

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	O. van de Vijver	Datum	22 december 2023
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	11653826
E-mail	oskar.van.de.vijver@utrecht.nl	Onderwerp	Bijzondere locaties in het afwegingkader verharding hoofdfietsroutes
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Onderwerp van deze brief zijn de 'bijzondere locaties' bij de verharding van de hoofdfietsroutes in onze stad. Hoe komen we tot deze locaties? En is de Weerdsingel Oostzijde wel of geen onderdeel van de binnenstad? Over deze vragen ging het in de commissie MGOR van 30 november 2023, bij de bespreking van het raadsvoorstel 'Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes'. Wij deden een toezegging om een toelichting te sturen over de 'bijzondere locaties'. Achtereenvolgens komen in deze brief aan de orde:

- De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
- De betekenis van de Kadernota voor het fietsnetwerk
- De locaties die we niet als bijzondere plek hebben benoemd
- De locaties die we wel als bijzondere locatie hebben benoemd
- De Weerdsingel Oostzijde
- Beschermde stads- en dorpsgezichten en monumenten

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Voor het bepalen van bijzondere locaties in het afwegingskader hebben we de [Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte](#) als vertrekpunt genomen. Deze nota werd door uw Raad vastgesteld op 22 december 2016. De nota bevat de kaders voor de inrichting van de openbare ruimte. De kadernota maakt onderscheid tussen drie kwaliteitsniveaus:

- 'Domstad',
- 'Domstad bijzonder' en
- 'Allure'.

Het basisniveau 'Domstad' is de standaard voor inrichting en beheer van de openbare ruimte. Kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder' geldt voor plekken met een bijzonder karakter of bijzondere functie. Standaardoplossingen zijn hier niet voldoende. 'Utrechtse Allure' is het hoogste kwaliteitsniveau. Dit past bij de uitstraling en de (inter)nationale visitekaartjes van Utrecht¹.

¹ Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte, pagina 16

Betekenis van Kadernota voor fietsnetwerk

Locaties met kwaliteitsniveaus 'Domstad bijzonder' en 'Allure' vragen om maatwerk bij de inrichting van de openbare ruimte. Maar dit betekent geen automatische keuze voor fietsvriendelijke klinkers op de hoofdfietsroutes. Kijk bijvoorbeeld naar de 'Allure'-gebieden; hiertoe behoren onder andere het centrum (inclusief het stationsgebied), Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en Maximapark. Dit zijn zeer diverse gebieden. Wij vinden in veel van deze 'allure' gebieden rood asfalt een goed passende verharding. Dit rood asfalt past ook bij ons streven naar een hoogwaardig fietsnetwerk in onze stad. En bij onze ambitie om meer bewoners uit de auto op de fiets te krijgen.

Om te komen tot een selectie van locaties waar we bij uitzondering fietsklinkers willen toepassen, hebben we locaties horend bij 'Allure' en 'Domstad bijzonder' onder de loep genomen. Het gaat om locaties *buiten* de singels. Voor een overzicht van deze locaties: zie de kadernota. Of ga naar de [interactieve kaart](#) op de website van de gemeente Utrecht. Per locatie hebben we ons de vraag gesteld: vinden we hier fietsvriendelijke klinkers noodzakelijk? Dit gelet op de aard van de locatie. In de commissie vroeg u om objectieve criteria. Dat begrijpen wij. Is de werkwijze volgens het afwegingskader objectief? Enerzijds: ja. Want we zijn uitgegaan van de Kadernota, het meest toepasselijke beleidsdocument. Anderzijds: nee. Dit is geen exacte wetenschap. Het is volgens ons wel de meest objectieve methode die voorhanden was.

Locaties die niet als bijzondere plek zijn opgenomen

Na de selectie zijn de volgende locaties niet als bijzondere plek in het afwegingskader opgenomen, omdat wij vinden dat rood asfalt voor fietsers op deze locaties goed past:

- De moderne 'Allure'-gebieden stationsgebiedszijde van het centrum, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park.
- Landgoederen, linten, stadsparken en wijk- of buurtparken (deels 'Allure' en deels 'Domstad bijzonder'). Hoofdfietsroutes die hier doorheen lopen voeren we uit in asfalt. Maar de kleurstelling van het asfalt kan afwijken. Dit zijn we bijvoorbeeld van plan bij de herinrichting van de Maliebaan (opgenomen als stadspark in de kadernota).
- De stations, (H)OV-knooppunten en P+R locaties ('Domstad bijzonder'). Dit zijn volgens ons geen bijzondere, beeldbepalende en cultuurhistorische locaties.
- De winkellocaties. Deze hebben een moderne uitstraling (bijvoorbeeld The Wall) óf er is voldoende ruimte voor combinaties van klinkers en rood asfalt (bijvoorbeeld Amsterdamsestraatweg, Nachtegaalstraat).
- Stedelijke verbindingswegen en radialen ('Domstad bijzonder'). Dit zijn wegen met veel verkeer, met fietspaden en fietsstroken, die we al uitgevoerd hebben in asfalt.

Locaties die we wel als uitzondering hebben opgenomen

Op vijf bijzondere locaties willen we wél fietsvriendelijke klinkers toepassen op de hoofdfietsroute. Het gaat om bijzondere locaties buiten de singels met een cultuurhistorische uitstraling. Deze locaties zijn:

- Dorpskern Haarzuilens (onderdeel van het 'Allure' gebied rondom Haarzuilens)
- De dorpsstraat in Vleuten ('Domstad bijzonder')
- Muntsluisbrug ('Domstad bijzonder')
- Zuidpoort ('Domstad bijzonder')
- Weerdsluis ('Domstad bijzonder')

Tot slot nog de historische binnenstad. De binnenstad is onderdeel van het 'Allure'-gebied centrum en omvat meerdere locaties die vallen onder 'Domstad bijzonder'. De binnenstad hebben we daarom als aparte uitzonderingscategorie opgenomen in het afwegingskader.

In de commissie spraken we ook over het combineren van rood asfalt en klinkers op enkele locaties. In het afwegingskader schrijven we hierover: *'waar mogelijk zoeken we (op een bijzondere locatie) een combinatie, waarbij de hoofdfietsroute in rood asfalt blijft, maar we toch klinkers toepassen bij de bijzondere locatie'*. Separaat ontvangt u zoals toegezegd een aangepast raadsvoorstel waarin aan het beslispunt een toevoeging in deze lijn is gedaan. Als uw raad concreter wil maken waar we die combinatie daadwerkelijk gaan toepassen, dan kunnen we ons voorstellen dat u een hiertoe een amendement indient. Wij denken daarbij alleen aan de herinrichting van het Ledig Erf (uitvoering Zuidpoort), waar een combinatie goed mogelijk is en een duidelijke plek voor de fietser wenselijk is in de drukte van de voetgangers.

Weerdsingel Oostzijde

De directe aanleiding voor het maken van het afwegingskader is de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. De discussie hierover kwam ook in de commissie MGOR van 30 november 2023 ter sprake. Wij hebben de singels niet als uitzondering opgenomen in het afwegingskader, vanwege:

1. In de door uw raad vastgestelde [Omgevingsvisie Binnenstad](#) staat (op pagina's 163 en 164) dat we rood asfalt toepassen op de hele 'fiets-singel': *"Daarbij komt het aan op de aantrekkelijkheid van de alternatieve routes voor doorgaand fietsverkeer rondom de binnenstad. Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt, soms gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Het gaat om de routes langs de buitenzijde van de singel en om routes in een cirkel daar weer omheen."* Wij willen dit uitgangspunt uit de Omgevingsvisie volgen. Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt, soms gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Zie ook het kaartje dat onderaan deze brief is bijgevoegd².
2. Aan ons bewonerspanel hebben we een oordeel gevraagd over de gecombineerde toepassing van klinkers en asfalt in 'bredere straten'. Maliesingel, Wittevrouwsingel, Tolsteegsingel en de nieuw ingerichte Kanaalstraat werden bij deze vraag als voorbeeld genoemd, met foto's erbij. Het bewonerspanel oordeelde positief over deze combinatie: 68 procent vindt deze combinatie goed of heel goed passen in het straatbeeld; slechts 13 procent reageerde negatief. Voor ons een indicatie dat deze werkwijze op draagvlak kan rekenen op de singels.
3. Bij de Weerdsingel Oostzijde moeten we ook rekening houden met een ander uitgangspunt in de kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. Dit heeft te maken met samenhang, herkenbaarheid en continuïteit³. In dit geval gaat het om de samenhang met de andere singels: Catharijnesingel, Tolsteegsingel, Maliesingel en Wittevrouwsingel. De bijzondere lijnen en plekken vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Op pagina 21 van de kadernota staat: *"Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes 'samenhang' en 'herkenbaarheid' essentieel zijn. Voor de bijzondere lijnen is ook 'continuïteit' een belangrijk principe."* We willen de landschappelijke lijn van de heringerichte singels doortrekken.
4. Tot slot: de herinrichtingen van de singels (Maliesingel, Tolsteegsingel, Wittevrouwsingel, Catharijnesingel), met een combinatie van asfalt en klinkers, hebben het gewenste effect. Het aantal fietsers is substantieel toegenomen en het aantal auto's is fors afgenomen.

² Omgevingsvisie Binnenstad, pagina's 163 en 164

³ Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte, pagina 21

We hadden in de commissie MGOR ook discussie over de precieze begrenzing van de singels. Bovenstaande onderbouwt volgens ons de keuze om van de singels geen uitzondering te maken, maar ter volledigheid hierbij iets over de begrenzing in de beleidsdocumenten. We gingen er in het afwegingskader vanuit dat het water van de singel de grens van de binnenstad is. We hebben naar aanleiding van de discussie in de commissie MGOR nog eens goed gekeken naar de Omgevingsvisie Binnenstad (vastgesteld door uw Raad op 22 februari 2022) en de wijkindeling van Utrecht. Daarin ligt de grens (zoals we aannamen) bij het water van de singel. In de kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte blijkt dat onderscheid echter niet zo duidelijk te maken. Nadere bestudering leerde ons dat de kadernota Openbare Ruimte geen exacte grens geeft aan de waterlijn en het stadspark. De kadernota maakt maatwerk in de inrichting van de openbare ruimte mogelijk. De straten vallen ons inziens onder 'Allure' óf 'Domstad bijzonder'.

Beschermd stads- en dorpsgezicht en monumenten

In de commissie spraken we tot slot nog over beschermde stads- en dorpsgezichten en over Rijks- en gemeentelijke monumenten. Vragen hierover waren: moeten we hiermee rekening houden in het afwegingskader? En zijn ze geschikt als criterium om te bepalen welke locaties 'bijzonder' zijn?

Het beschermde stads- of dorpsgezicht schrijft niet voor welk materiaal we op straat moeten gebruiken. Rijks- en gemeentelijke monumenten zijn in de regel gebouwen en geen openbare ruimte. De straten rondom de singel zijn dat overigens wel, omdat deze straten onderdeel zijn van het Rijksmonument 'historische stadswallen'. De verharding van de straten is echter van veel recenter datum. Toen we de andere delen van de singel hebben heringericht, hebben we met instemming van de Commissie Welstand en Monumenten de verharding aangepast.

Dan nog de vraag: zijn het beschermde stads- of dorpsgezicht en monumenten geschikt als criterium om te komen tot 'bijzondere locaties' in het afwegingskader? Wij vinden van niet. In het beschermde stadsgezicht zijn al meerdere straten met rood asfalt voor fietsers aangelegd. Bekende voorbeelden zijn: de Nachtegaalstraat, de Burgemeester Reigerstraat, F.C. Dondersstraat en grote delen van de 'fiets-singel'. Wij vinden rood asfalt op deze genoemde plekken passend. Zoals we al eerder schreven: monumenten zijn in de regel gebouwen en geen openbare ruimte. Ze liggen verspreid over de stad. Vaak staan naast een monumentaal gebouw niet-monumentale gebouwen. Bovendien kennen we voorbeelden van monumenten die volgens ons goed samengaan met rood asfalt. Denk aan de Bastionweg (fietsstraat direct naast rijksmonument Fort Blauwkapel), Leidseweg (met daarnaast de Rijksmunt) en Kanaalweg/Van Zijstweg (met daarnaast Villa Jongerius). We vinden daarom niet dat we monumenten als criterium moeten gebruiken in dit afwegingskader dat gaat over hoofdfietsroutes.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage: het kaartje met onderschrift uit de Omgevingsvisie Binnenstad (pagina's 163-164), waarin de verharding 'fiets-singel' visueel is afgebeeld:



▲ *Het materiaalgebruik in de binnenstad is ook het materiaalgebruik in de voorsteden en langs de singel. Dat wil zeggen een verharding van hoofdzakelijk gebakken klinkers, op de singel gecombineerd met asfalt.*