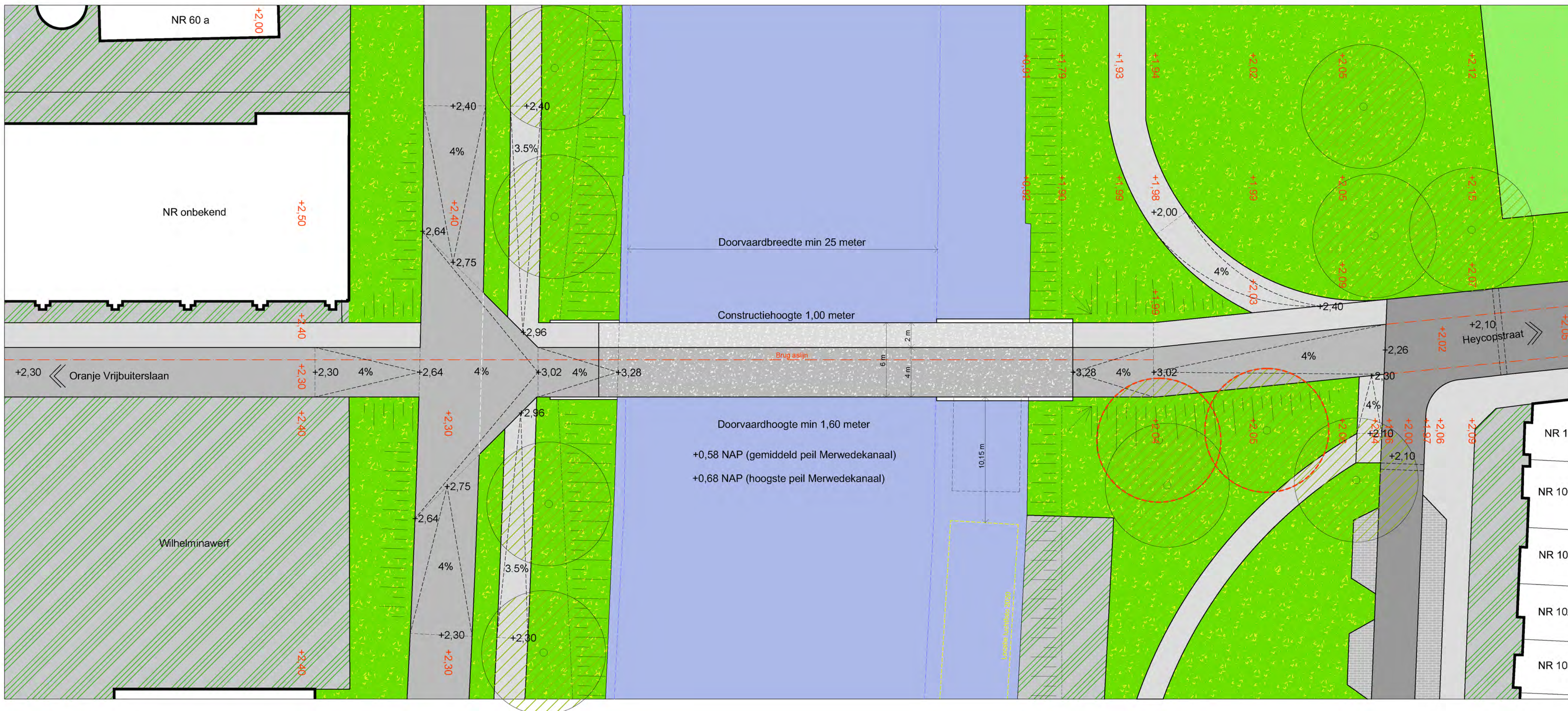
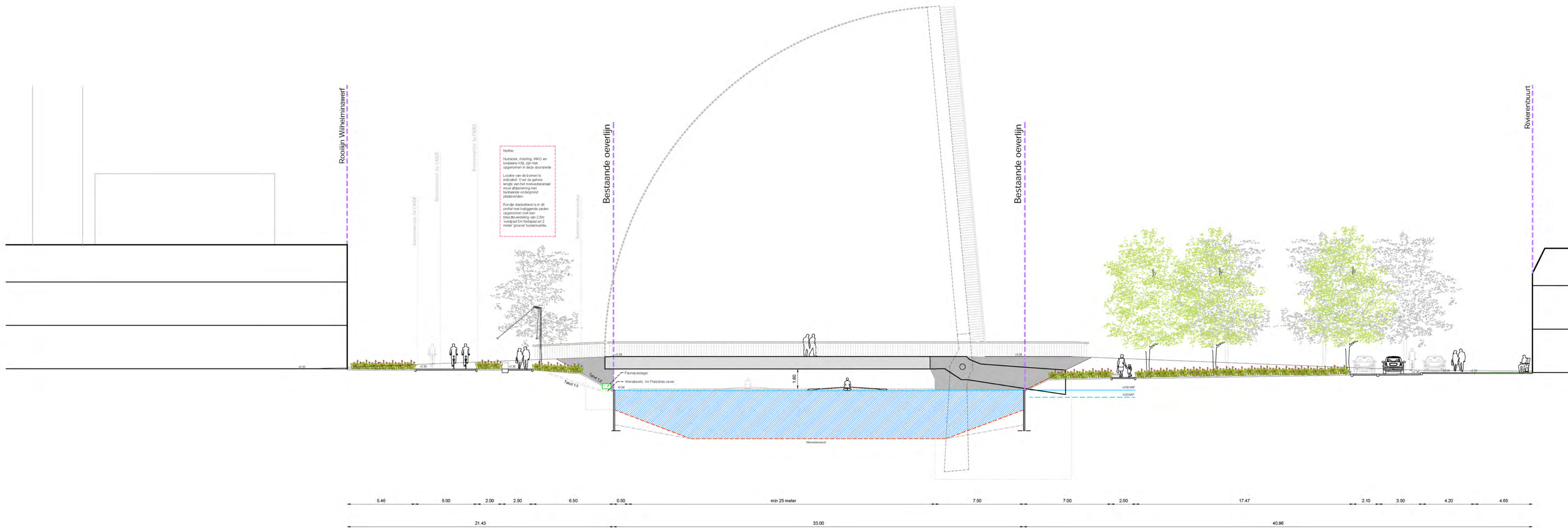
M. Koning (D66)

L. van Eijndhoven (VVD)

P. Zwanenberg (GroenLinks)

C. Bos (Stadsbelang Utrecht)


Optie 1 Fietsbrug Merwedekanaalzone deelgebied O4
Heycopstraat - Oranje vrijbuiterslaan
Brug openend aan oostzijde (Heycopstraat)



LEGENDA

- | | |
|--|----------------------------------|
| | Bestaande hoogtepelen t.o.v. NAP |
| | Nieuwe hoogtepelen t.o.v. NAP |
| | Openbare ruimte / openbaar groen |
| | Privé ruimte / privé groen |
| | Fietpaden |
| | Voetpaden |
| | Rijbaan |

Tekeningen van OKRA zijn ontwerptekeningen en dienen te alle tijden nog verder te worden uitgewerkt tot engineeringtekeningen. OKRA draagt geen verantwoording voor de uit te voeren werkzaamheden/constructies. Deze tekening mag niet vervaardigd, openbaar gemaakt of opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, fotocopie en digitale vermenigvuldiging in begrepen. Voor iedere vorm van gebruik is schriftelijke toestemming van OKRA vereist. Maten in meters, tenzij anders vermeld.

		OUDEGRACHT 23 3511 AB UTRECHT T. +31 (0)30 273 42 49 E. mail@OKRA.nl			
Titel		Aanlanding brug Merwedekanaalzone 04 [Heycopstraat]			
Projectnaam		MERWEDE			
Opdrachtgever		Gemeente Utrecht			
Schaal	1:200	Formaat	A1	Datum	21-04-2021
Blad / Bladen	1 van 1	Fase	FOIP+	Versie	1
Projectnummer	20-004	Opgesteld	RM	Status	Concept
Bestandsnaam					
Bronbestand		20-004_FOIP_Plankart-Brugopgies_20210316.dwg			


Fietsbrug Merwedekanaalzone deelgebied O4 | OPTIE 1
Heycopstraat - Oranje vrijbuiterslaan
Kelder, schanierpunt brug, aan oostzijde (Heycopstraat)



LEGENDA

- +2,10 Bestaande hoogtepeilen t.o.v. NAP
- +2,10 Nieuwe hoogtepeilen t.o.v. NAP
- Openbare ruimte / openbaar groen
- Privé ruimte / privé groen
- Fietspaden
- Voetpaden
- Rijbaan

Tekeningen van OKRA zijn ontwerpdocumenten en dienen te allen tijde nog verder te worden uitgewerkt tot engineeringtekeningen.
OKRA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de uit te voeren werkzaamhedenconstructies.
Deze tekening mag niet verspreiden, openbaar gemaakt of opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, fotocopie en digitale verspreiding is toegestaan. Voor andere vorm van gebruik is schriftelijke toestemming van OKRA vereist.
Maten in meters, tenzij anders vermeld.



OUDEGRACHT 23
3511 AB UTRECHT
T. +31 (0)30 273 42 49
E. mail@OKRA.nl

Titel	Aanlanding brug Noord [Heycopplantsoen] OPTIE 1				
Projectnaam	MERWEDE				
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht				
Schaal	1:300	Formaat	A1	Datum	09-06-2021
Blad / Bladen	1 van 1	Fase	FOIP+	Versie	1
Projectnummer	20-004	Opgesteld		Status	Concept
Bestandsnaam					
Bronbestand	20-004_FOIP_Plankaart-Brugopties_210607.dwg				

Fietsbrug Merwedekanaalzone deelgebied O4 | OPTIE 2
Heycopstraat - Oranje vrijbuiterslaan
Kelder, schanierpunt brug, aan oostzijde (Heycopstraat)



LEGENDA

- +2,10 Bestaande hoogtepeilen t.o.v. NAP
- +2,10 Nieuwe hoogtepeilen t.o.v. NAP
- Openbare ruimte / openbaar groen
- Privé ruimte / privé groen
- Fietspaden
- Voetpaden
- Rijbaan



Tekeningen van OKRA zijn ontwerptekeningen en dienen te allen tijde nog verder te worden uitgewerkt tot engineeringtekeningen.
OKRA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de uit te voeren werkzaamhedenconstructies.
Deze tekening mag niet verspreiden, openbaar gemaakt of opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, fotocopie en digitale verspreiding is toegestaan. Voor andere vorm van gebruik is schriftelijke toestemming van OKRA vereist.
Maten in meters, tenzij anders vermeld.

		OUDEGRACHT 23 3511 AB UTRECHT T. +31 (0)30 273 42 49 E. mail@OKRA.nl			
Titel		Aanlanding brug Noord [Heycopplantsoen] OPTIE 2			
Projectnaam		MERWEDE			
Opdrachtgever		Gemeente Utrecht			
Schaal	1:300	Formaat	A1	Datum	09-06-2021
Blad / Bladen	1 van 1	Fase	FOIP+	Versie	1
Projectnummer	20-004	Opgesteld		Status	Concept
Bestandsnaam					
Bronbestand		20-004_FOIP_Plankaart-Brugopties_210607.dwg			

Van: 2e
Aan: 2e
Onderwerp: FW: Stafstukken 21 juni 2021 over Heycopbrug
Datum: woensdag 24 november 2021 14:44:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Van: 2e <2e@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 26 oktober 2021 20:30

Aan: Coenen, Mieke <2e@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Stafstukken 21 juni 2021 over Heycopbrug

Hoi Mieke,

Hieronder het fragment van het verslag over de bespreking op 21 juni. En ook de stukken die in ibabs zijn gezet voor de stafbespreking (dus bij de wethouder hebben voor gelegen).

Kun je hiermee uit de voeten?

3. Brug naar Heycopstraat: verkenning aanlandingsmogelijkheden en aanvullende informatie verslag actiegroep Red het Heycopplantsoen

- Mieke Coenen licht toe: Nu zaken in kaart gebracht, historische context erbij gepakt. Daaruit blijkt dat de woonboot op het meest ideale traject voor de brug ligt. En dat Heycopplantsoen zoveel mogelijk intact moet blijven.
- Bij de eerste tekeningen, als je fietsbrug laat aanlanden, blijkt er niet veel plek te zijn voor de aanlanding (oa vanwege de woonboot). Die plek voor aanlanding heeft duidelijke effecten op Heycopplantsoen.
- Daarnaast zijn nav de ingediende wensen en bedenkingen, de technische aspecten op een rij gezet van de voetgangersburg. Ook is een concept verslag gemaakt van het gesprek met de bewoners rondom het Heycopplantsoen.
- Wethouder vraagt naar de aantasting van het Heycopplantsoen.
- Warmteleidingen liggen op locatie voetpad. Betekent dat brug moet aanlanden tussen woonboot en warmteleiding. -> Suggestie: 2x haaks maken?
- In de hiërarchie van de bruggen is breder antwoord gegeven. In antwoord 85 over bruggen: dit is een wijk-wijk of buurt-buurt verbinding.
- Wethouder vraagt naar aanleg warmteleiding: is vooruitwerkend inzicht. Mn de pijlerloze basculebrug, die kan niet in het kantelpunt door de warmtebuffer heen.

Met vriendelijke groet,

2e
Adviseur bestuurlijke zaken 2e

030 - 28 62e
06 - 2e
2e@utrecht.nl
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag



