Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 27 september 2022

1 RIB Verkeersveiligheid van de Meernbrug

Informele schouw (19.00 uur) alleen voor raadsleden, ambtenaar en wethouder
Raadsinformatiebijeenkomst:
19.00 Inloop met koffie/ 19.30 - 20.30 uur: bijeenkomst
Locatie: Het Vereenigingsgebouw De Zandweg, Zandweg 148 in De Meern.
Beleidsterrein: Mobiliteit/ portefeuille Lot van Hooijdonlk
Agenderenden: Marijn de Pagter (VVD), Hessel Stellinga (CDA), David Bosch (PVV)
Motivatie: De fracties VVD, CDA en PVV ontvangen regelmatig klachten van omwonenden van de Meernbrug over de verkeersveiligheid. In antwoord op schriftelijke vragen gaf het college echter aan dat de Meernbrug "geen groot verkeersveiligheidsknelpunt is"
De agenderende fracties willen bij de bijeenkomst van omwonenden horen hoe zij de verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug ervaren. Verder vragen we expert(s) om een toelichting te delen.
De agenderende fracties willen graag van omwonende horen:
Hoe ervaart u de veiligheid op de kruising bij de Meernbrug?
Welke ideeën heeft u over het verbeteren van de verkeersveiligheid?
Deze bijeenkomst bij op locatie Het Vereenigingsgebouw De Zandweg, Zandweg 148 in De Meern, omdat dit dicht bij de locatie is en inwoners op die wijze gemakkelijker kunnen inspreken. De fracties denken daarnaast aan een schouw tijdens de avondspits.

RIB-Verkeersveiligheid-rond-de-Meernbrug-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Bijdrage-meeprater-RIB-Meernbrug-Fietsersbond.pptx

Presentatie-RIB-Meernbrug-expert.ppt

1.1 SV 2022 nr. 32 Verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg

Dossier 2945 voorblad

Beantwoording SV 2022 nr. 32 over Verkeer Meernbrug Zandweg en Rijksstraatweg.docx.pdf

2 RIB Weerdsingel OZ

Waar: Hal, Oude Stadhuis, Stadhuisbrug 1
Tijd: 21.15 - 22.30 uur
Beleidsterrein: mobiliteit / wethouder: Lot van Hooijdonk
Raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, omwonenden, betrokkenen, ambtenaren en overige geïnteresseerden.
Agenderenden: Gert Dijkstra (EenUtrecht), Wilma Duitscher (EenUtrecht), Charlotte Passier (Volt), Fred Dekkers (GroenLinks), Marijn de Pagter (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), Berdien van der Wilt (D66), Joost Vasters (D66), Rob van der Enk (S&S), Rik van der Graaf (CU), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren) en Mohammed Talhaoui (PvdA).
Motivatie:
Eind 2019 is de gemeente gestart met een plan voor het herinrichten van de Weerdsingel OZ. In september 2022 legt het college het IPVE voor aan de raad. Een aantal bewoners heeft bij de start gevraagd of zij daarin alternatieven konden inbrengen; en dat kon, zo werd vastgelegd. Eind 2020/begin 2021 hebben de bewoners in een petitie, ondertekend door maar liefst 3.845 Utrechters, een pleidooi gehouden voor een eigen alternatief: een asfaltloos en milieuvriendelijk Weerdpark; met daarin 5 wensen voor een betere groenere inrichting van het gebied én 6 wensen om de route verkeersveiliger te maken of te houden.
Volgens de bewoners heeft de gemeente geen van deze 11 wensen gehonoreerd. De gemeente houdt onverkort vast aan het eigen plan en wil het bewonersalternatief niet als een gelijkwaardig plan meenemen/beoordelen. De bewoners zouden graag zien dat het eigen alternatief wel serieus wordt bekeken en vergeleken met dat van de gemeente én dat er zo mogelijk gezocht wordt naar een oplossing met het beste van beide opties. EenUtrecht wil in een commissiedebat nagaan of dat niet alsnog mogelijk is.
GroenLinks, EenUtrecht, Volt, D66, S&S, CU en mogelijk nog meerdere partijen willen graag een RIB organiseren met bewoners, gebruikers van de fietsroute en ambtenaren waar in ieder geval aan bod komen:
De functie van de fietsroute en herinrichting van de Weerdsingel OZ, mede in relatie tot de Binnenstadsas en de Route om de Noord. Hoe sluit de route over de Weerdsingel OZ aan op het fietsnetwerk? Hoe is het schrappen van de brug over de Weertsingel verwerkt in de voorstellen?
Profiel en materiaal? Welke materialen zijn voor het hele profiel gekozen? Waarom is gekozen voor rood asfalt voor de fietsstraat? Is er onderzoek gedaan naar de duurzaamheid van asfalt in vergelijking met klinkers?
Verwachte ontwikkeling gebruikers en snelheden? Wat zijn de verwachtingen t.a.v. de aantallen gebruikers na herinrichting en van de snelheden van de verschillende gebruikers op verschillende momenten van de dag? Hoe gaan we om met verschillende snelheden van fietserts op deze route? Zijn er nog extra maatregelen mogelijk om problemen met hoge of verschillende sneden te beperken?
Groen: Inpassing in het Zocherplantsoen, Gevolgen van herinrichting voor groen.
Auto parkeren: Waarom is verplaatsen van auto parkeren naar de parkeergarage en daarmee ruimte maken voor meer groen niet meegenomen in de planontwikkeling? Kan dit alsnog meegenomen worden in de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen?
Rotonde bij de Noorderbrug: Welke keuze zijn er gemaakt bij het herontwerp van de rotonde bij de Noorderbrug, zowel verkeerskundig als t.a.v. de openbare ruimte en het groen? Hoe is er rekening gehouden met het beheer van het groen in de Rotonde door omwonenden?
Evaluatie van de participatie door gemeente en betrokkenen? Wat is er goed gegaan? Wat ging er niet goed en kon er beter?
Hoe kijken gemeente en verschillende betrokkenen aan tegen vervolg van het traject?
EenUtrecht, Volt, GroenLinks, D66, S&S, CU (en anderen) willen graag Het IPVE en het voorstel van de bewoners in de commissie bespreken.

Presentatie bewoners RIB Weerdsingel v1.0

Presentatie projectleider gemeente Utrecht

Bijdrage bewoners - RIB Weerdsingel - Herinrichting Weerdsingel Oostzijde alternatieve variant

Link naar video-opname van bewoner - aantal fietsen

Bijdrage bewoner - Weerdsingel voorstel asfaltloos experiment

Aanvullende informatie - Weerdsingel voorstel asfaltloos experiment

Bijdrage bewoners - Rotonde-Noorderbrug-voor-uw-Veiligheid

Bijdrage bewoner - Idee 'meanderen door het groen'

Info-blad web-versie.docx

2.1 Raadsbrief Vrijgave concept IPvE en concept FO Weerdsingel Oostzijde voor reacties

Dossier 2946 voorblad

Raadsbrief Vrijgave concept IPvE en concept FO Weerdsingel Oostzijde voor reacties.docx.pdf

IPvE-FO Weerdsingel Oostzijde.pdf

Verkeersveiligheid rond de Meernbrug

Basisinformatie

Datum	27 september 2022
Gespreksleider	Gertjan te Hoonte
Tijd	19.30 - 20.30 uur
Zaal	Op locatie: Het Vereenigingsgebouw De Zandweg, Zandweg 148 in De Meern
Soort bijeenkomst	Bespreken schriftelijke vraag
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, omwonenden en andere betrokkenen.
Portefeuillehouder	wethouder van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Deelnemer, de Verkeerspsycholoog GTi
Media	Deelnemer, U in de Wijk 2 deelnemers, Fontys Hogeschool Journalistiek
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie van 6 oktober Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Deelnemer, Fietsersbond 6 deelnemers deelnemer, Bewoners organisatie Meerndijk + 15 genodigden: hoofd Driekoningenschool, aantal ondernemers rond de Meernbrug en ouders van leerlingen.

Programma

19.00 uur: Inloop en koffie
19.30 uur Welkom en Opening
Presentatie van expert verkeersveiligheid
Vragen raadsleden
Omwonenden aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde en afsluiting

Motivatie

Agendeerders
Marijn de Pagter (VVD), Hessel Stellinga (CDA) en David Bosch (PVV)

De fracties VVD, CDA en PVV ontvangen regelmatig klachten van omwonenden van de Meernbrug over de verkeersveiligheid. In antwoord op schriftelijke vragen gaf het college echter aan dat de Meernbrug “geen groot verkeersveiligheidsknelpunt is”
De agenderende fracties willen bij de bijeenkomst van omwonenden horen hoe zij de verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug ervaren. Verder vragen we expert(s) om een toelichting te delen.
De agenderende fracties willen graag van omwonende horen:
Hoe ervaart u de veiligheid op de kruising bij de Meernbrug?
Welke ideeën heeft u over het verbeteren van de verkeersveiligheid?

Deze bijeenkomst bij op locatie in De Schalm, omdat dit dicht bij de locatie is en inwoners op die wijze gemakkelijker kunnen inspreken. De fracties denken daarnaast aan een schouw tijdens de avondspits.

Bijdrage

U in de Wijk
We zouden graag aandacht willen besteden aan dit onderwerp bij de wijktelevisie U in de Wijk.

Deelnemer
In de fietsstad Utrecht zou ik verwachten dat er veiligere en betere oplossingen zijn voor fietsers dan de huidige situatie bij de Meernbrug. Hangt wat mij betreft samen met inrichting van Meerndijk.

Deelnemer, Fietsersbond
De grote lijn van mijn verhaal:
- Wat is het probleem - er is veel teveel verkeer door het dorp
- Wat is het plan - dat zo laten. Sterker nog, het wordt erger doordat de obstakels in de Castellumlaan worden verwijderd
- Wat is er goed aan het plan – andere dingen worden niet slechter (busbaan, VRI)
- Onze boodschap: wij willen minder verkeer, verkeer dat rustiger rijdt en we zien daar mogelijkheden voor

Er zijn veel klachten over de onveiligheid in het centrum van De Meern, zonder dat er veel ongevallen worden geregistreerd. Naar ons idee geeft deze cartoon goed weer hoe dat komt: de situatie is onveilig maar de voetgangers en fietsers letten erg goed op. Dit is niet de situatie die je wenst voor een verblijfsgebied. Er verblijven dan ook weinig mensen, hooguit eten mensen een ijsje in de Dorpstuin.

Er zijn twee routes die gebruikt worden door doorgaand verkeer:
- Van de A12 naar de Langerakbaan en terug via de Castellumlaan in plaats van via de Oudenrijnseweg
- Van de A12 naar Veldhuizen en Vleuterweide via de Zandweg in plaats van via de Veldhuizerweg. In de andere richting is er geen doorgaand verkeer, de Rijksstraatweg is in 2010 geknipt waardoor doorgaand verkeer onmogelijk werd.

Volgens de verkeerstellingen rijden er ongeveer 6.000 auto’s per etmaal over de Meerndijk ter hoogte van de ijszaak. Hiervan zou 15% doorgaand verkeer zijn. Van de andere ritten zal een onbekend gedeelte worden vervangen door fietsritten als fietsen hier veiliger en plezieriger wordt, door het doorgaande verkeer te weren. 20% minder verkeer dat ook rustiger rijdt is zeker haalbaar.

De Meerndijk is een paar jaar geleden heringericht van een 50 km-weg naar een 30-km weg. Dat heeft niet merkbaar geholpen tegen de drukte. Het verkeer moet toch wachten op het verkeerslicht bij de kruising, de reistijd is niet toegenomen.
Vroeger hadden fietsers een eigen groenlichtfase en tweemaal groen per cyclys bij het verkeerslicht. Daardoor was het veiliger oversteken en kon je ook makkelijk vanaf de Meerndijk linksaf de Zandweg op. Nu moet je goed op het verkeer letten (want dat let niet op jou)

Nadat de bouw in de Castellumlaan klaar is, is het plan om de Castellumlaan te herstraten in klinkers. De huidige om- en-omregelingen en chicanes verdwijnen. Dat is om twee redenen geen goed idee:

- Het is een hoofdfietsroute, je wilt hier rood asfalt en weinig verkeer
- Door de chicanes en om- en-omregeling wordt doorgaand verkeer gehinderd en is de snelheid laag. Als deze weg zijn zal de snelheid en het aantal auto's toenemen. Zorg dat met de herinrichting van de Castellumlaan er minder auto's komen die rustiger rijden.

Op drie andere manieren is het verkeer verder te beperken:

- Maak een knijp (om- en omregeling) in de Vicuslaan, zodat inkomend verkeer geremd wordt maar niet voor woningen staat te wachten.
- Maak een om-en-omregeling op de Meerndijk. Inkomend verkeer wacht dan niet voor woningen en het jakkeren wordt eruit gehaald
- De parallelweg van de Rijksstraatweg is ontworpen voor krap tweerichtingsverkeer. Tegemoetkomend verkeer kan elkaar heel voorzichtig passeren. Op dit moment is daar eenrichtingsverkeer en rijden er nu ongeveer 4.000 auto's per etmaal. Leid het verkeer naar Vleuterweide niet meer via de Zandweg (die moet dan geknipt) maar via deze parallelweg. Dan is deze route niet meer geschikt voor doorgaand verkeer.

De voorgestelde knip en de plekken waar het verkeer geremd wordt staan op deze plattegrond aangegeven.
Het doorgaande verkeer zorgt voor de onveiligheid. Faciliteer dat niet door de busbaan open te stellen voor auto's. Door de knip in een richting van de Rijksstraatweg wordt doorgaand verkeer sterk beperkt. Wat zou een knip in de andere richting kunnen doen?

We zijn het eens met de gemeente dat de Zandweg niet moet worden opgenomen in de verkeerslichtregeling Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm. Deze uitbreiding doet niets tegen doorgaand verkeer en is superhinderlijk voor fietsers die de Zandweg volgen. Dat is de Provinciale doorfietsroute Utrecht CS < - > Woerden. Een verkeerslicht is hier ongeloofwaardig. Laat liever onderzoeken of en hoe het hele verkeerslicht kan worden vervangen door een waarschuwingslicht voor de bus en een veel lagere snelheid op deze kruising.
Behoud de om- en-omregelingen op de Castellumlaan, zorg dat je op deze weg ook in de toekomst niet hard kunt doorrijden met de auto.
Op de Vicuslaan zijn ook nu al maatregelen mogelijk waardoor het verkeer er rustiger gaat rijden. De huidige fietsoversteek is zeer fietsonvriendelijk en kan stukken beter. Het gaat nog tientallen jaren duren voor riool vervangen moet worden. Maatregelen op de Vicuslaan zorgen voor minder doorgaand verkeer en een betere situatie in heel De Meern.

De chicanes en obstakels zijn in de jaren '90 aangelegd op de Castellumlaan. Retrofit op het bestaande wegdek. Het is destijds zo ontworpen dat er maximaal 700 auto's per uur doorheen konden. De sterkste knijp lag juist buiten de bebouwde kom, zodat auto's moesten wachten voor ze de Castellumlaan inreden. In de Castellumlaan waren geen wachtrijen, die stonden juist buiten het dorp.

Sinds die maatregelen hebben fietsers weinig hinder van het autoverkeer. Met de herinrichting, waarvan we hebben gehoord dat het profiel van het Castellumplein wordt doorgetrokken over de hele

Castellumlaan, zal het doorgaande verkeer makkelijker en harder over deze weg kunnen rijden. We vrezen voor meer doorgaand verkeer en wederom een onveilige situatie in de Castellumlaan. Fietsen we straks weer net als toen, over de stoep?



Verkeersveiligheid Centrum De Meern

RIB 30 augustus 2022

Fietsersbond

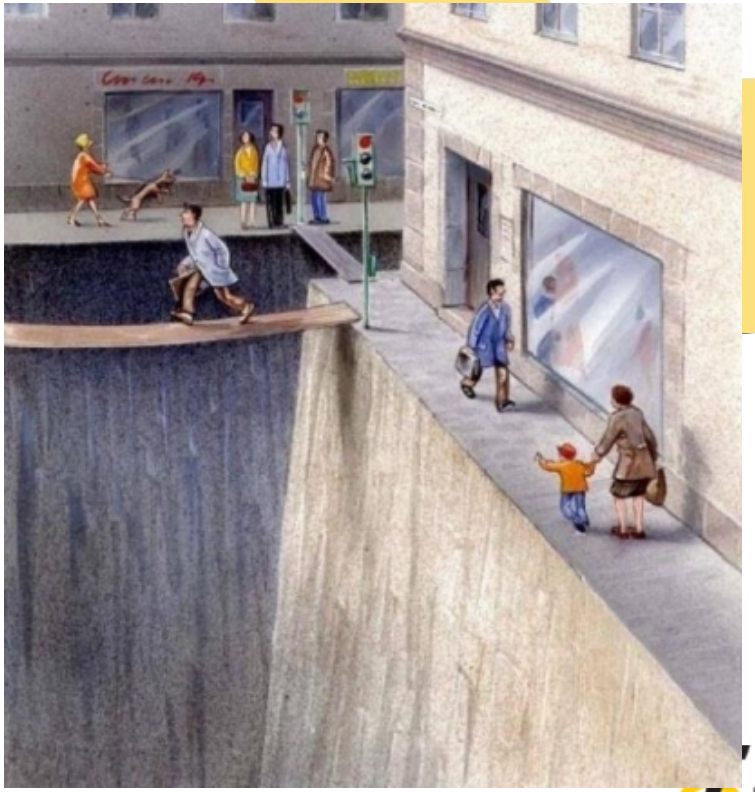
Verkeersveiligheid centrum De Meern

- Wat is het probleem - er is veel teveel verkeer door het dorp
- Wat is het plan - dat zo laten. Sterker nog, het wordt erger doordat de obstakels in de Castellumlaan worden verwijderd
- Wat is er goed aan het plan – andere dingen worden niet slechter (busbaan, VRI)
- Onze boodschap: wij willen minder verkeer, verkeer dat rustiger rijdt en we zien daar mogelijkheden voor

Fietsersbond

Teveel doorgaand verkeer

- Er gebeuren geen ongelukken
- Maar dat komt niet omdat de situatie nou zo veilig is



- Afbeelding overgenomen met toestemming Karl Jilg

Fietsersbond

Doorgaand verkeer



- A12 <-> Langerakbaan via Castellumlaan ipv Oudenrijnseweg
- A12-> Vleuterweide en Veldhuizen via de Zandweg ipv Veldhuizerweg.
- Vleuterweide-> A12 is geknipt ☺ in 2010.

Fietsersbond

Doorgaand verkeer

- Ruim 6.000 auto’s/etmaal door centrum De Meern, waarvan 15% doorgaand
- =>Maak doorgaand verkeer erg onaantrekkelijk
- Een deel van de autoritten kan vervangen door fietsritten als fietsen hier fijner wordt
- =>20% minder verkeer is mogelijk.
- => Rustiger rijgedrag zonder sluipverkeer

Fietsersbond

Kan dat, minder doorgaand verkeer?

De Meernbrug is wel eens dicht geweest voor autoverkeer. Dat was super! Andere mogelijkheden:

- Behoud de obstakels op de Castellumlaan. Het is een hoofdfietsroute! (hier hoort rood asfalt en weinig verkeer)
- Zorg voor drempels en een “knijp” bij Vicuslaan.
- Maak een extra om-en-om regeling op de Meerndijk bij de BP
- Rijksstraatweg west is ontworpen voor krap tweerichtingsverkeer. Leid verkeer via de Rijksstraatweg ipv de Zandweg.

Fietsersbond

Minder doorgaand verkeer



Fietsersbond

Uit de antwoorden op de SV:

- De busbaan is voor de bus. Faciliteer het doorgaande verkeer niet nog sterker
- De afgesloten Rijksstraatweg (in een richting) draagt sterk bij aan voorkomen van doorgaand verkeer.
- Wat zou afsluiten in de andere richting kunnen doen?

Fietsersbond

Uit de antwoorden op de SV:

- Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm. Breidt het verkeerslicht alstublieft niet uit naar de Zandweg.
- *Kan het verkeerslicht worden vervangen door een waarschuwingslicht voor de bus?*
- Behoud de veilige om-en-omregelingen op de Castellumlaan!
- Tref nú maatregelen tegen doorgaand verkeer op de Vicuslaan. Wacht niet tientallen jaren tot het riool vervangen moet worden

Fietsersbond

Geschiedenis Castellumlaan

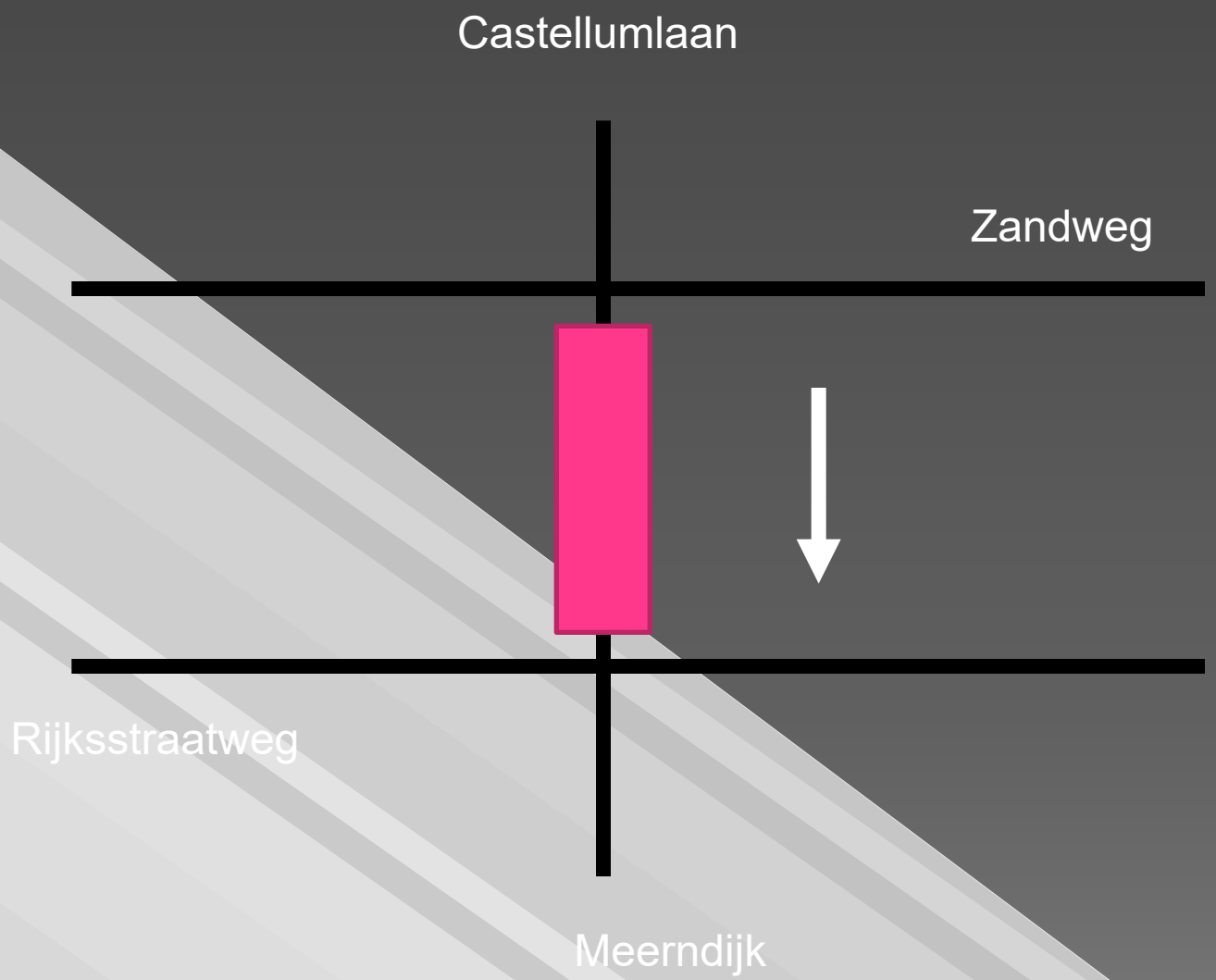
- Vroeger (jaren ‘90) sluiproute A12 <-> A2
- Daarom chicanes, om-en-om regeling en stukjes fietspad
- Maatregelen waren “retrofit”, het was geen complete herinrichting
- Destijd zó ontworpen dat er max 700 mvt/uur door kon (tip voor de Schoolstraat!)
- Sterkste “knijp” was juist buiten de bebouwing, => wachtrij niet bij woningen

Fietsersbond

Herinrichting Castellumlaan

- Nu moet verkeer er regelmatig even wachten
- Fiets heeft nu weinig hinder van autoverkeer
- Na herstraten wegdek verdwijnen alle obstakels, verkeer stroomt straks makkelijker door. => Meer verkeer? Hogere snelheden?
- Fietsen we straks weer over de stoep, net als in 1990?

Fietsersbond



richtingsverkeer richting Meerndijk. Voorkeur voor permanent, maar kan ook alleen tijdens schooltijden. Volledig afsluiten voor autoverkeer tijdens haal-/breng-uren ook optie. Verkeer andere richting via Regenboogbrug.



Waarom niet geheel rood? Oogt rommelig en slecht onderhouden. Advies: Houd bebording en stoeptegels op vlakken bij! Wil je dat mensen zich aan regels houden, zorg dan voor frisse en verzorgde omgeving (Broken Window Theory)



Auto's krijgen groen vanuit deze positie en moeten kort daarna weer stoppen bij haaientanden Zandweg. Werd als probleem gezien. Ik zie dat niet als probleem en bovendien lastig oplosbaar zonder ingrijpende maatregelen. Verkeerslichten kunne mijn inziens alleen weg als er een rotonde komt op Rijksstraatweg – Meerndijk. Maar dat stagneert verkeer met de brug dichtbij. Ik ken intensiteiten niet, maar er is weinig ruimte en lijkt me op eerste gezicht een slechte idee. Fietsers rijden dan ook niet helemaal rond → chaos.



Paal (drager verkeerslicht) verplaatsen naar trottoir voor meer opstelruimte fietsers



Bij verplaatsbaar paal is fietsstrook naar rechts richting Rijksstraatweg ook veel logischer



Stoppen bussen hier op het fietspad? Zo ja, zeer onwenselijk. Zou ik nader naar mogen kijken



Rode kleur door laten lopen



Ligt de Zandweg op deze kruising op een verhoging. Ik ken echter de intensiteiten niet, maar ga ervan uit dat de Zandweg niet voor niets fietsstraat is geworden. Ondanks de lobby van veel automobilisten (ook onder bewoners en sommige raadsleden) zal ik hier altijd het belang van fietsers zwaarder laten wegen.



Extra blokmarkering lang fietspad en haaientanden iets terugbrengen richting brug. Zie voorbeeld hierboven. Zal ook door autolobby worden verworpen maar verhoogt veiligheid fietsers.

NB. Bedenk bij het nemen van maatregelen altijd of ze extra autoverkeer aantrekken. Dan niet doen!

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2945
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 september 2022
Agendapunt	1.1
Titel	SV 2022 nr. 32 Verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg
ID	3134
Behandelend ambtenaar	R.L.G. Dobbelsteijn
Telefoon	14030
E-mail	roel.dobbelsteijn@utrecht.nl
Datum collegebesluit	22 maart 2022
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	27 september 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER 32

Datum	24 maart 2022
Van	College B&W
Behandeld door	R.L.G. Dobbelsteijn
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	roel.dobbelsteijn@utrecht.nl
Kenmerk	9878795
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 32 van raadsleden De Pagter (VVD), Schipper (SP), Bosch (PVV), De Boer (GroenLinks) en Van Steeg (CDA) van 10 februari 2022 over ‘Verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Welke cijfers heeft het college over de veiligheid op en rond dit kruispunt in de afgelopen vijf jaar?
Antwoord 1
Sinds 1 januari 2017 registreerde de politie zes verkeersongevallen op de kruising Castellumlaan, Meernbrug, Zandweg en één verkeersongeval op de kruising Meernbrug, Meerndijk, Rijksstraatweg. Dit zijn de door de politie geregistreerde ongevallen, waarvan de exacte locatie bekend is. Omdat de politie niet bij alle ongevallen is, worden niet alle ongevallen geregistreerd. Vooral de lichte ongevallen kennen een onderregistratie. Daarnaast wordt ook niet van alle ongevallen de exacte locatie geregistreerd. Drie van de zeven ongevallen vonden eind 2017 plaats. Het meest recente ongeval was mei 2021. Het is daarmee geen hoog genoteerde locatie in de VOC (Verkeers Ongevallen Concentratie) lijst.

Vraag 2
Is het college bereid met verkeerscamera's onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid, zoals dat ook is gebeurd bij het verkeersplein op 't Goylaan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 2
In de structurele Voortgangsrapportage verkeersveiligheid staan de verkeersveiligheidsknelpunten in de stad benoemd en welke maatregelen we nemen. Daarbij wordt de afweging gemaakt waar vanuit verkeersveiligheid maatregelen het hardst nodig zijn. Gezien de ongevallencijfers en de inrichting, vinden we de Meernbrug geen groot verkeersveiligheidsknelpunt, als we dit vergelijken met de andere verkeersveiligheidsopgaven in de stad. Een verdiepende analyse (eventueel met cameraonderzoek) vinden wij daarom nu niet nodig.

Vraag 3
Welke maatregelen heeft het college overwogen om de veiligheid op dit kruispunt te verhogen? Welke maatregelen hebben omwonenden aangedragen? Is er ook een volledige fysieke herinrichting overwogen? Graag een volledig overzicht met toelichting waarom de maatregel wel of niet is uitgewerkt.

Antwoord 3
Er zijn in het verleden al diverse aanpassingen gedaan in de omgeving van de Meernbrug om het verkeersveiliger te maken. Daarbij zijn de omwonenden betrokken. Dit betrof bijvoorbeeld een aanpassing van de Meernbrug (verbreding met een goede fietsstroken op de brug), betere belijning op het kruispunt zelf en een betere aansluiting op de Meerndijk, die inmiddels ook heringericht is en een zone 30 km regime kent. Dit geldt zowel voor de noord- als voor de zuidkant. Ook is het Castellumplein als 'shared space' ingericht, waarbij later (na meldingen door gebruikers) nog een fietsstrook is toegevoegd richting de brug. Ook is op vraag van ouders van fietsende leerlingen de verkeerlichtenregeling aangepast.
Voor de ontsluiting van de wijk Nyevelt richting het noorden zijn in het verleden verschillende varianten onderzocht, die ook door omwonenden waren aangedragen. Gebruik van de busbaan in één of twee richtingen is daarbij bekeken, maar uiteindelijk afgevallen vanwege risico op doorgaand autoverkeer, kosten en hinderen van de doorstroming van het busverkeer. Uiteindelijk is gekozen voor de Zandweg als heenroute en de parallelweg Rijksstraatweg als terugroute voor het autoverkeer.
Omwonenden hebben in het verleden ook aangedragen om een nieuwe fietsbrug te maken t.h.v. de De Woerdlaan, zodat fietsers de Meernbrug zouden kunnen mijden. Dit is verkend, maar niet haalbaar gebleken. Het bleek praktisch onmogelijk om een veilige aansluiting te maken om de busbaan te kruisen en goed aan te sluiten op de Burgemeester Taets van Amerongenlaan.

Wij achten de huidige inrichting voldoende veilig. De huidige situatie geeft geen aanleiding tot extra maatregelen. Uiteraard zijn we altijd bereid om, samen met bewoners, te kijken naar verbeteringen, waarbij we eventuele maatregelen afwegen tegenover andere wensen in de stad.

Vraag 4
Door ouders en leerlingen wordt de route vanaf Castellum naar basisschool Drie Koningen als onveilig ervaren. Is het college bereid om samen met ouders te werken aan een veilige schoolroute?

Antwoord 4
Het Castellumplein is recent heringericht. De Castellumlaan zal in 2023 ingericht worden als 30 km zone. Hiermee kunnen we dit deel van de schoolroute verder verbeteren. Bij de herinrichting van de Castellumlaan zullen we de school en buurtbewoners betrekken. We kijken in overleg met de school naar verbetermogelijkheden van de rest van de route ten zuiden van de Meernbrug. De herontwikkeling van het gebied ten zuidwesten van de Meernbrug biedt hiervoor mogelijk kansen.

Vraag 5
Wat vindt het college van de optie om het verkeerslicht en het opstelpunt komende van de Castellumlaan te verplaatsen naar de kruising met de Zandweg – en daarbij ook een fietsverkeerslicht op de Zandweg toe te voegen?

Antwoord 5
Het beleid van de gemeente Utrecht is om het aantal met verkeerslichten geregelde kruispunten, waar dat kan, te beperken. Wij zien hier geen aanleiding om de lichtenregeling uit te breiden. De Zandweg is een belangrijke hoofdfietsroute, waar de doorstroming van het fietsverkeer centraal staat. Verkeerslichten zouden deze beperken en leiden tot het negeren van rood licht.

Vraag 6
Is deze meting uitgevoerd en zo ja, wanneer en waar zijn deze metingen met de raad gedeeld?
Antwoord 6
Er zijn in 2018 en 2019 metingen en kentekenonderzoeken uitgevoerd. De totale verkeersstromen op de Meerndijk en omgeving zijn gemeten en zijn kentekenonderzoeken gedaan om te bepalen of het verkeer op de Meerndijk bestemmingsverkeer is of doorgaand verkeer. De totale verkeersbelasting op de Meerndijk was circa 7.000 motorvoertuigen per dag. Deze ordegrootte geldt voor 2018 en 2019. Dit getal is niet als te hoog of als laag te bestempelen. Het getal geeft geen aanleiding om maatregelen te treffen. Het percentage doorgaand verkeer op de Meernbrug is relatief gering, ca 15%. De hoeveelheid doorgaand verkeer is in beide jaren ongeveer gelijk gebleven. Ook dat is op zichzelf niet een aanleiding om maatregelen te treffen.
In mei 2021 zijn er ten zuiden van de Meernbrug (Meerndijk) opnieuw tellingen gedaan. Daar kwam een werkdaggemiddelde van 6.425 motorvoertuigen uit. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat deze tellingen plaatsvonden tijdens corona, toen het verkeersbeeld op vrijwel alle wegen in Utrecht rustiger was.

Vraag 7
Heeft het college zicht op hoeveel doorgaand verkeer (tussen Letschertweg en Langerakbaan) gebruik maakt van de route over de Meernbrug? Zo nee, is het college bereid hiernaar onderzoek te doen?
Antwoord 7
De totale intensiteiten waren in 2018 en 2019 ongeveer 7.000 motorvoertuigen per dag. 15% hiervan betrof toen doorgaand verkeer (1.000 motorvoertuigen). Dat is een relatief gering aandeel. Wij zien geen aanleiding om hier opnieuw onderzoek naar te doen.

Vraag 8
Zijn er plannen om de Castellumlaan en Vicuslaan te herinrichten naar 30 km/h, aansluitend op het profiel van de Meerndijk? Zo ja, wanneer? Hoe wordt de buurt hierbij betrokken?
Antwoord 8
Ja, er zijn plannen voor een herinrichting van de Castellumlaan, vanwege vernieuwing van de riolering. De planning is deze in 2023 uit te voeren. De buurt zullen we bij de herinrichting betrekken en verder informeren. De weg valt al binnen de 30 km zone en zal bij de herinrichting zo worden ingericht.
Ook op de Vicuslaan willen we op termijn een 30 km/uur snelheidslimiet invoeren. Hiervoor is een herinrichting van de straat nodig. We kijken voornamelijk naar mogelijkheden om verschillende werkzaamheden te combineren (er zijn vooral kansen bij het vervangen van de riolering) voor het herinrichten van straten naar 30 km/uur. Dit bespaart kosten en geeft minder overlast, als de weg bijvoorbeeld maar één keer open hoeft. De komende jaren zien we echter nog geen mogelijkheden om op de Vicuslaan een 30 km/uur snelheidslimiet in te voeren.
De wijk Nyevelt is vanaf Meernbrug bereikbaar met de auto via de Zandweg en de Regenboogbrug. De verbinding tussen Regenboogbrug en Boekbinderslaan is in twee richtingen opengesteld, zoals aangegeven in de commissiebrief van 2009. Uitrijden van de wijk kan via de ventweg van de Rijksstraatweg. Hiervoor is de openstelling van een deel van de busbaan niet nodig en niet gewenst. Hiervan is in het verleden weliswaar tijdelijk sprake geweest (tot 2011), maar op dit moment geen haalbare of gewenste optie aangezien de provincie hiervoor geen toestemming zal geven en hier de doorstroming van het OV prioriteit heeft. In het verleden heeft het tijdelijke gebruik van de busbaan door autoverkeer bovendien geleid tot overlastmeldingen langs de Rijksstraatweg, dus dan zou het probleem verschuiven.

Vraag 9
De betreffende commissiebrief is nu niet online vindbaar. Kan het college deze en andere oude commissiebrieven op termijn online plaatsen en omsluiten via ureka.utrecht.nl?
Antwoord 9
Oudere commissiebrieven (uit de periode 2008 – 2013) komen op termijn in online beschikbaar. De digitale ontsluiting van deze brieven neemt echter nog enige tijd in beslag.

Vraag 10
Wanneer en om welke reden is het college van het in de commissiebrief genoemde besluit teruggekomen?
Antwoord 10
Het college heeft nooit besloten tot openstelling van de busbaan voor de ontsluiting van de wijk Nyevelt. De openstelling was een tijdelijke situatie tot 2011, die door de provincie werd gedoogd, maar nu niet meer haalbaar en wenselijk is. In 2007 zijn verkeersbesluiten genomen voor de instelling van de busbaan en de verkeerscirculatie van het autoverkeer. Deze zijn in 2011 ingevoerd. De huidige circulatie is in lijn met het antwoord in de commissiebrief van 2009.

Vraag 11
Wanneer en om welke reden heeft het college besloten om het autoverkeer in westelijke richting over de fietsstraat op Zandweg te geleiden, in plaats van over de Rijksstraatweg?
Antwoord 11
Het verkeersbesluit om de Rijksstraatweg aan te wijzen als busbaan en de bijbehorende verkeerscirculatie is in 2007 genomen. De rijrichting op de Zandweg in westelijke richting bestaat ongeveer 25 jaar. Tijdens de voorbereiding van het besluit in 2007 hebben we gekeken hoe De Meern het beste in de nieuwe verkeersstructuur kon passen. Uitgangspunt was dat de woongebieden zo autoluw mogelijk moesten worden. Door een extern adviesbureau zijn diverse onderzoeken verricht om te bepalen hoe alle gebieden goed bereikbaar konden worden en doorgaand verkeer zo min mogelijk zou optreden. Daarbij is ook een aantal varianten bekeken voor de ontsluiting van Nyvelt. Het betrof hier varianten waarbij de Rijksstraatweg voor autoverkeer toch open zou blijven, of in twee richtingen of in één richting en de huidige circulatie. De conclusie toen was dat het op enigerlei wijze openhouden van de Rijksstraatweg voor autoverkeer op een aantal criteria negatief uitpakt. Dit geldt met name op het gebied van intensiteiten (waaronder hoog aandeel doorgaand verkeer), financiën, doorstroming busverkeer en de effecten op de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden (o.a. geluidsbelasting) in het centrum van De Meern.
De huidige situatie met een afgesloten Rijksstraatweg en éénrichtingsverkeer draagt het sterkst bij aan het voorkomen van doorgaand autoverkeer op de Rijksstraatweg en door de woongebieden. Ook wordt hiermee gestimuleerd dat dit verkeer gebruik maakt van de hoofdinfrastructuur (Letschertweg - Veldhuizerweg - Burg. Middelweerweg - Oudenrijnseweg). Het eerder ingestelde éénrichtingsverkeer op de Zandweg draagt in voldoende mate bij tot het voorkomen van doorgaand autoverkeer.

Vraag 12
Is het college bereid (opnieuw) onderzoek te doen naar de verkeerscirculatie in het gebied rond de Meernbrug en daarbij ook expliciet na te gaan hoeveel verkeer dagelijks onnodig de Meernbrug, Zandweg en Regenboogbrug gebruikt? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 12
Wij zien geen aanleiding om de verkeerscirculatie uitgebreid te onderzoeken. De huidige circulatie biedt voldoende ontsluiting voor autoverkeer voor de wijk Nyvelt, zorgt voor goede doorstroming voor fiets- en busverkeer op de hoofdroutes en leidt niet tot onevenredige belasting van de Meernbrug,

Zandweg of Regenboogbrug. Wel zullen we tellingen te doen op de Zandweg en de ventweg van de Rijksstraatweg om inzicht te krijgen in de hoeveelheid verkeer.

Vraag 13
Is het college bereid om na te gaan of de busbaan op de Rijksstraatweg in één richting of beide richtingen open kan worden gesteld tussen de Meerndijk en Boekbinderslaan? Zo ja, wanneer verwacht het college de raad hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13
De busbaan is voorbehouden voor busverkeer en de doorstroming daarvan. Wij zien geen noodzaak de busbaan hier open te stellen voor ander verkeer dan busverkeer. Zie voor de onderbouwing de antwoorden op vragen 11 en 12.

Vraag 14
Welke kansen ziet het college om bij de busbaan en parallelstrook groen (struiken en bomen) toe te voegen?

Antwoord 14
De berm aan het water biedt ogenschijnlijk de meeste ruimte (bovengronds) om groen toe te voegen, hoewel daar al een rij bomen staat. Ter plaatse van de smalle berm met hekwerk lijkt enkel een haag tot de opties te behoren. Het groen langs het water vormt onderdeel van de stedelijke groenstructuur en is als natuurrijk grasland aangemerkt op de natuurwaardenkaart. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden om niet te veel natuurwaarden te niet te doen. De geschiktheid om struiken en bomen toe te passen is daarbij van meerdere factoren afhankelijk, zoals ondergrondse groeiruimte, kabels en leidingen en beheerbaarheid. Indien gewenst is om hier struiken te planten, dient de mogelijkheid daartoe nader onderzocht te worden.

Vraag 15
Kan er meer groen worden toegevoegd als de busbaan wordt opengesteld en de parallelstrook wordt ingericht zoals op het deel van de Rijksstraatweg tussen de Meerndijk en Meentweg?

Antwoord 15
Het college ziet geen aanleiding om de busbaan open te stellen voor autoverkeer. Er is dan ook geen aanleiding om over te gaan tot aanpassing van de parallelweg ten faveure van ruimere groenstroken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:

Schriftelijke vragen verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg

10 februari 2022

Vragen:

Het komende jaar worden de ontwikkelingen rond de Meerndijk en Castellumlaan in De Meern voltooid. Daarmee wordt de vernieuwing van het Hart van De Meern afgerond. Een mijlpaal!
Eén van de doelen van het vernieuwen van het centrum van De Meern was om het centrum om te vormen naar een verblijfsgebied. Het is de bedoeling dat meer doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om rond De Meern heen te rijden (via bijvoorbeeld de Langerakbrug). In 2009 zijn mede daarom allerlei keuzes gemaakt over de afwikkeling van het verkeer op en rond de Meernbrug, bijvoorbeeld over de Rijksstraatweg. Dit is destijds gecommuniceerd naar de raad bij commissiebrief met kenmerk 09.097829. Daarna is het onderwerp nog diverse keren aan de orde gekomen. Zo heeft het college bijvoorbeeld op 31 oktober 2018 nog een raadsbrief gestuurd. Naar aanleiding van een e-mail van een omwonende en gesprekken met omwonenden vragen VVD, SP, PVV, GroenLinks en CDA zich af hoe deze maatregelen worden geëvalueerd en hoe de verkeersveiligheid bij de Meernbrug kan worden verbeterd. Daarom hebben de fracties devolgende vragen.

Verkeersveiligheid

De kruising bij de Meernbrug wordt door veel omwonenden genoemd als onveilig kruispunt.

1. Welke cijfers heeft het college over de veiligheid op en rond dit kruispunt in de afgelopen vijf jaar?
2. Is het college bereid met verkeerscamera's onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid, zoals dat ook is gebeurd bij het verkeersplein op 't Goylaan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
3. Welke maatregelen heeft het college overwogen om de veiligheid op dit kruispunt te verhogen? Welke maatregelen hebben omwonenden aangedragen? Is er ook een volledige fysieke herinchting overwogen? Graag een volledig overzicht met toelichting waarom de maatregel wel of niet is uitgewerkt.
4. Door ouders en leerlingen wordt de route vanaf Castellum naar basisschool Drie Koningen als onveilig ervaren. Is het college bereid om samen met ouders te werken aan een veilige schoolroute?
5. Wat vindt het college van de optie om het verkeerslicht en het opstelpunt komende van de Castellumlaan te verplaatsen naar de kruising met de Zandweg – en daarbij ook een fietsverkeerslicht op de Zandweg toe te voegen?

Andere routes voor verkeer over de Meernbrug

Mogelijk kan een deel van het verkeer over de Meernbrug andere routes nemen. In de raadsbrief van 31 oktober 2018 gaf het college aan dat de raad in 2019 wordt geïnformeerd over uitkomsten van metingen naar doorgaand verkeer.

6. Is deze meting uitgevoerd en zo ja, wanneer en waar zijn deze metingen met de raad gedeeld?

7. Heeft het college zicht op hoeveel doorgaand verkeer (tussen Letschertweg en Langerakbaan) gebruik maakt van de route over de Meernbrug? Zo nee, is het college bereid hiernaar onderzoek te doen?

8. Zijn er plannen om de Castellumlaan en Vicuslaan te herinrichten naar 30 km/h, aansluitend op het profiel van de Meerndijk? Zo ja, wanneer? Hoe wordt de buurt hierbij betrokken?

Inwoners van het noordelijke deel van Nyevelt moeten nu autorijden over de Meernbrug, de Zandweg (een fietsstraat) en daarna weer over de Regenboogbrug om hun buurt te bereiken. In omgekeerde richting kunnen zij gewoon over de Rijksstraatweg rijden en hoeven zij de bruggen niet onnodig over te steken.

In de commissiebrief van 26 oktober 2009 gaf het college het volgende aan:

Uit vele zienswijzen blijkt de wens om Nijevelt ook vanuit het noorden te kunnen bereiken.

Hieraan komen wij tegemoet door het weggedeelte Rijksstraatweg tussen de Boekbinderslaan en de Meridiaan (Regenboogbrug) in twee rijrichtingen open te houden.

Hieruit blijkt dat het de bedoeling was om de busbaan op de Rijksstraatweg in twee richtingen open te stellen in dit gebied. Later is er klaarblijkelijk voor gekozen om het autoverkeer richting Nyevelt over de fietsstraat op de Zandweg te geleiden.

9. De betreffende commissiebrief is nu niet online vindbaar. Kan het college deze en andere oude commissiebrieven op termijn online plaatsen en omsluiten via ureka.utrecht.nl?

10. Wanneer en om welke reden is het college van het in de commissiebrief genoemde besluit teruggekomen?

11. Wanneer en om welke reden heeft het college besloten om het autoverkeer in westelijke richting over de fietsstraat op Zandweg te geleiden, in plaats van over de Rijksstraatweg?

12. Is het college bereid (opnieuw) onderzoek te doen naar de verkeerscirculatie in het gebied rond de Meernbrug en daarbij ook expliciet na te gaan hoeveel verkeer dagelijks onnodig de Meernbrug, Zandweg en Regenboogbrug gebruikt? Zo nee, waarom niet?

13. Is het college bereid om na te gaan of de busbaan op de Rijksstraatweg in één richting of beide richtingen open kan worden gesteld tussen de Meerndijk en Boekbinderslaan? Zo ja, wanneer verwacht het college de raad hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

Van busbaan naar buslaan

14. Welke kansen ziet het college om bij de busbaan en parallelstrook groen (struiken en bomen) toe te voegen?

15. Kan er meer groen worden toegevoegd als de busbaan wordt opengesteld en de parallelstrook wordt ingericht zoals op het deel van de Rijksstraatweg tussen de Meerndijk en Meentweg?

Gesteld door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Tim Schipper, SP
- David Bosch, PVV
- Heleen de Boer, GroenLinks
- Bert van Steeg, CDA

Appèl bewoners aan haar Gemeenteraad



Agenda

- Het participatieproces
- Cruciale factoren:
  - Wijzigingen in de omgeving
  - Meewegen milieu-aspecten en inpasbaarbaarheid
- Gemiste kansen door “participatie zonder dialoog”
- Verzoek

Het participatieproces



Eind 2019

Start participatietraject

Open proces zonder harde randvoorwaarden.

Advies toepassing klinkers terzijde geschoven mandaat ambtenaren beperkt
(september 2020)

Maart 2021

Start ‘Verdiepingsslag’
met heldere opdracht en afspraken

Groene variant: ‘wat heeft de fietser daar aan?’

Juli 2021

Burgers presenteren ‘Groene variant’

Eenzijdig stoppen verdiepingsslag

November 2021

Gemeente presenteert voor het eerst eigen variant
én stopt eenzijdig en voortijdig ‘Verdiepingsslag’

Februari 2022

Bewoners eisen rectificatie IPvE en nakomen afspraken

Na één gesprek inhoudelijke discussie onmogelijk maken

Juni 2022

2 aanvullende gesprekken -> gemeente presenteert huidige IPvE-variant
Bewoners ‘afgezwakte’ groene variant

In Utrecht maken we de stad samen:

- participatie zien we als: het in een *vroeg stadium en op interactieve wijze betrekken van ingezetenen en belanghebbenden bij de totstandkoming en/of evaluatie van beleid en kaders, met als doel zeggenschap, eigenaarschap en betrokkenheid in Utrecht te vergroten.*

Literatuur:

- samenwerking tussen overheid en stakeholders: co-creatie, samen op zoek naar een 'win-winoplossing'.

- Doe recht aan ieders belangen, anders haakt men af of ligt men dwars.

- informeren alleen is geen participatie.

Partifipatiebeleid faalt

- Ontbreekt intentie te komen tot *win-winoplossing* (bestuurlijke sturing).
- Wel contact, maar geen inhoudelijke dialoog!
- Vertraging gemeente & niet in de kaarten laten kijken
- Blijven denken vanuit middelen en niet vanuit (gedeelde!) doelen.
- Geen open blik en ruimte voor maatwerk.
- Inpasbaarheid in omgeving geen issue voor gemeente.
- Belangen/gevoelens bewoners niet gehonoreerd (veiligheid, inpasbaarheid, duurzaamheid).
- Vergelijkbare oplossingen buiten ‘Singelconcept’ weggewuifd.
- Spelregels tussentijds gewijzigd en afspraken worden niet nagekomen.
- Gemeente wenst opties niet te objectiveren en vergelijken.

Gewijzigde omgevingsfactoren, hoofddoelstelling vervalt

- Herinrichting Weerdsingel OZ zal Binnenstadsas **niet** ontlasten, er is geen aanvoerlijn vanaf het drukste punt, het Centraal Station
- Beter alternatief: Noordelijke Fietsroute (Adelaarstraat)
- Singel wel onderdeel netwerk, maar geen hoofdfietsroute

- Besteed eerst € 1,7 miljoen aan echte knelpunten!





Milieu-aspecten & inpasbaarheid niet goed gewogen

Het asfaltbeleid van de stad is niet meer van deze tijd:

- Productie, aanleg en verwerking zijn milieuonvriendelijk (Pfas, NRC 10-8-2022).
- Nieuw inzicht: uitstoot bij warmte overstijgt die van auto's!
- Gebruik kan tot hittestress en verminderde afwatering leiden

Arnhem heeft al gekozen!

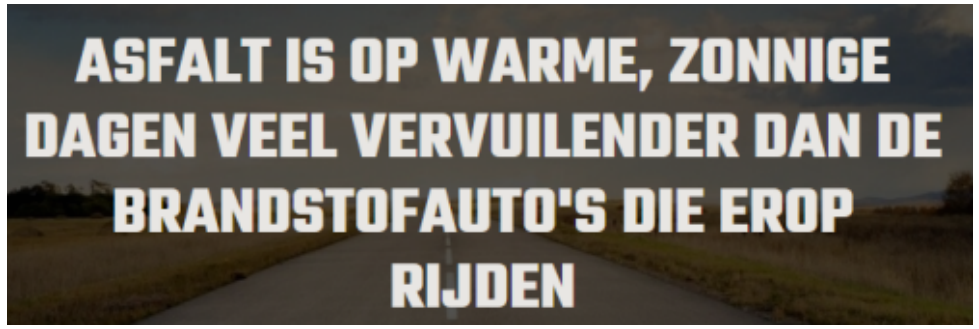
Waarom toch doen, met een groene schaamstrook 'ter compensatie'?

Er zijn alternatieven: fietsvriendelijke klinkers!

Amsterdam beschermt ook stads- en dorpsgezichten!

- Die zijn nagenoeg net zo comfortabel én duurzamer.
- Deze passen veel beter in de historische omgeving en het intieme karakter.
- Ze hebben een snelheidsremmend effect op auto's. Dat maakt het veiliger!
- Bij toepassing daarvan blijft de spiegeling met de Asch van Wijckkade in stand.
- Gebruik sluit beter aan bij overgang naar Noordelijk Poortgebied.
- De Singel geleidt de fietsers als vanzelf ('herkenbaarheid').

Nieuwe inzichten asfalt en milieu



Scientias, 3 september 2020

GIFTIG

Wereldwijd te veel PFAS in natuur

Wetenschappers slaan alarm over PFAS: steeds meer en overal, dat verstoort de balans.

NRC, 10 augustus 2022

'Deel asfaltfabrieken stoot te veel kankerverwekkend stof benzeen uit'

BNNVara, 2 februari 2021

Home › Nieuws

'ASFALT OP TERMIJN GROTERE VERVUILER DAN AUTO'

SCHADELIJKE FIJNSTOF

4 september 2020

Trouw

VOORPAGINA VERDIEPING DUURZAAMHEID&ECONOMIE OPINIE RELIG

Asfaltrecycling

De giftige bijsmaak van duurzaam asfalt

Trouw, 2 februari 2021

Zoek samen oplossingen (1)



Uit IPvE p16: “trottoir is breed”
- is helft van het verhaal

Er is geen dialoog



Bewoners: “delen zijn smal”
Ga niet versmallen.
Behoud Rondje Singel voor wandelaars.

Zoek samen oplossingen (2)



Uit IPvE p17: “op delen een smal pad”



Er is geen dialoog

Bewoners: “er is van begin tot eind al een pad”
en dat is op de meeste delen nu al 80 tot 110 cm breed
Wens: - maak inderdaad overal minimaal 80 cm en vlak
- houd waar kan slingerend en speels door groen

Zoek samen oplossingen (3)



Uit IPvE p20&34, Vaaltbrug: “asfalt … doorgezet tot over de brug … ‘dus de auto gaat sneller’!



Bewoners: auto’s gaan sinds de vorige herinrichting veel te hard over de brug

Wens: - bespreek hoe snelheidsremming

Er is geen dialoog

Zoek samen oplossingen (4)



De Hopakker om de hoek, na ca 15 jaar.



Beoogde situatie 2035?

Er is tot nu toe geen dialoog

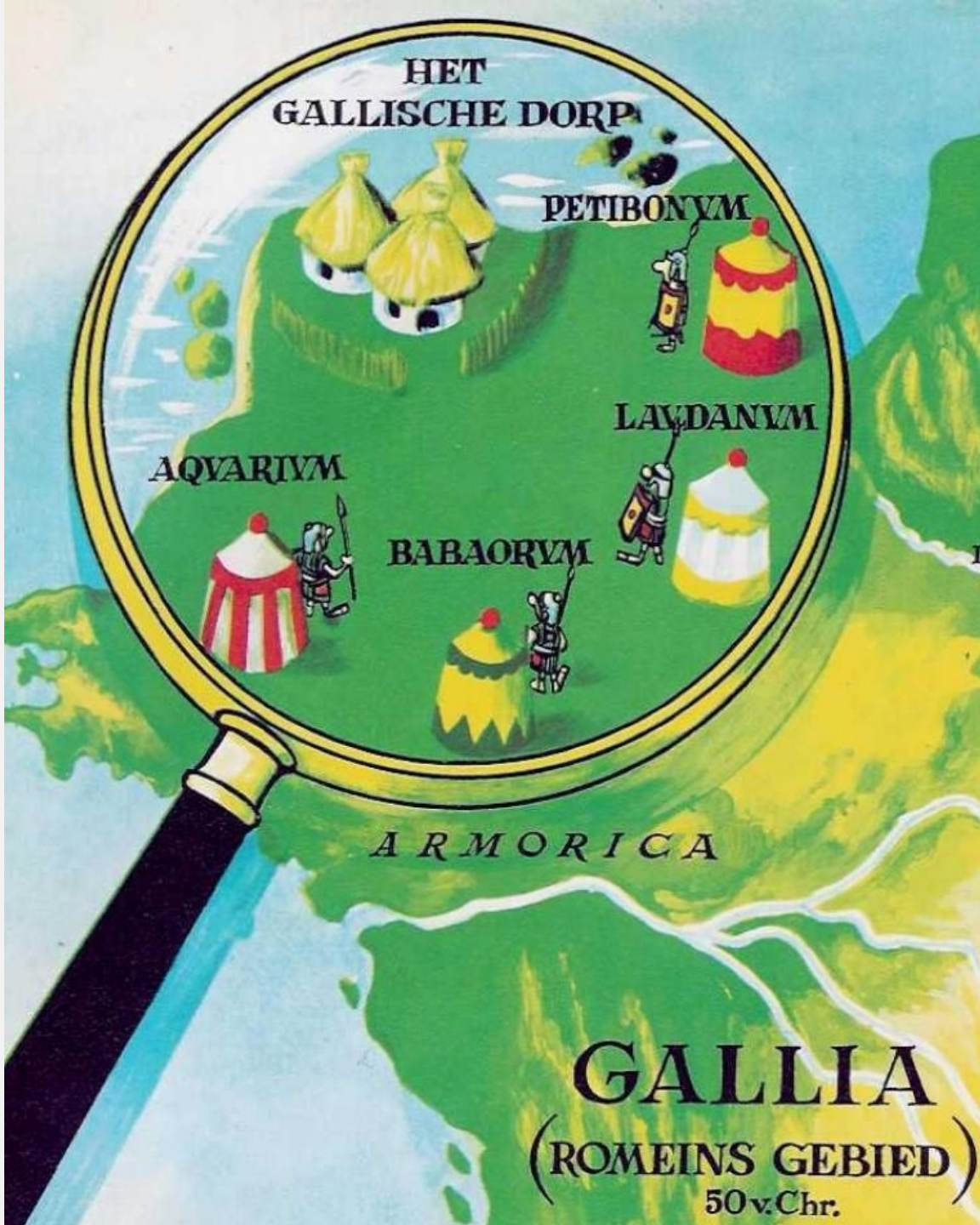
Wereldfietsstad

Belangrijker dan de eigen burgers

Uniformiteit & dogma’s belangrijker dan maatwerk

Papieren plannen en theorie regeren

Burgerbelang ten onrechte tegenover algemeen belang gezet



Verzoek aan de Raad

Neem in tegenstelling tot de Wethouder en de ambtelijke top uw burgers serieus! Ook zij maken deel uit van het ‘algemeen belang’.

- Beoordeel zelf of het huidige plan ‘de Binnenstadsas’ kan ontlasten. Verifieer de feiten samen.

- Dit deel Singel ligt op de grens binnenstad en is beschermd stads- en dorpsgezicht: asfalt past hier niet en is ‘achterhaald beleid’. Weeg dit mee.

- Neem zelf het roer in handen, faciliteer echte participatie en besluit zelf!
  - Laat logische varianten beoordelen en vergelijken (extern).
  - Honoreer de zorgen uit de buurt: gelijkwaardige oplossingen met draagvlak van de burgers krijgen de voorkeur.

Bijlagen

Nut en noodzaak of prestigeproject college?

- Oostelijke singels laatste herinrichting jaren 60 / 70
- Weerdsingel OZ 20 jaar geleden al heringericht!
- ambtelijke verkenning oktober 2016: "*Overwegen of herinrichten … noodzakelijk is … enkele kleine verbeteringen …. comfortabele fietsklinker.*"
- Raadsbrief 24 juli 2020: "*In de huidige situatie rijden er al twee keer zoveel fietsers als auto's; dat zal groeien naar 4 keer zoveel of meer. Daar is voldoende ruimte voor.*" Er is geen noodzaak tot herinrichten vanuit het fietsnetwerk.
- Ook het 1e concept IPvE van februari 2020 had die insteek, alleen kleine aanpassingen zouden volstaan.
- 1/4e van het traject herbestraten, waar riool vervangen, volstaat.

Weerdsingel Oostzijde
Raadsinformatiebijeenkomst 27 september 2022



Gemeente Utrecht

Vragen voor RIB

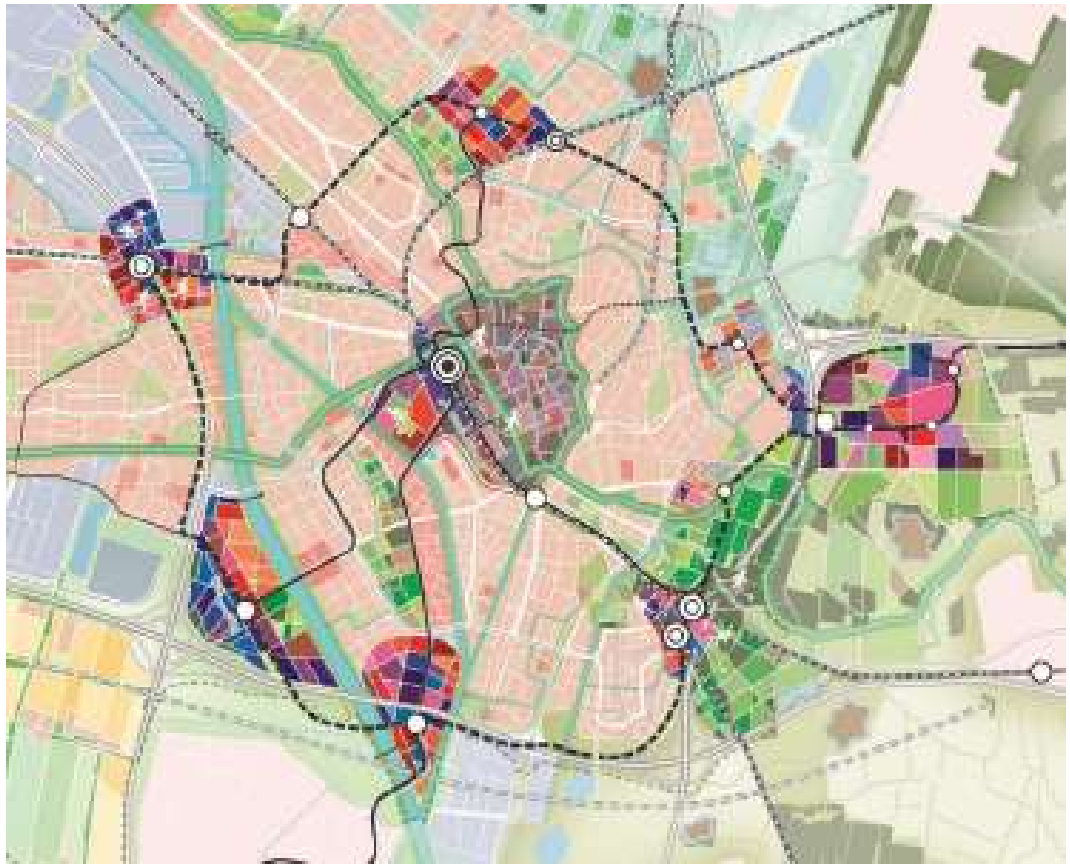
- Functie van de fietsroute (netwerk, aansluitingen, Weerdsluis)
- Profiel en materiaal (waarom asfalt, hoe duurzaam)
- Gebruikers en snelheid (aantallen voor en na, verschillende fietssnelheden)
- Groen (Zocher, gevolgen herinrichting voor groen)
- Autoparkeren (naar garage? levert meer groen)
- Rotonde Noorderbrug (welke keuze voor verkeer, openbare ruimte, groen, beheer)
- Participatie (wat ging goed, wat kon beter)
- Vervolgtraject

Waarom, wat en hoe

Gemeente Utrecht

Waarom?

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000



10-minuten-stad,

Verdichten en vergroenen in balans

Meer ruimte voor voetganger en fiets

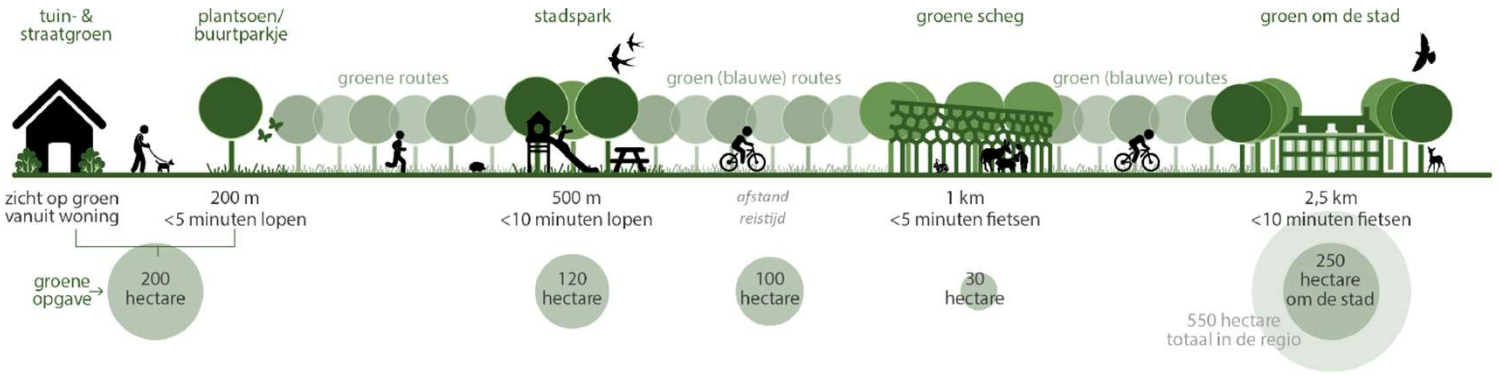
Compacte stad met voorzieningen dichtbij en op fietsafstand

Vijf stadsprofielen:



Gemeente Utrecht

Waarom?



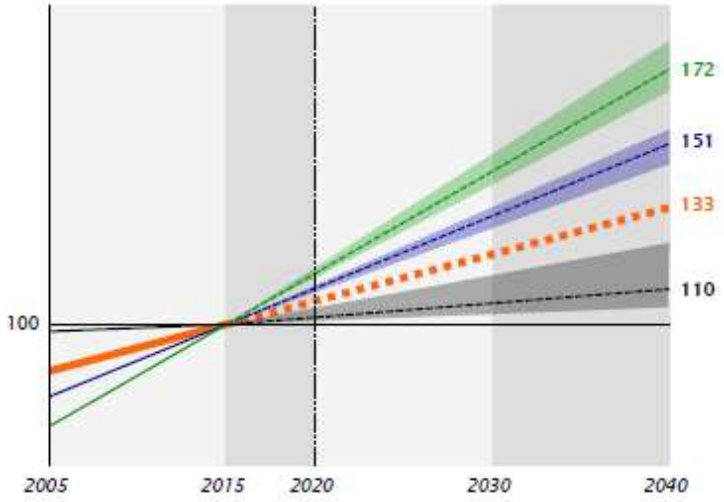


Omgevingsvisie Binnenstad 2040:
. Noordrand singel verdient versterking
. Singelpark versterken en meer samenhang



Gemeente Utrecht

Waarom?



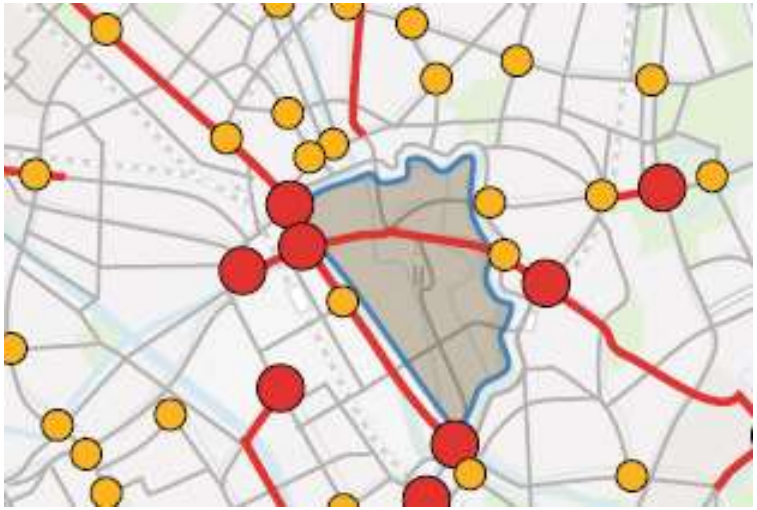
Mobiliteitsplan 2040:
. Groei fietsverkeer fors
. Capaciteit knelt
. Spreiden
. Fietsnetwerk: fijnmazig





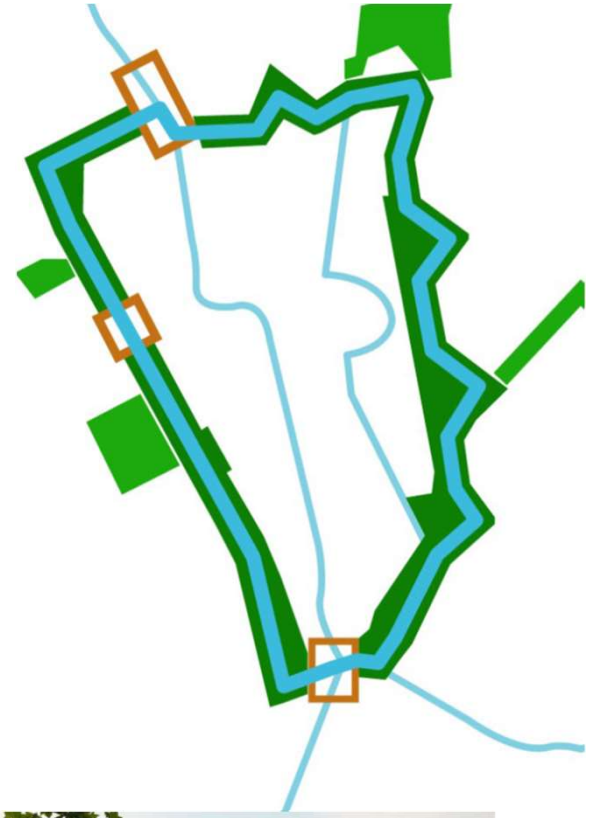


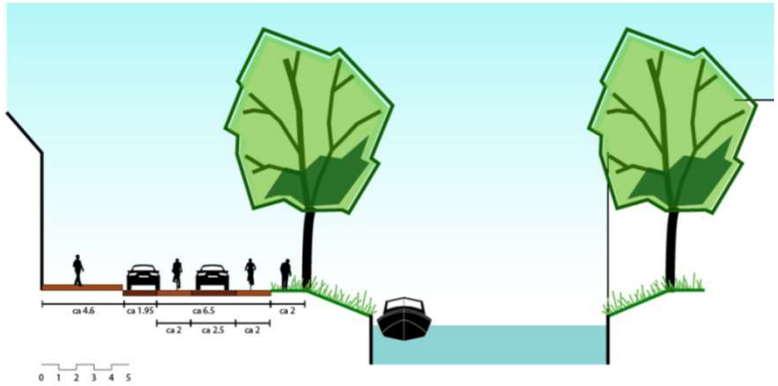




Singel: bijzondere lijn

- Kadernota Openbare Ruimte: Singel is ‘Bijzondere lijn’,
  met inrichtingsniveau ‘Domstad Bijzonder’ (Binnenstad is ‘Allure’)
- Ambitie: Singelpark als aaneengesloten stadspark
- Dat vraagt voor Weerdsingel OZ:
  . Verbreden en vergroenen kade
  . Voetgangersroute op oever
  . Verkeersruimte omvormen tot park/groen









Fietsnetwerk



- Weerdsingel OZ nu ca 3000 fietsers
- Groeit na herinrichting naar ca 7000 (in 2040)
- Situatie zonder brug nabij Weerdsluis
- Weerdsingel trekt 1/3 van groei fietsverkeer Neude
- Zorgt voor spreiding tussen binnenstad, singel en as Votulast
- As Votulast en Weerdsingel: én-én;
  vanwege bestemmingen, routes, aansluitingen, fiets-doelgroep, spreiding

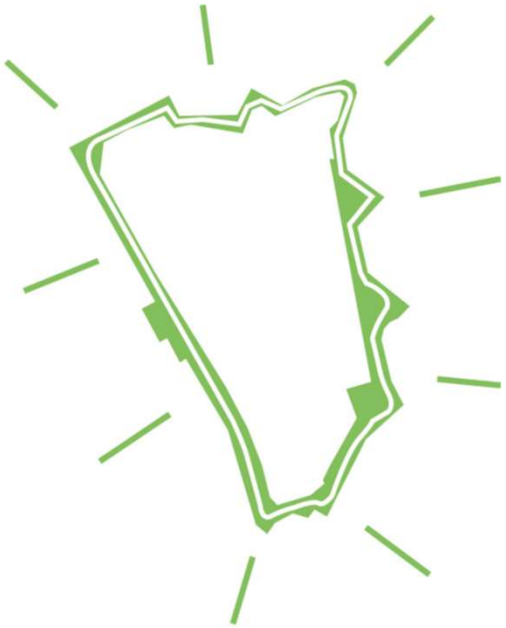


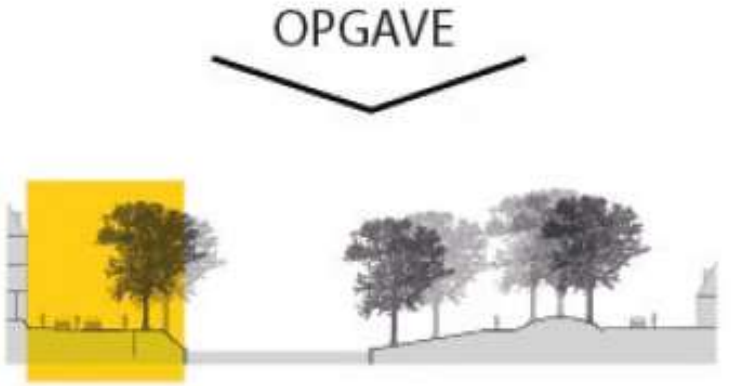
- Max 30 km/uur
- Rustige hoofdfietsroute
  (vs snelle fietsroutes voor grote stromen)

Gemeente Utrecht

Weerdsingel Oostzijde

- Groen, singelstructuur, fietsnetwerk, voetgangersruimte, verblijfskwaliteit
- Groen tenzij (minder verharding), voor groen en klimaatadaptatie



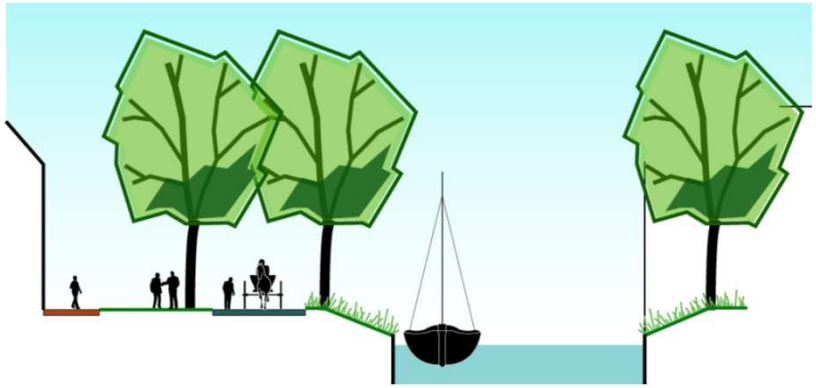


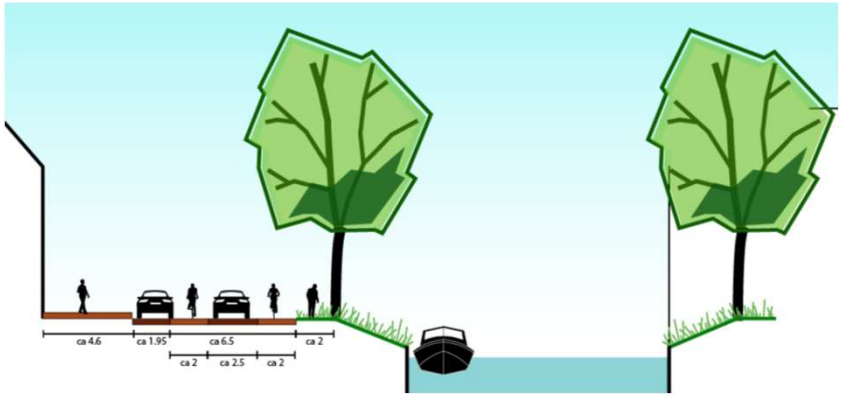
Opm: groen t.h.v Weerdsingel dunst



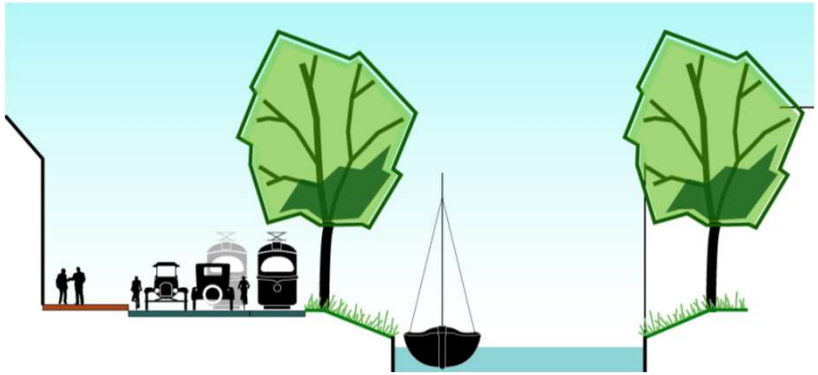
Gemeente Utrecht

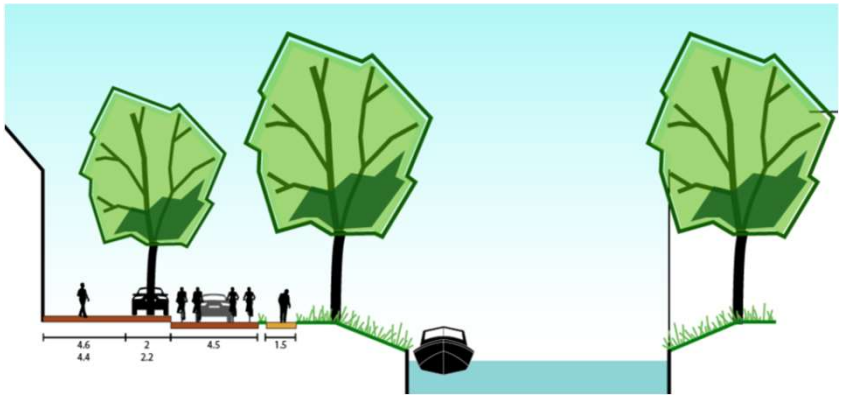
Scenario's en varianten



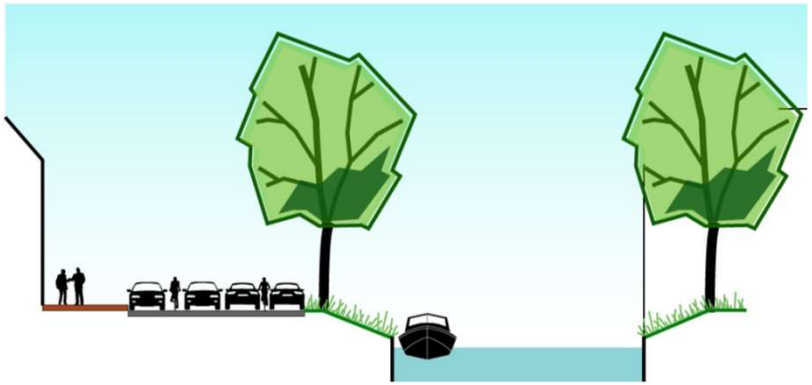


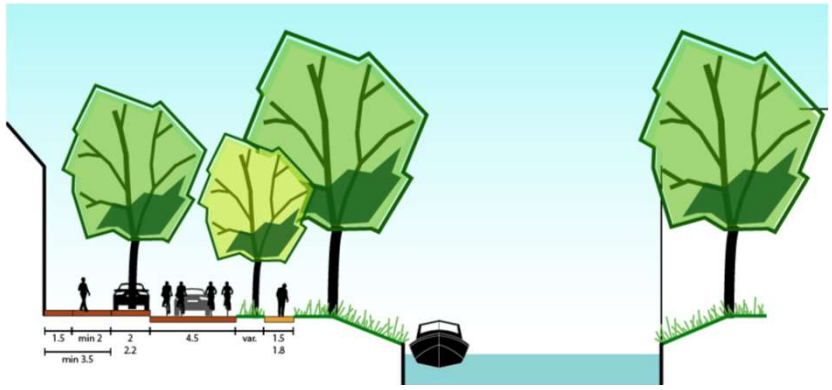
Huidig (6,5 m)





Fietssingel

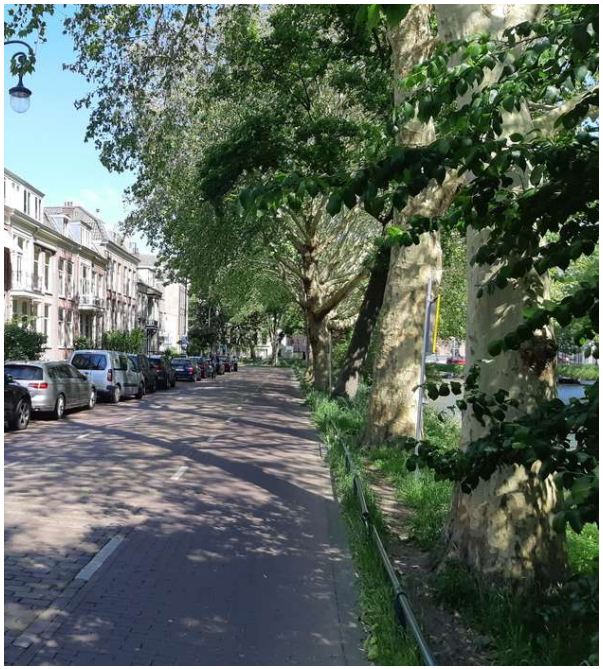




Fietssingel met parkoever

Wat: Voorstel

- Versmallen wegprofiel:
  . Groen tenzij: minder verharding
  . Bredere groenstrook, versterken karakter singelpark, wandelpad
  . Klimaatadaptatie: regenwateropvang, groen tegen hittestress
  . Prioriteit voor fiets, auto te gast
- Wegprofiel van 6,5 meter naar 4,8 meter
  . 2 fietsstroken van 2 meter breed, in rood asfalt
  . Middenstrook van 0,8 m in klinkers
- Rood asfalt:
  . Herkenbaar
  . Comfortabel
  . Fiets prioriteit
  . Auto te gast
  . Ervaring positief
- Herkenbaarheid en comfort dragen bij aan ‘Utrecht Fietsstad’ positief effect op fietsgebruik, leefbaarheid, duurzame toekomst





Gemeente Utrecht

Wat: Voorstel

- Trottoir: groen tenzij, overmaat terugbrengen, ten gunste van groenstrook langs water
  . Blijft overal 2,5 meter (norm: min 1,8m) (bij trappetjes, geveltuinen, lichtmast mogelijk geen 2,5m)
  . Fietsstallen in functiestrook (niet in loopruimte op trottoir)



Blijft als nu

Loop-breedte van ca 3m naar ca 2,5m

Gemeente Utrecht

Wat: Aansluiting bij Noorderbrug

- ‘Gewone’ kruising met:
  . Minder verharding dan nu (groen tenzij)
  . Logische voorrangssituatie
  . Duidelijke positie fiets
  . Uniform met rest singel
- Zijstraten met inritconstructie (verhoging)
- Inrichting groene ruimte nader uit te werken



Gemeente Utrecht

11 wensen van bewonersgroep

Wensen snelheidsremming

1. maatregelen dat auto rechts rijden (i.v.m. blinde bochten) asymmetrie in fietsstroken 2:00 m versus 2:20 m
2. bord begin straat met instructie rechts rijden
3. in bocht lichtjes in de weg (1 zijde rand fietsstrook)
4. auto op niveau rijbaan(zoals net heringerichte Bellamystr, woongebied gevoel)
5. materiaal bestrating fietsvriendelijke klinkers (voor stadsfiets geen snelheidsverschil, voor auto's snelheidsremmend (woongebied gevoel, div studies))
6. versmallen rijbaan (maar dat alleen niet voldoende, zie Koekoekstraat waar bij breedte v 3,50 m tot 70km/uur meten)

Wensen groen

1: betrek milieu en klimaat bij keuze voor asfalt
2: weer asfalt zoveel mogelijk
3: kies voor milieu, ga klimaatcrisis te lijf
4: verban onnodig asfalt voor groen en bomen
5: milieuvriendelijk experiment met klinkers



Gemeente Utrecht

Participatie

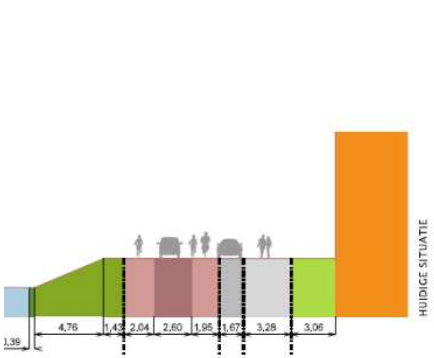
2020: klankbordgroep

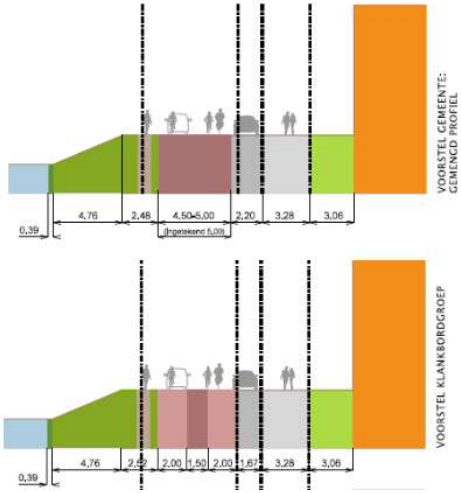
- We willen hetzelfde (ruimte voor fiets, wandelpad, auto op 30, veiligheid)
- maar verschillen van inzicht op:
  . Maatvoering, profiel, verkeersgeleiders, materiaal, nut en noodzaak.
- Afwegingskader verharding:
  niet alles weegt even zwaar
- Najaar 2020: ambtelijke voorkeur voor rood asfalt
- Reactie klankbordgroep: geen asfalt, behoud rotonde ‘laat het maar zoals het is’
- Gemeente gaat door met concept-IPvE
  Nieuwe afspraak klankbordgroep zodra concept gereed
- Raad: Bezoek aan de wijk





Klankbordgroep 11 febr: verzoek variant ‘versmald profiel’





Gemeente Utrecht

Participatie



2021/2022: Verdiepingsslag

- Januari 2021: petitie en spandoeken,
  gesprek bewoners (deel klankbordgroep) met wethouder
- Afspraak: Verdiepingsslag: ‘wees creatief binnen de kaders’.
- Verdieping van beleid, delen doelstelling, discussiepunt blijft gebruik asfalt
- Scenario’s, varianten, criteria, bewonersvoorstel, reflectie
- Ondanks verschil van inzicht wil gemeente door met concept-IPvE en voorleggen aan (alle) betrokkenen en belanghebbenden
- Bewonersgroep teleurgesteld: ‘geen gezamenlijke beoordeling en afweging’
- Gesprek wethouder: beide varianten beoordelen, met externe expertise
- Overeenstemming over doelen, niet over uitvoering
- In concept meer aandacht voor groen en voor versterking singel
- Concept-IPvE en FO voor brede consultatie (met bijdrage bewoners)



ALGEMEEN
- PLANGRENS
- PROFIELAANDUIDING

OMGEVING
- BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
- ENTREE bebouwing/erf auto

VERKEER
- RIJBAAN/RABATSTROOK: 30 km/u, elementenverharding
- RIJBAAN/BRUGDEK: Asfalt
- PARKEERPLAATS: aantal indicatief
- FIETSSTRAAT: Asfalt
- FIETSPARKEREN: aantal indicatief
- VOETPAD
- VOETPAD HALFVERHARDING
- INRITCONSTRUCTIE
- RIJRICHTING

GROEN EN WATER
- BOOM: bestaand
- BOOM: nieuw (indicatief)
- BOOM: te verwijderen (indicatief), verplaatsen te onderzoeken in vervolgfase
- GROEN: nieuw en bestaand
- OEVER: bestaand
- WATERGANG: Stadsbuitengracht
- RUIMTE VOOR GEVELTUIN

BOUWKUNDIGE ELEMENTEN
- BRUG

PROGRAMMA
- Afvalcontainer; ondergronds
- Locatie voor Autodate
- Oplaadplaatsen elec. auto
- Brandkraan

Stadsbedrijven

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever: ONTWIKKELORGANISATIE RUIMTE	Schaal 1:500	Formaat A1v 594x1189
	Beheer .	Bestek .
Project: WEERDSINGEL-OZ	Projectnummer 330.0138.02	Status CONCEPT
.	Tekeningnummer .	Datum: 22-07-2022
		Versie .
Onderdeel: FO Situatie	Getekend MH/IE/LB	
.	Gecontst FG	
	Vrijgegeven MF	

Stadsingenieurs
Stadsingenieurs Stadsplein 1
Postbus 8377, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4320 Fax 030 - 286 4346
www.utrecht.nl

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde *alternatieve variant*

Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus 2021)

Nader uit te werken in overleg gemeente & bewoners



Introductie

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

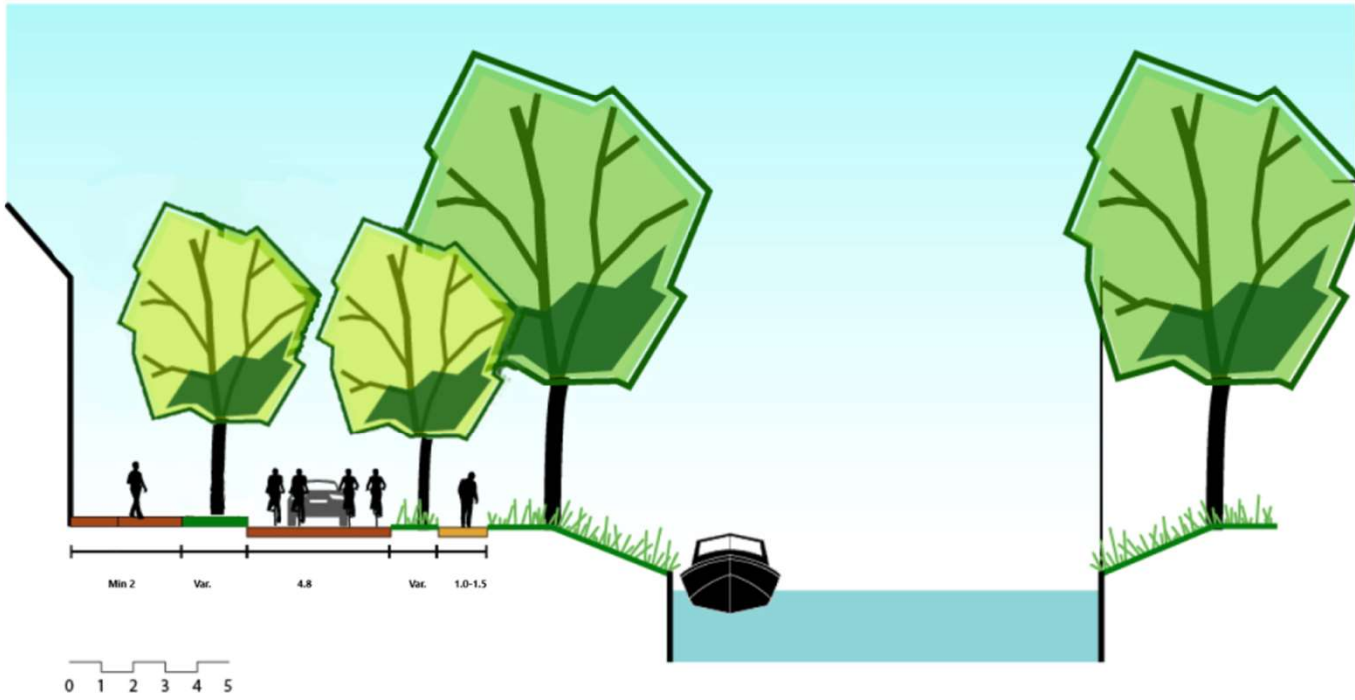
Een Story Map

Introductie

Actiecomité Weerdsingel OZ heeft de afgelopen maanden gewerkt aan een variant voor de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. In dit kaartverhaal geven we u een indruk van deze variant.

De Groene en speelse variant bestaat uit de volgende maatvoering:

- Gemengd profiel (klinkers): 4.8 meter
- Voetpad langs de huizen: minimaal 2 meter
- Groene stroken aan beide zijden van het gemengde profiel: variabel
- Voetpad singelzijde: 1 - 1.5 meter



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Introductie (2)

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Introductie

Zocher aan de Weerdsingel Oostzijde

De inspiratie voor het ontwerp (zie kaartbeeld rechts) komt van Zocher. Centraal staat het concept natuur en het feit dat de Weerdsingel OZ een natuurlijke landschappelijke uitstraling moet hebben.

De Weerdsingel OZ is een uniek stukje singel met veel bochten, een grote (groene) rotonde en eenrichtingsverkeer. Hierdoor is de Weerdsingel zeer geschikt voor:

- Subtiele afremmende slinger
- Aanbrengen meer groen
- Verwijderen/verminderen aantal parkeerplaatsen



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Evenwichtige inrichting

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Evenwichtige inrichting

Aansluiting bij doelstellingen

In de voorgestelde variant:

- Worden fietsers en voetgangers vooropgesteld:
  - Fietsers rijden in een plezierige, afwisselender en aanzienlijk groenere omgeving . Dit wordt door alle typen fietsers gewaardeerd.
  - Voor wandelaars wordt een aangenaam, afwisselend wandelpad gerealiseerd
  - Voor voetgangers blijft er een aangenaam breed trottoir. Op punten wordt dit zelfs verbreed;
- Worden het trottoir en de weg qua goed ingepast in de natuurlijke en historische omgeving van de wijk en het



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Evenwichtige inrichting (2)

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Evenwichtige inrichting

- voor voetgangers blijft er een aangenaam breed trottoir. Op punten wordt dit zelfs verbreed;

- Worden het trottoir en de weg qua goed ingepast in de natuurlijke en historische omgeving van de wijk en het Zocherplantsoen doordat:
  - er rust en samenhang in de inrichting is door het gebruik van natuurlijke materialen die goed passen in de omgeving.
  - Een inrichting met klinkers te kiezen zoals zichtbaar in foto 1. Uit onderzoek in opdracht van Fietsberaad blijkt dat dit als de 'hoogst gewaardeerde fietsstraat van Nederland' wordt beschouwd.
  - Een inrichting met gebogen lijnen wordt gerealiseerd die meer aansluit bij de inrichting die landschapsarchitect Zocher voor ogen had.



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Evenwichtige inrichting: Extra groen

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Evenwichtige inrichting

Extra groen

Het oppervlak 'groen' wordt met 45 % vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Op deze wijze wordt ook goed aangesloten bij een van de doelstellingen van het herinrichtingsproject.

Om voldoende draagvlak bij de bewoners voor dit inrichtingsplan te verkrijgen zal:

1. Van het gebruik van asfalt als bestratingsmateriaal worden afgezien. Meerdere bewoners hebben al aangegeven dit als een absolute randvoorwaarde voor instemming met het wegnemen van de parkeervoorziening in hun straat te zien
2. Moeten er in de nabijheid aanvullende parkeerplaatsen komen om de verloren capaciteit op te vangen. Bij voorkeur worden deze bewoners gecompenseerd voor de toegenomen loopafstand door gegarandeerd een plek te kunnen vinden. De parkeergarages aan de Grifthoek en [xx] zouden hiervoor wellicht kunnen worden aangewend.
3. Moeten de parkeerkosten 'draagbaar' blijven.



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (15 augustus) – nader uit te werken in overleg

Veiligheid

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

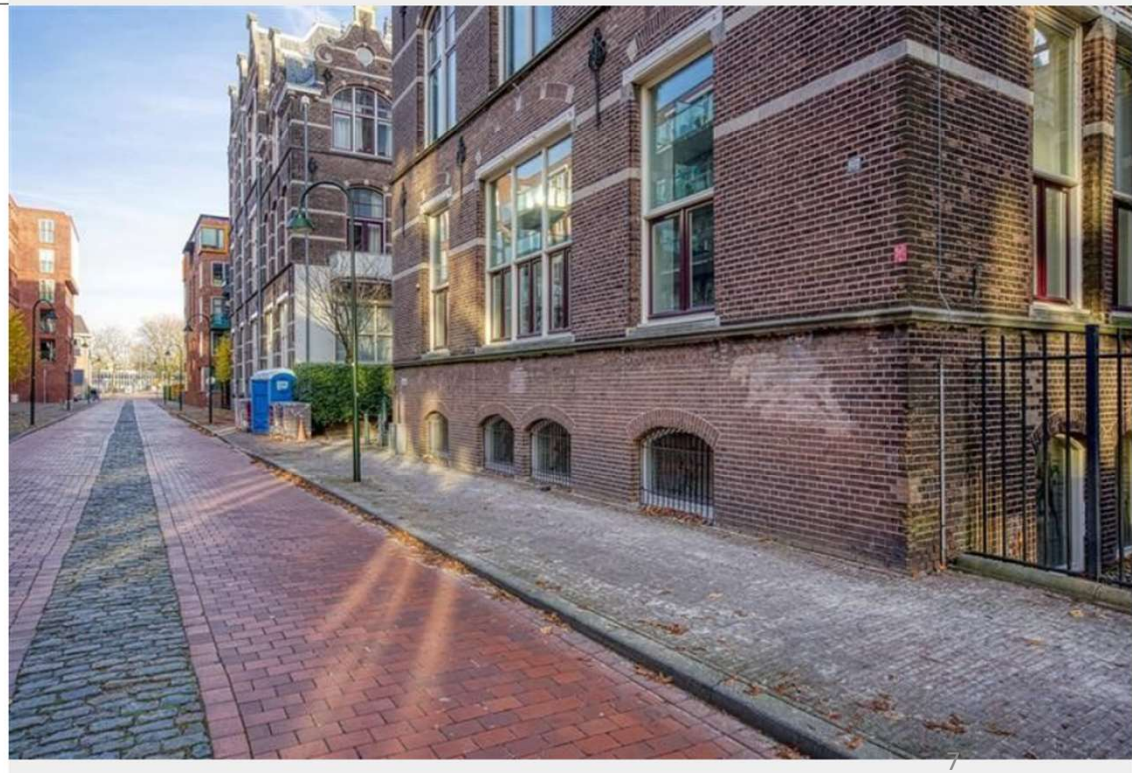
Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Veilig fietsen door Zocherpark aan de Weerdsingel

Wij als wijkbewoners hechten er aan dat de Weerdsingel na herinrichting net zo veilig is als in de huidige situatie. Op basis van literatuurstudie en overleg met verkeersdeskundigen achten wij de volgende maatregelen passend:

- **Verkeersveiligheid: Snelheidsremmende maatregelen (besproken met externe verkeerskundige)**
  - Verspringingen in rijbaan om auto's vaart te laten verminderen. Want lengte nodigt uit tot versnelling.(inbreng externe verkeerskundige als alternatief voor verkeersdrempels, minimum voor verspringingen is 75 meter, kortere afstand is nog beter). Breking van lengte extra belangrijk nabij de Vaaltbrug, omdat daar nu verkeer met snelheid vanaf Wittevrouwensingel komt aanrijden (bron: verkeersonderzoek gemeente Utrecht, 2021). Op deze manier is de situatie ook



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Veiligheid (2): snelheidsremmende maatregelen

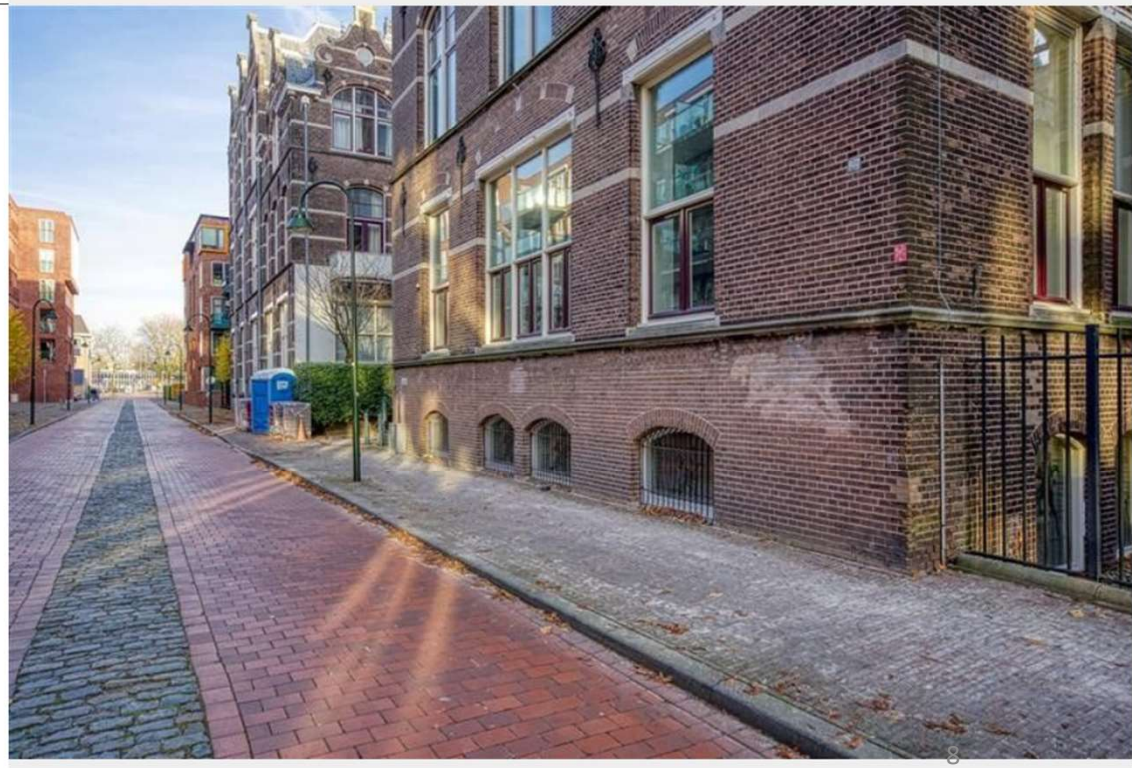
Herinrichting Weerdsingel Oostzijde Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Veilig fietsen door Zocherpark aan de Weerdsingel

- **Verkeersveiligheid: Snelheidsremmende maatregelen (besproken met externe verkeerskundige)**
  - Verspringingen in rijbaan om auto's vaart te laten verminderen. Want lengte nodigt uit tot versnelling.(inbreng externe verkeerskundige als alternatief voor verkeersdrempels, minimum voor verspringingen is 75 meter, kortere afstand is nog beter). Breking van lengte extra belangrijk nabij de Vaaltbrug, omdat daar nu verkeer met snelheid vanaf Wittevrouwensingel komt aanrijden (bron: verkeersonderzoek gemeente Utrecht, 2021). Op deze manier is de situatie ook veilig bij de twee haakse bochten in het traject.
  - Inrichting met luxe materialen zoals gebakken klinkers, brede banden laat het voelen als een woonstraat in centrumgebied: dit heeft een snelheidsremmend effect(klinkers laten auto gemiddeld 3 km/u langzamer rijden dan op asfalt). Wij denken aan materialen zoals in de Ezelsveldlaan in Delft op foto hiernaast (door fietsers zeer hoog gewaardeerde fietsstraat)."



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Veiligheid (3): snelheidsremmende maatregelen

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

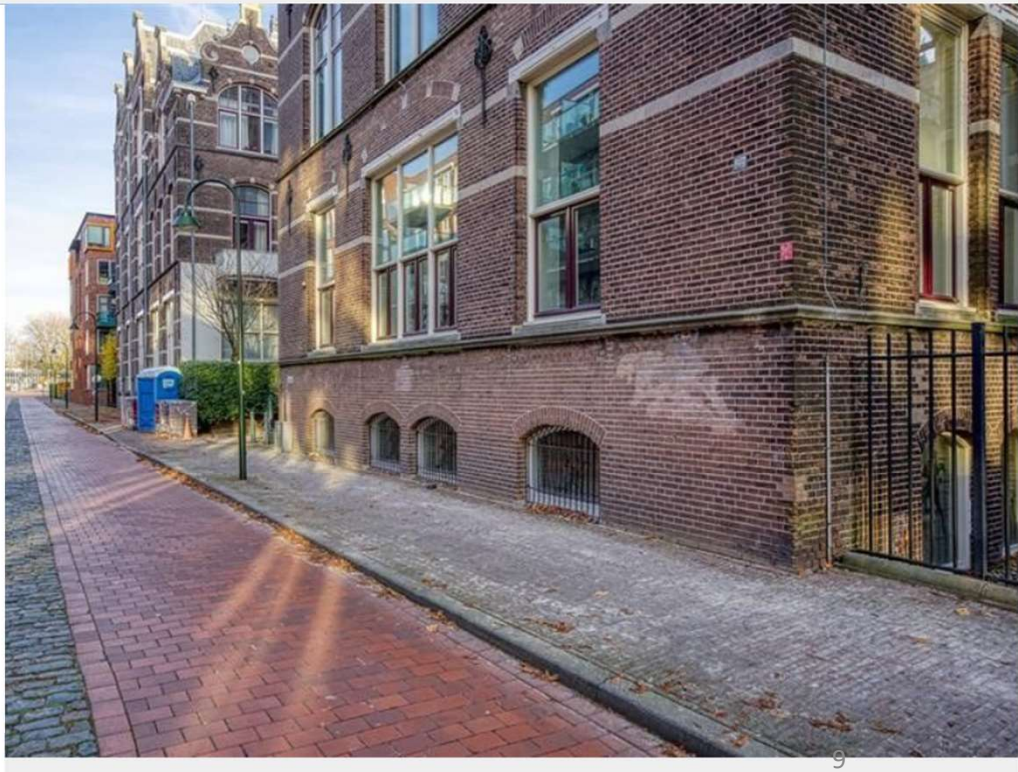
Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

- **Verkeersveiligheid: Snelheidsremmende maatregelen (besproken met externe verkeerskundige)**
  - Versmalling van de rijbaan heeft bij drukte ook snelheidsremmend effect.* (minimum is 3,5 meter, 4,5 meter is realistischer. 4,8 meter zorgt voor minder risico's voor fietsers bij (inhaal)manoeuvres van auto's en is nog wel snelheidsremmend bij drukte)
  - Een profiel van 2 fietsstroken (200 cm links en 220 cm rechts) met een indelingsstrook (reservestrook 60 cm.) dirigeert de auto naar rechts, achter de fietser.
  - De rotonde zorgt voor veilige verkeersafhandeling van elkaar kruisende verkeersstromen in de hellende omgeving met 6 toegangswegen.

** Versmalling van de rijbaan maakt route bij drukte minder aantrekkelijk/veilig voor fietsers t.o.v. de huidige situatie, omdat de rijbaan gedeeld wordt.*

verkeersonderzoek gemeente Utrecht, 2021). Op deze manier is de situatie ook



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Veiligheid (4): aantrekkelijke route

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

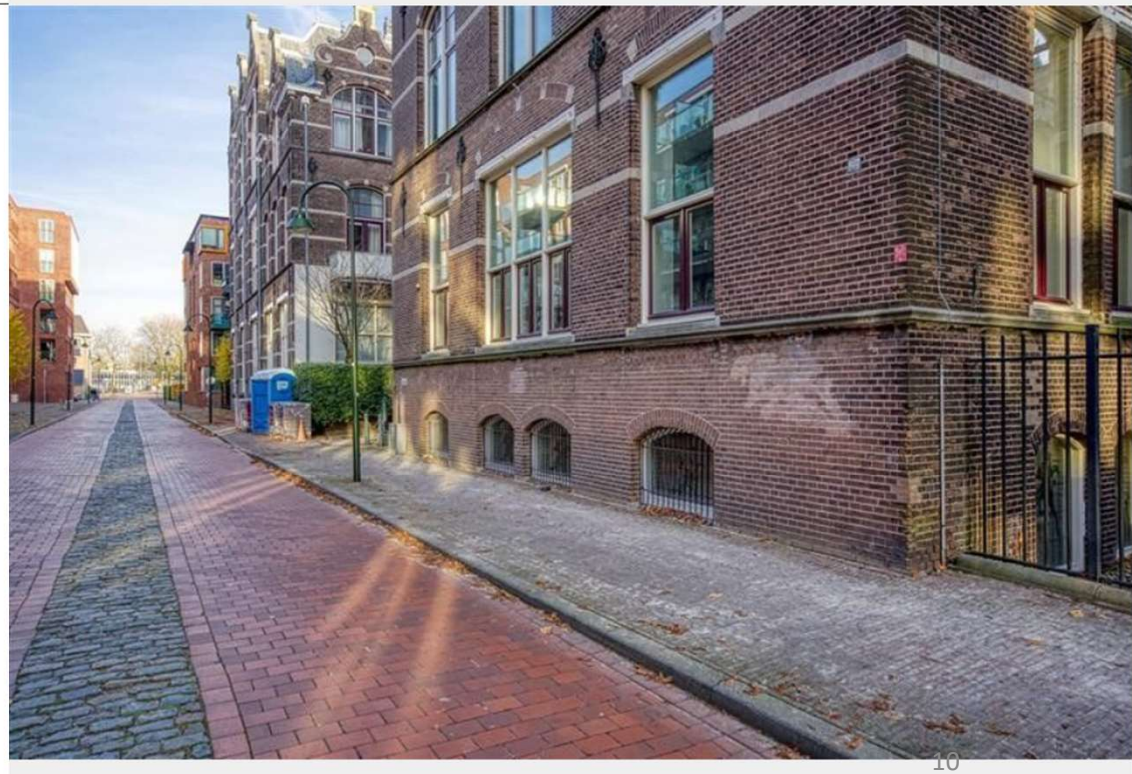
Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Veilig fietsen door Zocherpark aan de Weerdsingel

- **Aantrekkelijk voor fietser (besproken met externe verkeerskundige)**
  - Fietsvriendelijke klinkers zorgen voor comfort voor de fietser dat vergelijkbaar is met dat van asfalt. Aan het gebruik van dit bestratingsmateriaal zitten nog andere voordelen (zie bij 'duurzaamheid' en 'groen en inpassing in de omgeving').
  - Fietsers vinden het fijn om in omgeving te fietsen die duidelijk speciaal voor hen bedacht is, wat zich uit in bijvoorbeeld de stijl.
  - De geleiding langs het water maakt de route voor fietsers automatisch herkenbaar.



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Extra voordelen: Hittestress verminderen

Herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Een Story Map

Introductie | Evenwichtige inrichting | Veiligheid | Extra Voordelen | Knelpunten

Een Story Map

Extra voordelen

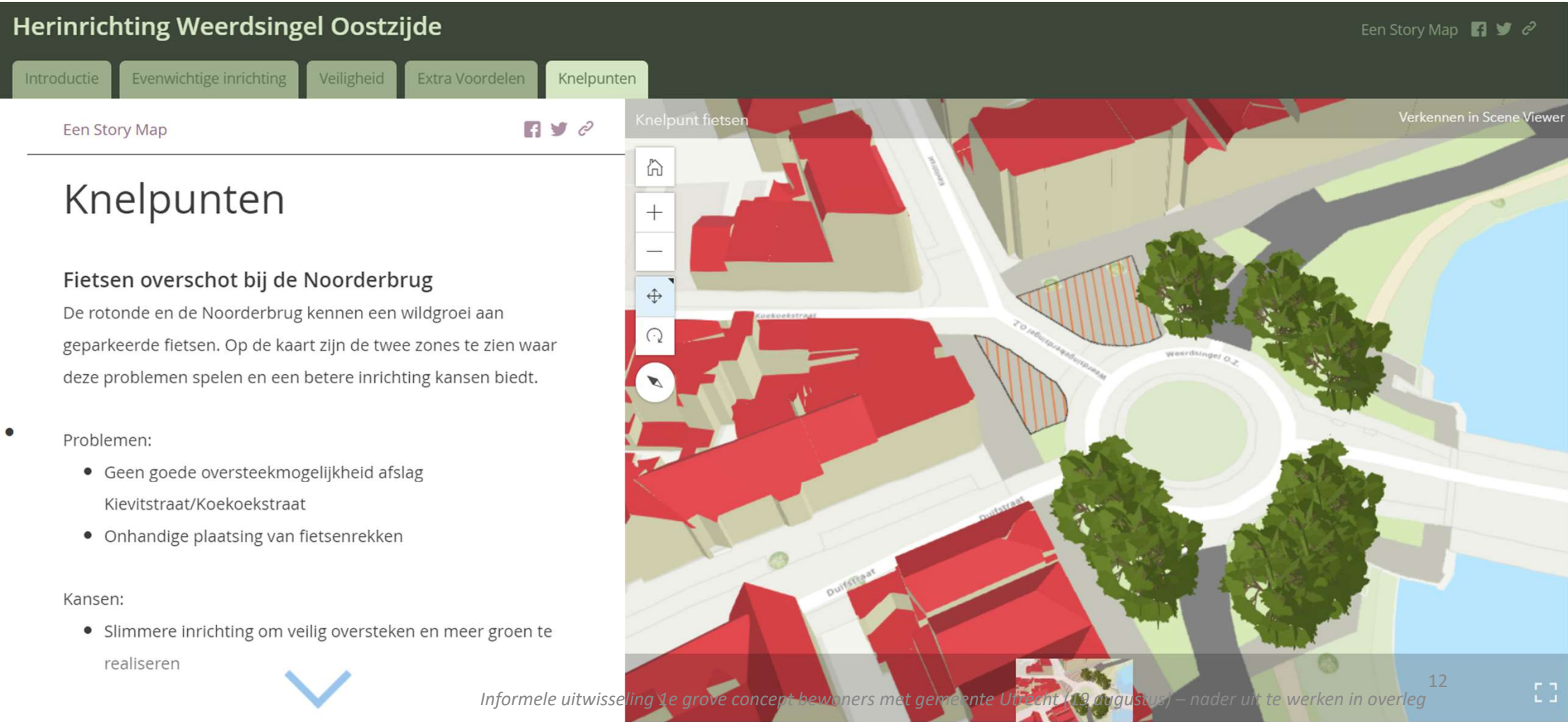
Hittestress verminderen:

Vervanging van asfaltbestrating en stoeptegels door gele klinkers is een effectieve maatregel.
Overdag levert dit een temperatuursdaling op van 0,70 C.
(zie onderzoek WUR: https://edepot.wur.nl/174673)



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Knelpunten omzetten in kansen

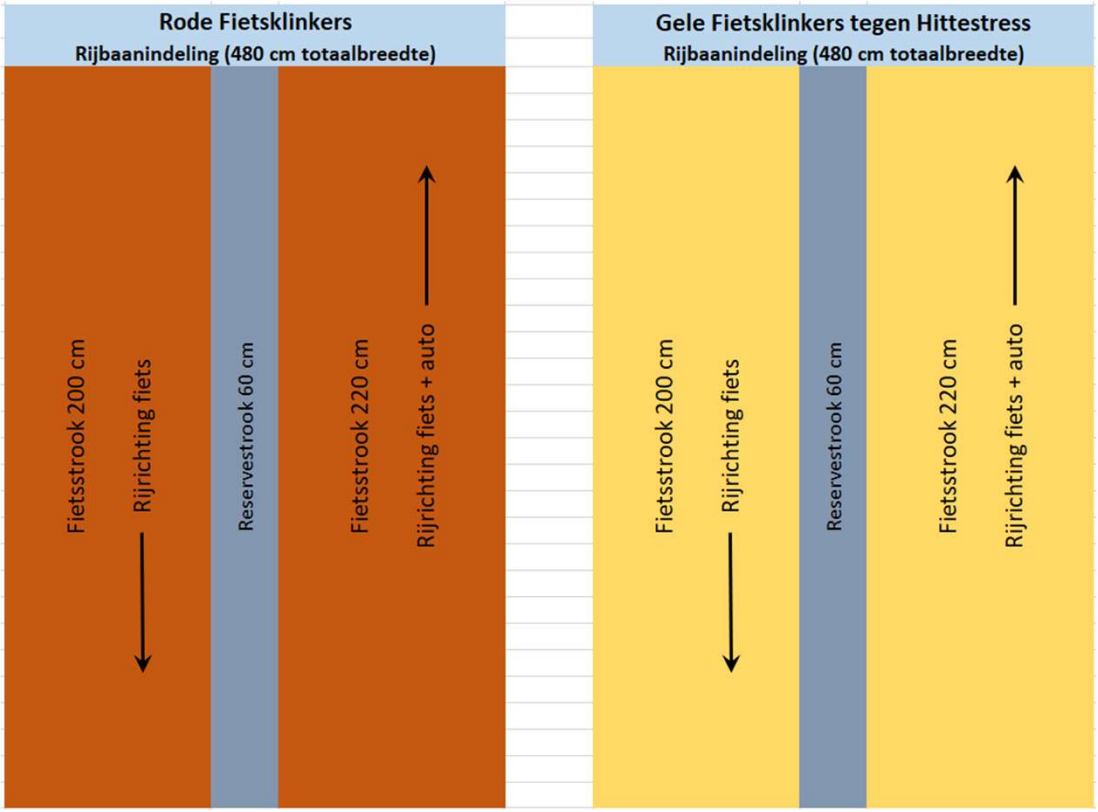


Knelpunten omzetten in kansen (2)



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Rijbaanindeling voorstel



Informele uitwisseling 1e grove concept bewoners met gemeente Utrecht (19 augustus) – nader uit te werken in overleg

Download bijlage
Beschikbaar tot 21 okt. 2022

Click to Download

IMG_9252.MOV
0 bytes

Waarom wil de gemeente Utrecht zo graag asfalt op de Weerdsingel OZ?

Ja, waarom? Ondanks de inmiddels overbekende negatieve milieu en klimaat effecten van asfalt? In een gesprek met een vertegenwoordiger van één van de coalitiepartijen werd ons dat duidelijk.
Hij beaamde dat het effect op het milieu van het door de gemeente grootschalig voorgestane gebruik van asfalt, niet wordt meegewogen in het beleid. Waarom niet? Omdat Utrecht wereld fietsstad wil zijn? Maar sinds Utrecht wereldfietsstad wil worden is er wel héél veel veranderd in het milieu en klimaatbewustzijn.
Bewoners en burgers van onze singel hebben zich niet voor niets uitgesproken vóór een asfaltloze en veilige Weerdsingel OZ: zowel in een straat-enquête gehouden in 2020 (86,4% tegen asfalt) als in een petitie die 3845 maal is ondertekend. Ook in het participatie traject met de gemeente over de herinrichting èn in de media hebben de bewoners van de Weerdsingel OZ zich duidelijk tegen asfalt uitgesproken – helaas is er niet naar hen geluisterd. De gemeente houdt vast aan haar eigen herinrichtingsplan. Alternatieven zoals fietsvriendelijke klinkers worden niet overwogen.
We zetten hieronder alle argumenten tegen asfalt nog eens op een rij en bepleiten een vooruitstrevend gemeentebeleid ten aanzien van asfalt. Een beleid dat goed is voor ons milieu en de klimaatcrisis echt te lijf wil gaan, zoals verwoord in het *Coalitieakkoord 2022-2026*.

1. Asfalt is milieuonvriendelijk

We weten inmiddels allemaal dat we met z'n allen het milieu aan het verpesten zijn. We weten bijvoorbeeld dat in àlle fasen - productie, aanleg, gebruik en recycling - asfalt slecht is voor ons milieu en onze gezondheid. Niet voor niets liggen asfaltfabrieken steeds vaker onder vuur zoals heel recent nog in Deventer. Het is inmiddels bekend dat van productie tot en met recycling sprake is van uitstoot van kankerverwekkende stoffen, waaronder PAK's, benzeen, CO2, Pfas, etc. (Zie voor Pfas de voorpagina van de NRC dd 10 augustus 2022).
Zelfs als het asfalt er al ligt blijkt dat het op zonnige dagen veel vervuilender is dan de brandstofauto's die eroverheen rijden.

2. Asfalt is slecht in het kader van de klimaatcrisis

Klimaatverandering brengt meer extreme hitte, droogte en regenbuien met zich mee. Asfalt versterkt de klimaatcrisis door hittestress en waterafvoerproblemen.
Bij extreem warm weer veroorzaakt asfalt hittestress: de temperatuur van het asfalt wordt veel hoger dan de buitentemperatuur en kan tot wel 60° oplopen. De hitte blijft dan hangen boven het asfalt. Bij extreme regenbuien (zoals recentelijk in Limburg, België en Duitsland) veroorzaakt asfalt waterafvoerproblemen, omdat het weinig tot niet waterdoorlatend is. Meer groen helpt natuurlijk, maar een geheel klinker (of ZOAK, Zeer Open Afval Keramiek) wegdek is waterdoorlatend en waterabsorberend, èn staat dus garant voor een goede waterafvoer.
De afwaterproblemen betreffen ook de huizen aan de Weerdsingel OZ. Daar lag tot medio jaren '90 asfalt. Deze oudste singelhuizen hadden toen structureel last van vocht. Hevige regenval leidde regelmatig tot onderstromende kelders en souterrains. Sinds het asfalt is vervangen door klinkers, heeft men daar bijna geen last meer van. De bewoners willen dit graag zo houden.

3. Asfalt is slecht voor de natuur, de bomen, het groen langs de singel

Beide extreme klimaatomstandigheden hebben invloed op de natuur rondom en langs de singels. Hittestress is funest. Mèt asfalt zullen de extreme temperaturen voor de bomen alleen maar hoger worden. Flora en fauna langs de singel zijn ermee gebaat dat het groen optimaal van water wordt voorzien. Bij extreme regenval is het talud meer gebaat bij een snelle waterafvoer richting singel, dan bij asfalt dat een extra barrière vormt – klinkers laten water door en doseren het. Geraadpleegde gemeentelijke deskundigen waren het erover eens dat een stenen wegdek het beste is voor de watertoevoer naar de bomen. Gemeentelijk beleid en landelijke adviezen (RLI) ondersteunen dit.

4. Asfalt is economisch niet duurzaam, het is duurder dan klinkers

De gemeentelijke *Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte Utrecht* (dec. 2016) meldt een levensduur van 70-80 jaar voor gebakken klinkers en voor asfalt een levensduur van 10-70 jaar.

5. Fietsvriendelijke, comfortabele, milieuvriendelijke klinkers zijn een uitstekend alternatief6. Fietsvriendelijke klinkers zijn veiliger

Veiligheidsargumenten pleiten ook tegen asfalt en vóór klinkers. Klinkers zijn stroever en dus snelheidsremmend. Asfalt nodigt uit tot hard rijden en vergroot de fietsonveiligheid. De nabijgelegen Koekoekstraat is geasfalteerd tot fietsstraat, en is nu een gevaarlijke racebaan en onveilig voor fietsers. Soms rijden auto's daar wel 70 km per uur! Wij vrezen dat er ook op de Weerdsingel OZ veel te hard zal worden gereden met asfalt. De nieuwe verkeersdeelnemers, het e-verkeer (e-fietsers en e-auto's) nemen in rap tempo toe, sneller dan eerder gedacht. Op asfalt is dit verkeer niet te horen; het kan ook steeds hogere snelheden bereiken (denk aan speedpedelecs!) Zelfs in een 30 km zone kan het e-verkeer, als het zich mengt met langzamere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers), zeer onveilige verkeerssituaties veroorzaken. Asfalt vergroot deze onveiligheid. Klinkers zijn veiliger voor de huidige en de toekomstige verkeersdeelnemers.

7. Politieke inzichten over asfalt zijn aan het veranderen

Het verzet tegen asfalt en vóór de natuur wordt steeds duidelijker, zoals in het Groen Links beleid in Arnhem, waar asfalt zo veel mogelijk wordt geweerd in de stad.

8. Asfalt tast het historisch aanzien van de singel aan

In de jaren '90 is de Weerdsingel OZ als proef ingericht als fietsstraat gericht op het gebruik door meer fietsers en met meer veiligheid. Als eerste stuk singel werd hier al het asfalt verwijderd en door klinkers vervangen. Hiermee is het historisch aanzien van de singel hersteld en het beschermd stadsgezicht versterkt. Het opnieuw aanleggen van asfalt op de fietspaden tast het historisch karakter van de lommerrijke singel met zijn oude singelpanden aan. De herkenbaarheid van de singelroute wordt niet bepaald door het asfalt fietspad, maar door de aanwezigheid van de singel. Een eenvormige inrichting van alle singels met rood asfalt fietspaden is niet nodig – een rood *stenen* fietspad is een beter alternatief dat aansluit bij het asfaltloos noordelijk poortgebied (Bemuurde Weerd).

9. Utrecht – fietsstad – kan ook zonder asfalt

De Weerdsingel OZ is vooral geschikt voor de langzame, toeristische, genietende fietser, zeker nu de fietsbrug bij de Weerdsluis is geschrapt. Ook wordt dit stuk van de singel gebruikt door vele wandelaars en toeristen. De snelle, gehaaste fietser kan verschillende korte routes door de binnenstad kiezen of aan de noordzijde de route via de Herenweg-Adelaarstraat.

In Utrecht blijkt de Fietsersbond voor Groen Links en de afdeling Verkeer een belangrijke stakeholder en pleitbezorger voor rood asfalt fietspaden. Dat was in het kader van het fietsbeleid van de gemeente een begrijpelijke keuze. Als het gaat om breder, samenhangend en innoverend beleid anno 2022 kan een al te star vasthouden aan onnodig (rood) asfalt contraproductief zijn, vooral als het gaat om het milieu, de klimaatcrisis en de zorg voor latere generaties.

Conclusie

Een nieuw beleid ten aanzien van asfalt in de stad is hard nodig in verband met het milieu, de klimaatcrisis, de fietsveiligheid, de gezondheid van de bewoners en de natuur.

Het alternatief voor asfalt is duidelijk: milieuvriendelijke, fietsvriendelijke en comfortabele klinkers.

Kortom:

- Gemeente: weeg in uw beleid ook het effect op het milieu en het klimaat mee, bij uw grootschalig voorgestaan gebruik van asfalt.
- Volg het voorbeeld van Arnhem waar asfalt zoveel mogelijk wordt geweerd.
- Kies voor een beleid dat goed is voor ons milieu en de klimaatcrisis echt te lijf wil gaan, zoals verwoord in één van de drie speerpunten van het Coalitieaccoord 2022-2026
- Wees dus uw tijd vooruit, verban binnen de stadsgrenzen zoveel mogelijk onnodig asfalt ten behoeve van groen, de bomen en de klimaatadaptatie.
- **Gemeente: neem burgerparticipatie serieus. Gebruik geen asfalt bij de herinrichting van de Weerdsingel OZ – ga voor een innoverend en milieuvriendelijk experiment met klinkers dat door de burgers wordt ondersteund!**

Best gemeenteraadslid,
Door de geringe tijd tijdens de presentatie van Ko Vossen en ik (Frank Ooms) op de Raadsinformatiebijeenkomst over de Weerdsingel OZ kon ik mijn bijdrage over het milieu niet afmaken. Ik beloofde jullie dat ik mijn hele verhaal daarom naar jullie zou toezenden. Dat doe ik bij deze.

Asfalt versus klinkers. Waarom wil de gemeente Utrecht zo graag asfalt op de Weerdsingel OZ?
In een gesprek met een vertegenwoordiger van één van de coalitiepartijen werd ons duidelijk waarom. Hij beaamde dat het effect op het milieu van het door de gemeente grootschalig voorgestane gebruik van asfalt, niet wordt meegewogen in het beleid. Eerlijk gezegd vinden wij dit antwoord choquerend. Als je asfalt zo breed uitrolt in onze stad, dan moet je toch nagedacht hebben over de effecten daarvan? Wij noemen hier een aantal effecten.

1.Asfalt is milieuonvriendelijk
We weten inmiddels allemaal dat we met z'n allen het milieu aan het verpesten zijn. We weten bijvoorbeeld dat in àlle fasen - productie, aanleg, gebruik en recycling - asfalt slecht is voor ons milieu en onze gezondheid. Niet voor niets liggen asfaltfabrieken steeds vaker onder vuur zoals heel recent nog in Deventer. Groen Links in de Tweede Kamer heeft hier zelfs vragen over gesteld. Het is inmiddels bekend dat van productie tot en met recycling sprake is van uitstoot van kankerverwekkende stoffen, waaronder PAK's, benzeen, CO2, Pfas. (Lees: NRC 10 augustus over Pfas).
Zelfs als het asfalt er al ligt blijkt dat het op zonnige dagen veel vervuilender is dan de brandstofauto's die eroverheen rijden. (bron: Scientias 3-9-2020).

2. Asfalt is slecht in het kader van de klimaatcrisis
Klimaatverandering brengt meer extreme hitte, droogte en regenbuien met zich mee. Asfalt versterkt de klimaatcrisis door hittestress en waterafvoerproblemen.
Bij extreem warm weer veroorzaakt asfalt hittestress: de temperatuur van het asfalt wordt veel hoger dan de buitentemperatuur en kan tot wel 60° oplopen. De hitte blijft dan hangen boven het asfalt. Bij extreme regenbuien (zoals recentelijk in Limburg, België en Duitsland) veroorzaakt asfalt waterafvoerproblemen, omdat het weinig tot niet waterdoorlatend is. Meer groen helpt natuurlijk, maar een geheel klinker (of ZOAK, Zeer Open Afval Keramiek) wegdek is waterdoorlatend en waterabsorberend, èn staat dus garant voor een goede waterafvoer.
De afwaterproblemen betreffen ook de huizen aan de Weerdsingel OZ. Daar lag tot medio jaren '90 asfalt. Deze oudste singelhuizen hadden toen structureel last van vocht. Hevige regenval leidde regelmatig tot onderstromende kelders en souterrains. Sinds het asfalt is vervangen door klinkers, heeft men daar bijna geen last meer van. De bewoners willen dit graag zo houden.

3. Asfalt is slecht voor de natuur, de bomen, het groen langs de singel
Beide extreme klimaatomstandigheden hebben invloed op de natuur rondom en langs de singels. Hittestress is funest. Mèt asfalt zullen de extreme temperaturen voor de bomen alleen maar hoger worden. Flora en fauna langs de singel zijn ermee gebaat dat het groen optimaal van water wordt voorzien. Bij extreme regenval is het talud meer gebaat bij een snelle waterafvoer richting singel, dan bij asfalt dat een extra barrière vormt – klinkers laten water door en doseren het. Geraadpleegde gemeentelijke deskundigen waren het erover eens dat een stenen wegdek het beste is voor de watertoevoer naar de bomen. Gemeentelijk beleid en landelijke adviezen (RLI) ondersteunen dit.

4. Asfalt nodigt uit tot hard rijden en is dus onveiliger dan fietsvriendelijke klinkers.
Veiligheidsargumenten pleiten ook tegen asfalt en vóór klinkers. Klinkers zijn stroever en dus snelheidsremmend. Asfalt nodigt uit tot hard rijden en vergroot de fietsonveiligheid. De nabijgelegen Koekoekstraat is geasfalteerd tot fietsstraat, en is nu een gevaarlijke racebaan en onveilig voor fietsers. Wij vrezen dat er ook op de Weerdsingel OZ veel te hard zal worden gereden met asfalt. De nieuwe verkeersdeelnemers, het e-verkeer (e-fietsers en e-auto's) nemen in rap tempo toe, sneller dan eerder gedacht. Op asfalt is dit verkeer niet te horen; het kan ook steeds hogere snelheden

bereiken (denk aan speedpedelecs!) Zelfs in een 30 km zone kan het e-verkeer, als het zich mengt met langzamere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers), zeer onveilige verkeerssituaties veroorzaken. Asfalt vergroot deze onveiligheid. Klinkers zijn veiliger voor de huidige en de toekomstige verkeersdeelnemers.

5. Asfalt is economisch niet duurzaam, het is duurder dan klinkers
De gemeentelijke Kadernota Kwaliteit Openbare ruimte (dec 2016) meldt een levensduur van 10-70 jaar voor asfalt tegen 70-80 jaar voor gebakken klinkers.

6. Asfalt tast het historisch aanzien van de singel aan
In de jaren '90 is de Weerdsingel OZ als proef ingericht als fietsstraat gericht op het gebruik door meer fietsers en met meer veiligheid. Als eerste stuk singel werd hier al het asfalt verwijderd en door klinkers vervangen. Hiermee is het historisch aanzien van de singel hersteld en het beschermd stadsgezicht versterkt. Het opnieuw aanleggen van asfalt op de fietspaden tast het historisch karakter van de lommerrijke singel met zijn oude singelpanden aan. De herkenbaarheid van de singelroute wordt niet bepaald door het asfalt fietspad, maar door de aanwezigheid van de singel. Een eenvormige inrichting van alle singels met rood asfalt fietspaden is niet nodig – een rood *stenen* fietspad is een beter alternatief dat aansluit bij het asfaltloos noordelijk poortgebied (Bemuurde Weerd).

Utrecht – fietsstad – kan ook zonder asfalt
De Weerdsingel OZ is vooral geschikt voor de langzame, toeristische, genietende fietser, zeker nu de fietsbrug bij de Weerdsluis is geschrapt. Ook wordt dit stuk van de singel gebruikt door vele wandelaars en toeristen. De snelle, gehaaste fietser kan verschillende korte routes door de binnenstad kiezen of aan de noordzijde de route via de Herenweg-Adelaarstraat.
In Utrecht blijkt de Fietsersbond voor Groen Links en de afdeling Verkeer een belangrijke stakeholder en pleitbezorger voor rood asfalt fietspaden. Dat was in het kader van het fietsbeleid van de gemeente een begrijpelijke keuze. Maar als het gaat om breder beleid dat rekening houdt met de effecten van asfalt op het milieu, het klimaat en de veiligheid mag de burger meer verwachten. Anders komt er verzet. Verzet is mogelijk al gebleken uit de uitslag van de gemeenteraadsverkiezingen. We kunnen wat leren van Arnhem waar Groen Links in het kader van de klimaatveranderingen asfalt zoveel mogelijk weert.

Conclusie
Een nieuw beleid ten aanzien van asfalt in de stad is hard nodig in verband met het milieu, de klimaatcrisis, de fietsveiligheid, de gezondheid van de bewoners en de natuur.
Het alternatief voor asfalt is duidelijk: milieuvriendelijke, fietsvriendelijke en comfortabele klinkers.
Kortom:

- Gemeente: weeg in uw beleid ook het effect op het milieu, het klimaat, de veiligheid en onze gezondheid mee, bij uw grootschalig voorgestaan gebruik van asfalt.
- Volg het voorbeeld van Arnhem waar asfalt zoveel mogelijk wordt geweerd.
- Kies voor een beleid dat goed is voor ons milieu en de klimaatcrisis echt te lijf wil gaan, zoals verwoord in één van de drie speerpunten van het Coalitieaccoord 2022-2026
- **Gemeente: neem burgerparticipatie serieus. Gebruik geen asfalt bij de herinrichting van de Weerdsingel OZ - ga voor een innoverend en milieuvriendelijk experiment met klinkers dat door de burgers wordt ondersteund! In een straatenquete gehouden in 2022 stemde 86,4 % van de bewoners tegen asfalt, een daaropvolgende petitie werd 3845 maal ondertekend.**
- **We vragen u, gemeenteraad, om het College op te dragen bij de herinrichting van de Weerdsingel OZ gebruik te maken van fietsvriendelijke klinkers in plaats van asfalt.**

Bewoners van de Weerdsingel OZ

Rotonde aan de Noorderbrug is essentieel voor de Veiligheid van Alle Fietsers!





Wij kijken sinds 1996 uit op de Rotonde aan de Noorderbrug en maken ons grote zorgen om de Veiligheid van Fietsers in de plannen van de wethouder.


Rotonde aan de Noorderbrug ligt *scheef*
De rotonde ligt zodanig scheef dat als het sneeuwt de fietsen bij bosjes onderuit gaan en een auto die onderaan stil valt soms geduwd moet worden om weg te komen.
Helling af
Helling op
Horizon

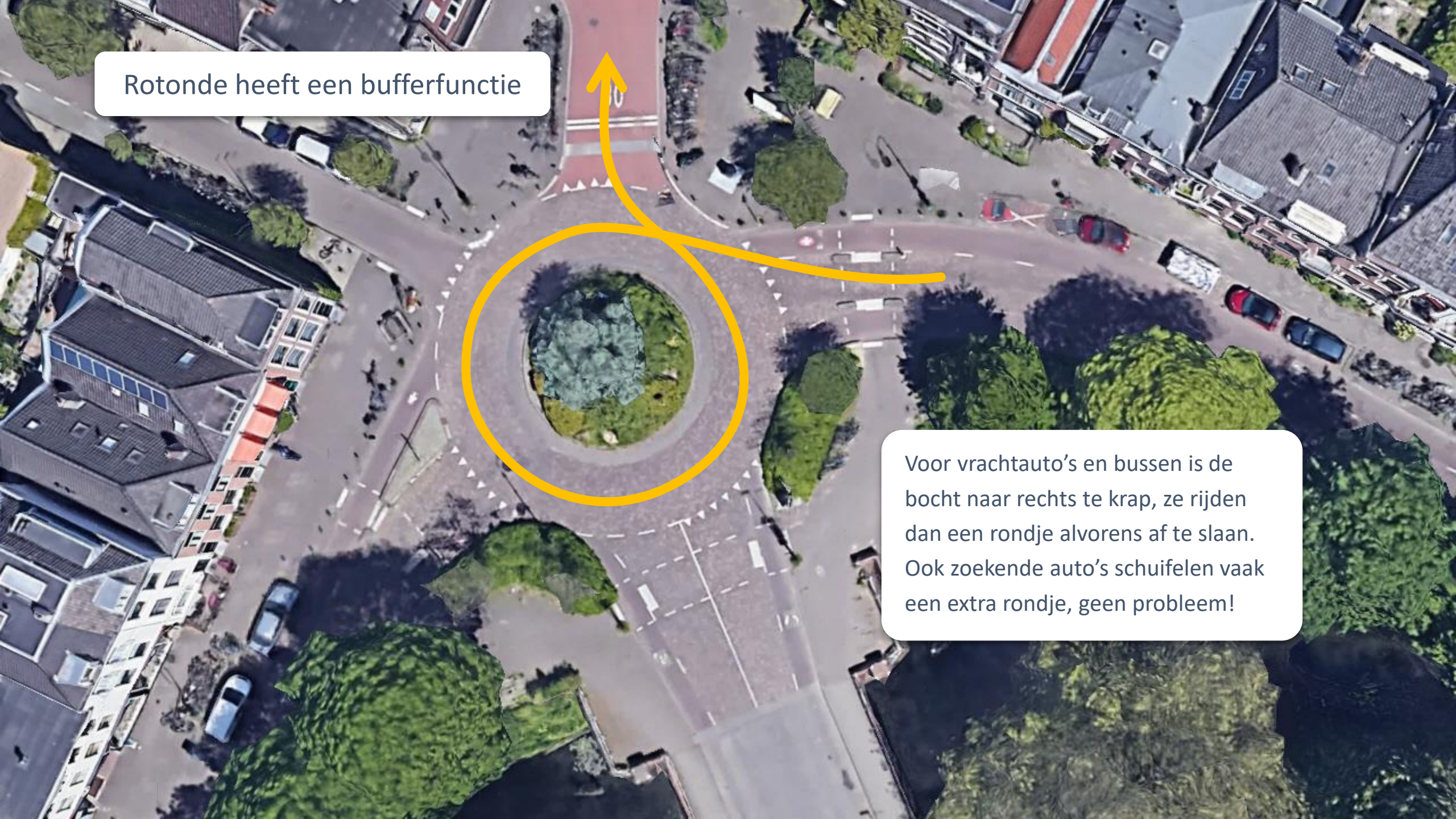
Rotonde heeft een bufferfunctie en zorgt voor soepele ‘Flow’ voor alle (fiets)verkeer

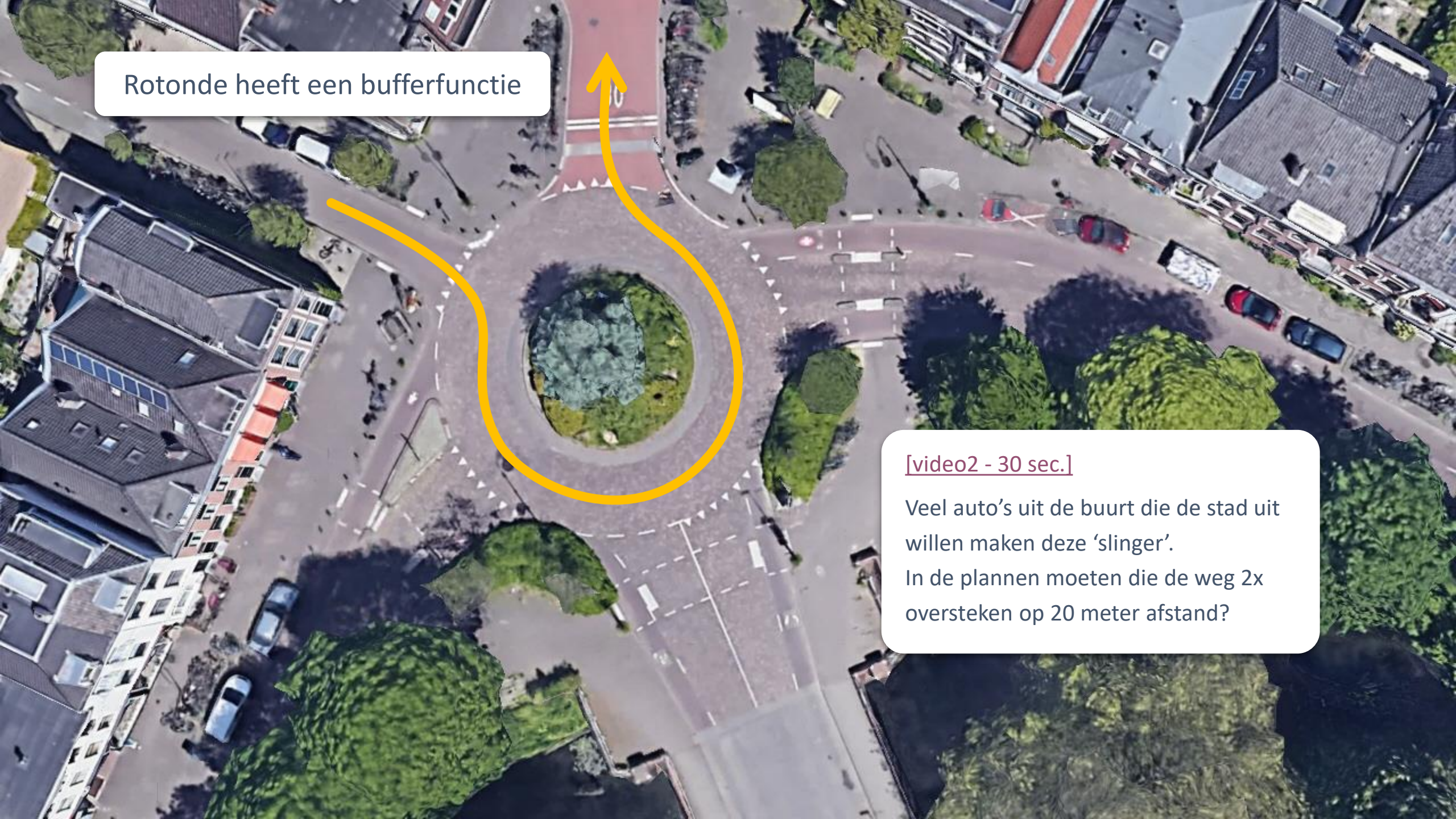


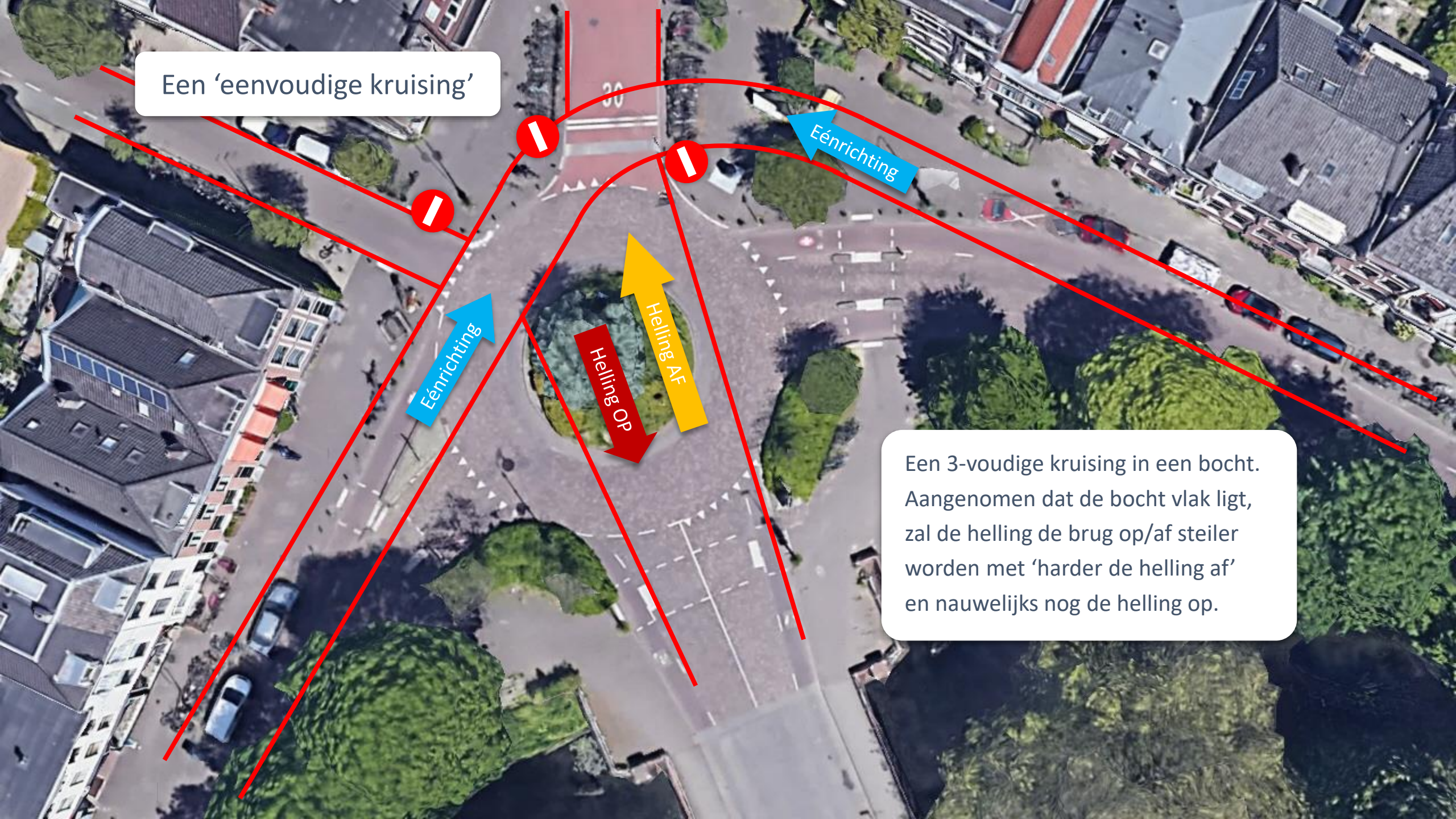
Rotonde heeft veel veilige voordelen:

- Afremmend effect op autoverkeer
- Men heeft alleen verkeer van links
- Door de ‘Flow’ staat niemand stil
- Met ‘vaart erin’ tegen de helling op.

[video1A - 20 sec.] [video1B - 200 sec.]


Rotonde heeft een bufferfunctie
Voor vrachtauto’s en bussen is de bocht naar rechts te krap, ze rijden dan een rondje alvorens af te slaan. Ook zoekende auto’s schuifelen vaak een extra rondje, geen probleem!


Rotonde heeft een bufferfunctie
[video2 - 30 sec.]
Veel auto’s uit de buurt die de stad uit willen maken deze ‘slinger’.
In de plannen moeten die de weg 2x oversteken op 20 meter afstand?


Een ‘eenvoudige kruising’
Eénrichting
Eénrichting
Helling AF
Helling OP
Een 3-voudige kruising in een bocht. Aangenomen dat de bocht vlak ligt, zal de helling de brug op/af steiler worden met ‘harder de helling af’ en nauwelijks nog de helling op.

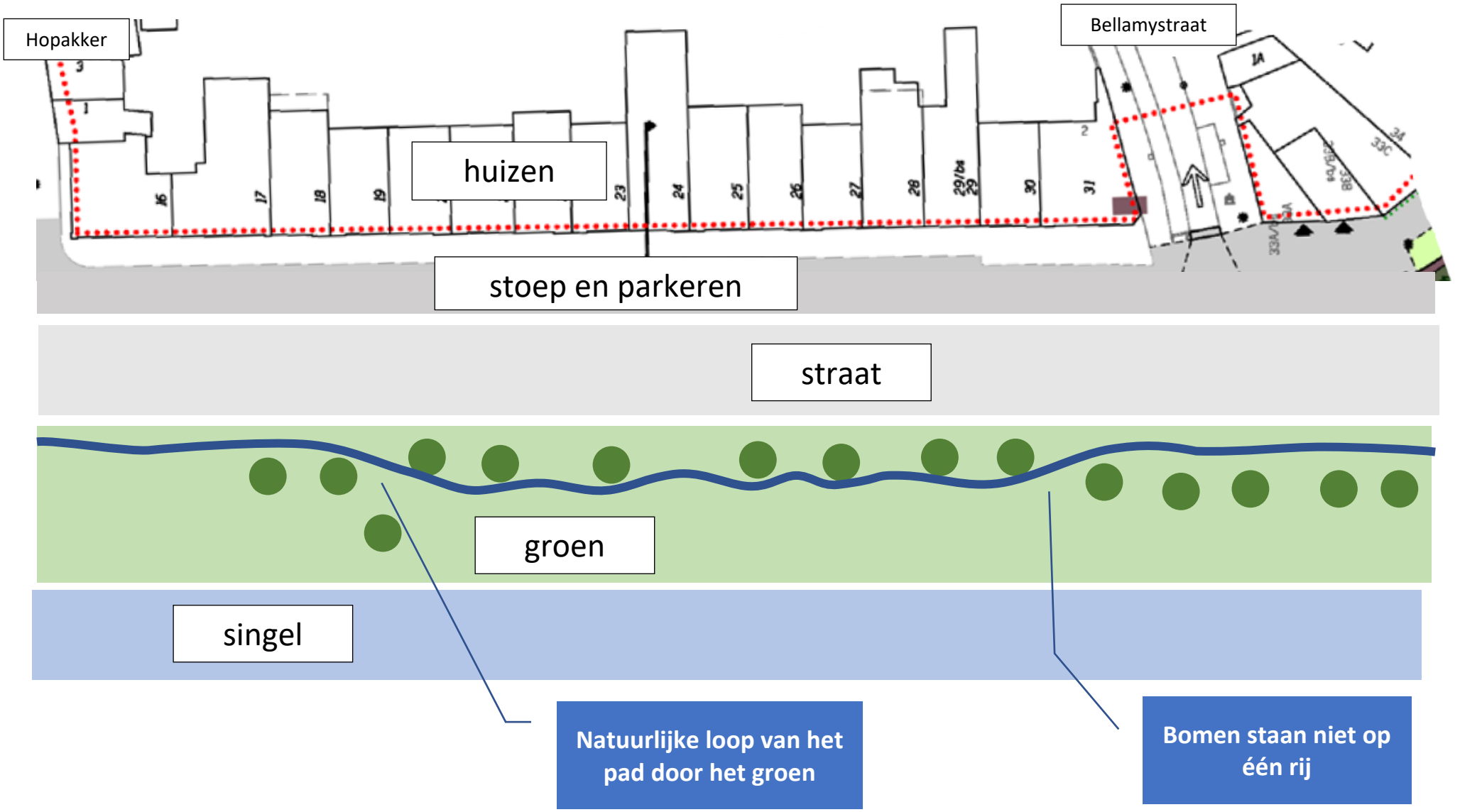


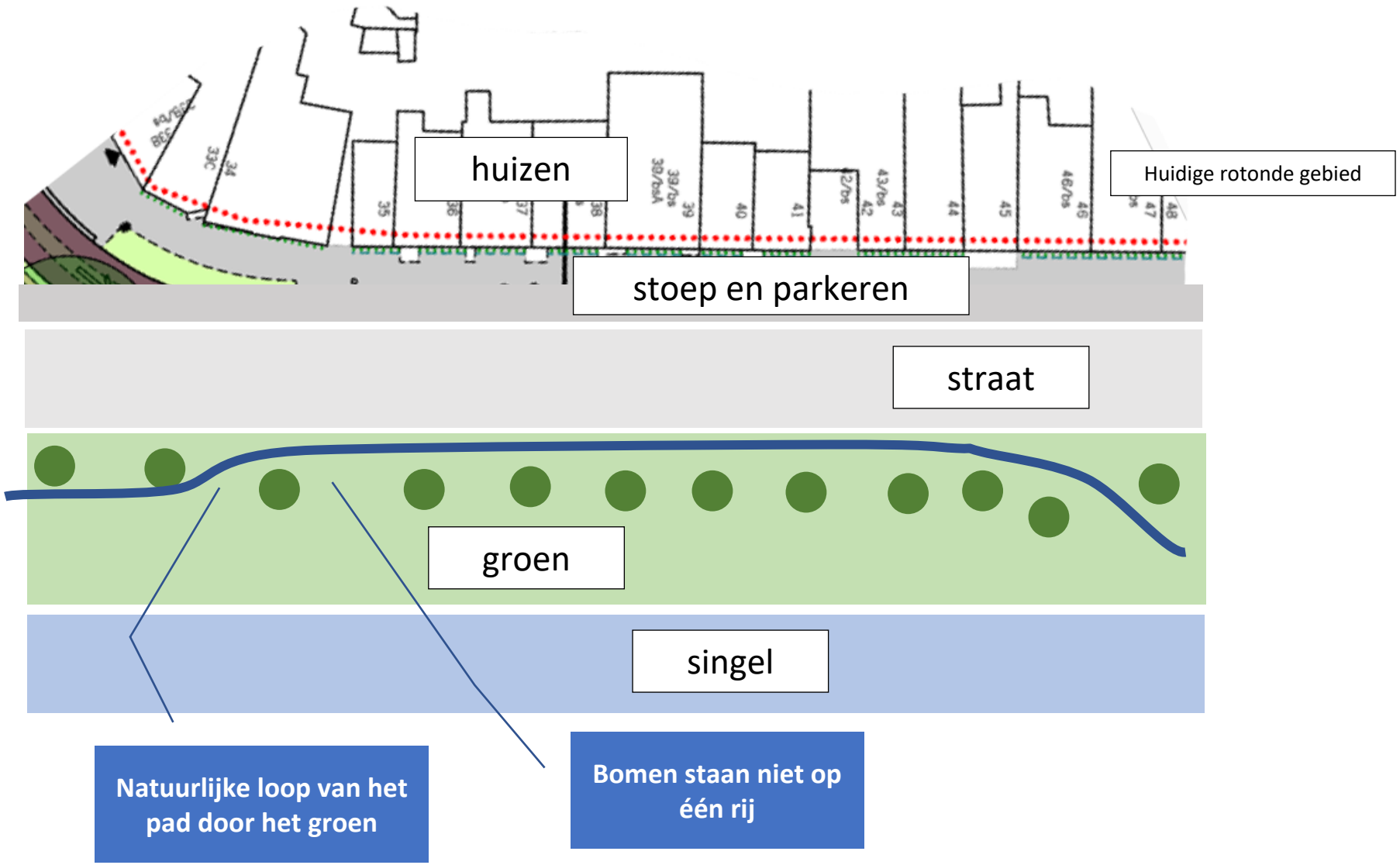
Dat gaat zonder
de rotonde helemaal
goed komen Hugo!

Idee: wandelpad in het groen leggen en laten meanderen met de positie van de bomen.

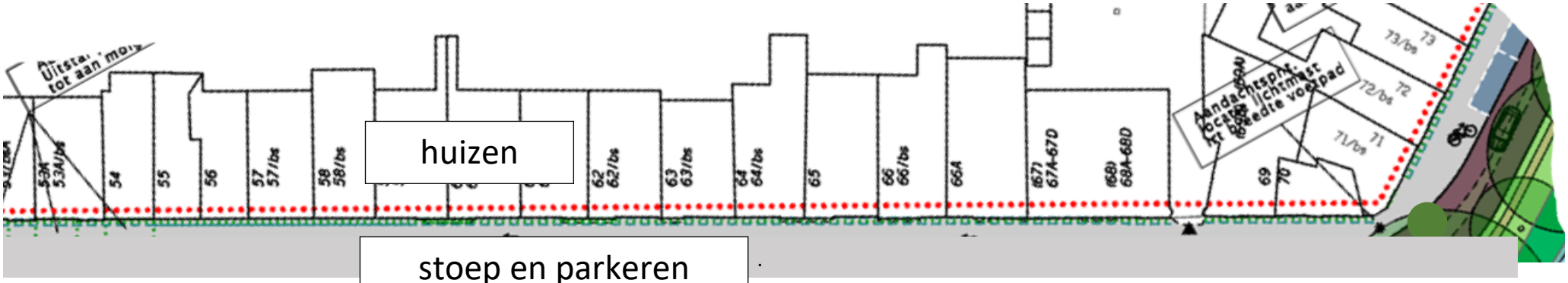
Voordeel:

- ‘In het groen wandelen’. Natuurlijke routing.
- Oplossing voor schaarste aan ruimte (weg, fietsstroken, stoep etc.)



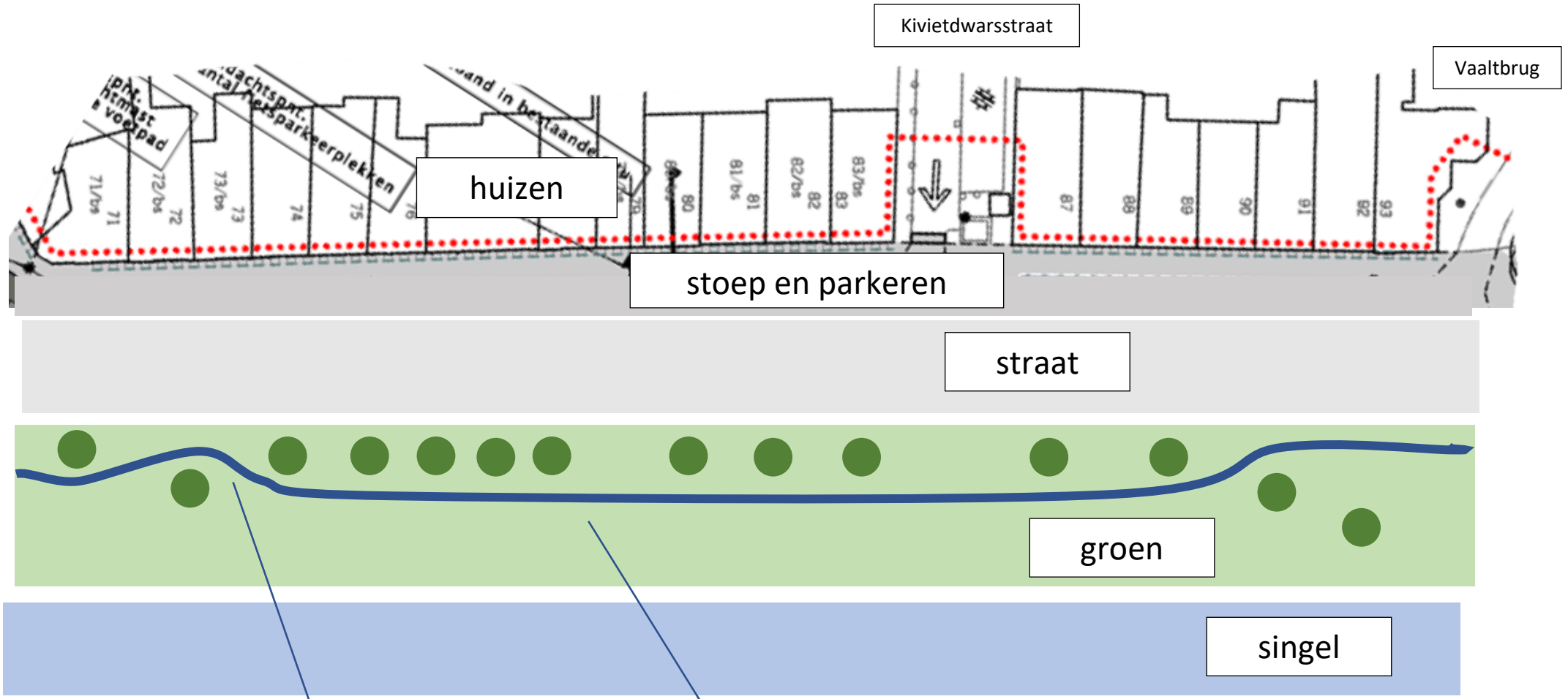

huizen
Huidige rotonde gebied
stoep en parkeren
straat
groen
singel
Natuurlijke loop van het pad door het groen
Bomen staan niet op één rij

Huidige rotonde gebied



Bomen staan niet op één rij

Natuurlijke loop van het pad door het groen. Soms langs twee kanten mogelijk.


Kivietdwarsstraat
Vaaltbrug
huizen
stoep en parkeren
straat
groen
singel
Bomen staan niet op één rij
Natuurlijke loop van het pad door het groen

Weerdsingel OZ

Basisinformatie

Datum	27 september 2022
Gespreksleider	Gertjan te Hoonte
Tijd	21.15 – 22.30 uur
Zaal	Stadhuis, Hal
Soort bijeenkomst	Bespreken Raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, omwonenden en andere betrokkenen
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren / presentatoren	Presentatie projectleider 2 ambtenaren Presentatie bewoner namens Actiegroep Weerdsingel
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 6 oktober 2022 Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook

Deelnemers:
47 bewoners Weerdsingel OZ
1 deelnemer namens de ondernemers
1 deelnemer namens de Fietsersbond
1 deelnemer namens Actiecomité Weerdsingel OZ
1 externe adviseur Goudappel

Programma

- Presentatie bewoners, namens Actiegroep Weerdsingel
- Vragen van raadsleden
- Input andere bewoners / belanghebbenden
- Presentatie projectleider
- Inhoudelijke vragen van bewoners voor zover niet gedekt door 11 eigen punten
- Vragen van raadsleden
- Input andere bewoners / belanghebbenden
- Reflectie raadsleden

Motivatie

Agendeerders
Gert Dijkstra (EenUtrecht), Wilma Duitscher (EenUtrecht), Charlotte Passier (Volt),
Fred Dekkers (GroenLinks), Marijn de Pagter (VVD), Jantine Zwinkels (CDA),
Berdien van der Wilt (D66), Joost Vasters (D66), Rob van der Enk (S&S) en Rik van der Graaf (CU),
Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren) en Mohammed Talhaoui (PvdA).

Eind 2019 is de gemeente gestart met een plan voor het herinrichten van de Weerdsingel OZ. In september 2022 legt het college het IPVE voor aan de raad. Een aantal bewoners heeft bij de start gevraagd of zij daarin alternatieven konden inbrengen; en dat kon, zo werd vastgelegd. Eind 2020/begin 2021 hebben de bewoners in een petitie, ondertekend door maar liefst 3.845 Utrechters, een pleidooi gehouden voor een eigen alternatief: een asfaltloos en milieuvriendelijk Weerdpark; met daarin 5 wensen voor een betere groenere inrichting van het gebied én 6 wensen om de route verkeersveiliger te maken of te houden. Volgens de bewoners heeft de gemeente geen van deze 11 wensen gehonoreerd. De gemeente houdt onverkort vast aan het eigen plan en wil het bewonersalternatief niet als een gelijkwaardig plan meenemen/beoordelen. De bewoners zouden graag zien dat het eigen alternatief wel serieus wordt bekeken en vergeleken met dat van de gemeente én dat er zo mogelijk gezocht wordt naar een oplossing met het beste van beide opties. EenUtrecht wil in een commissiedebat nagaan of dat niet alsnog mogelijk is.

GroenLinks, EenUtrecht, Volt, D66, S&S, CU en mogelijk nog meerdere partijen willen graag een RIB organiseren met bewoners, gebruikers van de fietsroute en ambtenaren waar in ieder geval aan bod komen:

- De functie van de fietsroute en herinrichting van de Weerdsingel OZ, mede in relatie tot de Binnenstadsas en de Route om de Noord. Hoe sluit de route over de Weerdsingel OZ aan op het fietsnetwerk? Hoe is het schrappen van de brug over de Weertsingel verwerkt in de voorstellen?
- Profiel en materiaal? Welke materialen zijn voor het hele profiel gekozen? Waarom is gekozen voor rood asfalt voor de fietsstraat? Is er onderzoek gedaan naar de duurzaamheid van asfalt in vergelijking met klinkers?
- Verwachte ontwikkeling gebruikers en snelheden? Wat zijn de verwachtingen t.a.v. de aantallen gebruikers na herinrichting en van de snelheden van de verschillende gebruikers op verschillende momenten van de dag? Hoe gaan we om met verschillende snelheden van fietserts op deze route? Zijn er nog extra maatregelen mogelijk om problemen met hoge of verschillende sneden te beperken?
- Groen: Inpassing in het Zocherplantsoen, Gevolgen van herinrichting voor groen.
- Auto parkeren: Waarom is verplaatsen van auto parkeren naar de parkeergarage en daarmee ruimte maken voor meer groen niet meegenomen in de planontwikkeling? Kan dit alsnog meegenomen worden in de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen?
- Rotonde bij de Noorderbrug: Welke keuze zijn er gemaakt bij het herontwerp van de rotonde bij de Noorderbrug, zowel verkeerskundig als t.a.v. de openbare ruimte en het groen? Hoe is er rekening gehouden met het beheer van het groen in de Rotonde door omwonenden?
- Evaluatie van de participatie door gemeente en betrokkenen? Wat is er goed gegaan? Wat ging er niet goed en kon er beter?
- Hoe kijken gemeente en verschillende betrokkenen aan tegen vervolg van het traject?

EenUtrecht, Volt, GroenLinks, D66, S&S, CU (en anderen) willen graag het IPVE en het voorstel van de bewoners in de commissie bespreken.

Bijdragen

Betrokken burger van Utrecht
Bewonerscollectief Weerdsingel is al 3 jaar bezig om zijn visie over het voetlicht te brengen en krijgt daar nu weer de kans voor.
Tegelijk is aan de verkeersplannen te zien zoals die nu zijn gepresenteerd dat er (tot nu toe) niet door de wethouder en haar ambtenaren naar de constructieve voorstellen en kritiek van deze bewoners wordt geluisterd. Waarom niet? Wat zijn de inhoudelijke argumenten daarvoor? Zou een burgerberaad hier niet op zijn plaats zijn om dit langdurige verzet van burgers op inhoudelijke gronden te beoordelen? In plaats van het - zo lijkt het - doordrukken van een bepaald model voor de Utrechtse singels?

Namens ondernemers
Graag toelichting hoe er voldoende bereikbaarheid van instellingen en bedrijven aan de Weerdsingel OZ wordt gewaarborgd, denkend aan de spits bij de kinderopvang, inname en uitgifte van deelauto's, aanrijden met auto voor een autobedrijf en aan vele andere MKB-ers. Daarnaast graag toelichting hoe de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers door gemeente wordt gegarandeerd in situaties waarin toeleveranciers en bezorgdiensten rondom een toch al complex kruispunt zullen gaan parkeren om in- en uit te laden.

Betrokken bewoner
We zijn doodbang voor de plannen van GL/wethouder Van Hooijdonk. De stad wordt voor ons als bewoners steeds onbewoonbaarder met alle asfaltering / racebanen voor fietsers, geen mogelijkheid meer om je gezin met auto te vervoeren. De groenvoorziening die geroepen wordt is een farce. T klinkt allemaal zo aardig in tekst maar de uitvoering is verschrikkelijk. Om te huilen, werkelijk om te huilen hoe het historisch karakteristiek van onze straat te niet wordt gedaan. En waarom? Voor die paar fietsen die hier langskomen? Het blijft een scoringsbriefje van wethouder Van Hooijdonk die maar door dramt en doordramt om haar ‘km’s rood fietspad’ te vergroten. T maakt niet uit hoe en waar als t er maar komt is onze stellige indruk. We worden als bewoners (man vrouw 2 kinderen) de stad uitgejaagd. Geldverspilling is t in deze dure tijden.

Deelnemer
Bij het meubilair staan op het eerste gezicht geen fietsenstallingen genoemd. Gezien de blamage in de Voorstraat lijkt het me van belang soort en aantal te vermelden.
In een bijlage staat vermeld dat er 7 stallingen zijn met 77 plaatsen. De werkelijkheid op woensdag 21 september rond 19.30 laat zien dat er ongeveer 180 fietsen staan geparkeerd op betreffend stuk. En dan is er net een schoningsactie van de gemeente geweest, te zien aan een aantal gaten en het ontbreken van fietswrakken! De nota gaat dus uit van autoverkeer, doorgaand fietsverkeer en groen en heeft volstrekt geen aandacht voor het feitelijke aantal fietsen. Ook wordt geen rekening gehouden met groei van het aantal fietsen in dit deel van de stad. Ik vind dit te bizar voor woorden! Ik kan u een overhandigen video (deze video staat in iBabs).

Omissie in het concept IPvE/FO is de ontbrekende/geringe aandacht voor fietsparkeren door bewoners en bezoekers.
Zeker in samenhang met de versmalling van de stoepen vind ik het onbegrijpelijk dat er blijkbaar geen (beleids)plan of aandacht is voor het fietsparkeren.

Zo mis ik bij de beschrijving van het meubilair een beschrijving van het aantal en de soort fietsenrekken, zodat hopelijk de blamage van de fietsenrekken in de Voorstraat (fietssloten konden er niet aan vastgemaakt worden; rekken zijn later aangepast) voorkomen kan worden.

In bijlage E van IPvE/FO (pag. 56) wordt over het fietsparkeren gezegd dat sprake is van 7 rekken met plaats voor 77 fietsen. In bijgaande video, gemaakt op woensdag 21 september 19.15 uur, ziet u dat sprake is van ongeveer 180 fietsen. Er heeft onlangs een schoningsactie plaatsgevonden dus de parkeerdruk van fietsen is gemiddeld nog hoger.
Ik zou graag zien dat er stallingsmogelijkheden voor fietsen en motoren worden opgenomen die gebaseerd zijn op feitelijke aantallen EN op de groeiende behoefte, passend bij het Utrechtse beleid. Opvallend is dat met name bij de rotonde veel fietsenrekken verdwijnen…..waar denkt u dat deze fietsen blijven?
De Weerdsingel OZ is behalve een doorgaande fietsroute ook een gewone woonstraat waar bewoners hun fiets moeten kunnen parkeren. Onvoldoende aandacht hiervoor en het ontbreken van beleid terzake zullen leiden tot onnodige verloedering van de publieke ruimte. Voldoende toegankelijkheid voor mensen met kinderwagens, rollators en rolstoelen zal in toenemende mate problematisch worden. Voldoende toegankelijkheid op de stoep heeft voor mij voorrang boven met de kinderwagen en de rollator in de uitbreiding van het groen aan de singelkant te kunnen wandelen.

Tot slot: ik heb de hele inspraakprocedure als een wassen neus ervaren en voel me als bewoner van de Weerdsingel OZ geschoffeerd.

Deelnemer
Wij kijken sinds jaren uit op de scheefliggende rotonde aan de Noorderbrug. Deze rotonde heeft een zeer belangrijke dempende factor op alle verkeer van de 5(!) aansluitende straten. Deze vervangen door een (naar buiten hellende!) haakse bocht met 3-voudige kruising, is vragen om ongelukken. Bovendien wordt de belangrijkste (fiets)verkeersstroom -de stad in/uit- onderbroken i.p.v. bevorderd. Een zeker zo grote onveiligheidsfactor is wel dat gemotoriseerd verkeer uit beide één-richtingen over de Weerdsingel OZ in die bocht(!) erop gewezen moet worden dat ze vanaf daar ineens niet meer verder mogen...en dan? Dat verzin je toch niet? Als het om de veiligheid van alle (fiets)verkeer gaat, dan is die rotonde absoluut onmisbaar! Men hoeft helemaal geen extern verkeersdeskundige te zijn om dat te snappen!

Deelnemer
Ik verwacht dat de gemeenteraad verantwoordelijkheid neemt en dat de raad de regie overneemt van mevrouw Van Hooijdonk aangaande dit onderwerp. In haar functie neemt mevrouw Van Hooijdonk onvoldoende verantwoordelijkheid; Het ontbreekt haar aan een kritische open blik en de wil om samen aan oplossingen te werken. Daarnaast moet ik concluderen dat mevrouw Van Hooijdonk schijnparticipatie voert. Haar aanpak is dictatoriaal en in mijn beeld in strijd met de waarden waar een stad als Utrecht voor staat. Beste raad: Help ons allen, red ons allen, uit deze wrange situatie en neem de regie van het proces op u.

Deelnemer
Waar is alle inbreng van de bewoners (in georganiseerd verband) terug te vinden in dit 'voorstel' (er staat letterlijk: "dit gaan we doen")? Wat is de status van deze bijeenkomst, gezien de toonzetting van de brief/'het voorstel' en gezien de voorgeschiedenis? Wat is de rationale om van de Weerdsingel O.Z. een racebaan te maken (niet alleen voor fietsers maar zeker ook voor auto's) om vervolgens bij de Vecht/Oude Gracht te eindigen? Wat is de rationale om bestaande mooie, vlakke klinkerfietsstroken (iig in het oostelijke deel dat aansluit op de Wittevrouwensingel) te vervangen door brede asfaltbanen? En zo meer.

Deelnemer
Waarom wordt het effect op het milieu van het door de gemeente grootschalig voorgestane gebruik van asfalt niet meegewogen in het beleid ?
Waarom loopt de gemeente Utrecht op het gebied van het milieu niet voorop?
Neem burgerparticipatie serieus!
Gebruik geen asfalt bij de herinrichting van de Weerdsingel O.Z.

Deelnemer
Nederland is het mooiste land ter wereld, Utrecht is de mooiste stad van Nederland en de Weerdsingel Oostzijde is de mooiste straat van Utrecht!

Niet voor niks is de bijnaam van de postgoot in het PostNL sorteercentrum de 'Goudkust' (echt waar!). Fietsen over de apart bestraatte fietspaden of wandelen over de brede stoepen, danwel over het groene wandelpad langs het water van de meanderende Stadsbuitengracht, deze lommerrijke oase aan de rand van het stadshart geeft elke voorbijganger een gevoel van rijkdom. Je verplaatsen over de Weerdsingel Oostzijde is altijd een klein Feestje!
Het is dan ook fijn om te horen dat de gemeente plannen heeft om die feestvreugde met nog eens 1,7 miljoen euro te willen verhogen. Ware het niet dat niet alleen de (+/-250) bewoners, maar met hen totaal bijna 4.000 handtekeningen zijn opgehaald van (omgevings-)bewoners en regelmatige voorbijgangers, die de ‘feestvreugde’ in de plannen van de wethouder, zeker niet delen.

Ik ben geen wegenbouwkundige, maar een leek kan aanvoelen dat 1,7 miljoen niet heel erg ruim begroot voelt, integendeel.
Een snel rekensommetje:
Het traject is 500 meter lang, de te verplaatsen/ upgraden breedte is (inschatting gemiddeld +/-) 10 meter maakt een budget van 340 euro per vierkante meter. Dat is inclusief Alles! (Verplaatsing van bomen (kostbaar), verleggen van leidingen (risico), opruimen en verantwoord afvoeren van bestaande bestrating etc. en nieuw aanleggen van ‘rode fietsstroken’ die nergens op aansluiten enz. enz.)
De 1,7 miljoen is een inschatting van zeker 3 jaar geleden. Inmiddels kijken we tegen heel andere marktprijzen aan voor grondstoffen, energie, transport en personeel. Men hoeft geen accountant te zijn om te zien dat het verstandig is om het budget voor 2024 minimaal te verdubbelen naar 3,4 miljoen.
Dat betekent een uitgave van 3,4 miljoen voor een ‘straatverbetering’ waar vooralsnog uitsluitend de wethouder zelve, in lijkt te geloven. En dat in deze tijd van budgettaire krapte? Is dat geld werkelijk niet beter te besteden denkt u?

Conclusie:
Vanzelfsprekend vinden de bewoners van de Goudkust het fijn om te horen dat hun mooiste straat van de wereld, desalniettemin op investeringslijstjes van de gemeente zo’n prominente plek inneemt. Echter, in een tijd waarin voedselbanken als paddenstoelen uit de grond rijzen, asielzoekers nog altijd in groten getale buiten slapen en de gemeentelijke schuldhulpverlening onderhand bankroet gaat, zou het de wethouder sieren als zij gehoor geeft aan de stem van de buurt en het beoogde budget vervolgens ombuigt naar zinvoller projecten!

Deelnemer
Ik hoop dat deze bijeenkomst ertoe leidt, dat de gemeente serieus in gesprek gaat met de bewoners van de Weerdsingel en directe omgeving om te komen tot een inrichting die optimaal tegemoet komt aan de wensen van BEIDE partijen en rekening houdt met de grote thema's van deze tijd op het gebied van klimaat, energie, water en veiligheid. Tot nu toe is er van invloed van ideeën en wensen van bewoners, hoezeer zij dit ook geprobeerd hebben, bar weinig te bespeuren in de door de

gemeente gepresenteerde plannen. Een blamage voor een gemeente die zegt er te willen zijn voor de burgers en burgerparticipatie hoog in het vaandel te hebben. Is dat alleen het geval als de ideeën van participerende burgers geheel sporen met de ambities van de gemeente?

Deelnemer
Ik ben niet blij met het plan. Met name het parkeren van auto's op de stoep en het feit dat er afvalt komt ipv mooie strak gelegde klinkers.

Deelnemer
Ik was lid van de klankbordgroep die destijds is gevormd.
Van alles wat wij daarin hebben aangedragen is niets overgenomen in het plan dat nu op tafel ligt.
Het begint al met de argumentatie waarom überhaupt dit plan er is. Er wordt een fietssnelweg aangelegd die doodloop bij de sluisjes. Wat is daar het nut van.
In de drie jaar dat er aan dit plan gewerkt wordt is het er niet drukker op geworden qua fietsers. Ik betwijfel dus echt de noodzaak. Daarbij krijg ik het gevoel dat iemand (of de gemeente) dit plan nu sowieso wil realiseren. Het lijkt wel een prestigekwestie.
Esthetisch vind ik het plan doodzonde: een stoep waar auto's op mogen parkeren leidt tot een nog smaller looppad. Het asfalt doet afbreuk aan het mooie historische aangezicht van de singel.
Ik ben bang dat het verwijderen van de rotonde bij de Noorderbrug gaat leiden tot onveilige situaties.
Min of meer hetzelfde plan, qua aanpassing van de breedte van de singel en ruimte langs de waterkant, vind ik prima, maar dan graag wel met parkeervakken en goed gelegde klinkers.
Ik voel me niet serieus genomen door de gemeente. Voor corona is er uitgebreid met de klankbordgroep gesproken. We hebben daar heel wat energie en tijd ingestopt. Uiteindelijk is het plan dat toen gepresenteerd is zo ongeveer het plan wat er nu ligt.
Gemeente, luister a.u.b. naar ons en ga met ons een open gesprek aan!

Deelnemer
Het huidige plan vind ik enorm jammer, niet mooi, niet duidelijk waarom dit moet en zonde van het geld. Ik denk dat er veel belangrijkere zaken zijn waar de gemeente zijn geld aan kan besteden.

Deelnemer
Er is een actieve groep bewoners maar die spreken lang niet voor iedereen. Ben terughoudend met reactie aangezien ik naast bewoner ook nog senior adviseur Bodem en Ondergrond bij OOR Ruimte ben. Zou graag zonder bijdrage toch deelnemen aan de RIB als dat mogelijk is.

Deelnemer
Ik ben bewoner van nr. .., ik heb dit huis gekocht ivm de ruime opzet ook mbt de stoep voor mijn deur.
- Ik wil niet dat de stoep smaller wordt,
- ik wil geen padje dat recht op mijn huis af loop met volle inkijk. Deze helemaal verwijderen,
- ik wil geen asvalt baan voor mijn huis
- ik wil geen wateroverlast omdat het water niet goed kan weglopen in de aarde met kans op wateroverlast in mijn souterrain.

Deelnemer
Ik wil in aansluiting op mijn eerdere aanmelding mijn telling vandaag van de fietsen in het plangebied delen. In aansluiting op de movie van een bewoner. Totaal 253 tweewielers, waarvan 24 in een tuin dus 229 in openbare ruimte. wo. 3 motoren, 10 scooters, 2 bakfietsen, 93 fietsen in een rek (geen 77 zie bijlage E blz. 56), dus 121 fietsen buiten rekken. waarvan 52 naast een rek, 16 aan singelzijde, 11 op voetpad, 42 tegen muur / tuinhek. Gepland staan 77 plaatsen in nieuwe situatie.

Deelnemer
1. Waarom geen fietsenstalling tussen Hopakker en Bellamystraat?
2. Wat voor soort fietsenstalling?

Deelnemer
De verkeerssituatie bij de rotonde wordt heel gevaarlijk. Bovendien groen van rotonde zou behouden moeten blijven. Woon aan rotonde en zie auto's vanuit stad met name bezoekers van koffieshops hard op rotonde afgaan. Huidige rotonde dempt verkeer.

Deelnemer
Naast dat het aanzicht van de Weerdsingel drastisch zal veranderen, niet alleen fietsers maar ook auto's harder zullen rijden op het asfalt, maak ik mij grote zorgen over de afwatering. A.g.v. klimaat verandering zullen er vaker hele heftige regen buien zijn. Overal zie je dat om deze reden asfalt wordt vervangen voor klinkers, daar kan het water tussendoor. Ik vind het bizar dat hier het tegenovergestelde zou gaan gebeuren.
Verder gaat het mij aan het hart dat de rotonde gaat verdwijnen. Dit is een prachtige rotonde met bomen, planten en bloemen. Ook hiervoor geldt, overal zie je dat meer groen wordt gestimuleerd (oa om de hitte agv klimaatverandering op te vangen), hier wordt het weg gehaald!

Deelnemer
In het huidige conceptplan zie ik de fietsenstalling voor WOZ 34 niet meer terug. En ik zie geen goede alternatieven. Is er wel gekeken naar het aantal benodigde fietsstalplekken? In deze straat heeft bijna niemand een achterom, dus de huidige fietsenstalling wordt intensief gebruikt. Dit is juist een kans om hier een mooie oplossing voor neer te zetten, zeker als fietsstad Utrecht. Anders zullen mensen straks hun fiets voor het huis plaatsen en staan ze in de weg voor voetgangers (net als bij de Koekoekstraat).

Tweede vraag: hoe wordt voorkomen dat auto's vanaf de brug de Koekoekstraat in scheuren? De huidige rotonde werkt remmend. Komt er een drempel?

Deelnemer
De gemeente heeft ruim 2 ½ jaar lang stelselmatig niet inhoudelijk gereageerd op input van burgers. E-mails met vragen zijn onbeantwoord gebleven en tijdens het gehele traject van verdiepen kwam de gemeente steeds niet met haar uitgewerkte variant. Elke inhoudelijke dialoog over inrichtingsaspecten bleven zo uit.
Bij een inventarisatie door de gemeente zelf van de aspecten van fietsvriendelijke klinkers en asfalt kwam naar voren dat de fietsvriendelijke klinkers voor de Weerdsingel OZ op de meeste aspecten beter scoorden. Het ging dan om aspecten als duurzaam, licht snelheidsremmend voor auto's, onderhoudskosten, toegankelijkheid leidingwerk, milieu, drainage, het uiterlijk na een aantal jaar (asfalt wordt dan een lappendeken), etc. Dit bij een nagenoeg gelijk comfort voor stadsfietsen (90% van de gebruikers). Voor een beschermd stadsgezicht is de keuze dan snel gemaakt. Al helemaal als die fietsvriendelijke klinkers er al liggen en nog in prima staat zijn om opnieuw te gebruiken.
Maar leidinggevenden wilden anders, dus voordat een dialoog op gang kon komen was het gemeentelijk standpunt hoe dan ook asfalteren. De succesvolle herinrichting van rond 2000 wordt zo te niet gedaan. Vragen over kapitaalvernietiging niet beantwoord, de gemeente wilde niet antwoorden wat het her bestraten met bestaande materialen (eventueel in een versmald wegprofiel) zou kosten.
Ik zou graag zien dat de gemeente wel gaat antwoorden op vragen van de burgers.
Ook zou een werkelijke dialoog meer dan wenselijk zijn, alleen zenden en dat participatie noemen is niet van deze tijd.
Graag zou ik ten minste als nog antwoord krijgen bij de aanstaande Raadsinformatiebijeenkomst op de vragen:

- wat het her bestraten over het project gebied met bestaande materialen globaal zou kosten (eventueel met de gewenste versmalde wegindeling van 4,80 m breed), dit lijkt mij voor verkeerskundigen een eenvoudig te beantwoorden vraag a.d.h.v. globale kostentabel / m2 her bestraten.
- Hoe gaat de gemeente de komende jaren voorkomen dat de geasfalteerde straten er totaal verloederd uit gaan zien, zoals bijvoorbeeld op dit moment de Hopakker, ooit ca 20 jaar geleden tegelijk met de Weerdsingel OZ heringericht. Gaan de singels er over 10 jaar gelijk uitzien als de Hopakker?
- Waarom gebruikt de gemeente het geld wat bij her bestraten van de Weerdsingel over blijft niet om echt de Binnenstadsas te ontlasten. Dus een alternatieve route van het Centraal Station naar het begin van de Weerdsingel OZ. Dan wordt de Vredenburgroute pas echt ontlast. Breng op die route fietsvriendelijk klinkers aan, een heldere inrichting voor de fiets en goede bewegwijzering. Dit kan prima door bestaande straten en over bestaande bruggen.

Sinds de herinrichting rond 2000 is de singel een fijne plek om te fietsen en wandelen. Dat geven 3.800 gebruikers van de straat ook aan middels een petitie. Dat is met een dagelijks aantal fietsers va 3.700 een overweldigend aantal.
De herinrichting van de Oostelijke singels was een nuttig project, de inrichting daar dateerde van de 60/70-er jaren. Voor de Weerdsingel OZ ligt dat heel anders, die is 20 jaar geleden al heringericht.

Deelnemer
Ik heb in nov 2019 het allereerste bewoners stuk geschreven. Na al die jaren krijg ik t idee dat 't nooit is gelezen. Klankbordgroepen zijn zoethouders die plotseling niet meer bestaan. Ben teleurgesteld in de gemeente die goede ideeën van burgers negeert. Oog voor t milieu is totaal afwezig. Ga toch nadenken over milieuvriendelijke alternatieven met minder co2 afdruk. Asfalt is niet nodig. De door de TU delft ontwikkelde ZOAK klinkers zijn DE oplossing voor hete en natte tijden. Utrecht wees moedig .. stap uit je comfort zone en draag bij aan klimaatvriendelijke oplossingen.

Deelnemer
Wat mij in dit proces stoort is dat de gemeente de feiten verkeerd weergeeft.
Enerzijds zal het voordeel voor fietsers om de route langs de noordzijde van het centrum te kiezen pas ontstaan als het gebied rondom de Weerdsluis wordt aangepakt. Zolang dat niet zo is, moeten fietsers een stuk omfietsen om bij de Weerdsingel te komen. Dat nadeel en dus het gedrag zal niet zomaar veranderen, alleen omdat er asfalt in plaats van klinkers liggen. Waarom kan de B&W dan niet eerst het besluit over een eventuele herinrichting van de Weerdsluis afwachten? Zolang dat er niet is, is er geen besluit over herinrichting van de Weerdsingel nodig.
Anderzijds wordt het voordeel van een herinrichting door de gemeente onjuist weergegeven. Door woorden te kiezen zoals 'ontstaat er ruimte voor groen' of 'meer groen en een wandelpad' wordt het idee gewekt dat dit er nu niet is. De Weersingel Oostzijde is echter al heel groen met mooie grote bomen en gras, er is een - vergeleken met de rest van de omgeving - brede en goed bewandelbare stoep en er is al een veel gebruikt, onofficieel wandelpad. Het nadeel van het weghalen van de rotonde en het leggen van asfalt voor de verkeersveiligheid wordt echter niet voldoende benoemd. In de omliggende straten, zoals de Koekoekstraat waar al rood asfalt ligt, wordt in de avond vaak boven de 50 km/h gereden. De buurt is dus bekend met de consequenties op het verkeer van asfalt.
Waarom moeten de klinkers, verkeershaven in de bocht en de rotonde op de Weersingel Oostzijde die nu nog een afremmend effect op snelle auto's hebben en dus juist fietsers op deze manier beschermen, wijken?

Deelnemer
De asfaltering die mogelijk leidt tot wateroverlast in ons souterrain; wie kan garanderen dat dit niet gebeurt?
Het huidig aantal fietsparkeerplaatsen is te weinig: gevreesd wordt voor meer rommelig gestalde fietsen.

Deelnemer
Is het IPvE Weerdsingel OZ een plan of een marketing document?
Wat mij opvalt in het IPvE is dat belangrijke feiten en uitgangspunten niet worden gemeld, zoals:
• De Weerdsingel OZ is ca 20 jaar geleden al heringericht.
• Dit i.t.t. de oostelijke singels, het zwarte asfalt daar dateerde van de 60/70-er jaren.
• Op de Weerdsingel OZ zijn al 2 m brede fietsstroken van fietsvriendelijke klinkers.
• De bestaande klinkers, fietsvriendelijke en overige, zijn nog in goede technische staat om te hergebruiken.
• Op 1/3e van het traject is het riool vervangen, alleen daar is herbestrating na ca 1 jaar nodig i.v.m. gebruikelijke verzakking na dergelijke werkzaamheden.
• De straat is momenteel ingericht op het niveau “Allure”, dat verdwijnt in het plan, de voorgestelde nieuwe herinrichting heeft dat niveau inrichting niet meer.
• De straat ligt deels in het Poortgebied/Binnenstad, een deel van de straat zal altijd met fietsvriendelijke klinkers ingericht blijven (“Allure” inrichting, Kadernota Openbare Ruimte). Er komt dus een tweedeling bij de inrichting bij invoering van het plan. De uniformiteit binnen de straat verdwijnt.
• Er wordt te hard gereden, bij de gemeentelijke meting van februari 2020 een V85 van 40 km/uur. Deze huidige V85 geeft aan dat een ruime meerderheid (85%) van de automobilisten 40 km/uur als passend ervaart. Dit zelfs ondanks de aanwezige versmallingen in de bochten. Het is een 30 km straat.
• Raadsbrief van 24 juli 2020 over de Weerdsingel OZ: “In de huidige situatie rijden er al twee keer zoveel fietsers als auto’s; dat zal groeien naar 4 keer zoveel of meer. Daar is voldoende ruimte voor.”. De huidige fietscapaciteit is voor lange tijd nog ruim voldoende.
• De gemeente heeft een te kort op het budget om de onderkende hoofdknelpunten bij fietsmobiliteit uit te voeren.

Mijn vraag voor de RIB aan de gemeente en Raad:
• Sluit de gemeente zich aan bij bovenstaande feiten?
• Is de Raad op de hoogte dat de gemeente haar onvolledig informeert?

Deelnemer
Nieuwe klinkers zijn geen klinkers…laten geen water door…!

Deelnemer
Ik zou graag een idee willen opperen. Niet omdat ik per se dat idee gerealiseerd wil zien, maar als hoopgevende illustratie dat met een beetje goede wil, creativiteit, input van ‘technici’ en luisteren er mogelijkheden zijn om tot een gewaardeerd plan te komen. Het idee is simpel: leg het wandelpad aan ‘in het groen’ in plaats van ‘naast het groen’. Dat sluit aan bij de positie van de bomen in dat groen. Die staan niet op één rij. Soms staan ze dicht bij de weg, soms juist dicht bij het water. Een meanderend pad past daarbij. Dan weer aan de ene kant en dan weer aan de andere kant van de bomen. Dat verlicht de schaarste aan ruimte in de rest van het profiel en biedt zo allerlei nieuwe mogelijkheden.

Dat meanderen in het groen is geïllustreerd in de bijlage (zie iBabs)

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2946
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 september 2022
Agendapunt	2.1
Titel	Raadsbrief Vrijgave concept IPvE en concept FO Weerdsingel Oostzijde voor reacties
ID	3135
Behandelend ambtenaar	M. Fleer
Telefoon	14030
E-mail	m.fleer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	27 september 2022

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

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 Weerdsluis 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 wegindeling 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 wegindeling 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

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 Fietsersbond. Daarnaast hebben we het concept-IPvE/FO voorgelegd aan de commissie BInG (toetsingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers vanuit nood- en hulpdiensten, veiligheid, gebruik en beheer). De aandachtspunten van deze commissie BInG 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,



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.

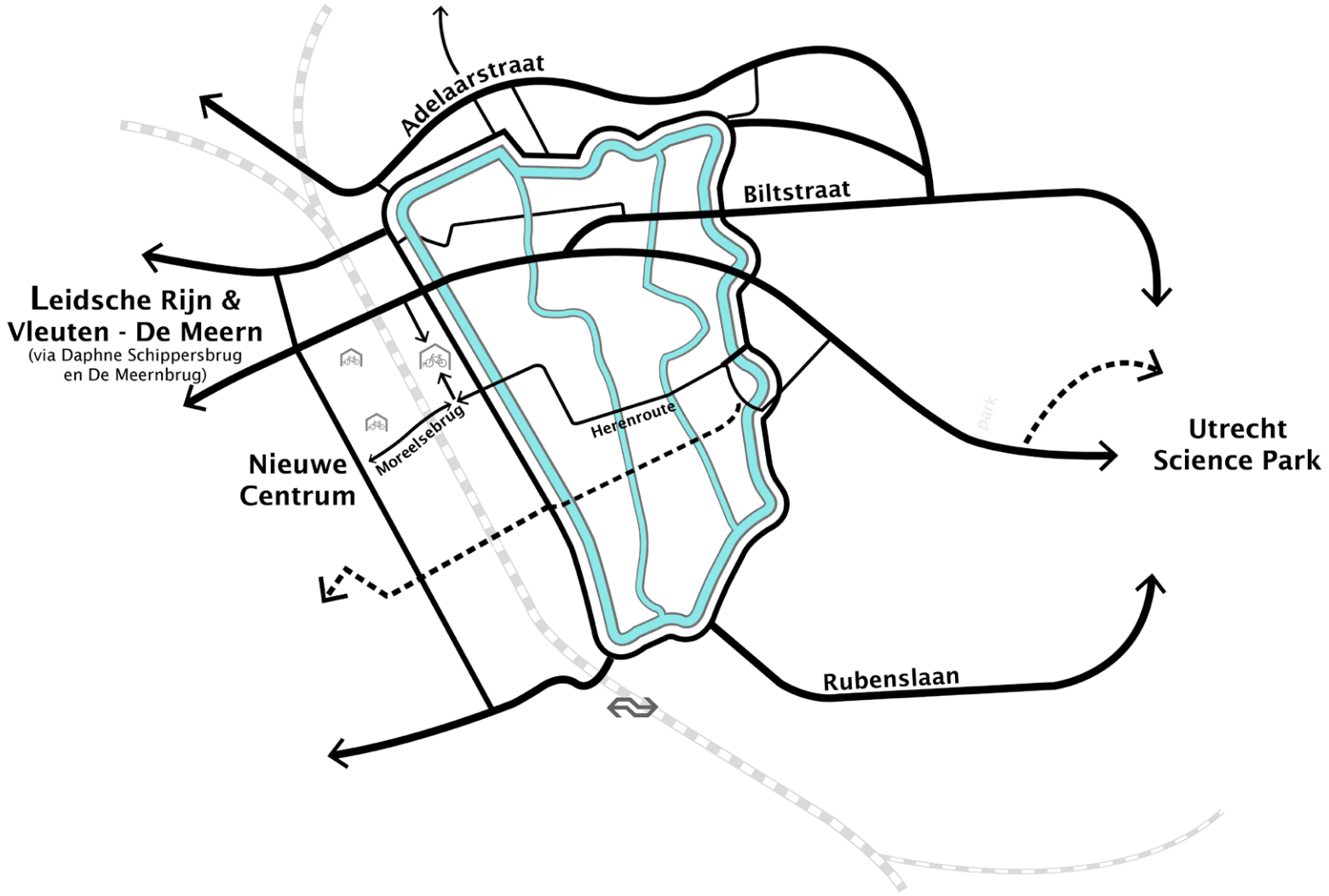


Afbeelding: Luchtfoto van de Weerdsingel Oostzijde tussen Vaaltbrug en Bellamystraat.

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.

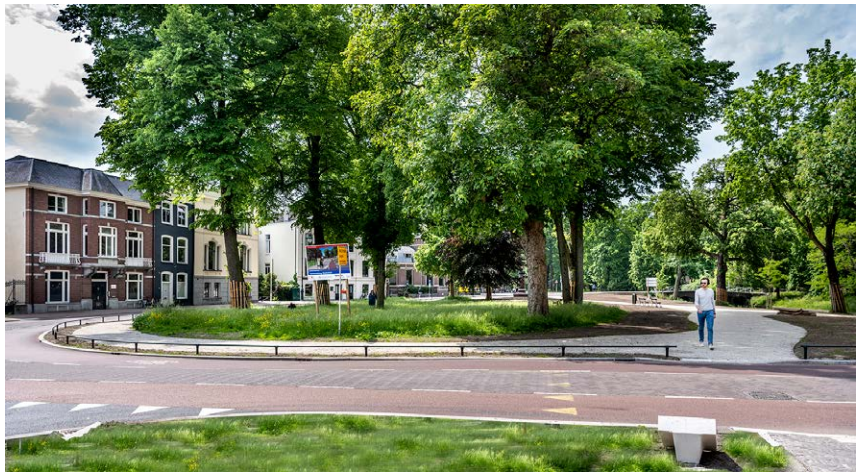
Gemotoriseerd verkeer

- 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.

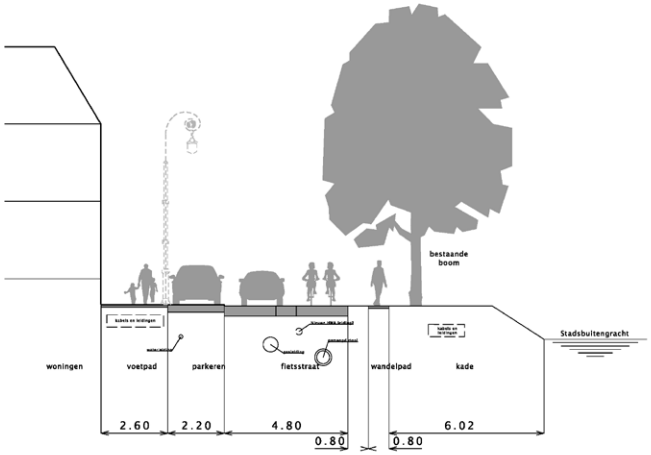
In de bochten zal het wegprofiel iets breder zijn dan 4,8 meter. Door de relatief scherpe bochten is een bochtverbreding in het profiel noodzakelijk, zodat een fietser en bijvoorbeeld een vuilniswagen tegelijk de bocht veilig kunnen delen. Ondanks de bochtverbreding ontstaat ook hier ruimte om het groen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

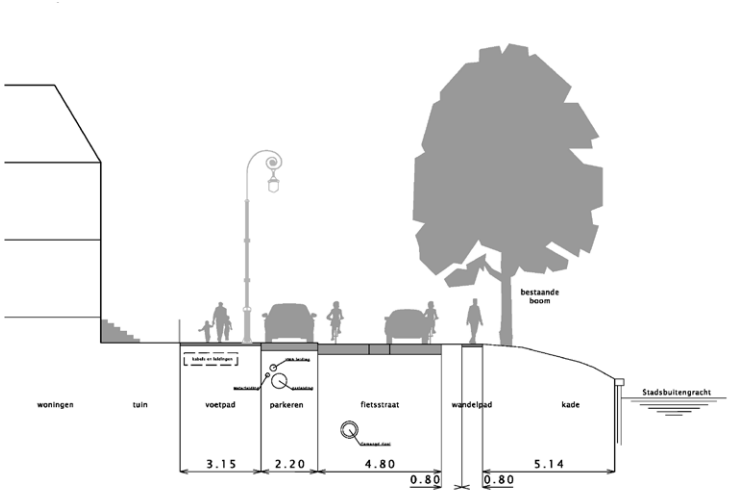
Alle aansluitende woonstraten worden aangesloten door middel van een uitritconstructie. Alle verkeersdeelnemers op de singel, ook de voetgangers, hebben hiermee voorrang op de zijstraten.

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

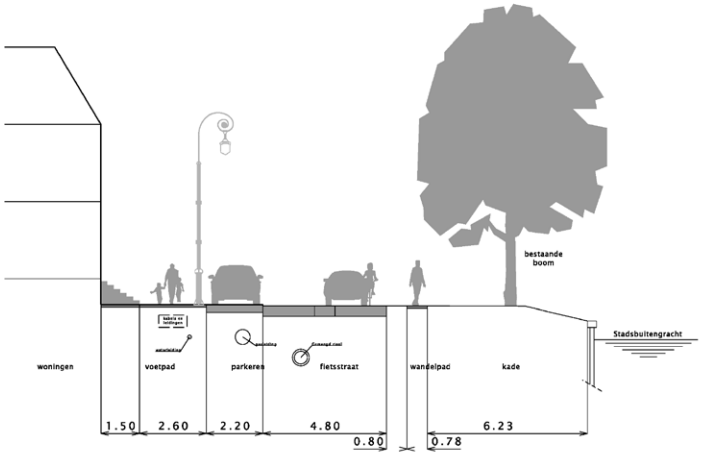
Afbeelding links:
Dwarsprofiel herinrichting Weerdsingel Oostzijde van het wegdeel tussen Vaaltbrug en kruising Noorderstraat/ Koekoekstraat.



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.

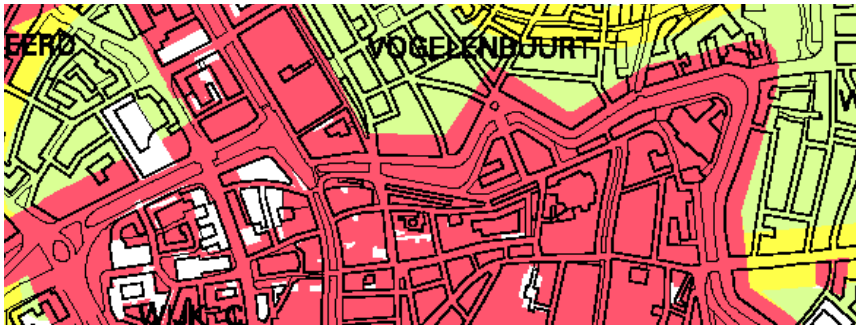
Afbeelding links: Kaartuitsnede van de monumenten en beschermde stads- en dorpsgebieden. Het plangebied is beschermd ligt in beschermd singelgebied.



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.



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