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)