

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Fleer	Datum	19 september 2022
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	10372371
E-mail	m.fleer@utrecht.nl	Onderwerp	Vrijgave concept Integraal Programma van Eisen en concept Functioneel Ontwerp Weerdsingel Oostzijde voor reacties
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u dat wij het concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) en concept Functioneel Ontwerp (FO) voor de Weerdsingel Oostzijde hebben vrijgegeven voor reacties. We lichten allereerst nut en noodzaak van de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde toe. Daarna gaan we in op de belangrijkste inrichtingsprincipes van de herinrichting, blikken we terug op het doorlopen participatieproces en geven we aan hoe bewoners en andere betrokkenen kunnen reageren op het voorstel. Ook geven we inzicht in de financiële dekking van het project. We sluiten de brief af met een vooruitblik op het vervolg van het project.

In de [raadsbrief van februari 2021](#) en bij de behandeling van [het MPR 2022](#) informeerden we uw raad over de voortgang van het project Weerdsingel Oostzijde. Wij lieten u in de raadsbrief weten dat we het participatieproces (participatieniveau 'raadplegen') van het IPvE/FO Weerdsingel Oostzijde uitbreidden met een verdiepingsslag met enkele aanwonenden. Als gevolg daarvan hadden we meer tijd nodig. Ook zegden we toe het IPvE/FO in de loop van 2022 aan te bieden. Inmiddels zijn de gesprekken met deze bewoners afgerond en is het IPvE/FO in concept gereed.

Aanleiding project

We willen Utrecht ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar houden en de fiets speelt daarbij een belangrijke rol. Met het Mobiliteitsplan 2040 werken we verder aan een toekomstvast fietsnetwerk. Eerder voerden we al het Actieplan Fiets 2015-2020 uit. Doel van dit actieplan was 'Samen op weg naar wereldfietsstad'. Op basis van dit plan voerden we diverse maatregelen uit, die nu hun vruchten afwerpen. De afgelopen jaren zijn we meerdere keren tot beste fietsstad ter wereld verkozen. Onlangs werd Utrecht in de [Luko Global Bicycle Cities Index 2022](#) beoordeeld als beste fietsstad van de wereld.

Door de groei van het aantal inwoners en banen in 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, 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', wordt nog drukker als we geen alternatieven bieden. Vandaar dat we de drukte willen spreiden, door routes rondom de binnenstad comfortabel en

herkenbaar te maken als fietsroute. We willen daarmee één van de belangrijke ambities uit het Mobiliteitsplan 2040 realiseren: het gebruik van de fiets als gezonde, schone en veilige vervoerwijze stimuleren.

Eerder richtten we de Wittevrouwensingel, Maliesingel en Tolsteegsingel aan de oostzijde van de binnenstad al in als 'fietssingel'. We zagen op de Tolsteeg-/Maliesingel dat de herinrichting leidde tot een toename van het aantal fietsers van ca 30%, een afname van het autoverkeer met ca 30% en een afname van de snelheid van autoverkeer. De Weerdsingel Oostzijde is de volgende schakel in het netwerk aan de noordzijde van de binnenstad. Met de herinrichting van deze weg creëren we een comfortabele en herkenbare fietsroute langs de buitenzijde van de singels. Voor veel mensen wordt de Weerdsingel-Oostzijde een prettig en logisch alternatief voor de binnenstadsas. Vanaf de Weerdsingel Oostzijde kunnen zij vervolgens richting binnenstad en Utrecht Centraal of richting Zuilen, Lauwerecht, Pijlsweerd, Overvecht en Maarssen fietsen. In het coalitieakkoord hebben we opgenomen dat er geen brug bij de Weerdsingel komt. Deze brug zou een versterking zijn voor de fietsroute langs de singel richting Amsterdamsestraatweg en Daalsetunnel/Leidsche Rijn. Maar ook zonder deze brug levert de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de groei op de overbelaste binnenstadsas. Uit modelberekeningen zien we dat bij herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde ongeveer een derde deel van de groei van fietsers op de binnenstadsas voor de Weerdsingel Oostzijde kiest.

In het nieuwe wegprofiel is de fietser de hoofdgebruiker, waar de automobilist zich naar voegt. Verkeer op de Weerdsingel Oostzijde heeft voorrang. De verkeercirculatie blijft zoals die nu is. Naast de verbeteringen voor fietsers, biedt de herinrichting van Weerdsingel Oostzijde de kans om meer groen aan te brengen, de verblijfskwaliteit te vergroten, de openbare ruimte klimaatbestendiger te maken en de ruimte voor de voetganger aan de singelzijde van de straat te verbeteren.

Inrichtingsprincipes

Het conceptontwerp gaat uit van een versmalling van het wegprofiel van nu 6,50 m breed (in klinkers) naar 4,8 m breed. Aan beide zijden komt een fietsstrook van 2 meter breed in rood asfalt. Het midden van de weg bestaat uit een strook van 80 centimeter breed in gebakken klinkers. Dit principe van wegingdeling en materiaalgebruik sluit aan bij de al heringerichte delen van de 'fietssingel' (Tolsteegsingel, Maliesingel, Wittevrouwensingel) en hebben we ook toegepast op de Leidseweg, één van de belangrijke fietsroutes vanuit Leidsche Rijn. Deze inrichtingsprincipes dragen bij aan de herkenbaarheid als fietsroute en aan het fietscomfort.

Het trottoir is op sommige plekken breder dan gebruikelijk. Op die plekken maken we het trottoir 0,5 meter smaller. Zo komt er meer ruimte voor groen en voetgangers langs de oever van de singel. Hiermee brengen we 'groen tenzij' in de praktijk. Het smalle paadje langs het water, dat nu niet overal doorloopt, kunnen we dan doortrekken, verbreden tot 0,8 meter en vlakker leggen. Het wandelpad door het groen wordt op deze manier ook toegankelijk voor mensen met een kinderwagen of een rollator. Trottoir en wandelpad samen zorgen dan voor meer ruimte en keuze voor wandelaars. We maken de rijbaan iets breder in de bochten, zodat een fietser en een (vracht)auto de rijbaan veilig kunnen delen. Door de rotonde bij de Noorderbrug te vervangen door een eenvoudige kruising, kunnen we op die plek een groene ruimte aanleggen, die doet denken aan het in 2021 heringerichte Malieblad. Het singelpark wordt zo versterkt en de doorgaande route voor fietsers wordt logischer. Rondom de aansluiting met de Noorderbrug verdubbelen we bijna de oppervlakte van het groen.

Participatie

Bij de start van het IPvE/FO eind 2019 hebben we omwonenden in een buurtbijeenkomst opgeroepen om zich aan te melden voor een klankbordgroep. Een aantal direct aanwonenden meldde zich

daarvoor aan. Er is diverse keren met deze klankbordgroep van bewoners gesproken over de ambities en mogelijkheden voor de herinrichting. We hebben in die periode ontwerpvarianten op tafel gelegd voor de locatie bij de Noorderbrug, voor de wegingdeling en voor de aansluiting bij de Vaaltbrug. Begin 2021 lieten enkele deelnemers van de klankbordgroep weten zich zorgen te maken over de voorstellen van de gemeente. Hun voornaamste wens was de klinkers op de rijbaan en de rotonde bij de Noorderbrug te behouden. In januari 2021 heeft de wethouder Mobiliteit, naar aanleiding van een petitie, met deze bewoners gesproken. In dat gesprek is afgesproken om met deze bewoners een zogeheten inhoudelijke 'verdiepingsslag' te organiseren. Het doel was om te onderzoeken of een gezamenlijk gedragen ontwerpvoorstel mogelijk was.

Verdiepingsslag

In 2021 hebben meerdere bijeenkomsten plaatsgevonden in het kader van de verdiepingsslag. Op verzoek van de (vier) deelnemende bewoners hebben aan een aantal bijeenkomsten onafhankelijke externe experts deelgenomen. In de verdiepingsslag hebben we onderzocht of er zwaarwegende argumenten zijn om af te wijken van het gebruik van asfalt op de fietsstroken. Onze conclusie was dat, vanuit de structuur en de functie van de Weerdsingel, toepassing van rood asfalt een logische keuze is. Rood asfalt fietst comfortabeler dan klinkers. Rood asfalt geeft de fietsroute een herkenbare uitstraling: het geeft richting in je reis op de fiets. Voor zowel autoverkeer als fietsers maakt rood asfalt duidelijk dat de fietser hier prioriteit heeft. Bovendien leert onze ervaring dat het aantal fietsers is toegenomen op locaties waar we rood asfalt hebben toegepast. En dat is waar we het voor doen.

Ook het vervangen van de rotonde door een eenvoudige kruising bij de Noorderbrug levert, zowel voor fietsers als voor voetgangers en groen, belangrijke voordelen op. Voor het recht doorgaand en afslaand gemotoriseerd en fietsverkeer functioneren beide varianten (kruising of rotonde) even goed. In de huidige situatie is de rotonde gericht op autogebruik. Met de nieuwe invulling van de Weerdsingel richten we ons vooral op de fietser. De kruising maakt de prioriteit voor fietsers duidelijk. Ook geeft een inrichting met kruising een continue beeld langs de oostelijke singel. Een kruising waarbij de zijstraten aansluiten via zogenaamde 'inritconstructies' is binnen de 30-km-inrichting veilig vorm te geven, ook met de tegengestelde rijrichtingen voor autoverkeer. Verwijderen van de rotonde heeft als voordeel dat dat er op die locatie ongeveer twee keer zoveel groen kan worden gerealiseerd ('Groen tenzij'). Ook kan het wandelpad dan meer door het groen geleid worden, en kunnen fietsers op de Weerdsingel Oostzijde makkelijker doorfietsen. De onafhankelijke mobiliteitsdeskundige die deelnam aan de verdiepingsslag, onderschrijft dat de uitwerking van de herinrichting in het concept-IPVE/FO voldoet aan de normen en regelgeving ten aanzien van verkeersveiligheid.

De diverse gesprekken met de bewonersgroep leidden tot inzicht in elkaars motieven en voorkeuren en oog voor de zorgen van de direct omwonenden die deelnamen aan de verdiepingsslag. Naar aanleiding van de gesprekken hebben we in het ontwerp het belang van de singel en van het doorlopend karakter van de groenstructuur langs het water meer aandacht gegeven. We hebben nog meer groen toegevoegd aan het ontwerp dan in eerste instantie bedacht was. Ook hebben we bewoners inzicht gegeven in onze overwegingen om tot bepaalde keuzes te komen.

De verdiepingsslag is in twee laatste gesprekken op 8 en 30 juni 2022 afgerond. Het blijkt dat de bewonersgroep en de gemeente het eens zijn over de doelen van deze herinrichting, versmalling van het straatprofiel en het vergroten van de ruimte voor groen en voor voetgangers. Ondanks de inspanningen van beide zijden moeten we concluderen dat er ook op een aantal punten verschil van inzicht blijft tussen de bewonersgroep en de gemeente in de vertaling naar een ontwerp. Met name als het gaat om de toepassing van rood asfalt in plaats van klinkers. Ook het verdwijnen van de rotonde bij de Noorderbrug, het parkeren op trottoirniveau en de benodigde snelheidsremmende

Datum 19 september 2022
Ons kenmerk 10372371

maatregelen blijven discussiepunten. Zoals beschreven in het coalitieakkoord vraagt het stedelijk belang van de bereikbare en leefbare stad om uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. In het bijzonder hebben alternatieven voor de drukke binnenstadsas prioriteit. De Weerdsingel maakt deel uit van die alternatieven. We realiseren ons dat het stedelijk belang daarbij kan botsen met het individuele belang van sommige direct aanwonenden. Om de stem van de bewonersgroep te laten horen, is in het concept-IPvE/FO een bijdrage van de bewonersgroep opgenomen (bijlage B). Vanwege de transparantie hebben we deze ruimte geboden, anders dan gebruikelijk in het UPP-proces. Onze reactie op hun voorstel vindt u in bijlage C.

Concept-IPvE vrij voor reacties

Gedurende het ontwerpproces hebben we ook afgestemd met andere betrokken partijen, zoals de Fietzersbond. Daarnaast hebben we het concept-IPvE/FO voorgelegd aan de commissie BlnG (toetsingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers vanuit nood- en hulpdiensten, veiligheid, gebruik en beheer). De aandachtspunten van deze commissie BlnG hebben betrekking op de technische uitwerking van het ontwerp in de vervolgfase.

Nu het IPvE/FO in concept gereed is, willen we graag alle bewoners en bedrijven uit de omgeving en betrokkenen bij en gebruikers van de Weerdsingel Oostzijde de mogelijkheid geven om te reageren op de voorlopige plannen. Dit doen we door het concept IPvE/FO tot en met 30 oktober 2022 vrij te geven voor reacties. Tijdens de reactieperiode organiseren we een informatiebijeenkomst voor belanghebbenden. Daarvoor nodigen we een brede doelgroep uit. Tijdens de inloopbijeenkomst kunnen bezoekers informatie krijgen over de plannen en hun ideeën, wensen en mening geven. Waar mogelijk nemen we wensen en ideeën mee in de uitwerking van het voorlopig ontwerp (VO). Als we wensen of ideeën niet mee kunnen nemen, dan lichten we toe waarom niet. Op het wijkbureau wordt ook informatie aangeboden. Via de website kunnen mensen hun reactie op het concept-IPvE/FO geven. De opbrengst van de bijeenkomst gebruiken we om de plannen aan te scherpen en waar nodig te verbeteren. De binnengekomen reacties bundelen we, voorzien van een antwoord, in een reactienota. De reacties kunnen aanleiding geven het IPvE/FO aan te passen.

Financiële dekking

Voor de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is € 1,7 miljoen beschikbaar vanuit het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB). De kosten zijn geraamd op basis van het huidige ontwerp en passen binnen deze dekking.

Vervolgproces

Het IPvE/FO, inclusief reactienota, wordt naar verwachting eind dit jaar door ons vastgesteld. We informeren u daarover via een raadsbrief. Na vaststelling van het IPvE/FO werken we het plan uit tot een voorlopig ontwerp (VO). In de VO-fase betrekken wij direct aanwonenden, bewoners, bedrijven en belangengroepen bij een aantal uitwerkingsvraagstukken, zodat we eventuele verbeteringen kunnen doorvoeren. Na vaststellen van het VO maken we een Definitief Ontwerp en bereiden we de aanleg voor. We verwachten dat de aanleg in 2024 kan starten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

de burgemeester,