

Weerdsingel-Oostzijde
Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Wethouder
Lot van Hooijdonk, Mobiliteit

Projectgroep
Rosanne Weijers, Frank van Gennip, Ine Esselink, Maarten Grienberger, Marc van ’t Hazeveld, Dirk-Jan Hoekstra, Pim Vervuren

Met medewerking van:
Judith Hugen, Werner de Feijter, Thijs Meeuws, Ronald Tamse, Marjolein Hillege

Projectmanagement
Jet van Rijnsbergen, Marieke Fleer (projectmanager)
Michiel Standaert, ondersteuning

Opdrachtgever
Richard Smit

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
19 september 2022

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doelstelling 6
1.3 Projectgebied 7
1.4 Beleidskader 8
1.5 Planproces 8

2. Locatie: Weerdsingel Oostzijde 10
2.1 Historische ontwikkeling 10
2.2 Huidige situatie 14
2.3 Relevante ontwikkelingen 18

3. Ambitie 19

4. Uitgangspunten 22
4.1 Algemeen 22
4.2 Mobiliteit 22
4.3 Groen en bomen 23
4.4 Openbare ruimte 24
4.5 Ondergrond 26

5. Ontwerptoelichting 27
5.1 Algemeen 27
5.2 Profiel 30
5.3 Kruising Noorderstraat/Koekoekstraat 32
5.4 Kruising Hopakker/Van Asch van Wijcksbrug 34
5.5 Aansluiting Wittevrouwensingel (Vaaltbrug) 34
5.6 Verkeer 34
5.7 Groen en bomen 35

6. Technische onderzoeken 37
6.1 Monumenten en Archeologie 37
6.2 Geluid 38
6.3 Bodem 38
6.4 Riolering 38
6.5 Ecologie 38
6.6 Groen en bomen 38
6.7 Klimaat 39
6.8 Duurzaamheid 39
6.9 Kabels en leidingen 40
6.10 Beheer 40
6.11 Risico 40

7. Vervolgstappen 41
7.1 Vaststelling IPvE/FO en verdere uitwerking 41
7.2 Betrokkenheid omgeving 41
7.3 Planning 42

BIJLAGEN 43
Bijlage A: Uitkomsten ‘verdiepingsslag’ 43
Bijlage B: Reactie Bewonersdelegatie 47
Bijlage C: Reactie van gemeente op variant bewonersgroep 49
Bijlage D: Variantenstudie 52
Bijlage E: Verkeer en parkeren 55
Bijlage F: Bomeninventarisatie 57

1. Inleiding

In het jaar 2040 telt de stad Utrecht (volgens de laatste prognoses) ongeveer 455.000 inwoners en 70.000 extra arbeidsplaatsen. De gemeente vangt de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk op. Tegelijkertijd zet de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021) deze groei in om de leefbaarheid van de stad te versterken. De gemeente wil daarbij voorzieningen, zoals winkels, scholen en parken, binnen 10 minuten lopen of fietsen bereikbaar maken. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door wegen anders in te richten, met meer ruimte voor groen, lopen, fietsen en verblijven. Herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde draagt hieraan bij en is een vervolg op de herinrichting van de Tolsteegsingel, Maliesingel en Wittevrouwensingel. In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) beschrijven we welke stappen gezet zijn om te komen tot een herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde.

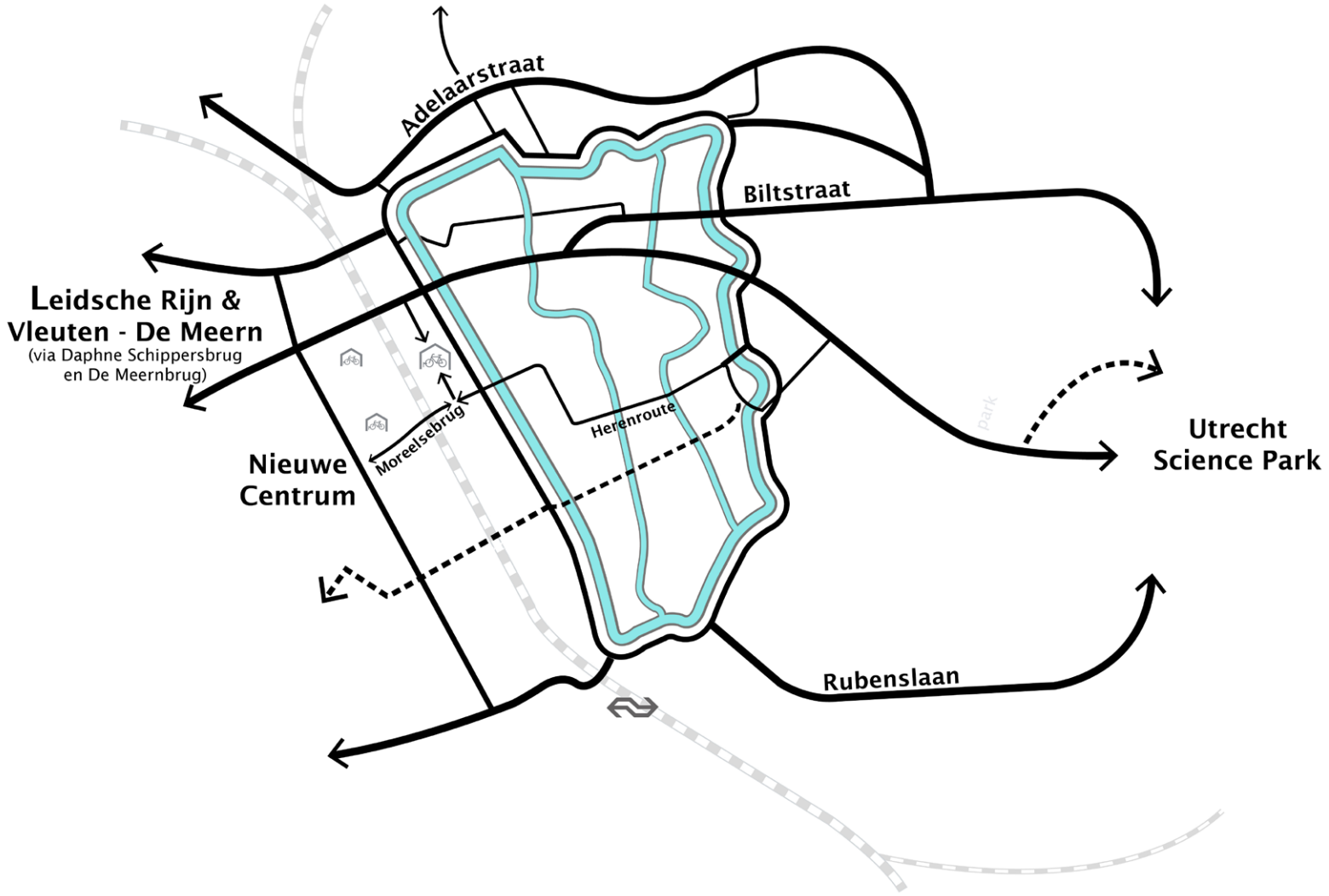


Afbeelding: Luchtfoto van de Weerdsingel Oostzijde tussen Vaaltbrug en Bellamystraat.

1.1 Aanleiding

Door de groei van de stad en de wenselijke verschuiving van auto naar fiets neemt het fietsverkeer in en rond de binnenstad de komende jaren toe. Het Mobiliteitsplan 2040 voorziet een groei van het fietsverkeer met ca 70% tot 2040. We willen deze groei mogelijk maken door het spreiden van fietsers en door het aanbieden van een goed fietsnetwerk met veel keuzemogelijkheden in de routes. Met name de veelgebruikte fietsroute van Vredenburg naar het Lucasbolwerk, de zogeheten ‘binnenstadsas’, zal nog drukker worden als we geen alternatieven bieden. Vandaar dat we de drukte willen spreiden door de straten rondom de binnenstad comfortabel en herkenbaar te maken als fietsroute. We willen daarmee een van de belangrijke ambities uit het Mobiliteitsplan 2040 realiseren: het gebruik van de fiets als gezonde, schone en veilige vervoerwijze stimuleren.
De straten aan de buitenzijde van de singel(s) zijn een belangrijke schakel in dit netwerk van fietsroutes in en rond de binnenstad.
De afgelopen jaren zijn (delen van) de singels aangepakt. Een deel van de stadsbuitengracht aan de Catharijnesingel, die in 1968 is gedempt, is sinds 2020 weer uitgegraven.Daarnaast is het Zocherplantsoen aan de binnenzijde van de stadsgracht opgeknapt en is de turfkade langs de Wittevrouwensingel in gebruik genomen door pleziervaart.

Afbeelding:
Principeschets van het netwerk aan fietsroutes rondom de binnenstad van Utrecht.





Afbeelding: Fietsdrukte op de hoofdroute van het Centraal Station - over het Vredenburg - naar het Utrecht Science Park. Foto: Onbekend.

Ook zijn Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel aan de oostzijde van de binnenstad heringericht als ‘fietssingel’. Deze wegen buitenlangs de singel zijn met een groene inrichting meer in overeenstemming met de monumentaliteit gebracht en zijn met de brede fietsstroken in rood asfalt herkenbaar en comfortabel voor de fietser. We willen daarmee het gebruik van de fiets als gezonde, schone en veilige vervoerwijze stimuleren. De Weerdsingel Oostzijde is de volgende schakel in dit netwerk van fietsroutes ten noorden van de binnenstad. Bij de herinrichting van de singel is de inrichting van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel het voorbeeld. Door hierop aan te sluiten ontstaat er een continue groene singelstructuur die fietsers verleidt om óm de binnenstad heen te fietsen. Ze helpen het langzaam verkeersnetwerk fijnmaziger te maken met keuzemogelijkheden en daarmee het comfort te vergroten voor voetgangers en fietsers.

1.2 Doelstelling

De Weerdsingel Oostzijde is onderdeel van de gehele herinrichting van het singelgebied aan de buitenzijde van de stadsbuitengracht. Herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde draagt bij aan de volgende doelen:

- Fiets: verbeteren van de ruimte voor de fiets, vergroten van de kwaliteit, comfort en herkenbaarheid van de fietsroute als onderdeel van het fietsnetwerk om de binnenstad te ontlasten;
- Voetgangers: vergroten van de toegankelijkheid, de verblijfskwaliteit en de beleefbaarheid van de singelstructuur
- Groene structuur van de singel versterken en vergroten, rondje singel verbeteren, waar mogelijk voegen we groen toe.
- Openbare ruimte klimaatbestendig(er) maken

1.3 Projectgebied

Het projectgebied van dit IPvE en FO betreft het deel van de Weerdsingel Oostzijde, van de Hopakker tot de Vaaltbrug. Ter hoogte van de Vaaltbrug gaat de Weerdsingel Oostzijde over in de Wittevrouwensingel en sluit vervolgens aan op de Maliesingel en Tolsteegsingel. Het deel van de Weerdsingel Oostzijde tussen de Hopakker en Bemuurde Weerd Oostzijde wordt nu niet meegenomen maar zal in een later stadium worden opgepakt. Ontwerpkeuzes binnen dit gebied vragen om afstemming met aangrenzende ontwikkelingen. We ontwerpen de Weerdsingel Oostzijde toekomstbestendig en flexibel, zodat we kunnen inspelen op planvorming van straten/gebieden die nog mogelijk in ontwikkeling gaan (zoals de omgeving van de Weerdsluis).

Afbeelding: Indicatie van het projectgebied voor herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde.



1.4 Beleidskader

Belangrijke opgaven die leidend zijn voor de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde komen voort uit Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021), Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (2021) en Groenstructuurplan Utrecht (2017). Om onze groeiende stad voor de toekomst gezond en bereikbaar te houden, wordt in de openbare ruimte meer ruimte aan lopen en fietsen gegeven. We zorgen ook voor verbeteringen van de bereikbaarheid van landschappen rond de stad door (recreatieve) fietsroutes door het groen of langs het water aan te leggen. Daarnaast hebben we ambities om de kwaliteit en kwantiteit van het groen in de stad te verbeteren, omdat groen een bijdrage levert aan leefbaarheid, verblijfskwaliteit, biodiversiteit en het omgaan met klimaatverandering.

Ook in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (2021) kiest Utrecht voor meer groen. Dat betekent dat het Zocherplantsoen wordt uitgebreid door oevers en kades van de singel rondom de binnenstad om te vormen tot ‘singelpark’. Parkeer- en verkeersruimte maken daarbij plaats voor groen. De buitenruimte wordt alleen verhard als dat noodzakelijk is voor het gewenste gebruik en beheer. Daarnaast biedt het singelpark ruimte voor een groene wandeling rondom de binnenstad. Met de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde wordt hier invulling aan gegeven.

Overige beleidskaders die relevant zijn voor de herinrichting, zijn Visie Klimaatadaptatie Utrecht (concept), Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) en Utrecht Circulair 2020-2023 (2020). Een compleet overzicht van al het beleid staat in de Omgevingsvisie Utrecht. Deze is online in te zien op de website van de gemeente via www.omgevingsvisie.utrecht.nl.

1.5 Planproces

Voor het opstellen van dit concept-IPvE doorlopen we het Utrechts Planproces (UPP 3-4). Dit planproces ziet er als volgt uit:

1. 1. Integraal Programma van Eisen (IPvE): uitgangspunten van het project worden uitgewerkt en vertaald naar eisen waaraan het project moet voldoen.
2. 2. Functioneel ontwerp (FO): een eerste ontwerp van hoe we denken dat de straat er straks ongeveer uitziet. We leggen dit ontwerp voor aan bewoners om te horen wat ze ervan vinden, welke zorgen er zijn en of ze ideeën hebben om het project te verbeteren (participatie).
3. 3. Voorlopig ontwerp (VO): in dit ontwerp verwerken we de resultaten van de participatie als dat past bij de participatievraag en past binnen de mobiliteitsvisie. Het is een verdere uitwerking van het ontwerp op weg naar het definitieve ontwerp. Ook dit ontwerp leggen we vaak weer voor aan bewoners om weer zorgen en ideeën op te halen.
4. 4. Definitief ontwerp (DO): in dit ontwerp hebben we weer de resultaten van de participatie verwerkt. Verder brengen we in beeld wat er moet gebeuren, op straat en ondergronds.
5. 5. Uitvoering: we gaan het plan uitvoeren.
6. 6. Evaluatie: we kijken terug hoe het project is verlopen. Dat doen we binnen de gemeente en het liefst ook met bewoners. Zo kunnen we de projecten steeds verder verbeteren. Dit document beschrijft de stappen 1 en 2, het IPvE en het FO voor de Weerdsingel Oostzijde.

Als start van dit proces hebben we eind 2019 tijdens een bewonersavond doelen, uitgangspunten en vervolgstappen voor de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde toegelicht. Tijdens die avond is een klankbordgroep opgericht. Daarin zijn bewoners verenigd die meedenken over en reageren op voorstellen. Tijdens het proces in de fase van het IPvE en FO is veelvuldig contact geweest met deze klankbordgroep over de uitgangspunten en de voorstellen voor (delen van) de Weerdsingel Oostzijde.

Begin 2021 hebben enkele bewoners een petitie opgesteld waarin zij de gemeente oproepen om geen asfalt toe te passen en de rotonde bij de Noorderbrug te handhaven. Begin 2021 was er naar aanleiding van de petitie, die ruim 3700 keer (deels anoniem) is ondertekend, een gesprek tussen de verantwoordelijk wethouder en een bewonersdelegatie. In dit gesprek is besloten een zogenaamde inhoudelijke ‘verdiepingsslag’ te organiseren om te onderzoeken of deze bewoners en gemeente tot een gezamenlijk ondersteund voorstel kunnen komen. In de periode maart 2021 tot juni 2022 zijn diverse gesprekken gevoerd waarbij ook extern deskundigen zijn betrokken. Alhoewel de bewonersdelegatie en gemeente op één lijn liggen als het gaat om de doelen die ze willen bereiken met herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde, is het niet gelukt om in de uitwerking tot overeenstemming te komen, met name over het gebruik van rood asfalt en het weghalen van de rotonde.
Bijlage A geeft een overzicht van de gesprekken die in het kader van de verdiepingsslag gevoerd zijn.

Met de bewonersdelegatie is afgesproken dat zij de mogelijkheid krijgen hun reactie toe te voegen aan voorliggend IPvE/FO. Die wordt toegevoegd aan de documenten zodra de bewonersdelegatie hun reactie heeft toegestuurd.

Door vrijgave van het IPvE/FO Weerdsingel Oostzijde willen we ook alle andere belanghebbenden de mogelijkheid geven hun reactie op het plan kenbaar te maken.

2. Locatie: Weerdsingel Oostzijde



Afbeelding:
De omwalling van de binnenstad rond 1755 met de Weerdsingel Oostzijde aan de rechterhand. Uit: collectie Het Utrechts Archief.

De Weerdsingel Oostzijde ligt aan de stadsbuitengracht rondom de historische binnenstad van Utrecht. De singel deed sinds de aanleg dienst als verdedigingslinie, wandelpark en verkeersring. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de historische ontwikkeling van het singelgebied ten noorden van de binnenstad. Vervolgens wordt de huidige situatie in het projectgebied van de Weerdsingel Oostzijde beschreven.

2.1 Historische ontwikkeling

Tegenwoordig kennen we de singel als een stadsbuitengracht met oevers en kades rondom de historische binnenstad. De aanleg van de singel begon 900 jaar geleden, in 1122, kort nadat Utrecht stadsrechten kreeg. De eerste stadsverdediging bestond uit een aarden wal met een stadsgracht aan de buitenzijde.

Verdedigingslinie

De omwalling van de binnenstad is in de periode na 1200 voorzien van een stenen ommuring. De stadsvorming die met de omwalling is gerealiseerd had tot gevolg dat er in Utrecht voornamelijk binnen de stadsmuren werd gebouwd. Zo kreeg de binnenstad zijn huidige vorm en die vorm is sindsdien nauwelijks veranderd. De stadsbuitengracht met direct daarlangs een metershoge stadsmuur markeerde de harde grens tussen stad en buitengebied. Toch ontwikkelde er zich twee middeleeuwse ‘voorsteden’ buiten de stadsmuren: de Bemuurde Weerd in het noorden en het Ledig Erf in het zuiden.

Na 1500 is de omwalling omgevormd tot een verdedigingslinie met bolwerken. In de periode die daarop volgde werd de verdedigingslinie regelmatig vernieuwd. Zo moest de stadsommuring drastisch worden aangepast vanwege de uitvinding van het kanon. Op diverse plekken werd de stadsmuur ter plaatse van de eerdere muurtorens rond 1540 versterkt met forse bastions; de stadsgracht werd daartoe op die plaatsen verlegd.

Afbeelding:
De singel ter hoogte van de Weerdsingel Oostzijde (rechts) met uitbreiding van de binnenvaart in 1875. Uit: collectie Het Utrechts Archief.

Wandelpark
In de 19e eeuw verloren de oude verdedigingswerken hun functie na de voltooiing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Niet lang daarna ontstond het idee de stadsmuren te slopen voor de aanleg van een wandelpark. In 1829 presenteerde J.D. Zocher het plan voor een glooiend wandelpark (tegenwoordig het Zocherplantsoen genoemd) op de vroegere omwalling aan de zuidzijde van de binnenstad. Aan de singel verschenen bijzondere woonhuizen (voor de welgestelden) langs de stadsrand.



De noordkant kreeg een steniger karakter. Daar moesten de wallen plaatsmaken voor de uitbreiding van de stadshaven. Langs de Wittevrouwensingel werden kades aangebracht aansluitend bij het aangrenzende ‘werkgebied’, met industrie, pakhuizen en woonhuizen voor handelaren. Het water van de Grift en de Stadsbuitengracht zorgde voor een goede bereikbaarheid. Aan de kades werden goederen geladen en gelost. Namen als Hooikade en Turfkade verwijzen daar nog naar.

Afbeelding:
De Weerdsingel Oostzijde (links) deed dienst als kade in 1905. Uit: collectie Het Utrechts Archief.



Aan het eind van de 19e eeuw werd een deel van de binnenstad voor het eerst ook een winkelgebied. De bruggen over het water van de Weerdsingel, zoals de Noorderbrug (ca 1878) en de Van Asch van Wijcksbrug (ca 1939/1940) verbonden de binnenstad met de nieuwe wijken buiten de binnenstad.

Afbeelding:
Zicht op de Weerdsingel Oostzijde vanaf de singel. Foto gemaakt omstreeks 1920. Uit: collectie Het Utrechts Archief.



Afbeelding:
De Noorderbrug verbindt de Weerdsingel Oostzijde met de Binnenstad. Foto gemaakt omstreeks 1920. Uit: collectie Het Utrechts Archief.



Afbeelding:
De situatie voor- (1934) en na (1936) aanleg van de rotonde op de Weerdsingel Oostzijde ter hoogte van de Noorderbrug. Uit: collectie Het Utrechts Archief





Verkeersring
In de loop van de 20e eeuw verdween de bedrijvigheid ten noorden en oosten van de binnenstad. Deze maakten plaats voor grotere uitbreidingsgebieden buiten de stadsbuitengracht. Utrecht ontwikkelde zich vooral door de aanleg van spoorwegen en de groei van winkelgebieden. Ook de infrastructuur werd aangepast aan de groeiende stad. Straten werden verbreed om de toenemende verkeerstromen in de stad beter te kunnen laten verlopen, zoals de Lange Viestraat en de Nobelstraat.
Op de Weerdsingel reed begin 20e eeuw een tram tussen de Vaaltbrug en Noorderbrug. De groene oevers van de stadsbuitengracht moesten ruimte maken voor wegverbredingen en parkeervakken, die nodig waren voor het toenemend autoverkeer. Ook bomen aan de bebouwingszijde moesten wijken voor meer verkeersruimte. Het is niet duidelijk of er aan deze zijde sprake was van een ‘continue boomstructuur’. Bij de Noorderbrug werd rond 1935 een rotonde aangelegd om de samenkomst van het verkeer uit de Koekoekstraat, Duifstraat en Kievitstraat te organiseren.

2.2 Huidige situatie

De Weerdsingel Oostzijde is onderdeel van het singelgebied. Het singelprofiel tussen de gevels aan weerszijden van de stadsbuitengracht is aangewezen als ‘Rijksmonument Stadsbuitengracht’. Daarnaast is het projectgebied onderdeel van ‘Beschermd Stadsgezicht Binnenstad’. Aan de Weerdsingel bepalen bijzondere gebouwen ook vandaag de dag het straatbeeld. De gebouwen doen dienst als woning, bedrijf of kantoor. De woningen tussen de Hopakker en Bellamystraat zijn voorzien van een voortuin. Daarnaast zijn diverse woningen voorzien van een geveltuin. Op enkele locaties zijn plantenbakken geplaatst, zoals bij de kruising met de Kievitstraat.

De rijbaan is ongeveer 6,50 m breed en kent twee fietsstroken en een middenstrook. Er bevindt zich een trottoir aan de woningenzijde die in breedte varieert. Het profiel heeft veel kenmerken van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel. Het verschil is dat de Weerdsingel minder autoverkeer kent en slechts voor éénrichtingsverkeer door auto’s wordt gebruikt. Vanaf de Van Asch van Wijcksbrug is de rijrichting voor autoverkeer oostwaarts naar de Noorderbrug. Vanaf de Vaaltbrug is de rijrichting westwaarts naar de Noorderbrug. Op de gehele weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.

Er rijden ongeveer 1250 auto’s per etmaal op de Weerdsingel Oostzijde. Bij de Noorderbrug wordt de kruising van de singel met de zijstraten vormgegeven door een rotonde. De overige zijstraten zijn voorzien van een uitritconstructie. Het verkeer op de Weerdsingel heeft voorrang op de zijstraten. Er rijden tussen de 2300 en 3700 fietsers per etmaal over de Weerdsingel. Modelberekeningen laten zien dat dit in de toekomst meer wordt. De Weerdsingel Oostzijde maakt geen deel uit van een buslijn- of goederenverkeerroute. In totaal zijn er 54 autoparkeerplaatsen en 77 fietsstalplaatsen aanwezig in het plangebied.

Afbeelding links: Vogelvlucht van Weerdsingel Oostzijde ten noorden van de Binnenstad.

Afbeelding rechts: Huidige situatie van de rijbaan op de Weerdsingel Oostzijde met zicht op de rotonde bij de Noorderbrug.





Langs de Weerdsingel Oostzijde is er weinig tot geen (groene) ruimte aan de stadsbuitengracht. De singel is hier op zijn smalst omdat deze vroeger deels een functie had als handelskade. Op dit deel van de singel lopen alleen het water en de taluds (of kades ter hoogte van de aansluiting op de Wittevrouwensingel) door. In de oever staan verspreid bomen, met esdoorn, linde, eik en iep als belangrijkste soorten. Ondanks de beperkte ruimte ligt er een smal pad op delen van het talud langs de stadsbuitengracht.

Afbeeldingen boven:
Langs de gevel van de Weerdsingel Oostzijde is een breed trottoir aanwezig. Er bevinden zich voortuinen tussen de Van Asch van Wijcksbrug en de kruising bij Hopakker.





Afbeeldingen onder:
De Weerdsingel Oostzijde bestaat uit verschillende wegdelen. De rijloper en de fietsstroken zijn uitgevoerd in gebakken klinkers.





Afbeeldingen boven:
Er is op delen van het talud langs de singel een smal pad aanwezig. De bomen langs de Weerdsingel hebben weinig ruimte





Afbeeldingen onder:
Er is een rotonde aanwezig nabij de Noorderbrug met de aansluiting op Koekoekstraat en Kievitstraat. Beide zijstraten zijn ingericht als ‘fietsstraat’.





2.3 Relevante ontwikkelingen

Afgelopen periode is op de Weerdsingel Oostzijde in verschillende stappen de riolering vervangen en een nieuw hemelwaterriool aangelegd. Het nieuwe hemelwaterriool vangt het regenwater van de straat op en houdt dat vast in de bodem.Daarnaast is in 2021 technisch onderhoud gepleegd aan de Van Asch van Wijcksbrug. Ontwerpkeuzes binnen het projectgebied vragen om afstemming met aangrenzende projecten. De meest relevante ontwikkelingen die relatie hebben met de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde komen hieronder aan bod.

Gebiedsopgave omgeving Weerdsluis

In 2022 wordt gestart met een gebiedsopgave voor de omgeving Weerdsluis, met als doel om de locatie meer verblijfskwaliteit te geven, de historische functie als entree naar de binnenstad te accentueren en daarbij de langzaam-verkeersverbinding van oost naar west te verbeteren. In het coalitieakkoord Utrecht 2022-2026 is opgenomen dat er geen brug komt over de Weerdsluis.

Fietsverbinding ‘Om de Noord’

Naast de fietsverbinding over de singel rondom de historische binnenstad werken we aan de fietsverbinding ‘Om de Noord’. Dit is, na de Weerdsingel, de tweede schil van fietsroutes aan de noordkant van de binnenstad. Beide routes samen zorgen voor een beter fietsnetwerk, spreiding van fietsers en daarmee minder drukte in de binnenstad. De fietsroute ‘Om de Noord’ loopt vanaf de Amsterdamsestraatweg via de Herenweg, de Kaatstraat en de Adelaarstraat, via de Johannes de Bestraat en Menno van Coehoornstraat naar het Griftpark. Ten oosten van het Griftpark sluit de route aan op de fietsroute via de Alexander Numankade en F.C. Dondersstraat naar de Biltstraat en op de doorfietsroute naar Amersfoort.

3. Ambitie

Het monumentale singelgebied is van grote waarde voor de identiteit van Utrecht. Daarnaast is de singel een belangrijke schakel in het fietsnetwerk ten noorden van de binnenstad. Opwaardering van het de Weerdsingel Oostzijde versterkt die betekenis en voegt nieuwe kwaliteit toe. De belevings- en verblijfskwaliteit van dit unieke gebied voor voetgangers verbetert. Ook draagt herinrichting van de singel bij aan een herkenbare en comfortabele fietsroute rondom het centrum.

Singelpark
De Utrechtse singel heeft betekenis voor zowel de binnenstad als de omliggende wijken. Het is niet meer de begrenzing van het centrum, maar de overgang van de historische binnenstad naar de poortgebieden (Bemuurde Weerd en Ledig Erf) en de stadsdelen daarbuiten. Daarnaast is de singel een belangrijke (hoofd) groenstructuur die aansluit op andere parken in de stad, zoals Moreelsepark, Griftpark en Maliebaan. De oevers en kades van de singel worden veel gebruikt door inwoners voor wandelen en hardlopen. De singel kan groener worden en meer samenhang krijgen, zodat het nog meer (recreatieve) betekenis krijgt voor de stad.
Van oudsher is het zuidelijke deel van de singel ingericht als een ruim park met kenmerkende glooiingen op de bolwerken, terwijl de beperkte ruimte langs de singel in het noorden voor een deel de functie had van handelskade. Aan de noordkant zijn er stukken singel waarbij alleen het water en de taluds of kades doorlopen. Door het verbreden en verbinden van de oever op de Weerdsingel Oostzijde ontstaat er een aaneengesloten singelstructuur met een doorlopend wandelpad. Ter hoogte van de Noorderbrug wordt het singelpark aan de buitenzijde van de singel vergroot, zodat er een groene verblijfsruimte ontstaat die doet denken aan het in 2021 heringerichte Malieblad. De rotonde maakt daarbij plaats voor een eenvoudige kruising met duidelijke voorrang.

Om het groen meer samenhang te geven en de parkbeleving te versterken sluit de inrichting van de oever ter hoogte van de Weerdsingel Oostzijde aan op de rest van de Singel. Deze bestaat uit doorlopende wandelpaden, gevarieerde beplanting en mooi parkmeubilair. De herinrichting zet in op zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk groen en beleving van het water. Dit maakt de openbare ruimte van de Weerdsingel Oostzijde beter bestand tegen een warmer klimaat en zorgt voor extra waterbergend vermogen.

Fietsroute langs de singel
De singel is voor fietsers een belangrijk onderdeel van de fietsroute langs de binnenstad. De singel heeft voor de fiets als belangrijkste meerwaarde dat de fietser zich kan oriënteren op het water en de drukke binnenstad kan ontwijken. Bij de nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde staan voetganger en fietser centraal. Op de rijbaan delen auto en fietser de ruimte. Het (auto)verkeer op de singel moet het tempo aanpassen aan de fietser. Autoverkeer dat op wil schieten, voelt zich na de herinrichting (nog) minder thuis op de singels en zal vaker kiezen voor een route buiten de binnenstad.

De wegindeling van het nieuwe straatprofiel maakt autoverkeer in één richting mogelijk, zoals nu ook het geval is. De rijbaan kan worden versmald van 6,50 meter naar 4,80 meter. Door het minder breed uitvoeren van de rijbaan ontstaat ruimte voor vergroening langs de oever, waardoor het singelpark kan worden verbreed. Ook zorgt de versmalling van de rijbaan voor een betere oversteekbaarheid voor voetgangers, lagere snelheid van het autoverkeer en een begrijpelijke situatie voor elke verkeersdeelnemer.

Afbeelding:
Impressie van de toekomstige aansluiting van de Wittevrouwensingel op de Vaaltbrug.

De kruisingen op de Weerdsingel Oostzijde worden zo compact mogelijk vormgegeven. Het verkeer op de Weerdsingel Oostzijde heeft, net als het verkeer op de Tolsteegsingel, Maliesingel en Wittevrouwensingel, voorrang op het verkeer uit de zijstraten. Dit komt de herkenbaarheid, continuïteit en het fietscomfort op de kruisingen ten goede. Fietsers hoeven op de singel niet langer te wachten op verkeer van rechts, waardoor het aantrekkelijker wordt buitenom de binnenstad te fietsen. De aansluiting op de Hopakker blijft voorlopig een gelijkwaardige kruising (rechts heeft voorrang). Mogelijk wordt in de toekomst de voorrangssituatie op de kruising met de Hopakker herzien en krijgt ook hier het verkeer op de Weerdsingel Oostzijde voorrang op verkeer uit zijstraten.

We zetten in op versterking van de ruimtelijke continuïteit van de singel met een eenduidig profiel en geordende functies. Zo staan auto's geparkeerd en fietsen gestald op niveau van het trottoir. Dit zorgt ervoor dat auto's netter parkeren, en niet half op de fietsstrook staan. Te kiezen materialen en meubilair komen overeen met wat er is toegepast op de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel. Op de rijbaan is hier rood asfalt gecombineerd met een verharding van gebakken klinkers. We behouden de singelmasten (lichtmasten), omdat deze aansluiten bij de aanwezige monumentale karakteristieken van het singelgebied als geheel.



Afbeelding:
Impressie van de toekomstige wegindeling van de Weerdsingel Oostzijde.



4. Uitgangspunten

Ambitie voor de Weerdsingel Oostzijde is een herinrichting die zorgt voor vergroting van het singelpark, meer ruimte voor wandelaars en een herkenbare, comfortabele fietsroute. In dit hoofdstuk zijn uitgangspunten van de herinrichting uitgewerkt en vertaald naar eisen en wensen waaraan het FO moet voldoen.

4.1 Algemeen

De herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde als onderdeel van het singelgebied is een integrale ruimtelijke opgave. Binnen deze opgave staan de principes ‘samenhang’, ‘herkenbaarheid’ en ‘continuïteit’ centraal. Bij de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde wordt aangesloten op de heringerichte delen van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel. De oever van de stadsbuitengracht is onderdeel van een aaneengesloten Singelpark. Deze wordt uitgebreid ter hoogte van de Noorderbrug, ten koste van verkeersruimte ter plaatse van de rotonde.

4.2 Mobiliteit

Voetgangers en mensen met een beperking

- De trottoirs aan de gevelzijde hebben een obstakelvrije breedte tussen de erfgrens en de functiezone van minimaal 2 meter, gemeten vanaf de gevel(tuin) of aanwezige trap.
- De aansluiting van zijstraten wordt op niveau van het trottoir aangelegd naar voorbeeld van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel (‘uitritconstructie’).
- Langs de verbrede groene oever langs de singel (stadsbuitengracht) wordt een wandelpad van minimaal 0,8 meter breed aangelegd.
- Tussen de kruisingen zijn voldoende informele oversteekmogelijkheden aanwezig om het wandelpad langs de singel te bereiken.

Fietsverkeer

- De Weerdsingel Oostzijde is een hoofdfietsroute (rijbaan uitgevoerd in rood asfalt) zonder obstakels en krijgt een zo soepel mogelijke inrichting. De route is comfortabel en herkenbaar, vergelijkbaar met andere singeldelen.
- Het fietsverkeer op de singelroute heeft voorrang op het kruisend en/of invoegend verkeer, dus ook voorrang op de fietsroute Kievitstraat/van Humboldtstraat.

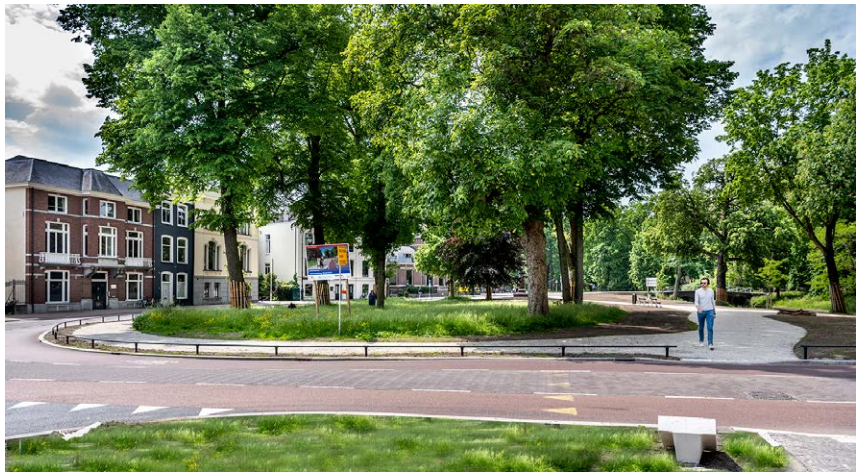
Gemotoriseerd verkeer

- Automobilisten gebruiken dezelfde rijweg als fietsers. Er geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.
- Het wegprofiel na de herinrichting past goed voor autoverkeer in één richting. De huidige verkeerscirculatie wordt gehandhaafd.
- De rijbaan wordt zo smal mogelijk om daarmee: (1) duidelijk te maken dat de fietser de belangrijkste gebruiker is; (2) de snelheid voor autoverkeer te verlagen; (3) de oversteek voor voetgangers van trottoir naar wandelpad kort te houden; (4) de groene oever langs de singel te verbreden.
- De Weerdsingel is geen onderdeel van een bevoorradingsroute. De weg moet wel toegankelijk blijven voor vrachtverkeer, zoals verhuis- en vuilniswagens.
- De Weerdsingel Oostzijde is geen onderdeel van een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. De bereikbaarheid moet wel worden gegarandeerd.

Auto- en fietsparkeren

- Autoparkeren (in langsparkeervakken) en fietsparkeren vindt plaats in de ‘functiestrook’ op het niveau van het trottoir. In de volgende ontwerpfasen (VO en DO) worden de definitieve plekken bepaald.
- Het bestaande aantal autoparkeerplaatsen blijft ongeveer gelijk.

Afbeelding: Voorbeeld van een vergroting van het Singelpark bij het Malieblad.



- Het aantal laadpunten voor elektrische auto's en het aantal deelautoplekken blijft gelijk aan de huidige situatie. Eventuele uitbreiding zal aansluiten op de 'Plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur.
- Het parkeren van auto's en fietsen in de groenstrook langs de stadsbuitengracht is niet toegestaan. Zie uitgangspunten over groen en bomen (4.3).
- De zone voor betaald autoparkeren (A2) blijft ongewijzigd.

4.3 Groen en bomen

De singel is onderdeel van de hoofdgroen- en hoofdbomenstructuur in de stad. Deze structuur wordt zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk versterkt.

- De oever van de singel wordt verbreed en voorzien van een wandelpad door het groen. In de fase van VO en DO wordt de precieze inrichting als onderdeel van het Singelpark uitgewerkt.
- De bestaande bomen op de oever van de stadsbuitengracht worden behouden. Er is ruimte voor de aanplant van extra bomen op de oever nabij de Noorderbrug.
- Ter bescherming van de oever worden voethekken (terug) geplaatst. Dit voorkomt dat er in het groen langs de singel geparkeerd wordt.
- Geveltuinen zijn mogelijk als een obstakelvrije ruimte (van minimaal 1,2 meter) gegarandeerd is en beheer bij omwonenden ligt.
- Waar mogelijk worden in de functiestrook op het niveau van het trottoir groenvakken toegepast ter onderbreking van auto- en fietsparkeerplaatsen. In de fase van VO en DO worden de definitieve plekken hiervoor bepaald.

Afbeeldingen: Voorbeeld van materialen en lichtmasten passend bij aanwezige monumentale karakteristieken van het singelgebied.

4.4 Openbare ruimte

De herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde moet voldoen aan Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en Handboek Openbare Ruimte. Voor de historische binnenstad (binnenzijde van de singel) geldt kwaliteitsniveau ‘Allure’. Het voorgeschreven kwaliteitsniveau voor de het plangebied aan de buitenzijde van de singel is ‘Domstad Bijzonder’.

Verharding en meubilair

Het materiaalgebruik van de Weerdsingel Oostzijde wordt afgestemd op de heringerichte delen van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel. Het gebruik van rood asfalt voor de fietsstroken is een uitgangspunt, evenals het handhaven van de huidige singelmasten voor de verlichting.

- De rijloper (met uitzondering van fietsstroken) en trottoirs worden uitgevoerd gebakken klinkers. Fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt. Uit andere projecten weten we dat rood asfalt ertoe leidt dat meer fietsers deze route weten te vinden.
- De singelmasten (lichtmasten) blijven staan. Waar nodig worden de singelmasten verplaatst of toegevoegd.
- Voor de inrichting van het singelpark en het wandelpad langs de singel geldt dat de halfverharding en maatvoering aansluit bij wat verderop aanwezig is. De wandelpaden sluiten logisch aan op de verharding van de bruggen.





Afbeelding:
Voorbeeld van een informeel wandelpad door het groen ter hoogte van de Maliesingel en Tolsteegsingel.



Afbeelding:
Voorbeeld van de aansluiting van voetpad in het Singelpark op het landhoofd van de Wittevrouwenbrug.



Klimaat
Na herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is de openbare ruimte beter bestand tegen de gevolgen van klimaatsverandering door:

- De openbare ruimte alleen te verharden als dat noodzakelijk is voor het gewenste gebruik en beheer. Overbodige verharding wordt verwijderd.
- Looproutes te begeleiden met groen en bomen, zodat men op een hete dag regelmatig in de schaduw kan lopen en hittestraling uit verharding wordt beperkt.
- Koele verblijfsgelegenheid in de schaduw te maken door het toevoegen van grote bomen en groen.
- Hemelwater eerst te infiltreren in de bodem voordat deze wordt geloosd op de stadsbuitengracht.

Constructies en bruggen

- In de VO en DO fase wordt aanpassing van de indeling van stroken op het brugdek van onder andere de Noorderbrug onderzocht. Aan weerszijden van de Noorderbrug en de van Asch van Wijcksbrug wordt opstelruimte gereserveerd voor hijskranen voor het uitnemen van de bruggen.

4.5 Ondergrond

Kabels en leidingen

Bestaande kabels en leidingen worden zoveel mogelijk behouden. Er worden geen grote knelpunten met de bestaande kabels en leidingen verwacht. In de fase van VO en DO wordt onderzocht of aanvullende nutsvoorzieningen in het plangebied nodig zijn.

Afvalinzameling

Op dit moment is er één ondergrondse afvalcontainer aanwezig in het plangebied. Deze wordt verplaatst en ingepast in de ‘functiestrook’. In de fase van VO en DO wordt de definitieve locatie bepaald.

Aanvullende technische informatie

Aanvullende informatie met betrekking tot onder andere bodemkwaliteit is opgenomen in hoofdstuk 6.

5. Ontwerptoelichting

Op basis van de uitgangspunten in hoofdstuk 4 is een functioneel ontwerp (FO) uitgewerkt. Dit is een eerste ontwerp van hoe we denken dat de straat er straks ongeveer uitziet. Het FO wordt hieronder aan de hand van een kaartuitsnede(n) en principeprofiel(en) beknopt toegelicht. Afwijkingen ten opzichte van de uitgangspunten worden expliciet benoemd.

5.1 Algemeen

De inrichting van de Weerdsingel Oostzijde past bij het gewenste gebruik en haar unieke karakter. Er komt meer ruimte (fysiek en gevoelsmatig) voor voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt het singelpark vergroot. De beleving van het water, de karakteristieke bebouwing, de monumentale uitstraling van de singel én de openbare ruimte dragen bij aan de gewenste verblijfswaarde. De inrichting zorgt voor een herkenbare, veilige en comfortabele singelroute voor de fiets. De singelroute wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer.

Afbeelding: Plankaart herinrichting Weerdsingel Oostzijde.




KIEVITDWARSSTRAAT
Aandachtspnt.
Uitstal plantbakken en bankjes
tot aan molgoot met kolken.
WEERDSINGEL - O.Z.
Aandachtspnt.
locatie lichtmast en klok
Aandachtspnt.
locatie lichtmast
bij gewijzigd voetpad
Aandachtspnt.
aantal fietsparkeerplekken
Inritband in bestaande situatie
PROFIEL 1
BEGIJNEKADE
NOORDERSTRAAT
VAN ASCH VAN WIJCKSKADE
PLOMPETORENBRUG
PLOMPETORENGRACHT
WOLVENSTRAAT
WOLVENPLEIN

5.2 Profiel

De belangrijkste kenmerken van het FO zijn:

- Versmald profiel met prioriteit voor de fietser
- Continuïteit in het profiel als singelpark en als fietsroute
- Verbreding van de groenstrook aan de waterkant
- Een wandelpad aan de waterkant

Bij de profielkeuze is een zorgvuldige afweging gemaakt. De weg moet functioneren als comfortabele doorgaande fietsverbinding en bestemmingsverkeer een goede ontsluiting bieden. De nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde gaat uit van het principe dat de fietser de hoofdgebruiker is en de automobilist zich daarin voegt. De omvang van het autoverkeer op de Weerdsingel Oostzijde is laag vergeleken met andere singeldelen. Zwaar verkeer (vrachtverkeer, vuilniswagens, verhuiswagens) maakt beperkt gebruik van deze route. De grootste gebruikersgroep zijn nu de fietsers, en dat wordt in de toekomst nog sterker.

De gekozen wegindeling van het straatprofiel op de Weerdsingel past bij de lage intensiteit van het autoverkeer en maakt autoverkeer in één richting mogelijk. Het wegprofiel wordt 4,8 meter breed. Rijlopers voor fietsers liggen binnen dit wegprofiel en zijn 2 meter breed, zodat twee fietsers naast elkaar twee fietsers of één auto uit de tegenrichting makkelijk kunnen passeren Tussen de rijlopers voor de fiets ligt een smalle middenstrook, van 0,80m, uitgevoerd in een goed overrijdbare klinkerverharding.

De ruimte die vrijkomt door het versmallen van het wegprofiel, van 6,5 meter naar 4,8 meter, wordt gebruikt om groenruimte aan de stadsbuitengracht toe te voegen. Hierdoor wordt het singelpark versterkt, verbeteren de groeiomstandigheden van de bomen en is er ruimte voor het verbeteren van het wandelpad en de doorgaande wandeling.

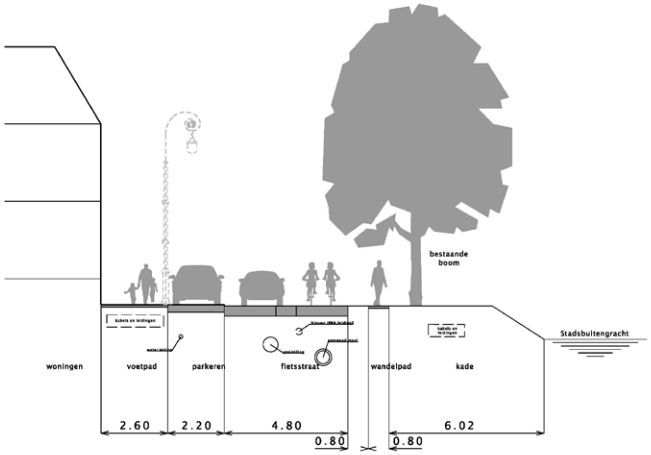
In de bochten zal het wegprofiel iets breder zijn dan 4,8 meter. Door de relatief scherpe bochten is een bochtverbreding in het profiel noodzakelijk, zodat een fietser en bijvoorbeeld een vuilniswagen tegelijk de bocht veilig kunnen delen. Ondanks de bochtverbreding ontstaat ook hier ruimte om het groen aan de waterkant te verbreden en het wandelpad te verbeteren.

Tussen het trottoir en de rijbaan komt een multifunctionele functiestrook om autoparkeren en lichtmasten in te passen als onderdeel van het trottoir. De breedte van deze strook is ongeveer 2,2 meter. De waterkant is en blijft parkeervrij.

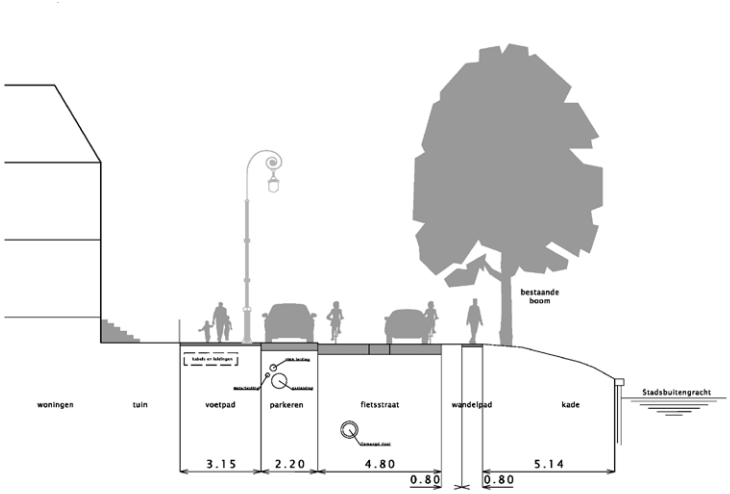
Alle aansluitende woonstraten worden aangesloten door middel van een uitritconstructie. Alle verkeersdeelnemers op de singel, ook de voetgangers, hebben hiermee voorrang op de zijstraten.

De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is gegarandeerd. Het profiel van de straat biedt hiervoor voldoende ruimte.

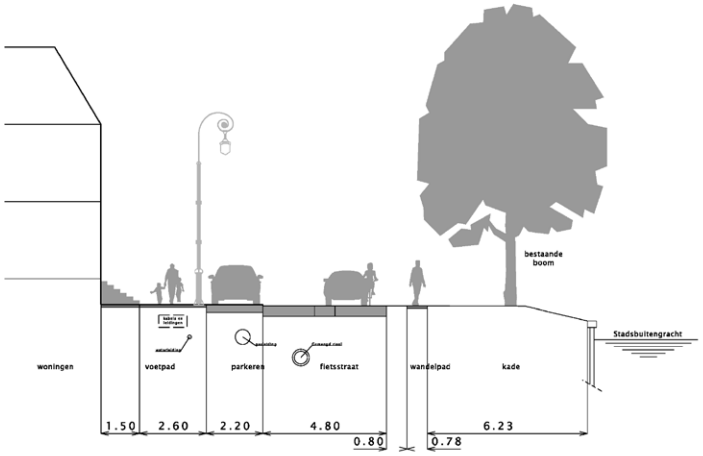
Afbeelding links:
Dwarsprofiel herinrichting Weerdsingel Oostzijde van het wegdeel tussen Vaaltbrug en kruising Noorderstraat/ Koekoekstraat.



Dwarsprofiel 1



Dwarsprofiel 3



Dwarsprofiel 2

5.3 Kruising Noorderstraat/Koekoekstraat

Om de ruimtelijke continuïteit van de singel te versterken en het fietscomfort te vergroten maakt de rotonde op de Weerdsingel Oostzijde plaats voor een compacte kruising.

De huidige rotonde is een ruim bemeten, verkeerskundige kruispuntvorm die op deze locatie en met de verwachte verkeershoeveelheden (veel fietsers, relatief weinig autoverkeer) eigenlijk een te zwaar middel is. De huidige rotonde wordt op rustige momenten ook wel eens ‘verkeerd’ gebruikt: auto’s die linksom naar de eerstvolgende afslag rijden, fietsers die linksom fietsen. De toekomstige verkeersintensiteiten van fiets en auto kunnen ook worden verwerkt met een inrichting die minder ruimte vraagt en minder gericht is op autoverkeer.

De rotonde is aangelegd in de jaren ‘50, een tijd waarin het denken vooral gericht was op het doorstromen van autoverkeer. Uitgangspunt was toen dat de auto soepel moest kunnen doorrijden, ook in het hart van de stad. Inmiddels is deze manier van denken verschoven en zetten we in de woonomgeving de voetganger en de fietser voorop. De aansluiting bij de Noorderbrug is de enige kruising langs de singel in de vorm van een rotonde. De rotonde neemt veel ruimte in, kent veel verharding en straalt niet uit dat voetgangers en fietsers de belangrijkste gebruikers zijn. Op de huidige rotonde lopen de fietsstroken niet door. Bij het vervangen van de rotonde door een voorrangskruising ontstaat ruimte voor verblijven en voor groen. Een voorrangskruising is verkeersveilig vorm te geven, ook met beide eenrichtingstraten voor autoverkeer. In bijlage C is een variantenstudie voor de locatie Noorderbrug opgenomen. We kiezen er op deze locatie voor om de rotonde te vervangen door een compacte kruising die verkeerskundig even goed functioneert als een rotonde, maar meer ruimte oplevert voor groen. Dat is eenzelfde oplossing als langs andere singeldelen, en draagt daarmee bij aan uniformiteit, continuïteit, herkenbaarheid en vergroening. Door het verwijderen van de rotonde kan het historische bolwerk worden geaccentueerd en ontstaat er meer (groene) verblijfsruimte aan de stadsbuitengracht, waarmee het singelpark wordt vergroot en het wandelpad door het groen kan worden doorgetrokken. Op de trottoirs aan de gevelzijde is ruimte voor het toevoegen van plantvakken. Dat werken we in de fase van het VO verder uit.

Afbeelding: Uitsnede van de plankaart voor de herinrichting van de kruising Noorderstraat/ Koekoekstraat.



5.4 Kruising Hopakker/Van Asch van Wijcksbrug

De Weerdsingel Oostzijde sluit aan op de Hopakker. In de huidige situatie is dit een gelijkwaardige kruising met ‘voorrang van rechts’. Dat blijft zo. Om de verkeerssituatie overzichtelijker, compacter en duidelijker te maken doen we een aantal kleine aanpassingen in het gebruik van materialen op de kruising, waaronder het verwijderen van een doorlopende bandenlijn.

5.5 Aansluiting Wittevrouwensingel (Vaaltbrug)

De Vaaltbrug vormt de overgang van de Wittevrouwensingel naar de Weerdsingel Oostzijde. De Wittevrouwensingel heeft een rijbaan van 6,5 meter breed. Deze rijbaanbreedte gaat op de Weerdsingel Oostzijde over in 4,8 meter. De rijbaan voor auto en fiets op de Vaaltbrug zelf is 4 meter breed. Om de aandacht op de positie van de fiets ten opzichte van het autoverkeer te benadrukken wordt het asfalt van de rijloper voor de fiets op de Wittevrouwensingel doorgezet tot over de brug. De deklaag op de brug wordt uitgevoerd in rood asfalt. De klinkerverharding in de rijloper van de Wittevrouwensingel loopt taps toe en eindigt een aantal meter voor de brug. De rijlopers voor de fiets gaan naadloos door op de brug. Met het aan beide zijden beëindigen van de middenstrook in klinkers wordt de positie van de fietser op de singel en de brug geaccentueerd.

5.6 Verkeer

Voetgangers

Het trottoir aan de zijde van de bebouwing is minimaal 2 meter breed, vrij van obstakels. Gevelverspringingen worden niet gevolgd. Daarbij is rekening gehouden met een eventuele geveltuin (van maximaal 0,6 meter). Voetgangers op het trottoir hebben voorrang op verkeer uit de zijstraten door het toepassen van uitritconstructies.

Het trottoir op het gedeelte tussen de Bellamystraat en de Hopakker blijft even breed als nu. We zorgen ervoor dat de looproute aan beide zijden logisch op elkaar aan blijft sluiten. Op plekken waar veel ruimte is, wordt het trottoir met ongeveer 0,5 meter versmald. Hiermee verminderen we volgens het principe ‘groen tenzij’ de overmaat aan verharding. De ruimtewinst die hierdoor ontstaat benutten we om de oever van de singel te verbreden. De paden (uitgevoerd in halfverharding) sluiten zorgvuldig aan op de bruggen. In de fase van het VO en DO wordt de inrichting van de oever uitgewerkt in samenhang met de ontwerpprincipes voor het Singelpark.

Fietsers

De fietsers krijgen ruimte en comfort op rijlopers van 2 meter breed van rood asfalt. Het materiaalgebruik sluit aan op het al heringerichte deel van de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel. De middenstrook wordt goed overrijdbaar, zodat fietsen over deze strook geen belemmering oplevert.

Parkeren

De parkeerplaatsen worden ingepast in de functiestrook. Er worden in totaal 53 autoparkeerplaatsen gerealiseerd voor auto’s. Dit is inclusief de 3 ‘bijzondere’ parkeerplaatsen voor 1 deelauto en 2 elektrische deelauto’s. Daarnaast worden mogelijk enkele parkeerplaatsen voorzien van een openbare laadpaal. De parkeerplekken komen op trottoirniveau te liggen. Dit bevordert een rustig, overzichtelijk straatbeeld. Ervaring leert dat parkeren op trottoirniveau over het algemeen ‘netjes’ gebeurt, zonder uitstekende wielen of bumpers over de fietsstrook. Parkeren op trottoirniveau heeft ook als kenmerk dat op het moment dat er niet geparkeerd wordt, de ruimte als verblijfsruimte bij het trottoir gevoegd kan worden. Ook leidt parkeren op trottoirniveau tot ‘optische versmalling’, wat bijdraagt aan vermindering van snelheid van het verkeer.

Het uitgangspunt is dat het huidige aantal fietsparkeerplaatsen (77 stuks) minimaal gelijk blijft. In fase van het VO en DO worden de precieze plekken in de functiestrook bepaald.

5.7 Groen en bomen

De bestaande boom- en groenstructuur wordt behouden en waar mogelijk verbeterd. Met name bij de Noorderbrug is ruimte voor het versterken van het singelpark en wordt het aantal m2 groen bijna verdubbeld. Ook langs de rest van het profiel wordt het groen aan de singelzijde verbreed. Op het trottoir is ruimte voor het toevoegen van plantvakken in de functiestrook. In totaal komt er ongeveer 1100 m2 groen bij. Dat is 33% meer dan in de huidige situatie. In de fase van het VO en DO wordt aandacht besteed aan de groeiomstandigheden van de bomen. Daarnaast wordt de inpassing en invulling van de plantvakken op het trottoir bepaald.

Afbeelding: Oppervlakte groen in de huidige situatie is ongeveer 3200 m2.



Afbeelding: In de nieuwe situatie neemt de oppervlakte groen met ongeveer 33% toe naar ongeveer 4300 m2.



6. Technische onderzoeken

Er liggen verschillende onderzoeken ten grondslag aan de beoogde herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Dit hoofdstuk beschrijft welke onderzoeken er zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn.

6.1 Monumenten en Archeologie

Monumenten

Het plangebied van de Weerdsingel Oostzijde ligt in beschermd singelgebied. De bescherming betreft het gehele singelgebied van gevel tot gevel. Hiertoe behoren ook de parkopzet en de overblijfselen van verdedigingswerken. Vanwege de ligging van het projectgebied in het Rijksmonument Stadsbuitengracht en Beschermd Stadsgebied Binnenstad is een omgevingsvergunning (voorheen ‘monumentenvergunning’) nodig voor de herinrichting. Deze wordt in de volgende fase aangevraagd.

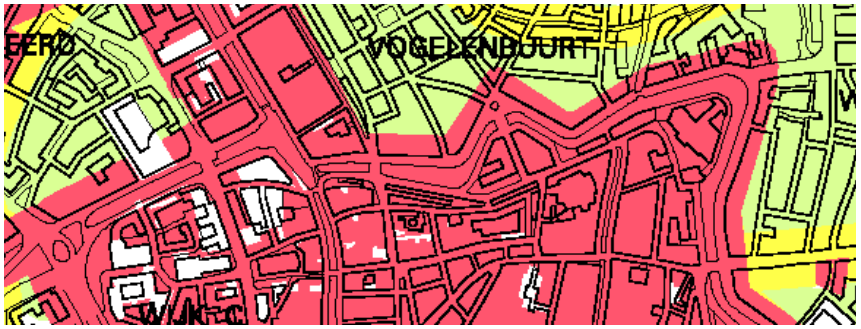
Archeologie

Volgens de archeologische waardenkaart is er in het plangebied sprake van een hoge archeologische verwachting. Daarom zal er in de vervolgfase, afhankelijk van het voorgenomen grondverzet, een vergunning worden aangevraagd.

Afbeelding rechts: Uitsnede uit de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht. Het plangebied valt in het rode gebied met hoge verwachting.



Afbeelding links: Kaartuitsnede van de monumenten en beschermde stads- en dorpsgebieden. Het plangebied is beschermd ligt in beschermd singelgebied.



6.2 Geluid

De Weerdsingel Oostzijde is tussen de Van Asch van Wijcksbrug en de Wittevrouwensingel een klinkerweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op basis van het verkeersmodel VRU 3.4 varieert de huidige etmaalintensiteit van ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal in het westen tot 1250 net voor de overgang naar de Wittevrouwensingel in het oosten.

De gemeente Utrecht moet elke 5 jaar het geluidsniveau in de stad berekenen. De laatste berekeningen zijn van 2016. De actualisering die eigenlijk in 2021 zou worden uitgevoerd is uitgesteld vanwege de invoering van de nieuwe Omgevingswet op 1 januari 2023.

Op basis van deze zogenaamde geluidbelastingkaarten is de maximale geluidbelasting in de Weerdsingel Oostzijde 60 dB. Op de overige locaties is de geluidbelasting lager en in het oosten veelal lager dan 55 dB.



Afbeelding: Uitsnede van de geluidbelastingkaart uit 2016 van de gemeente Utrecht. De maximale geluidsbelasting in het plangebied is 60 dB. Merendeel van het plangebied kent een geluidsbelasting lager dan 60 dB.

De gemeente hanteert in het Actieplan Geluid een plandrempel van 63 dB om een woning als knelpunt aan te merken. Bij overschrijdingen is het wenselijk in de toekomst te bezien welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Omdat de geluidbelasting op alle woningen lager is dan 60 dB zijn er in de Weerdsingel Oostzijde geen geluidknelpunten.

6.3 Bodem

In de Nota Bodembeheer gemeente Utrecht 2017-2027 is het plangebied gelegen in de zone “oude binnenstad” en heeft de bovengrond de ontgravingsklasse “industrie”. In de volgende fase, bij het opstellen van het voorlopig ontwerp, wordt er onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

6.4 Riolering

Om droogte tegen te gaan heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Een deel van rijweg watert daarom af naar de groenstrook. Het overtollige water wordt afgevoerd via afvoerputten (kolken) naar het hemelwateriool. Bij een neerslag van >80 mm/uur is het streven dat wegen uiterlijk drie uur daarna weer vrij zijn van aanwezig hemelwater op het wegdek. De gehele Weerdsingel Oostzijde is voorzien van een gescheiden rioolstelsel met aparte hemelwaterafvoer.

6.5 Ecologie

Op basis van de natuurwaardenkaart zijn er aanwijzingen voor de aanwezigheid van beschermde soorten. Dit zijn soorten die beschermd zijn volgens de wet Natuurbeheer. Daarnaast zijn er een aantal ‘Utrechtse Soorten’ gevonden die de gemeente Utrecht extra beschermt. Voor de start van de werkzaamheden wordt er een Quickscan Flora en Fauna uitgevoerd.

6.6 Groen en bomen

De bestaande bomen in het projectgebied zijn geïnventariseerd, waarbij de boomconditie en de toekomstverwachtingen zijn bepaald. Er zijn binnen de werkgrens 65 bomen aanwezig. De bomen hebben een voldoende tot goede conditie, een enkele boom heeft een slechte conditie. De boomsoorten die voorkomen zijn divers en bestaan uit onder andere linde, eik, plataan, iep, es, sierkers en acacia. Een overzicht is opgenomen in bijlage E.

Afbeelding: Gevoelstemperatuur op een hete dag met een luchttemperatuur van 32 graden. De omgeving rondom de rotonde bij de Noorderbrug voelt van meer dan 5 graden warmer ten opzichte van het buitengebied.

Met de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde zullen drie bomen van hun huidige plek weg moeten. Het betreft bomen ter plaatse van de huidige rotonde bij de Noorderbrug. Voor twee van de drie bomen is een velvergunning nodig. Voor de boom die herplantbaar is, wordt in de vervolgfase een nieuwe locatie gezocht. Er worden tenminste vier nieuwe bomen teruggeplant in de omgeving van de Noorderbrug. Dit zijn bomen van de 1e grootte en van inheemse soorten passend binnen het bomenbeleid van de gemeente Utrecht. De bomen worden op voldoende afstand van kabels en leidingen geplaatst. De groeiplaatsen worden ingericht volgens het Handboek Openbare Ruimte. Waar nodig doen we in de vervolgfase gericht onderzoek naar wortels.

6.7 Klimaat

In de visie Klimaatadaptatie geven we aan welke ambities we hebben voor gevoelstemperatuur, wateropvang, schaduw en loopafstand tot een groene, koele plek. De Weerdsingel Oostzijde scoort op al deze ambities voldoende, met uitzondering van de omgeving van de rotonde nabij de Noorderbrug. Daar is de gevoelstemperatuur in de zomer meer dan 5 graden warmer dan buiten de stad. Hier wordt een hogere temperatuur ervaren omdat er weinig schaduw van grote bomen is. Ook is er veel verharding die warmte vasthoudt. Bij de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde wordt de groenstructuur langs de singel vergroot ter plaatse van de Noorderbrug. De verwachting is dat dit de gevoelstemperatuur ten goede komt.



6.8 Duurzaamheid

De herinrichting wordt integraal en zo duurzaam als mogelijk aangepakt. We streven naar een zo hoog mogelijke duurzaamheidsprestatie voor alle duurzaamheidsthema's samen. Voor het thema energie is het uitgangspunt dat het energiegebruik voor een nieuw aan te leggen weg over de hele levensduur zo laag mogelijk wordt. Dus gerekend over aanleg, beheer/onderhoud en sloop.
Voor het thema materiaalgebruik is het uitgangspunt dat bij aanleg, beheer en onderhoud zoveel mogelijk circulaire strategieën worden toegepast. Dat houdt in dat de benodigde materialen waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en na gebruik hergebruikt worden.
Gestreefd wordt naar hergebruik van gebakken klinkers met voldoende resterende levensduur, mits hierdoor geen lappendeken van lichte en donkere verhardingen ontstaat. Voor het rode asfalt wordt in de vervolgfase bekeken of materiaal met een lagere MKI (Milieu Kosten Indicator) kan worden toegepast. Ook wordt onderzocht of behoud van de (puin)fundering onder de wegvlakken mogelijk is.

6.9 Kabels en leidingen

Er is een oriëntatieverzoek opgevraagd (mei 2021) bij het kadaster om de ligging van kabels en leidingen te inventariseren. Op basis van de ligging van kabels en leidingen zijn potentiële raakvlakken en conflicten met de nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde in beeld gebracht in bijlage E. Het gros van de bestaande kabels en leidingen zal weinig invloed hebben op de herinrichting. Waar nodig en mogelijk worden in afstemming met de netbeheerders oude kabels en leidingen vervangen of verwijderd. We voorzien een kans dat één lichtmast op het trottoir opgeschoven moet worden om goede loopruimte te creëren. Een tweede lichtmast moet worden verplaatst als gevolg van de nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde.

6.10 Beheer

In de vervolgfase wordt inzichtelijk gemaakt wat de herinrichting betekent voor de toekomstige beheerkosten. Vooralsnog lijkt er sprake van een beperkte verandering van de beheer- en onderhoudskosten. De kosten kunnen hoger uitvallen ten opzichte van de bestaande situatie door het toevoegen van (openbaar) groen.

Constructies

Er is in 2021 technisch onderhoud gepleegd aan de Van Asch van Wijcksbrug. Er zijn geen andere voornemens voor constructieve wijzigingen in het plangebied bekend.

6.11 Risico

Procedures en vergunningen

De voorziene herinrichting past binnen de beheersverordening ‘De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen’ (2016) die van toepassing is op het projectgebied. Er is geen juridisch-planologische procedure nodig voor uitvoering van de werkzaamheden.

Voor zover in deze fase bekend zijn de volgende vergunningen noodzakelijk:

- Omgevingsvergunning, in verband met het wijzigen van verharding en wegindeling in beschermd rijksmonument en stadsgezicht.
- Opbreekvergunning, in verband met graafwerkzaamheden.
- Archeologie-vergunning, in verband met ligging beschermd stadsgebied en rijksmonument
- Velvergunning
- Verkeersbesluit(en)

We hebben een eerste raming van investeringskosten gemaakt. Deze worden gedekt uit het projectbudget Fietsroute Singel Noord.

7. Vervolgstappen

7.1 Vaststelling IPvE/FO en verdere uitwerking

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om hun mening te geven over dit IPvE/FO nadat het college het document heeft vrijgegeven voor consultatie. De reactietermijn is 6 weken. De binnengekomen reacties bundelen we, voorzien van een antwoord, in een reactienota. De reacties kunnen aanleiding geven het IPvE/FO aan te passen. Het gemeentebestuur neemt hierover een besluit. Nadat het plan is vastgesteld werken we het verder uit tot een voorlopig ontwerp (VO). Zie ook hoofdstuk 1.5 voor een beschrijving van het Utrechts Plan Proces.

In de VO-fase raadplegen wij direct aanwonenden, bewoners, bedrijven en belangengroepen bij bij de uitwerking van het ontwerp, zodat we eventuele verbeteringen nog kunnen doorvoeren.

7.2 Betrokkenheid omgeving

7.2.1. Klankbordgroep direct aanwonenden en bewonersdelegatie

Bij de start van het IPvE/FO eind 2019 organiseerde de gemeente een buurtbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst deden we een oproep aan omwonenden om zich aan te melden voor een klankbordgroep. Meerdere mensen meldden zich daarvoor aan. De projectorganisatie heeft een aantal keren met een klankbordgroep van direct aanwonenden gesproken over de ambities en mogelijkheden voor de herinrichting. Dat gebeurde vanwege corona deels digitaal. Er zijn in die periode voorstellen en varianten op tafel gelegd voor de locatie bij de Noorderbrug, voor de wegindeling en voor de aansluiting bij de Vaaltbrug. Begin 2021 hebben enkele deelnemers van de klankbordgroep laten weten zich zorgen te maken over de voorstellen van de gemeente. Ze hebben een petitie opgesteld en spandoeken opgehangen. Zij willen dat de fietsstroken niet geasfalteerd worden en dat de rotonde bij de Noorderbrug behouden blijft. In januari 2021 heeft naar aanleiding van de petitie een gesprek plaatsgevonden tussen de wethouder mobiliteit en een bewonersdelegatie die voortkwam uit de klankbordgroep. In dat gesprek is afgesproken om met deze bewonersdelegatie een zogeheten inhoudelijke ‘verdiepingsslag’ te organiseren voor een integrale beoordeling en afweging van alle belangen. Het doel was om te onderzoeken of een gezamenlijk gedragen ontwerpvoorstel mogelijk was.

In 2021 hebben meerdere bijeenkomsten plaatsgevonden in het kader van de verdiepingsslag. Hierbij zijn onafhankelijke externe experts gevraagd om mee te denken.
Als het gaat om de vier doelstellingen uit de verdiepingsslag zitten gemeente en bewonersdelegatie op één lijn. Deze doelstellingen waren en zijn:de situatie voor fietsers aantrekkelijker maken, meer ruimte voor voetgangers, de groene structuur versterken en verharding verminderen. Ook als het gaat om de projectdoelstellingen zoals die zijn geformuleerd in dit IPvE/FO zitten bewoners en gemeente op dezelfde lijn.

Wat betreft de uitwerking van deze doelstellingen verschilt de bewonersdelegatie met de gemeente van mening van mening over:

- Toepassing materiaal: gemeente stelt rood asfalt voor op de fietsstroken, zoals bij de overige singeldelen en volgens vastgesteld beleid. Bewonersdelegatie geeft de voorkeur aan fietsvriendelijke klinker op de fietsstroken; vanwege de ruimtelijke inpassing en snelheid van het verkeer.
- Verdwijnen van de rotonde bij de Noorderbrug: gemeente gaat uit van een eenvoudige aansluiting uit belang voor de fiets en vanwege efficiënt ruimtegebruik. Bewonersdelegatie wil graag de rotonde behouden;

- Breedte van het trottoir: gemeente stelt voor het trottoir aan de gevelzijde te versmallen en waar veel ruimte is daarmee ruimte te creëren voor groen en voor een wandelpad aan de singelzijde. Het parkeren vindt in het gemeentelijk ontwerp plaats op het trottoir zodat deze ruimte in de toekomst ook eenvoudig voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Bewonersdelegatie wil dit niet;
- Mogelijke snelheidsremmende maatregelen: Gemeente en bewonersdelegatie verschillen van inzicht over de effectiviteit van door bewoners voorgestelde snelheidsremmende maatregelen. Zo heeft de bewonersdelegatie voorgesteld om de rijbaan de laten ‘meanderen’ om zo verkeer af te remmen. De gemeente voorziet dat meanderen leidt tot afsnijden van bochten. Bovendien kunnen we dan minder groen toevoegen, en wordt de robuustheid van het groen onderbroken.

In bijlage A en B is achtergrondinformatie over deze verdiepingsslag opgenomen. Bijlage A beschrijft het verloop van de verdiepingsslag. Aan de bewonersdelegatie is aangeboden om een schriftelijke reactie toe te voegen aan het IPvE. Deze is toegevoegd als bijlage B.

7.2.2 Afstemming met overige belanghebbenden

Gedurende het ontwerpproces heeft afstemming plaatsgevonden met externe stakeholders zoals de Fietserbond en de nood- en hulpdiensten. Zoals gebruikelijk is het ontwerp behandeld in de ‘commissie BInG’, waarin alle relevante disciplines binnen de overheid vertegenwoordigd zijn.

Na vrijgave door het college van burgemeester en wethouders, geven we alle belanghebbenden (bewoners, bedrijven en instanties) de mogelijkheid om te reageren op het IPvE/FO voor de Weerdsingel Oostzijde. Deze reacties bundelen we in een zogeheten reactienota, die we voorleggen aan het gemeentebestuur.

7.3 Planning

Na vaststelling van het Integraal Programma van Eisen doorlopen we de vervolgstappen van het Utrechts Plan Proces zoals beschreven in hoofdstuk 1.5. Na vaststelling van het IPvE/FO werken we het plan in 2023 uit naar een Voorlopig en Definitief ontwerp. Aanbesteding en start uitvoering staan gepland voor 2024.

BIJLAGEN

Bijlage A: Uitkomsten ‘verdiepingsslag’ bewoners Weerdsingel Oostzijde

In het voorjaar van 2021 heeft de gemeente vijf bijeenkomsten georganiseerd met de een vertegenwoordiging van bewoners van de Weerdsingel Oostzijde. Deze zogenoemde verdiepingsslag vloeide voort uit een afspraak tussen de wethouder mobiliteit en enkele bewoners (januari 2021). Het doel van de verdiepingsslag was om ons als gemeente en afvaardiging van bewoners gezamenlijk te verdiepen in het vraagstuk, en te verkennen of we gezamenlijk een voorstel kunnen doen voor herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde binnen de kaders van het beleid (voor fiets, voetganger, groen, openbare ruimte). De bijeenkomsten vonden plaats met een onafhankelijk gespreksleider en deels in aanwezigheid van extern deskundigen.

De eerste gesprekken vonden plaats in de maanden maart tot en met juni 2021. In juli en augustus kwamen varianten op tafel, waaronder een bewonersvariant het. Na een nieuwe ronde gesprekken wilde de gemeente eind 2021 de verdiepingsslag afronden en teruggaan naar het opstellen en openbaar maken van een concept-IPvE. De bewonersafvaardiging voelde zich daardoor overvallen en vond dat niet aan de opdracht voor een gezamenlijk ontwerp was voldaan. In een gesprek met de wethouder (febr 2022) zijn afspraken gemaakt over afronding van de verdiepingsslag. Aansluitend is het concept-IPvE opgesteld.

Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt die gedeeld zijn met de aanwezigen. Tussen de verschillende sessies van de verdiepingsslag en van de afrondende bijeenkomsten, is huiswerk toebedeeld aan actiehouders die daar in de eerstvolgende bijeenkomst een terugkoppeling op gaven. De agenda werd voorafgaand aan ieder overleg in concept gedeeld, zodat iedereen kon reageren en aanvullen. Dit geldt ook voor de verslaglegging.

Hieronder wordt het precieze verloop van de verdiepingsslag beschreven aan de hand van de bijeenkomsten. Deelnemers aan de bijeenkomsten hebben relevante documenten ontvangen, waaronder Mobiliteitsplan 2040, Actieplan Fiets, Handboek Openbare Ruimte. Ook de rapportage Keypoint analyse Vredenburgroute en Singel Noord is gedeeld.

Eerste bijeenkomst; 21 maart 2021
In de eerste bijeenkomst hebben we ieders terugblik gedeeld op het proces tot dan toe. We hebben de wederzijdse verwachtingen en teleurstellingen gedeeld. We hebben spelregels voor de verdiepingsslag afgesproken en de speelruimte binnen beleidskaders verkend. We hebben afspraken gemaakt over het formuleren van de opgave voor de verdiepingsslag.

Tweede bijeenkomst; 6 april 2021
In deze bijeenkomst gingen we in op de stedelijke opgave, de stedelijke ambities voor 10-minuten-stad, de betekenis van de singel historisch en qua groen, de groenopgave en de fietsopgave. We bespraken de urgentie van de groei, de waarde van het fietsnetwerk en de samenhang tussen verschillende fietsroutes Ook gaf de bewonersafvaardiging mondeling een toelichting bij hun ideeën en wensen. Deze ideeën zijn schriftelijk gedeeld met de gemeentelijke deelnemers, zodat die daar een reflectie op konden geven. Gezien de vele inhoudelijke zaken die aan de orde kwamen, hebben de bewonersafvaardiging en de gemeentelijke deelnemers afgesproken om nog een derde sessie te beleggen.

Derde bijeenkomst; 20 april 2021
In deze bijeenkomst hebben we de thema's die voor de bewonersafvaardiging van belang zijn in de opgave voor de Weerdsingel besproken. Deze thema's waren: multifunctioneel gebruik, verkeersveiligheid, inpassing in de omgeving, klimaatbestendigheid en verkeersdrukte. Bij de bespreking werd duidelijk dat bewoners en gemeente anders dachten over de realisatie van extra groen aan de waterzijde en over het voornemen om een wandelpad aan de singelzijde te realiseren. Bewoners gaven de voorkeur aan instandhouding van de huidige situatie.
Gemeente heeft het 'huiswerk' van vorige keer in een memo gevat en tevoren toegestuurd. Bewoners gaven aan geschrokken te zijn van dat memo. Gemeente lichtte dit in de bijeenkomst mondeling toe. Aan de orde komen: beschermd stadsgezicht, Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte, fietsnetwerk 2040 en inrichtingsprofielen fietsroutes. De mondelinge toelichting verduidelijkte de zaken.

We constateerden dat er veel overeenkomsten zijn tussen het memo van de bewoners en het gemeentebeleid. Er ligt een basis waarop we het met elkaar eens kunnen worden. Tegelijkertijd constateren we dat het rode asfalt een discussiepunt is.

We hebben afgesproken om gezamenlijk een voorstel te doen voor een opdrachtformulering en dat de gemeente een voorzet maakt voorvarianten voor profielen.

Vierde bijeenkomst; 15 juni 2021
In deze bijeenkomst was de bewonersafvaardiging (van vier) uitgebreid met twee omwonenden. Ook waren twee onafhankelijke experts aanwezig. Centraal op de agenda stonden de criteria voor de herinrichting en de varianten die door de gemeente waren uitgewerkt op basis van afspraken uit de derde bijeenkomst.

De gemeente presenteert meerdere opties voor wegprofielen (indeling van de weg) waarop bewonersdelegatie en externe experts reageren. De bewonersdelegatie had andere verwachtingen bij de gepresenteerde varianten. In het resterende deel van de bijeenkomst is daarover van gedachten gewisseld. De sessie eindigt met de constatering dat het gesprek nog niet afgerond is. Bewoners zien weinig ontwerpruimte en spreken de hoop uit voor een rustige, groene straat.

Vijfde bijeenkomst, 7 juli 2021
Vanaf nu zonder extern voorzitter. Wisseling in de bewonersdelegatie. Gemeente licht aan bewoners de varianten voor het wegprofiel nader toe, we bespreken de waardering en starten met het scoren van de criteria. Gemeente geeft aan dat niet alle criteria even zwaar wegen. We spreken een werkwijze af.

Zesde bijeenkomst, 19 augustus 2021
De bewonersafvaardiging heeft een eigen inrichtingsvoorstel ontwikkeld en licht die toe in een presentatie. Deze variant gaat uit van een slinger in de rechte delen van de weg (meanderen) en het laten vervallen van (vrijwel alle) parkeerplaatsen aan de Weerdsingel, om daarmee substantieel ruimte te maken voor verblijf en meer groen.

September 2021
Gemeente heeft de variant van bewoners intern besproken en beoordeeld. Deze variant verschuift de discussie over de inrichting naar een discussie over parkeren (opheffen van alle parkeerplaatsen). Verminderen van parkeren is voor gemeente op deze locatie op dit moment geen doelstelling. Het verminderen van parkeren staat voor de gemeente los van de inrichting en de discussie over asfalt versus klinkers. Vanwege deze verschuiving in scope en het niet oplossen van de vraag over de verharding, beoordeelt de gemeente deze variant als (nu) niet haalbaar.

Bijeenkomst; 25 november 2021
Gemeente reflecteert op het proces en de resultaten tot nu toe. Het is goed om het vraagstuk te verbreden van ‘fietsproject’ naar ‘ruimtelijke inrichtingsvraag’. Ook willen we op basis van de gesprekken meer dan voorheen aandacht besteden aan de singelstructuur en groen. De gevoerde gesprekken geven ook inzicht in het functioneren van de interne organisatie. Voor gemeente leidt het overzicht van varianten en profielen tot een voorkeur. Gemeente realiseert zich dat deze voorkeur niet door de bewoners gedeeld wordt, vanwege de voorkeur voor rood asfalt op een gedeelte van de weg. Gemeente wil de voorkeur graag verder uitwerken in een IPvE om zo meer mensen kennis te laten nemen en te laten reageren. De bewoners betreuren het dat we niet tot een gezamenlijk gedragen variant kunnen komen.
In december bevestigen de bewoners per mail dat ze teleurgesteld zijn dat we de recente stappen niet in gezamenlijk hebben gezet.
Gemeente geeft aan dat de wensen voor de uitwerking te sterk verschillen, dat er geen gezamenlijke variant mogelijk lijkt, en dat het tijd is om na alle verdieping en uitwerking de breedte op te zoeken.

Op 11 februari 2022 stuurt een advocaat namens de bewoners een brief aan de gemeente met daarin het verzoek om de afspraken na te komen en de verdiepingsslag af te ronden zoals begin 2021 afgesproken.

Op 15 februari 2022 volgde een gesprek van de bewonersafvaardiging met de wethouder Mobiliteit. In dat gesprek heeft de wethouder voorgesteld om de verdiepingsslag af te ronden in maximaal twee gesprekken waarin de gemeentelijke voorkeur en de door bewoners ingebrachte variant naast elkaar worden beoordeeld. Daarbij wordt externe expertise ingeschakeld. Ook spreekt de wethouder nogmaals bereidheid uit om, binnen de gemeentelijke kaders, open te zoeken naar een passend voorstel. Ook geeft de wethouder aan het gemeentelijk proces rond het IPvE en vrijgeven voor reacties pas te vervolgen na de afgesproken gesprekken.
Op 25 februari 2022 ontvangt de gemeente van de advocaat van de bewonersafvaardiging een brief waarin wordt aangegeven dat bewoners ondanks de afspraken met de wethouder geen vertrouwen hebben in een open en constructief overleg over invulling van de afronding.

In een hierop volgend ambtelijk gesprek bevestigt de directeur Mobiliteit aan de bewoners de bereidheid om open te kijken, binnen de beleidsmatige kaders.

Bijeenkomst 8 juni 2022 (eerste van twee afrondende bijeenkomsten)
De bewonersdelegatie licht haar schetsontwerp voor de herinrichting toe. Ten opzichte van het voorstel van augustus 2021 is hierin het parkeren op straat weer teruggebracht naar de huidige situatie. Het voorstel betreft een licht slingerend profiel voor de weg en enkele snelheidremmende maatregelen. De breedte van de weg is gelijk aan die van het ontwerp van de gemeente, namelijk 4,8 meter.
Gemeentelijk vertegenwoordigers en een extern verkeerskundige hebben gereageerd op het aangepaste bewonersvoorstel. De bewonersdelegatie verzocht de projectmanager om alsnog in te zetten op de zoektocht naar een gezamenlijk gedragen variant. De projectmanager legt dit aan de wethouder Mobiliteit voor.

Bijeenkomst 30 juni 2022 (tweede van twee afrondende bijeenkomsten)
Doel van het laatste gesprek is om een zo helder mogelijk beeld te krijgen van de thema's waarop bewoners en gemeente het wel en niet eens zijn in de beoordeling van beide varianten. Ze betrekken daarbij de deskundigheid van de extern verkeerskundig adviseur. Verlengen van de gesprekken heeft weinig meerwaarde, omdat ze naar verwachting niet leiden tot nieuwe inzichten noch op perspectief op een gezamenlijk gedragen variant. De toepassing van materiaal op de fietspaden (rood asfalt of klinkers) is het grootste meningsverschil.
In het overleg is de breedte van het trottoir in relatie tot creëren van extra ruimte voor wandelen langs de singel en voor extra groen inhoudelijk besproken. Ook is wederom aandacht besteed aan aspecten van verkeersveiligheid in het IPvE/FO en de variant van de bewonersdelegatie, en dan met name de haalbaarheid van snelheidsremmende maatregelen.

Als het gaat om de vier doelstellingen uit de verdiepingsslag zitten gemeente en bewoners op één lijn. Deze doelstellingen zijn: het versterken/vergroten van de groenstructuur, vergroten van de verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger, verbeteren van ruimte voor de fiets en klimaatbestendig(er) maken van de openbare ruimte. Ook als het gaat om de projectdoelstellingen zoals die zijn geformuleerd in dit IPvE/FO zitten bewoners en gemeente op dezelfde lijn. Als het gaat om de uitwerking van deze doelstellingen zijn er verschillen van inzicht (zie bijlage C).

Met het oog op de afronding van het IPvE/FO heeft de projectmanager aan de bewonersafvaardiging toegelicht hoe het vervolgtraject eruitziet en wat de mogelijkheden zijn voor de bewoners als het gaat om reacties. Ook is toegezegd dat de bewonersafvaardiging op de hoogte wordt gesteld als de consultatiefase van start gaat (datum vrijgave door college van B&W). Bij vrijgave voor consultatie van dit IPvE/FO bestaat de mogelijkheid voor de bewonersafvaardiging om hun mening over het plan kenbaar te maken. De projectorganisatie biedt de bewonersafvaardiging tenslotte aan om hun reactie op het IPvE/FO als bijlage op te nemen in het IPvE-document. De bewonersafvaardiging maakt gebruik van dit aanbod. Hun reactie is opgenomen als bijlage B in het concept-IPvE.

Bijlage B: Reactie Bewonersdelegatie IPvE Weerdsingel Oostzijde

(ter bespreking B&W op 30-8-2022)

Aanleiding reactie

Nadat we als bewoners 2 ½ jaar geïnvesteerd hebben in participatie voor de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde, ligt er nu bij u een concept Integraal Plan van Eisen voor. In het participatietraject is afgesproken dat de bewonersreactie daarvan onderdeel zou uitmaken. De gemeente heeft het ons erg lastig gemaakt te reageren, omdat het uiteindelijke plan niet met ons is gedeeld. Toch willen we reageren. Op basis van de informatie die wel met ons is gedeeld.

ONS VERZOEK:

Wij verzoeken het College:

- *Dit IPvE niet vrij te geven voor consultatie.*
- *Om echt open deze variant en de door de bewoners ingebrachte varianten zo objectief mogelijk en integraal te beoordelen op basis van de gezamenlijk overeengekomen criteria. De gemeente heeft nu eenzijdig deze afgesproken stap geschrapt.*
- *Daarbij dus ook de 'Groene Zochervariant' (zie verderop) van de bewoners en andere opties objectief en integraal uit te werken.*

Kortom: stoppen met schijnparticipatie en samen open vanuit bredere doelen en doelgroepen naar de mogelijke inrichtingsvarianten te kijken en niet enkel vanuit het middel (asfalt) voor de snelle fiets of starre uitrol van een singelconcept. Indien het College besluit alleen de IPvE-variant voor te leggen voor formele inspraak, dan worden - objectieve weging van - andere opties die beter aansluiten bij gemeentelijke doelstellingen bij voorbaat uitgesloten. Dan besluit zij in dit traject geen ruimte te zien voor burgerparticipatie en objectieve integrale weging conform het eigen beleid.

Onze inhoudelijke bezwaren samengevat

De Weersingel OZ, waar sprake is van eenrichtingsverkeer voor auto's, verandert met de voorgestelde herinrichting van een lommerrijke klinkerstraat in een geasfalteerde snelheidsbaan voor snelle fietsers (en auto's). Net zoals nu al in de naastgelegen Koekoekstraat tot 70 km/uur wordt gemeten, deze staat prominent op de "VOC-lijst", met de meest gevaarlijke plekken in Utrecht. De veiligheid verslechtert en trottoirs worden flink versmald. Op basis van een presentatie van het plan door de gemeente concluderen wij dat:

1. *De geasfalteerde Weerdsingel OZ het domein wordt van de snelle fietser en harder rijdende auto's; de rijbaan voor auto's veranderde bij de oostelijke heringerichte singels van asfalt naar klinkers, bij de Weerdsingel OZ gaat dat in dit IPvE andersom.*
2. *Er geen (snelheidsremmende) maatregelen overblijven die de langzame fietser en voetgangers beschermen.*
3. *De voetgangers veel minder ruimte op het trottoir krijgen door flinke versmalling daarvan. Aan de oorspronkelijke gemeentelijke hoofddoelstelling "Meer ruimte voor de voetganger" voldoet dit IPvE niet; het wandelpad aan de waterzijde heeft na intensief gebruik in de Coronatijd al de breedte die het IPvE beoogt. Zo resteert alleen versmalling.*
4. *Op de Weerdsingel OZ een overgang is naar Poortgebied en Binnenstad, bij die overgang zal de inrichting van de straat volgens de uitgangspunten in de Kadernota's een inrichting van "Allure" behouden. De gepropageerde uniformiteit raakt dus sowieso zoek.*
5. *De problemen door wateroverlast die de woningen in de jaren 80 ondervonden toen dit deel ook geasfalteerd was zullen waarschijnlijk weer gaan optreden.*
6. *Milieu-eisen bij de herinrichting nauwelijks een rol spelen; de veel groenere variant die de bewoners voorstelden is, na ambtelijk goed te zijn ontvangen, 'binnenskamers afgeserveerd'. De hittestress zal groter zijn dan bij toepassing van (fietsvriendelijke) klinkers.*

7. *De gemeente de milieu- en klimaateffecten van toepassing van asfalt geheel niet meeweegt; er zijn hiernaar geheel geen onderzoeken gedaan door haar, zo vernamen wij van raadsleden.*
8. *De gemeente beoogt hier een snelle fietsroute via de Noord te realiseren. Maar die kan vanaf de Hopakker en bij de sluis niet (en op asfalt) verder. En er ligt een beter alternatief voor de snelle fietser vlakbij, de al beoogde Adelaarstraat. Waarom niet werken met twee sporen naast elkaar met een passende inrichting? Dit soort gesprekken heeft in het participatietraject niet plaatsgevonden. De wethouder gaf hiervoor geen ruimte.*

De kwaliteit van de inrichting van de Weerdsingel Oostzijde gaat met dit plan dus achteruit, qua ver-keersveiligheid én ambiance. Waarom niet op sommige punten luisteren naar je burgers? Gelijkwaardige maatregelen die zij voorstellen omarmen en zo inderdaad 'samen de stad mooier maken'!

Vertrouwensdeuken tijdens het traject, burgerparticipatie faalt

In november 2019 informeerde de gemeente op een bewonersavond over haar plannen voor herinrichting van de Weerdsingel OZ. Bewoners werd gevraagd mee te denken. Hierna is een lang traject ontstaan van 2 ½ jaar waar de gemeente stuurde op een gewenste uitkomst, kaders tussentijds bijstelde en 'hard maakte' en zich buitengewoon terughoudend heeft opgesteld informatie en plannen te delen met bewoners. Het proces van burgerparticipatie heeft hierdoor vanuit de basis gefaald. Vanaf het begin heeft de gemeente geschermd open te staan voor inbreng, als herinrichting er maar voor zorgt dat gedeelde (!) doelstellingen voor fiets, voetganger en groen worden gehaald. Hier is echter nooit sprake van geweest, omdat de gemeente enkel voortzetting van het profiel van de Tolsteeg– en Wittevrouwen singel voor ogen had en deze als harde kaders ging hanteren.

De bewoners hebben veel input gegeven, er ontstond nauwelijks tot geen dialoog. De gemeente hield haar kaarten voor de borst. Ook over een door bewoners uitgewerkte, radicale, groene variant.

Concrete vertrouwensdeuken ontstonden onder andere door:

- *Niet nakomen procesafspraken door de gemeente (zoals gezamenlijke weging van varianten op basis van afgestemde criteria), ondanks herhaalde toezeggingen. Interventie door een advocaat was nodig om de gemeente te bewegen die stappen wel te doorlopen. Daar kwam niets van terecht; de wethouder gaf na 1 gesprek aan niet van haar IPvE te willen afwijken.*
- *Het door de gemeente bij de start in twijfel trekken van de massale steun van een petitie tegen asfalt en tegen een onveilige Weerdsingel. 3.800 handtekeningen geen massale steun? De straat heeft dagelijks 3.700 doorgaande fietsers en nu al een capaciteit voor ruim het dubbele.*
- *De gemeente deelde haar concept plan begin 2021 niet zodat een inhoudelijke dialoog niet op gang kon komen. Medewerkers bleven dogma's verdedigen.*
- *De gemeente deelt zelfs geen feitelijke informatie over huidige maatvoering Weerdsingel, verkeerstellingen en snelheidsmetingen.*
- *Onware informatie opnemen in het concept IPvE van januari 2022 over het verloop van het participatietraject. Middels een advocaat hebben wij de wethouder er op moeten wijzen dat zij zo het College van B&W én de gemeenteraad verkeerd zou informeren Wij hebben niet kunnen controleren of de informatie nu wel correct is.*
- *Het niet kunnen beoordelen van een uitgewerkt plan van de gemeente; in de 'verdiepingsfase', gestart maart 2021, verscheen haar eerste concept pas in november 2021, op 2 sheets met bullets. En de gesprekken werden daarna eenzijdig gestopt.*

Er zijn woorden gewisseld maar tot de kern van de zaak is het nooit gekomen.

Tenslotte

We hopen dat met een nieuwe coalitie er ook ruimte is voor een meer open bestuurscultuur waarbij burgerparticipatie wordt ingevuld zoals bedoeld en beschreven is in het gemeentelijk beleid. Waarbij niet - onder het mom van collegiaal bestuur en coalitie-onderhandelingen -wordt weggekeken, maar dit signaal serieus wordt genomen. Zodat de aandacht niet vooral naar de snelle fietser gaat, en geen dogma's worden gehanteerd bij de besluitvorming. Met dit IPvE wordt een kans gemist de stad echt mooier en veiliger te maken en alle gebruikers trots te maken.

Bijlage C: Reactie van gemeente op variant bewonersgroep

Beide varianten beoordeeld en vergeleken

Tijdens de verdiepingsslag hebben wij onze voorkeursvariant aan de bewonersgroep toegelicht. De bewonersgroep heeft ons haar voorkeur laten zien. Beide varianten werden ondersteund met schetsen. De bewonersgroep heeft een goed doordacht en uitgewerkt voorstel neergelegd. We hebben uitgebreid over beide varianten gesproken en geconstateerd dat er overeenkomsten zijn, en uiteraard ook verschillen.

Versmalling

De variant van de bewonersgroep gaat uit van dezelfde versmalling als wij, naar een wegprofiel van tussen 4,8 en 5,1 meter. Ook vergelijkbaar tussen beide voorstellen is een verbrede groenstrook met een wandelpad van 0,8 m tot 1 meter breed.

Wegprofiel

Bewonersgroep: In de bewonersvariant is het wegprofiel een meanderende weg (weg met slingers) in klinkers, met snelheidsremmende maatregelen.
Gemeente: De gemeente gaat uit van een recht wegprofiel. Dit omdat voor het effectief laten slingeren van het wegprofiel de afstand op de rechte delen wat ons betreft te kort is. We verwachten dat zowel fietsers als auto's deze slingers afsnijden, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. De externe mobiliteitsadviseur onderschrijft deze verwachting. Ook levert het slingeren van de weg kleine reststukken groen die moeilijk te beheren zijn.

Bewonersgroep: De bewonersgroep stelt voor om het wegprofiel asymmetrisch te maken (de fietsstrook aan de ene zijde breder dan aan de andere zijde) om daarmee de auto naar rechts te leiden. En om dit te ondersteunen met een verkeersbord met de oproep 'rechts rijden', en met lichtjes in de bochten die helpen om auto's te bewegen rechts te blijven rijden. Deze positie op de weg zorgt dat auto's minder hard gaan rijden.
Gemeente: Asymmetrie kan volgens ons weliswaar een effect hebben op de snelheid, maar dit effect is klein en andere middelen zijn effectiever (zie verderop in deze bijlage). Verkeersborden om op te roepen tot rechts rijden vinden we geen toegevoegde waarde hebben: rechts rijden is een regel die als algemeen bekend kan worden verondersteld. Extra borden en lichtjes in de weg vinden wij niet effectief. Bovendien willen we borden en andere objecten alleen toepassen als ze noodzakelijk zijn, om zoveel mogelijk een rustig straatbeeld te houden.

Asfalt of klinkers

Bewonersgroep: Belangrijkste onderdeel van het bewonersvoorstel is de verharding van het wegdek in klinkers in plaats van fietsstroken in rood asfalt. Klinkers passen in de ogen van de bewonersgroep beter bij de uitstraling van de omgeving en toepassing van klinkers leidt volgens hen tot lagere snelheid van auto- en fietsverkeer. Ook zouden klinkers een positief effect hebben op het verminderen van de hittestress.
Gemeente: Wij erkennen dat in zijn algemeenheid klinkers een lagere snelheid van auto- en fietsverkeer betekenen. Daarom combineren we de fietsstroken in asfalt met een klinkerstrook in het midden en met een substantiële versmalling van het wegprofiel (van 6,5 meter naar 4,8 meter). Dat bij elkaar heeft voor het autoverkeer een snelheidsverlagend effect. Ook het laten parkeren van auto's op niveau van het trottoir heeft, naast andere voordelen, een verlagend effect op de snelheid (visuele versmalling).

De gemeente vindt het ook belangrijk om hittestress tegen te gaan. Het toevoegen van schaduwwerking is daarvoor het meest effectief. Daarom breiden we het groen uit en planten we nabij de aansluiting met de Noorderbrug extra bomen.

Belangrijke argumenten voor onze voorkeur voor fietsstroken in rood asfalt zijn:

- Het comfort voor fietsers waardoor het effect op spreiden van fietsers over het netwerk en verminderen van de drukte in de binnenstad het grootst is
- De herkenbaarheid voor fietsers dat zij hier prioriteit hebben en dat de route doorloopt
- Het feit dat voor autoverkeer duidelijk is dat zij de weg moeten delen met fietsers, dat de auto te gast is
- Onze ervaringen op andere wegvakken (bv Karel Doormanlaan-Huizingalaan, Vaalserberg-Oeral-Hondsrug) waar het aantal fietsers is toegenomen na aanleg van een fietsstraat/-strook in rood asfalt.

Rotonde of kruising
Bewonersgroep: De bewonersvariant gaat uit van behoud van de rotonde. Op de vijfsprong is dit een goed middel om snelheid van autoverkeer te remmen en auto- en fietsverkeer te geleiden. Zeker met de twee eenrichtingsstraten van de Weerdsingel Oostzijde, die bij de Noorderbrug ‘tegen elkaar in’ aankomen, is een rotonde een veilige inrichting.
Gemeente: In onze beleving is de rotonde een verkeerskundig middel uit de tijd dat het autoverkeer centraal stond in het denken. Op de rotonde zijn geen fietsvoorzieningen/fietsstroken. De rotonde is voor de fiets een vertraging in het doorfietsen. Zonder rotonde is de doorgaande route voor fietsers duidelijker. Door het weghalen van de rotonde komt er ruimte vrij en halen we onnodige verharding weg. We kunnen daardoor op deze locatie de ruimte voor groen verdubbelen en de singel als doorgaande structuur voor fietsers en wandelaars versterken. We geven de kruising zo vorm dat alle afslagbewegingen mogelijk blijven, en dat duidelijk is waar éénrichtingsverkeer voor auto’s geldt.

Parkeren in havens of op niveau van het trottoir
Bewonersgroep: In de bewonersvariant vindt het parkeren net als nu plaats in parkeerhavens naast de rijbaan. Bewoners menen dat parkeren op niveau van het trottoir leidt tot onveilige situaties op het trottoir waarbij een manoeuvrerende auto voetgangers hindert. Parkeren op de stoep leidt ook tot slechter overzicht voor overstekende wandelaars omdat de auto’s iets hoger uitsteken.
Gemeente: Ons voorstel is om het parkeren op niveau van het trottoir te plaatsen. Dat doen we op meerdere plekken zoals de Lange Nieuwstraat, langs de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. Over het algemeen wordt er door auto’s netter geparkeerd op niveau van het trottoir. Dit zorgt voor minder uitstekende bumpers of banden op de fietsstrook. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Voordeel van parkeren op niveau van het trottoir is ook dat, als er geen auto geparkeerd staat, de ruimte als verblijfsruimte naast het trottoir kan worden gebruikt. De ruimte hoort dan bij het voetgangersdomein, in plaats van bij het domein voor de auto. In de huidige situatie is de parkeerbezetting zo hoog dat hier slechts incidenteel sprake van zal zijn. In de toekomst zal dit mogelijk verschuiven. Opheffen van parkeerplaatsen in de toekomst is makkelijker als de ruimte als verblijfsruimte beschikbaar is.
Auto’s die op het niveau van het trottoir geparkeerd staan, zorgen ook voor visuele versmalling: de rijbaan voelt smaller. Dat heeft een positief effect op de snelheid van fietsers en autoverkeer.

Trottoir versmallen of niet
De bewonersgroep: De bewonersgroep hecht aan het behoud van de huidige brede stoepen. Dat is belangrijke voetgangersruimte en daardoor houden voetgangers afstand van de ramen.
Gemeente: Wij stellen voor om het trottoir daar waar het kan met 0,5 meter te versmallen.
Dat is een invulling van de wens tot verminderen van (onnodige) verharding en toevoegen van groen waar het kan (groen tenzij). Door het versmallen van de overmaat ontstaat ruimte voor meer groen aan de waterzijde. Ook is er dan ruimte voor een wandelpad dat minder dan nu in hoogte op en neer gaat, minder dicht langs de bomen loopt en over de hele lengte van de straat dóórloopt. Daarmee maken we het wandelpad langs het water ook geschikt voor mensen met een kinderwagen of rollator.
Bewoners menen dat de ruimte voor voetgangers daarmee vermindert. Dat is voor het trottoir inderdaad in kwantitatieve zin het geval, maar in totaal niet. Er komt immers een beter bruikbaar en doorlopend wandelpad langs het water. De ruimte voor het trottoir blijft nog steeds ruimer dan de richtlijnen voor stoepbreedte (overal rond de 2,50 m, waar de Richtlijn Voetpaden voor Iedereen van Bouw Advies Toegankelijkheid een breedte van tenminste 1,80 meter adviseert).

Mogelijke snelheidsremmende maatregelen:
Bewonersgroep: De bewonersgroep stelt een aantal snelheidsremmende maatregelen voor. Daaronder vallen de eerdergenoemde versmalling van de rijbaan, meanderende weg, asymmetrisch profiel, toepassing van klinkers, parkeren op het trottoir en verkeersborden en lichtjes.
Gemeente: Het snelheidsremmende effect van meanderen (slingeren) van de weg zoals bewoners voorstellen, wordt door ons en de extern verkeerskundige niet onderschreven. Hij ziet het risico ontstaan dat fietsers de bochten afsnijden, wat leidt tot verhoogde verkeersonveiligheid.
De effectiviteit van borden (‘rechts rijden’), lichtjes in de bochten en asymmetrische inrichting is niet bewezen. Over het niveau van het parkeren en de inzet van asfalt versus klinkers zie hierboven.
We zijn het met de bewonersgroep eens dat versmalling van de rijbaan een effectief middel is om snelheid te remmen. Met versmalling maken we voor zowel fiets als auto duidelijk wat hun positie op de weg is. In de volgende fase zullen we beoordelen of we met toevoegen van groen de visuele versmalling kunnen versterken.

Parkeren opheffen of laten?
Bewonersgroep: In een eerste versie van de bewonersvariant stelde de bewonersgroep voor om vrijwel alle parkeerplaatsen op te heffen en het parkeren naar parkeergarages te verplaatsen.
Gemeente: Wij hebben laten weten dat we dat op zich een interessante gedachte vinden, maar (nog) niet passend omdat dan de aandacht verschuift naar een ingewikkeld en tijdrovend proces om afspraken te maken over verplaatsen van parkeren en omzetten van parkeervergunningen. Opheffen van parkeren zou het proces nog verder verlengen. Dat leidt af van de doelstellingen voor fietsen, voetgangers en groen. In de laatste versie van de bewonersvariant is geen sprake meer van opheffen van parkeren.

Bijlage D: Variantenstudie aansluiting Noorderstraat/Koekoekstraat

De ambitie voor de Weerdsingel Oostzijde is om de groenstructuur langs de singel te versterken en de straat herkenbaar en comfortabel te maken als fietsroute. Een herkenbare inrichting als fietsroute draagt bij aan het spreiden van fietsers om de binnenstad en daarmee het zorgen dat de 'binnenstadsas' niet (te) druk wordt met fietsverkeer. De inrichting van de aansluiting van Weerdsingel Oostzijde op de Noorderstraat en Koekoekstraat kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. Om tot een passend ontwerp voor de samenkomst van de straten bij de Noorderbrug te komen is een variantenstudie opgesteld. In deze bijlage worden de drie varianten tegen elkaar afgewogen op basis van de projectdoelen.

Variant 1: Optimalisatie van rotonde

De rotonde wordt heringericht. De grootste aanpassingen vinden plaats aan de aansluitingen op de rotonde. Met een smaller profiel op de Weerdsingel Oostzijde kunnen ook de aansluitingen op de rotonde compacter worden, zodat er minder verkeersruimte en dus verharding nodig is. De aparte fietsstroken bij de rotonde zijn bijvoorbeeld niet meer nodig. De rijbaanbreedte op de Noorderbrug wordt ook versmald, aansluitend op de breedte van de Noorderstraat. De compactere vormgeving van de aansluitingen biedt kansen om meer groen toe te voegen rond de rotonde. De oever van de singel is te smal om een informeel wandelpad door het groen aan te leggen.



Variant 2: Kruising met groenruimte aan gevelzijde
De aansluiting ter hoogte van de Noorderbrug wordt vormgegeven als een compacte voorrangskruising. De kruising schuift zo veel mogelijk richting de singel waardoor een groenruimte langs de gevels ontstaat. Op de kruising heeft het verkeer op de Weerdsingel voorrang op zijstraten, zoals de Noorderstraat en Koekoekstraat. De Duifstraat sluit aan op het gedeelte tussen de Weerdsingel en de splitsing Koekoekstraat-Kievitstraat. De rijbaanbreedte op de Noorderbrug wordt versmald. De oever van de singel is te smal om een informeel wandelpad door het groen aan te leggen.



Variant 3: Kruising met groenruimte aan singelzijde
De aansluiting ter hoogte van de Noorderbrug wordt vormgegeven als een compacte voorrangskruising. De kruising schuift zoveel mogelijk richting de Koekoekstraat/Kievitstraat waardoor een groenruimte aan de singel bijkomt en het singelpark wordt vergroot. De voorrangssituatie en het fietscomfort is vergelijkbaar met de kruising in bovenstaande variant. De Duifstraat sluit aan op de Weerdsingel Oostzijde. De rijbaanbreedte op de Noorderbrug wordt versmald. De oever van de gracht is breed genoeg om een informeel wandelpad door het groen aan te leggen, aansluitend op het wandelpad ‘links en rechts’.



Afweging voorkeursvariant
De rotonde nabij de Noorderbrug dateert uit de jaren ’30. De rotonde is destijds aangelegd om het toenemende autoverkeer uit de zijstraten in goede banen te leiden. Tegenwoordig wordt het principe van een rotonde niet meer toegepast in 30 km/uur-straten. Een rotonde vraagt relatief veel ruimte en voelt daarmee vooral gericht op autoverkeer. We willen de verharde ruimte verkleinen en daarmee de kruising overzichtelijker maken, wat de verkeersveiligheid te goede komt.

Wanneer de aansluiting wordt vormgegeven als een compacte voorrangskruising (variant 2 en 3) heeft het verkeer op de Weerdsingel Oostzijde voorrang op o.a. de Noorderstraat en Koekoekstraat. Dit komt tegemoet aan het fietscomfort op de Weerdsingel. De vormgeving van de aansluiting is dan ook gelijk aan andere kruisingen met zijstraten langs de singel.

Ten opzichte van een kruising (variant 2 en 3) neemt een rotonde (variant 1) relatief veel verkeersruimte in. Vanwege de wens om de Weerdsingel Oostzijde groener in te richten en het singelpark te vergroten gaat de voorkeur uit naar een kruising die verder van het water af ligt. Een groenruimte die direct aan de singel ligt, zoals in variant 3, is vanzelfsprekend onderdeel van een doorlopend singelpark rondom de binnenstad en kan een wandelpad door het groen herbergen. Wanneer deze groenruimte wordt toegekend aan de gevelzijde, zoals in variant 2, blijft de oever van de gracht te smal om een wandelpad langs de singel aan te leggen.

Er is gekozen om variant 3 (voorkeur) uit te werken in het Functioneel Ontwerp. Deze compacte kruising is qua vormgeving en daarmee verwachtingspatroon gelijk aan andere kruisingen langs de singel. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Daarnaast past het bij het voorrangsprincipe voor fietsers op de Weerdsingel Oostzijde en draagt het bij aan het versterken van de groenstructuur langs de singel. De kruising zal met het toevoegen van de benodigde verkeersborden, voldoende worden ondersteund.

Bijlage E: Verkeer en parkeren

Autoverkeer

De Weerdsingel Oostzijde kent voor autoverkeer éénrichtingsverkeer, in de richting van de rotonde bij de Noorderbrug. Vanaf daar kan autoverkeer ofwel de binnenstad in, ofwel via de Koekoekstraat naar andere wijken en de ring Utrecht.
Door de invoering van eenrichtingverkeer op de Wijde Begijnestraat tussen de Voorstraat en de Breedstraat mag autoverkeer vanaf zomer 2020 niet meer van de Voorstraat naar de noordelijke binnenstad rijden. Autoverkeer naar de noordelijke binnenstad heeft de route Wittevrouwensingel-Weerdsingel Oostzijde als alternatief. Het beeld is dat sinds eind 2020 het autoverkeer op de Weerdsingel iets is toegenomen. Er zijn geen recentere tellingen beschikbaar.

Autoparkeren

Parkeertelling Weerdsingel Oostzijde tussen Hopakker

Er is in 2020 door de gemeente een parkeertelling uitgevoerd op de Weerdsingel Oostzijde tussen de Hoprakker en Vaaltbrug. In de huidige situatie zijn er 54 parkeerplekken aanwezig in het plangebied, waarvan 3 parkeerplakken zijn bestemd voor deelauto's (2 plekken daarvan zijn bedoeld voor elektrische deelauto's).

Wegvak	Standaard parkeerplaats	Bestemd voor deelauto's	Totaal
Vaaltbrug – bocht (henry. 70)	12	2	14
Bocht - Noorderbrug	12	1	13
Noorderbrug – Bellamystraat	9		9
Bellamystraat - Hopakker	18		18
Totaal	51	3	54

Volgens de '2%-regeling' regeling mogen we per parkeerrayon (gebied) maximaal 2% van de parkeerplaatsen weghalen. In het functioneel ontwerp zijn voor de nieuwe situatie zijn 53 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Parkeerdrukmeting Weerdsingel Oostzijde

De parkeerdruk in het projectgebied is hoog. De meest recente parkeerdrukmeting is uit 2016 betreft de gehele Weerdsingel tot de Bemuurde Weerd. Hier zijn in totaal 80 parkeerplaatsen aanwezig. Deze meting geeft onderstaand beeld. Er is geen recentere parkeerdrukmeting is beschikbaar.

Meetmoment	Bezetting in aantallen	Bezetting in percentage
Gehele Weerdsingel	80	100%
Dinsdag 01.00 tot 05.00 uur	83	104%
Dinsdag 10.00 tot 13.00 uur	68	86%
Woensdag 14.00 tot 17.00 uur	66	84%
Donderdag 18.00 tot 21.00 uur	61	76%
Vrijdag 21.00 tot 24.00 uur	83	104%
Zaterdag 11.00 tot 14.00 uur	65	82%
Zondag 13.00 tot 16.00 uur	67	84%

Fietsverkeer
In januari en februari 2020 is het fietsverkeer op de Weerdsingel Oostzijde geteld.

Wegvak	Fiets totaal	Fiets richting oost	Fiets richting west
Tussen Vaaltbrug en Noorderbrug	2306	1026	1280
Tussen Noorderbrug en Hopakker	3714	1746	1968
Tussen Hopakker en Bemuurde Weerd	940	296	644
Bemuurde Weerd Oostzijde	5285		

Fietsparkeren
Langs de Weerdsingel-Oostzijde zijn op zeven locaties fietsenrekken op het trottoir aanwezig, in totaal kunnen hierin 77 fietsen worden gestald.

Bijlage F: Bomeninventarisatie

Door het bomenadviesbureau Terra Nostra is in juni 2020 een bomeninventarisatie uitgevoerd. Er zijn 340 bomen onderzocht op onder andere conditie en toekomstverwachting.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00