

1. Introductie

Het Comité 'Pas op! Fietsbrug!' (verder te noemen 'het comité')

- Is opgericht na 30 juni 2009. Toen was de eerste consultatiebijeenkomst van de gemeente over de aanlanding van de nieuwe fietsbrug op het Victor Hugoplantsoen (VHP).
- wil op een positieve, genuanceerde manier meedenken: we zijn niet tegen een brug, maar willen kijken hoe zo'n brug het best in de wijk in te passen is.
- verdedigt algemene belangen (verkeersveiligheid/speelruimte van kinderen)
- staat niet voor individuele belangen van wijkbewoners
- voert geen discussie over wel/geen fietsbrug
- wil samenwerken met scholen, wijkraden, Fietsersbond, bewonersvereniging

Van de comitéleden zijn aanwezig: John van der Valk, Victor van Braam van Vloten (beiden: presentatie), Jan Erik Grunveld (voorzitter), Rendall Hofman, Joanneke Halbertsma (verslag).
Afwezig: Rivkah Zeeman, Jason Ho, Marcel Bayer.

Doel van de informatieavond:

- informeren / betrekken wijkbewoners
- ondersteuning vragen voor het ondertekenen van de brief aan de raadsleden waarin het comité zijn bezwaren tegen de locatie van de aanlanding kenbaar maakt (zie punt 4).

2. Stand van zaken

- | | |
|--------------|--|
| 1995 | Eerste plannen fietsroute vanaf Leidsche Rijn (LR). |
| 2002 | Er schijnt een onderzoek te zijn geweest naar plekken voor mogelijke aanlanding, maar de uitkomst daarvan is ons niet bekend. |
| 2004 | Raadsbesluit Masterplan LR: de aanlanding in LR is vastgelegd in het bestemmingsplan. |
| 30/6/'09 | Consultatiebijeenkomst omwonenden VHP. Wethouder Ingrid de Bondt heeft toegezegd dat ze er serieus naar zou kijken. Het projectbureau (PB) van de gemeente heeft vooralsnog alleen de opdracht tot uitwerking van een programma van eisen voor de aanlanding bij het VHP gekregen. Een klankbordgroep (KBG) zou zo snel mogelijk na de vakantie bijeen worden geroepen. Ook is toegezegd: over het vervolg van de fietsroute door Oog in Al zou in het najaar een consultatiebijeenkomst voor de bewoners (Everard Meijsterlaan en Park Oog in Al) worden georganiseerd, en ook daarvoor zou een klankbordgroep worden ingesteld.. |
| eind okt '09 | Eindelijk eerste bijeenkomst KBG. KBG mag alleen kijken naar de aanlanding aan het VHP. 4 leden van het comité hebben hierin zitting. De KBG heeft de beperkte opdracht aanvaard, met de uitdrukkelijke kanttekening dat er serieus naar de integrale route, alsmede naar alternatieven moet worden gekeken. Andere leden van de KBG zijn: de Montessorischool, diverse andere wijkbewoners; de wijkraden West en LR zijn toehoorder. De wijkraad LR wil de brug, en wel zo snel mogelijk. |
| nov. '09 | De wijkraad West heeft het college gemeld dat de opdracht van de KBG te krap is, de gehele route in één keer bekeken zou moeten worden en de bewoners goed moeten kunnen participeren. |
| eind jan '10 | Advies van de KBG en advies van PB gaan naar de gemeente. Het advies van de KBG wordt onderdeel van een breder advies van het PB m.b.t. de aanlanding. Het college wil vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010 een besluit erover nemen. |

Vraag: Waarom heeft het comité de opdracht aan de KBG niet geweigerd?

Antw: In januari '10 wordt sowieso een besluit genomen. Nu kun je het proces tenminste nog volgen.

Opm: Als het college heeft besloten, moet het plan worden uitgewerkt en het ontwerp van de brug worden vastgesteld. Het bestemmingsplan in Oog in Al moet ook nog aangepast worden.

3. Plan van de gemeente

Een houtskoolschets die al op 30 juni '09 is vertoond door de gemeente is nog steeds de basis van de discussie in de KBG.

De brug zal 9 meter boven het kanaal moeten lopen. Dit is een eis van Rijkswaterstaat. De afdaling is daarom erg lang. Als de route vanaf de brug zonder kronkels/bochten zou worden gelegd, zou de aanlanding pas ter hoogte van de Händelstraat zijn. Dat wil de gemeente niet. Vandaar dat er bochten nodig zijn. De gemeente wil een 7-meter brede brug zodat er voldoende ruimte is voor twee fietspaden, twee wandelpaden en de railing.

Opm: Er zijn toch al twee bruggen tussen Utrecht en Leidsche Rijn?

Antw: Voor de gemeente zijn er te weinig goede fietsverbindingen. De afstand tussen de twee bestaande bruggen is 2 km. Optimaal is 500 m. In het voorstel van de gemeente is de afstand precies in tweeën geknipt, op 1 km van beide bruggen.

4. Bezwaren van het comité tegen de locatie van aanlanding op het VHP

- bedreiging verkeersveiligheid bij de Montessorischool en Eben Haëzerschool
- deel speelruimte van school- en buurtkinderen verdwijnt
- het proces van besluitvoorbereiding en besluitvorming wordt in stukken geknipt: eerst aanlanding VHP, pas later de vervolgroute tot en met de Muntbrug.
- vervolgroute Everard Meijsterlaan is onveilig (zeker in de toekomst met extra verkeer veroorzaakt door nieuwbouw Verlengde Mozartlaan en de nieuwe Albert Heijn).
- beslist geen fietsroute dóór het Park Oog in Al
- beslist geen bromfietzers op de brug

Vraag: Het comité heeft het vooral over kinderen, hun speelruimte en verkeersveiligheid. De brug zal vóór mijn deur landen / lopen. Dat bederft mijn uitzicht en zorgt voor sociale onveiligheid onder de brug. Kan het comité daar niet meer aandacht aan besteden?

Antw: Een uitgangspunt van de gemeente is: niet te dicht bij de bebouwde omgeving. Het comité houdt zich vooral bezig met algemene belangen die voor een aanzienlijk deel van de wijk gelden. Zo krijg je meer steun van de gemeente. Individuele bewoners krijgen later zelf de gelegenheid voor procedures en inspraak.

Opm: Er zijn maar twee bezwaren die direct met het VHP te maken hebben.

Antw: Het besluit over een aanlanding aan het VHP heeft onmiddellijke gevolgen voor het vervolgtraject. Daarom hebben we ook aandacht voor de bijbehorende bezwaren.

5. Marco van Bastenroute

Het comité heeft in de KBG erop aangedrongen dat ook alternatieven worden meegenomen. Het comité stelt de Marco van Bastenroute (MvB) voor, maar realiseert zich ook dat geen enkel alternatief de perfecte oplossing biedt.

Het voorstel voor deze route is 400 à 500 m. noordelijker dan het VHP. Het idee was: Cervanteslaan - oversteek Lessinglaan (naast de Spinozabrug) – Kanaalweg – Muntbrug.

In ieder geval is de verkeersveiligheid van de kinderen bij school niet in het geding en behouden zij hun speelruimte. Ook is de vervolgroute soepeler (bij de Everard Meijsterlaan moet men vaak lang wachten om over te steken), één rechte lijn en autoluw. De route is in afstand langer, maar in tijd korter. Tenslotte is deze route geen bedreiging van Park Oog in Al.

Knelpunten bij dit alternatief:

- A. De 7-meter brede route kan niet over de Cervanteslaan, omdat anders de gehele breedte van de straat wordt ingenomen.

Dit zou opgelost kunnen worden door:

- de wandelpaden direct na de aanlanding af te takken
- het fietsgedeelte smaller te maken
- de route nog iets noordelijker te laten lopen, door het Marco van Basten Sportpark en achter de woontoren langs. Dan zitten fietsers en parkeerders van de woontoren elkaar ook niet in de weg bij de parkeergarage.
- direct aan de oever naar beneden via bijvoorbeeld een lift of roltrap (*naschrift*)

- B. Oversteek Lessinglaan is gevaarlijk.

Dit zou opgelost kunnen worden door:

- een tunnel onder de Lessinglaan te maken. De kosten van een tunneltje zijn aanzienlijk.

- C. Langs de woonboten aan de Kanaalweg.

Opm: Een woonbootbewoner aan de Kanaalweg verwacht dat het chaotisch wordt en zijn woongenot erop achteruitgaat als iedereen er vlak langs fietst. Natuurlijk verandert het karakter als over een rustig stukje ineens heel veel fietsers komen. Net zoals bij het Park Oog in Al het geval zou zijn met de VHP-route.

Antw: Inderdaad het alternatief is niet zaligmakend. Voor deze bewoners komt met de MVB een probleem.

Opm: De ruimte tussen de sloot (Kanaalweg) en het Merwedekanaal is maar 2,2 meter breed in tegenstelling tot de 4 meter breedte die op de brug voor fietsers is ingeruimd. Betekent dit dat de sloot gedempt moet worden?

Antw: We verwachten dat niet de volle 4 meter breedte benodigd is, en dat dit dus oplosbaar is.

Opm: De initiatiefnemer van de Stichting Marco van Bastensportpark ziet bezwaren bij inpassing in het sportpark. Hij vindt dat de alternatieven reëel gesteld moeten worden.

Antw: We kunnen het niet volledig doorrekenen, want we hebben geen eigen ontwerpers. We zijn afhankelijk van de gemeente.

D. Aansluiting Leidsche Rijn

Op de kaart is te zien dat het VHP een duidelijkere aansluiting heeft op de Groene Dijk in Leidsche Rijn dan via de MvB. De MvB-route heeft nooit in de plannen gestaan. Aan de overkant is woningbouw gepland. Deze nieuwe ruimte in Leidsche Rijn waar nog geen bebouwing is, gaat de boventoon voeren ten opzichte van de bestaande bebouwde ruimte in Oog in Al. De plannen worden boven de bewoners gesteld. De fietsbrug via de MvB zal langer moeten zijn, omdat er een langer stuk landtunnel overbrugd moet worden.

Opm: In Leidsche Rijn zullen veel mensen voordeel hebben van een brug die aanlandt op het VHP. De Groene Dijk is mooi om te fietsen en het is een directe route.

Antw: De MvB is misschien een minder logische in de hoofdfietsstructuur, maar hij loopt wel naar de plaats waar Leidsche Rijn Centrum gebouwd gaat worden (een andere doelgroep).

Vraag: Is er gekeken naar de Oude Leidscheweg als alternatieve route?

Antw: Dat is geen optie. Ter hoogte van deze weg zal er geen overkapping van de A2 zijn waarover de aanlooproute moet lopen. Een bewoner van LR merkt bovendien op dat deze route pal naast een bestaande brug loopt.

6. Vervolg

Klankbordgroep (KBG)

16/12 volgende bijeenkomst.

Tot nu toe is er in de KBG weinig inhoudelijke discussie geweest over hoe je de kinderen kunt sparen. Er is vooral over het proces gesproken. De gemeente heeft toegezegd in de volgende bijeenkomst (16/12) wel oplossingen te hebben.

2010: er komt nog hoogstens 1 KBG-vergadering. Daarna moet het advies aan het college gegeven worden. Waarschijnlijk worden het twee verschillende adviezen: ; één van de KBG en één van het PB.

Het comité denkt actief mee. Het advies moet goed onderbouwd zijn. Dat kunnen we nu niet, omdat het alternatief niet goed doorgerekend wordt. Zijn er mensen bij de gemeente die dat kunnen? Wethouder De Bondt had wel gezegd dat er serieus naar alternatieven gekeken moet worden, maar het onderzoek is niet op hetzelfde niveau als in het geval van het VHP.

Opm: De gemeente heeft ook VHP niet uitgewerkt. Er is alleen een schets.

Antw: De aanlanding op het VHP wordt nu wel door de gemeente uitgewerkt. Ook voor MvB hebben we technici gevraagd, maar de gemeente houdt de boot af.

Opm: Misschien zijn er bewoners uit Oog in Al die kunnen helpen: verkeerskundigen etc.

Antw: *We roepen graag deskundigen uit de wijk op ons te ondersteunen.*

Brief aan de gemeenteraad

Het comité heeft een brief opgesteld met de zes bezwaren die zijn genoemd onder punt 4. Het comité vraagt de gemeenteraad zijn invloed aan te wenden en beide alternatieven evenwichtig te wegen. Ook vraagt het comité om het alternatief MvB serieus te onderzoeken en de hele route ineens te onderzoeken. Het comité vraagt de deelnemers aan de informatieavond die het hiermee eens zijn, deze brief na afloop te tekenen. Er is een handtekeningenlijst en er zijn een paar exemplaren van de brief aanwezig. Ook kunnen buurtbewoners thuis de brief online ondertekenen of uitprinten en per post aan de gemeenteraadsleden versturen. De deadline is 20 december 2009 (is inmiddels verschoven naar 1 januari; *naschrift*). Voor meer informatie zie: www.pasopfietsbrug.nl

7. Vragen en suggesties

- Vraag: Hoe groot is de kans dat we voor niks praten?
- Opm: De brug gaat er gewoon komen. Kijk op z'n minst naar de 'beste' aanlanding.
- Opm: De wethouder heeft in juni gezegd dat bovenstedelijk belang prevaleert.
- Opm: Geef je door zo'n tijd met de gemeente mee te denken niet teveel het signaal af dat je akkoord gaat?
- Antw: Als je niet meepraat kun je gelijk naar de advocaat. Als je wel meepraat, moet je ook positief zijn. We zijn wel ongerust over de gemeente. Daarom moeten we in gesprek blijven met gemeenteraadsleden.
- Antw: Als je alleen 'nee' zegt, sta je gelijk buiten spel. Wat eruit komt weten we ook niet, maar je hebt het in ieder geval geprobeerd. We pleiten voor zorgvuldige besluitvorming.
- Antw: We zijn veel verder gegaan dan de opdracht. Alternatieven waren er niet. In het programma van eisen staat: veiligheid bij de school. Als dit in de uitwerking niet wordt gegarandeerd geven we een negatief advies.
- Opm: In juni heeft de wethouder gezegd dat we 'helemaal gek' zouden zijn als we niet 'nut en noodzaak' van de brug zouden onderzoeken. Het comité is erg meegaand in de KBG. De opdracht van de KBG is beperkt tot VHP. Je wordt dan betrokken in de besluitvorming en kunt alleen meedenken over de kleur van het beton. Je moet zeggen 'op deze manier niet. Op deze manier kunnen we in januari geen besluit nemen'. 'Ons is zand in de ogen gestrooid met een parallelle KBG en informatiebijeenkomsten voor de hele wijk. Die zijn er niet geweest'.
- Antw: Wij stellen ons ook de vraag: 'Hoe lang nog zo verder?' We wachten nog steeds op antwoorden op vragen die we in een eerdere KBG-vergadering hebben gesteld. Ook zijn er nog steeds geen concrete ontwerpen voor het VHP. Als die er morgen in de KBG (16/12) weer niet zijn, gaan we nadenken hoe we verder moeten. In ieder geval sturen we de brief aan de gemeenteraad met daarin onze bezwaren.
- Opm: De gemeente wil de besluitvorming vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010 afgerond hebben. Probeer het over de verkiezingen heen te tillen. Laat je niet inpakken.
- Opm: Is de 0-optie ook nog een alternatief? Dus geen brug?
- Opm: Misschien kun je tijd rekken als je alles uitvoerig laat narekenen. Dan lukt het niet meer voor maart.
- Opm: In aansluiting op de vorige opmerking: in de rest van Oog in Al komt niet eens meer een informatiebijeenkomst. We moeten eisen dat die er komt. Dat kost natuurlijk ook weer tijd.
- Opm: Er is net gezegd dat om de 500 m. een brug moet komen. Bij het spoor is toch ook niet elke 500 m. een onderdoorgang/oversteek? Daar neemt de gemeente toch ook genoegen mee? Waarom dan niet bij het Amsterdam-Rijnkanaal?
- Opm: Het comité heeft goed de ruimte opgerekend en de gevolgde strategie is ook goed. Maar vergeet niet het belang van de fietsers. We willen in Oog in Al toch minder auto's? Dan moet het fietsverkeer bevorderd worden. Dus goede fietsverbindingen zijn noodzakelijk. Ook bij het spoor zouden meer doorkruisingen moeten komen.

Antw: We zijn niet tegen fietsers. Alleen hebben we bezwaren tegen de gekozen locatie.

Politiek:

Van de politiek waren aanwezig en namen deel aan de discussie (partijen op alfabetische volgorde):
D'66 – Victor Everhardt (voorzitter afdeling Utrecht)

Groen Links (GL) – Peter van Corler

Partij van de Arbeid (PvdA) – Bart Beerlage

Stadspartij Leefbaar Utrecht (LU) – Vincent Oldenburg

- Opm: Wat is de onderbouwing van de gemeente voor de fietsbrug. Er is geen onderzoek geweest naar de verwachte 4.000 fietsbewegingen per dag.
- Antw: De enige onderbouwing is een raster van de gemeente. Dat is gelegd op het stedenbouwkundig ontwerp van Leidsche Rijn. De brug moet halverwege komen.
- Opm: Waar komt die prognose van 4.000 vandaan? Op de bestaande fietsverbindingen is het zelfs in de zomer niet druk.
- Opm: De politiek heeft zich altijd voor de brug uitgesproken. Waarop is dat gebaseerd? Is de brug het geld waard?
- Opm: Op de site van LinkedIn van Oog in Al stond dat het geld dat bestemd was voor de fietsbrug voor een ander verkeerskundig onderdeel gebruikt gaat worden.
- Antw: Er is nu alleen geld voor de brug. Nog niet voor de aanlanding. Daarvoor zijn extra miljoenen nodig. Die gaan gevonden worden.
- Opm: Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen. Wat zou het stemadvies zijn?
M.a.w. wat vinden de partijen van de fietsbrug?
- GL: Goede fietsverbinding (fietsbrug) is erg belangrijk. Er moet serieus gekeken worden naar een alternatief. Ziet wat het probleem op het VHP is. Of de beslissing voor of na de verkiezingen moet komen, daar heeft hij geen antwoord op. Het moet nu ineens zo snel. De raad heeft er al zo lang om gevraagd. Het besluit moet het liefst snel, maar ook zorgvuldig genomen worden.
- PvdA: De fietsbrug staat in het huidige verkiezingsprogramma en zal ook in het toekomstige programma staan. De brug moet zorgvuldig ingepast worden. De voor- en nadelen moeten goed op een rij gezet worden. Het besluit moet niet te lang worden uitgesteld. Er moet geen vertraging ontstaan, maar er moet wel serieus gekeken worden. Als het later wordt, dan is het later.
- LU: Is voor de fietsbrug. Ook in het nieuwe verkiezingsprogramma staat dat ze minder auto's vanuit Leidsche Rijn naar de stad willen. Maar dat kan niet hangen op 2 à 3 maanden. De aanlanding in Leidsche Rijn duurt nu ook nog wat langer. In 2004 is 5 mln apart gezet en die is er ook niet meer. Er moet gekeken worden naar alternatieven en aandacht besteed worden aan bewoners die beton voor de deur krijgen.
- D'66: De fietsbrug staat niet specifiek in het programma, wel het bevorderen van fietsverkeer. De overview mist, die moet er komen.
- Opm: 0-optie is geen discussie voor de politiek
- Opm: Als de fietsbrug zo'n goed idee is, waarom is er dan geen serieus onderzoek gedaan?
- PvdA: De grondslag is de Fietsnota van 2005. Daarin staat dat het hoofd fietsnetwerk zo fijnmazig mogelijk moet zijn.
- Opm: Waar zijn de cijfers?
- PvdA: Er komen 30.000 huizen in Leidsche Rijn. Hopelijk gaan de bewoners op de fiets.
- Opm: De gemeente is al bijna 10 jaar bezig met de fietsbrug. Waarom is er nooit naar vragen uit de gemeenteraad geluisterd? Geweldig dat de aanwezige fracties de schouders eronder willen zetten en de participatie serieus nemen.

D'66, Groen Links, PvdA en Stadspartij Leefbaar Utrecht gaan gezamenlijk vragen indienen voor de wethouder. Het vragenuurtje van donderdag 17/12 is de eerstvolgende mogelijkheid.

Vragen: participatie van wijkbewoners moet serieus genomen worden en de verschillende delen aanlanding en route moeten gekoppeld worden. Het comité voegt toe dat er naar het advies van Wijkraad West (d.d. 30/11/09) verwezen kan worden. Dat advies had dezelfde strekking.