

VOORBLAD

Onderwerp: Fietsroute om de Noord

Staf: Mobiliteit

Stafdatum:	4 maart 2019	
Portefeuillehouder:	Lot van Hooijdonk	
Manager:	5.1.2E	
Opsteller:	5.1.2E	
Bestuurlijk contactpersoon:	5.1.2E	
Bestuursadviseur:		
Doel: informeren, bespreken en/of besluiten	besluiten	
Geheim:	nee	
Bijlagen:	1. Bestuursadvies 2. Raadsbrief	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Gevraagd besluit:		
Bijgevoegd advies aan B&W aanbieden Raad informeren via bijgevoegde brief		
Aanleiding voor dit voorstel:		
In oktober 2018 zijn raadsvragen gesteld over de stand van zaken Fietsroute om de Noord. Bijgevoegd een concept-raadsbrief om de raad te informeren. Het is enige tijd stil geweest rond dit project (capaciteitsgebrek), nu is er ruimte om het project op te starten. Een analyse naar omvang en haalbaarheid van het project leidt tot een voorstel voor scopewijziging.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico's. Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
De fietsroute Singel-Noord wordt gezien als waardevolle aanvulling op het fietsnet. Al in 2014 is een ruwe kostenraming gemaakt voor inrichting van deze route, van Oudenoord tot Biltstraat: raming 3,5 mln (pp 2014). Onderdeel daarvan was een beperkt budget voor een oversteek bij de Weerdsluis (beweegbare brug, € 270.000). De route Singel-Noord is vervolgens in het Actieplan Utrecht Fietst opgenomen als doorfietsroute, bestaande uit 2 delen: 1. Singel: Oudenoord – Weerdsingel – Vaaltbrug – Wittevrouwsingel tot Kleine Singel 2. Doorfietsroute Wittevrouwen (Kleine Singel – Gildstraat – Veeartsenijstraat – Biltstraat) Het deel van de Vaaltbrug tot aan de Kleine Singel is in 2018 overgeheveld naar het project Doorfietsroute Singel Oost, deel Wittevrouwsingel, en is inmiddels in uitvoering. Om te komen tot een doorfietsroute Singel-Noord zijn in 2017 de volgende stappen gezet: . <i>Verkenning route:</i>		

Intern is een geanalyseerd welk tracé het beste past bij de ambities en doelen van de Singel-Noord. Daaruit volgt als advies: Completeer de fietsroute aan de buitenkant van de singel, slecht de barrière bij de Weerdsluis, sluit aan op de andere schakels van het fietsnetwerk

. Hoofdlijnenberaad:

Met deze resultaten is in het Hoofdlijnenberaad gesproken over de vorm en uitwerking van de Singel-Noord. Het Hoofdlijnenberaad constateerde:

Fietsroute Singel-noord is een goede aanvulling in het fietsnet, nadere onderbouwing is nodig. Als een nieuwe brug bij de Weerdsluis in de route past, voer die dan uit als moderne, iconische brug.

. Kwantitatieve analyse:

Vervolgens is een kwantitatieve analyse uitgevoerd, waaruit bleek dat de doorfietsroute Singel-Noord ca 7.000 tot 8.000 fietsers kan verwachten, waarvan 2.500 de Vredenburgroute omruilen voor Singel-Noord. Dat laatste betekent een afname van 5% op de Vredenburgroute betekenen.

. Cultuurhistorische analyse

Er is ook een inventarisatie gemaakt van waardevolle objecten, monumenten en zichtlijnen nabij de Weerdsluis, als basis voor een nadere uitwerking van een nieuwe fietsbrug.

Aansluitend is in 2018 een ruwe raming gemaakt voor de kosten van een fietsbrug bij de Weerdsluis.

Afhankelijk van de ligging (lengte), de doorvaarthoogte en het toevoegen van een beweegbaar deel, komt de kostenraming op 1,3 mln tot 2,8 mln.

Met al deze informatie ligt er een goede basis voor een ontwerpproces.

Scopewijziging

In het Actieplan en de kostenraming is de fietsroute Singel-Noord aangeduid als het tracé langs de noordrand van de singel en aansluitend dóór Wittevrouwen tot aan de Biltstraat. Voor dit tweede deel (door Wittevrouwen) zijn er nog wat twijfels aan het tracé, vooral bij de aansluiting op de Biltstraat.

Omdat:

- . het budget onvoldoende is voor het gehele tracé van Oudenoord tot Biltstraat
- . het tracé door Wittevrouwen nog niet definitief is
- . het wenselijk is het Singel-deel wel op te pakken,

wordt voorgesteld om een scopewijziging door te voeren, en het project Fietssingel-noord te beperken tot het deel langs de Weerdsingel, van Oudenoord tot Vaaltbrug. Het budget van 3,5 mln wordt ingezet voor dit deel.

Onderdeel van het project is tevens een nieuwe fietsoversteek nabij de Weerdsluis.

Uitwerking:

Voor het 'tracé-deel' van de doorfietsroute langs de singel wordt het gebruikelijke proces doorlopen: start, participatie, opstellen concept-IPvE en concept-FO, reactietermijn, VO en DO.

Voor de fietsoversteek passen andere stappen. Eerst wordt een nadere technische verkenning uitgevoerd, naar benodigde doorvaarthoogte, noodzaak beweegbaar deel, locatie aanlanding brughoofd). Dat gaat in nauwe samenhang met een analyse naar inpasbaarheid en financiële haalbaarheid. Ambitie is om de fietsoversteek iconisch te laten zijn, een landmark en een statement. Dat uit zich in de ligging, het ontwerp maar ook het materiaalgebruik (3D-geprint, 'plastic soep', circulair). We gaan op zoek naar externe fondsen, subsidies etc om een innovatieve en iconische brug mogelijk te maken die recht doet aan de boeiende locatie en de fietsambities.

Uitgangspunten:

1. Projectgrens: vanaf Oudenoord tot Vaaltbrug, incl oversteek Weerdsluis
2. Uitvoering Singel-Noord:
 - . doorfietsroute in rood asfalt
 - . passend bij verkeerscirculatie (vnl eenrichtingsverkeer)
 - . meer groen, doorlopend wandelpad
 - . vergelijkbaar met inrichting Singel-Oost
3. Weerdsluis oversteken met een nieuwe, iconische fietsbrug
4. Verkeerscirculatie (1-richtingsverkeer) ongemoeid laten; doorfietsroute inpassen
5. ...

Budget

3,5 mln

(moet hier nog 250k vanaf? Voor deel Vaaltbrug - KISingel?)

Vergelijking:

. Malie/WVS (ca 1,1 km): budget van 2,5 mln ruimschoots overschreden: 3,2 mln.

. Nachtegaalstr/BEigerstr (ca 1,1 km), budget van 5,5 mln

. Voorstraat/Wvstraat (ca 600 m): budget 5 mln

. Singel noord (200m plus 700m; 900 m): budget 3,5 mln

Grofweg: voor herinrichten van 1 km ca 3 mln? Voor alles: ontwerp, participatie, proces, uitvoering etc.

Voor tracédeel:

Buurtbijeenkomst, voorbereiding, concept-IPVE opstellen, reacties etc

Veel interne uren (mn SI)

Voor brug:

Technische verkenning (intern? Of juist extern? 50k?)

Planning:

Q2: start, planstudie, technische verkenning brug, start participatie

Q3: begin IPVE/FO, prijsvraag brug

Q4: concept IPVE/FO, reactietermijn

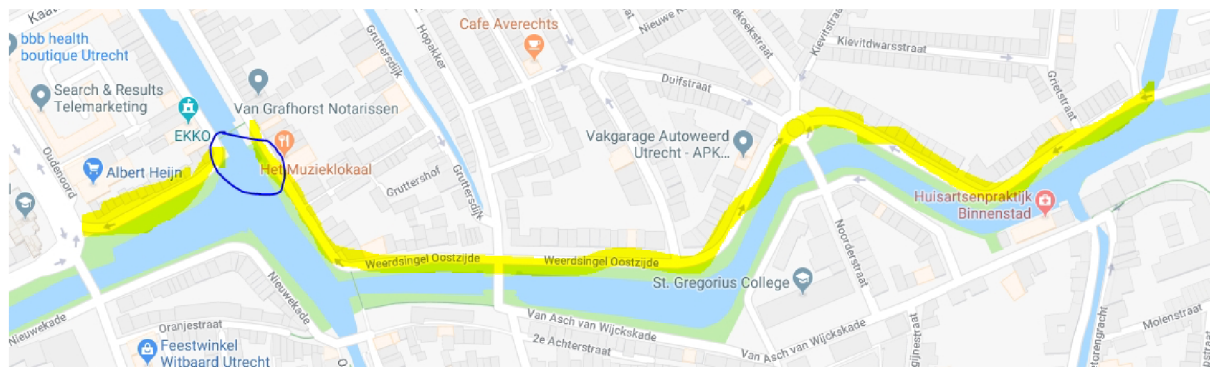
Q1 2020: vaststellen IPVE,FO

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	Raadsbrief, of raad 29 maart 2019
Commissie	
Raad	Nvt

Kaartje:

Tracédeel langs singel:



Tracédeel door Wittevrouwen:

Aan: 5.1.2E 5.1.2E
Van: 5.1.2E
Dd: januari 2019

Betreft: Opdrachtbrief Fietssingel Noord

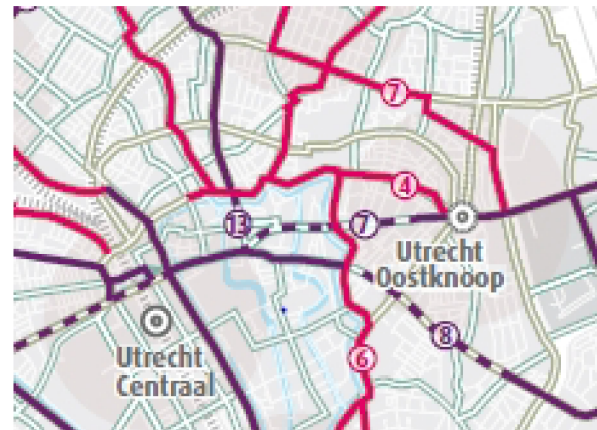
1. Aanleiding

De fietsroute Singel Noord is onderdeel van het Actieplan Utrecht Fietst (2015), en daarin opgenomen als 'doorfietsroute'. Een doorfietsroute is een brede route, liefst langs groen en water en bij voorkeur los van drukke auto- of OV-routes, waar fietsers soepel kunnen doorfietsen. De afgelopen jaren zijn langs de Tolsteegsingel, Maliesingel en recent Wittevrouwsingel doorfietsroutes gerealiseerd. Singel Noord sluit daarop aan en vormt een belangrijke schakel in het oost-west-fietsnetwerk.

In het Actieplan Utrecht Fietst loopt de doorfietsroute Singel-noord van de Oudenoord (Monicabrug) langs de singel, door Wittevrouwen tot de Biltstraat. Deze fietsroute langs de noordkant van de binnenstad is een alternatief voor de drukke Vredenburgroute, en kan bijdragen aan het spreiden van de drukte.

Uitgangspunt voor deze doorfietsroutes is: rood asfalt.

Onderdeel van de doorfietsroute Singel Noord is de oversteek bij de Weerdsluis.



2. Wat ligt er al?

De fietsroute Singel-Noord is in het Actieplan Utrecht Fietst opgenomen. Er is gekeken welk tracé voor deze fietsroute in aanmerking komt. Dat heeft geleid tot een Verkenning met de volgende aanbevelingen:

- . Maak de fietssingel consequent aan de buitenzijde van de singel af
- . Bemuurde Weerd maakt hier onderdeel van uit, maar wordt niet ingericht voor doorgaande fietser
- . Slecht de barrière bij de Bemuurde Weerd
- . Zet in op parallelle routes en keuzemomenten

Bron: Verkenning GU, januari 2017

Dit is in maart 2017 aan het Hoofdlijnenberaad voorgelegd. Het HLB heeft het volgende meegegeven:

- . zorg voor betere cijfermatige onderbouwing, en afstemming met erfgoed
- . vertrouwen dat deze route een zinvolle bijdrage aan fietsnet geeft, ook om Vredenburg te ontlasten
- . als we voor een brug bij de Weerdsluis gaan, dan een iconische, moderne brug.

Daarna is een kwantitatieve analyse uitgevoerd, met als uitkomst:

Aan noordkant binnenstad is route Weerdsluis – Singel Noord de meest kansrijke variant als alternatief voor de Vredenburgroute. De route Singel Noord biedt mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering (rijtijd en comfort) en kan 5% vermindering van drukte Vredenburgroute betekenen.

Bron: Keypoint: Analyse Vredenburgroute en Singel Noord (okt 2017)

Tevens is een cultuurhistorische verkenning van de omgeving Weerdsluis uitgevoerd.

Daaruit blijkt het historisch belang van deze locatie, met waardenstelling per pand en per periode.

Aangegeven is welke zichtlijnen te onderkennen zijn en welke rijksmonumenten, kunstobjecten en

beschermd stadsgezicht aanwezig zijn. Deze gebiedsanalyse is een waardevolle inventarisatie, en geeft geen conclusies of aanbevelingen.

Bron: De Fabryck: Cultuurhistorische Gebiedsanalyse omgeving Weerdsluis te Utrecht (okt 2017)

3. Projectbegrenzing: Doorfietsroute Singel-Noord

De Fietsroute Singel-Noord zoals opgenomen in het Actieplan Utrecht Fietst bestaat uit twee delen:

- . langs de Singel: van Oudenoord (Monicabrug) tot Vaaltbrug

- . door Wittevrouwen: van Kleine Singel tot Biltstraat

Het 'tussenstuk' tussen Vaaltbrug en Kleine Singel wordt begin 2019 gerealiseerd als onderdeel van Singel-Oost; Wittevrouwensingel.

Scopewijziging: alleen Singel

We hebben samen geconstateerd dat het tracé door Wittevrouwen nog vragen oproept, vooral wat de aansluiting op de Biltstraat betreft. We vinden het wenselijk het deel langs de Singel snel op te pakken, in aansluiting op de Wittevrouwensingel. Omdat we daarnaast zien dat het budget onvoldoende is voor het gehele tracé van Oudenoord tot Biltstraat, stellen we voor om een scopewijziging door te voeren en het project Fietssingel-noord te beperken tot het deel langs de singel, van Oudenoord tot Vaaltbrug.

De fietsroute Singel-Noord bestaat uit een tracédeel van ca 950m:

- . Oudenoord/Monicaburg naar Weerdsluis, ca 150m

- . Weerdsingel Oostzijde – Hopakker, ca 100m

- . Hopakker – Noorderbrug, ca 250m

- . Noorderbrug – Vaaltbrug ca 300m

En een oversteek over de Weerdsluis, die tevens een deel van de Bemuurde Weerd omvat.

Voor de tracé delen wordt een inrichtingsvoorstel (IPvE/FO) opgesteld, rekening houdend met het advies uit de Verkenning (overweeg of fietssingel tussen Hopakker en Vaaltbrug nodig is), de ambitie uit het Actieplan Utrecht Fietst (herkenbare route, rood asfalt) en het budget.

Voor de oversteek bij de Weerdsluis wordt, rekening houdend met het advies uit de Verkenning (slecht de barrière Weerdsluis) en het advies uit het Hoofdlijnenberaad (als brug, dan modern) eerste een nadere technische verkenning gedaan (naar doorvaarthoogte, al dan niet beweegbaar, aanlanding brughoofden etc) en vervolgens een informatiedocument opgesteld en een prijsvraag uitgeschreven.

4. Stappenplan

De volgende stappen worden voorzien:

Stap 1: Voorbereiding en PSU

Samenstellen projectteam, verkenning eisen, verkennen route

PSU: afbakening, uitgangspunten en eisen, stappenplan

- . Brug eigen proces: technische verkenning, eisen opstellen, prijsvraag, ontwerp,

- . Participatie, cf UPP, startbijeenkomst, concept-IPvE, reactienota etc

Stap 2: Start, buurtbijeenkomst, start IPvE

- . wijkbericht en buurtbijeenkomst over opdracht, ambities, proces, wensen etc

- . opdracht technische verkenning brug

Vervolg in twee delen:

Voor singeltracé:	Voor brug:
Stap 3: IPvE/FO . opstellen . bewonersavond . reactietermijn . vaststellen	Stap 3: Technische verkenning tracé, doorvaarthoogte, wenselijkheid cq noodzaak beweegbaar, technische uitwerking aanlanding etc. <i>Hoe participatie hierbij?</i>
Stap 4: VO, DO,	Stap 4: Prijsvraag uitschrijven, informatiedocument en –bijeenkomst
Stap 5: Bestek, aanbesteden etc	Stap 5: Beoordelen inschrijvingen, keuze Stap 6: bestek, aanbesteden

5. Organisatie

- . ondersteuning: 5.1.2E
- . Ruimte: 5.1.2E 5.1.2E
- . SI: ontwerpers, techniek, pl voor bestek en aanbesteden etc: **geen capaciteit beschikbaar!**
- . Erfgoed: via 5.1.2E ?
- . communicatie: 5.1.2E

6. Tijdpad

	Voor singeltracé:	Voor brug:
2019	Start, PSU, planstudie, participatie, concept IPvE-FO	Start, PSU, planstudie Technische verkenning Informatiedocument prijsvraag
2020	Vaststellen IPvE FO VO DO	Prijsvraag fondsenwerving
2021	Bestek, aanbesteden Uitvoering	Beoordelen prijsvraag Uitwerking ontwerp en financiering
2022		Uitvoering

7. Projectbudget 3,5 mln:

- . budget pp 2014: 3.584.705,-
- . moet deel Wittevrouwensingel (250k) vanaf? Dan 3.334.705,- budget

Obv ervaring Singel Oost: inrichten fietssingel (1,1 km, totale kosten proces, ontwerp en aanleg 3,3 mln) wordt ingeschat dat het proces, ontwerp en inrichting van de doorfietsroute Singel-noord ca 3mln kost. Dat is exclusief de nieuwe fietsbrug.

Het ambitieniveau van de nieuwe brug (modern, iconisch) vraagt om meer budget dan beschikbaar. Een ruwe raming geeft aan dat een hefbrug in rechte oversteek (minimumvariant) ca 1,3 mln kost, een brug in schuine oversteek met een beweegbaar deel kost 2,8 mln. Inzet is om via innovatiesubsidies, duurzaamheidsfondsen etc het budget voor de brug te verhogen. Als daar onvoldoende zicht op is, heeft dat consequenties voor de uitvoering.

8. Participatie:

Volgens UPP, participatieladder,

Startbijeenkomst met buurt/belanghebbenden, evt kbg oprichten?

Dan cyclus: bijeenkomst concept-IPvE, reacties, reactienota, concept-DO etc

Bijlage 1: De fietsroute Singel Noord: Van west naar oost:

Deel 1: van Oudenoord/Monicaburg naar Weerdsluis, ca 150m

Weerdsingel is hier één-richtingsverkeer, van oost naar west, met fietsstrook zuidzijde 'tegen de richting in', in klinkerverharding.

Onderzoeksvraag: volstaat dat als fietssingel? Moet ook andere richting fietsstrook? Verharding?

Deel 2: Weerdsluis, oversteek Vecht, NIEUWE BRUG

Historisch belangrijke plek: Oude Gracht gaat over in Vecht, rand van de stad, aanmeren van buiten, entree naar de stad, handelsplek.

Uitgangspunt: oversteek via sluis is onvoldoende, omrijden via Kaatstraat of langs binnenstadszijde is niet wenselijk, onderdeel van Singel-noord is een nieuwe fietsoversteek/-brug.

Eisen: moet recht doen aan historische plek, toegang naar de stad markeren, soepele fietsroute, aansluiten bij doorvaarthoogte bruggen (binnen singel? Of buiten?). En: schuine oversteek, vanwege comfort en aanrijden, en vanwege functie en gebruik Bemuurde Weerd.

Aansluitingen:

. aan westzijde: alleen op Weerdsingel Westzijde? Of ook op Bemuurde Weerd Westzijde? Vork!

. aan oostzijde: Weerdsingel Oostzijde; Bemuurde Weerd Oostzijde 'overslaan', dus schuine oversteek.

Opdracht: Eisen formuleren (functioneel, locatie, landmark, materiaal). Ontwerpruimte aangeven.

Aan externen (kunstenaars, landschappers, architecten ..?) opdracht geven voor ontwerp van een brug (zeg 4 keer zeg 8.000,-).

Cruciaal onderdeel in planning en budget

Kan spraakmakend deel van route worden, 'drager' van het project, iconische, markante brug, contrasterend met historische omgeving, en tegelijk historische waarde benadrukkend

Bemuurde Weerd: verblijfsgebied, niet inrichten voor doorgaande fietser.

Daarom: brug parallel, vanaf hoekpunt Bemuurde Weerd/Weerdsingel Oostzijde

Deel 3: Weerdsingel Oostzijde – Hopakker, ca 100m

Weerdsingel is éénrichtingsverkeer (van oost naar west), klinkers, fietsers mogen 2-ri.

Onderzoeksvraag: volstaat dat? Singelprofiel maken? Wat doet singelprofiel met 1-ri-vk?

Oversteek Hopakker/Noorderbrug: fietsprofiel in doorzetten?

Deel 4: Hopakker – Noorderbrug, ca 250m

Weerdsingel Oostzijde is éénrichtingsverkeer (van west naar oost!), aan beide zijden een fietsstrook, in klinkers, minder dan 2m breed? Inrichting heeft al veel van singelprofiel: groen, 2 fietsstroken, functiestrook. Hoe kijken we aan tegen singelprofiel bij 1-richtingsverkeer?

In bocht zitten 'eilandjes': om fietsstrook en autobaan fysiek te scheiden.

Rotonde bij Noorderbrug: uitgangspunt: zo laten, niets aan doen.

Onderzoeksvraag: hoe zien we singelprofiel bij 1-ri-vk? En vinden we klinkers passen bij kwaliteitsniveau?

Deel 5: Noorderbrug – Vaaltbrug ca 300m

Weerdsingel–Oostzijde éénrichtingsverkeer (van oost naast west), inrichting heeft al veel weg van fietssingel–profiel: brede fietsstroken, in klinkers, smalle middenbaan, groen, stoep. Functiestrook met parkeren (op straatnivo) en fietsrekken (op stoep). In bocht eilandjes om fietsstrook van autobaan te scheiden.

Advies uit Verkenning (jan 2017) was:

1: Overweeg of fietssingel tussen Hopakker en Vaaltbrug nodig is,

Zo ja: dan ook voetgangersruimte aan waterzijde realiseren.

Zo nee: in ieder geval kleine verbeteringen zoals verwijderen obstakels en aanbrengen comfortabele fietsklinker.

2: overweeg of rotonde Noorderbrug nog nodig is ivm sturing buitenom. De rotonde maakt de route stad–in (te) gelijkwaardig.



Bijlage 2 Urenraming

		2019	2020	2021
projectmanager	6 uur pw	200 uur	200	100
Ondersteuner				
SI, ontwerp, aanbesteding, D&T				
Ruimte (Vk, Sb)		200	150	
comm				

From: "5.1.2E"
Sent: Thu, 14 Feb 2019 10:58:19 +0200
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" 5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: singel noord
Attachments: 190214 staf mrt19.docx, 190214 raadsbrief mrt19.docx, opdrachtbrief.docx

Hoi 5.1.2E

Hierbij wat ruwe versies voor staf, raadsbrief en opdrachtbrief,
Voor overleg vanmiddag,
Dan licht ik ze ook toe.

Mijn rechterhand, 5.1.2E sluit ook aan, ter kennismaking,
Tot vanmiddag,

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

T 5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Gemeente Utrecht

Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

Weerdsingel Oostzijde

5.1.2E
Maart 2020

Inhoudsopgave

1.	Basisgegevens	2
2.	Inleiding	2
3.	Projectdefinitie	2
3.1	<i>De doelstelling van het project</i>	2
3.2	<i>Het projectresultaat</i>	2
3.3	<i>Afbakening en vraagstukken</i>	2
4.	Aanpak	3
5.	Beheersplan	3
5.1	<i>Tijd</i>	3
5.2	<i>Geld</i>	3
5.3	<i>Kwaliteit en randvoorwaarden</i>	3
5.4	<i>De projectorganisatie</i>	3
5.5	<i>Communicatie</i>	3
5.6	<i>Informatie</i>	3
6.	Risico's	4
7.	Evaluatie	4
	Bijlagen	4

1. Basisgegevens

- a. Titel van het project: Weerdsingel Oostzijde – ontwerp en uitvoering
- b. Naam opdrachtgever: 5.1,2E
- c. Naam projectmanager: 5.1,2E
- d. Datum: maart 2020

2. Inleiding

In het Actieplan Utrecht Fietst is het project Fietssingel-noord opgenomen. Deze loopt vanaf de Monicabrug in het westen tot de Biltstraat/Veeartsenijterrein in het oosten. Het project Fietssingel-noord kent als aanleiding een wens voor verbetering van de fietsroute langs de noordelijke singel als schakel in het fietsnetwerk en daarmee een alternatief voor de drukke fietsroute over het Vredenburg.

Het project Fietssingel-noord bestaat uit verschillende deelprojecten:

- tracédeel tussen Monicaburg en Hopakker (incl een evt nieuwe oversteek nabij de Weerdsluis)
- tracédeel tussen Hopakker en Vaaltbrug
- tracédeel tussen Vaaltbrug en Kleine Singel: dit deel is vorig jaar uitgevoerd als onderdeel van het project herinrichting Singel Oost deel Wittevrouwensingel
- tracédeel door Wittevrouwen

Dit startdocument betreft het tracédeel tussen Hopakker en Vaaltbrug, en heeft als naam: Weerdsingel Oostzijde.

3. Projectdefinitie

3.1 De doelstelling van het project

Het doel van de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is:

1. Verbeteren van de fietsroute Weerdsingel als schakel in het fietsnetwerk
2. Verbeteren/herstellen van de (historische) groen- en boomstructuur
3. Verbeteren van de openbare ruimte voor voetgangers
4. Verminderen van de nadruk op autoverkeer

Dit is een brede doelstelling passend binnen SRSRSB en het Actieplan Utrecht Fietst. Naast de fietsdoelstelling is ook een doel van de herinrichting het verbeteren van de verblijfsruimte, groen en cultuurhistorie en zorgen voor ontharding/klimaatbestendigheid. De herinrichting Weerdsingel past binnen de ambitie Gezond Stedelijk Leven.

3.2 Het projectresultaat

Het resultaat van dit project is een heringerichte Weerdsingel Oostzijde met een uitstraling gericht op fiets en voetganger, waarbij de openbare ruimte minimaal voldoet aan de richtlijnen uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

3.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

In ruimtelijke zin wordt het project als volgt afgebakend:

- . Weerdsingel Oostzijde (van gevel tot water)
- . vanaf de aansluiting op de Vaaltbrug in het oosten
- . tot de aansluiting op de Hopakker in het westen

Afbakening naast aanverwante projecten:

1. Nieuwe fietsbrug nabij Weerdsluis

Onderdeel van de Fietssingel-noord is de ambitie voor een nieuwe fietsbrug nabij de Weerdsluis. Dit deel van het project Fietssingel-Noord vormt geen onderdeel van het project Weerdsingel Oostzijde en bevindt zich in een andere fase: er loopt een verkenning naar mogelijke tracévarianten. De meest waarschijnlijke varianten laten aan brug-aanlanding zien op de plek waar de Weerdsingel-Oostzijde op de Bemuurde Weerd uitkomt, of iets ten noorden daarvan. Ook is het mogelijk dat er geen nieuwe brug komt; in dat geval zou de fietsroute via de van-Asch-van-Wijcksbrug, het Nijntjepleintje en de Zandbrug kunnen lopen. Zolang er geen keuze uit de tracévarianten voor de eventuele nieuwe brug is gemaakt, eindigt het project Weerdsingel-Oostzijde bij de aansluiting op de Hopakker.

2. Nieuwe riolering Bellamystraat en deel Weerdsingel-Oostzijde

In het voorjaar van 2020 wordt in de Bellamystraat en aansluitende delen van de Weerdsingel-OZ de riolering vernieuwd en een nieuw hemelwaterriool aangelegd. Dit betreft het deel tussen de Hopakker in het westen en nr 38 in het oosten (bijna bij de rotonde Noorderbrug). Dit betreft dus een deel van, maar niet het gehele tracé Weerdsingel-Oostzijde.

Voor rioleringswerkzaamheden wordt de stoep, de parkeerstrook en indien nodig een deel van de rijbaan van de Weerdsingel -OZ opengebroken. Na de werkzaamheden (eind 2020) wordt het werkterrein weer dichtgelegd, deels tijdelijke bestrating. Na een periode van inklinken en zetting kan de singel in de definitieve inrichting worden aangebracht. Het project herinrichting betreft vooral de rijbaan en de groenstrook, mogelijk ook de parkeerstrook, maar waarschijnlijk niet de stoep. Er is dus in beperkte mate overlap in beide projecten.

met Jan afstemmen: stoep, parkeerstrook, planning

Commented [5.12E]: Dat moet nog gebeuren dus?

3. Van Asch van Wijcksbrug

Onze collega's van BORG gaan in 2020 de onderkant (draagconstructie en bruggenhoofden) van de van Asch van Wijcksbrug aanpakken. Het betreft onderhoud en indien nodig vervangen van de draagconstructie. Het wegdek is geen onderdeel van dit werk, en blijft dan ook onveranderd.

4. Studie NoordWest, as Votulast

De studie NoordWest kan consequenties hebben voor de verkeerscirculatie in de omgeving. Zoals het beeld nu is, is er geen invloed te verwachten.

b. Uitgangspunten en vraagstukken

Groen: waar mogelijk vergroening, wandelpad in het groen realiseren, aansluiten op groenstructuur (wandellondje) in omgeving (singel....? Nog niet ingevuld/verbeterd)

Water: waar mogelijk ontharden, verbeteren afwatering

Fiets: onderdeel van Actieplan Utrecht Fietst, in MPB opgenomen, ambitie om doorstroming, comfort en herkenbaarheid voor fietsers te verbeteren

Automobiliteit: onderdeel van algemene lijn om nadruk op de auto in de openbare ruimte te

verminderen.

4. Aanpak

Het IPvE wordt opgesteld door de projectgroep, waarbij het ontwerp (FO) door SI wordt opgesteld, met inbreng van de kennis in de projectgroep (stedenbouw, landschap, verkeerskunde en verkeersontwerp, techniek).

Afstemmen met groen?

Commented [5.1.2E]: Hier staat nog een vraag

We bespreken het concept-IPvE met de klankbordgroep voordat we een brede buurtavond houden en de reactietermijn starten. Dat geldt ook voor het VO en het DO.

De acties die we voor 2020 voorzien, zijn:

	Wat	wie
Q2 2020	April: . uitwerken principes, schetsen, ideeën voor profiel, rotonde Noorderbrug en aansluiting Hopakker . concept IPvE verder brengen . 2 ^e klankbordgroep (eind april, <i>in digitale vorm</i>) Mei: . concept IPvE . 11 mei staf: stand van zaken . 3 ^e klankbordgroep (in digitale vorm) Juni . concept-IPvE en FO . 2 ^e buurtavond (indien mogelijk, anders na de zomer)	5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E
Q3 2020	September . IPvE uitwerken en afronden . FO uitwerken en afronden . eind sept klankbordgroep	
Q4 2020	Oktober . start opstellen VO . staf begin okt: IPvE/FO bespreken voor vaststelling B&W . IPvE/FO aan B&W aanbieden ter vaststelling . Raad informeren (raadsbrief) November . Concept-VO uitwerken . klankbordgroep over concept VO December:	

Commented [5.1.2E]: Ik ben benieuwd hoe

	. buurtavond over concept VO	
--	------------------------------	--

Voor 2021 ziet de planning er als volgt uit:

Q1 2021 staf, VO vaststellen, start DO, klankbordgroep
 Q2 2021 DO opstellen, uitwerken, buurtavond
 Q3 2021 staf, DO vaststellen, start bestek
 Q4 2021 bestek afronden, aanbesteding, voorlopige gunning
 Q1 2022 start aanleg

We vragen B&W om het IPvE en FO vast te stellen, en de wethouder te mandateren voor de uitwerking in VO, DO en uitvoering. We informeren de raad over het door B&W vastgestelde IPvE/FO en de planning.

Na herinrichting maar voor de oplevering met de aannemer van het werk wordt ~~het~~ een schouw met collega's van Stadswerken/beheer uitgevoerd. Na verwerking van de restpunten wordt het project opgeleverd en overgedragen aan beheer

In UPP-termen gaat het om een project in de categorie UPP-3 (bereikbaarheid).

5. Beheersplan

5.1 Tijd

Zie hierboven bij aanpak

5.2 Geld

Projectbudget

Het project is begonnen als Fietssingel-Noord, met een projectbudget van 3,5 mln. De eerste projectraming kwam uit op een budget van € 3.584.705,-; dit is in het MPB geland als 3,5 mln.

Van die 3,5 mln is € 250.000 overgeheveld naar het project Singel-Oost, deel Wittevrouwensingel, voor herinrichting van het deel Wittevrouwensingel tussen Kleine Singel en Vaaltbrug. Dit deel Wittevrouwensingel maakt immers financieel onderdeel uit van de noordelijke singel.

Het resterend projectbudget van € 3.250.000,- is gereserveerd voor de herinrichting van de Weerdsingel-Oostzijde en de nieuwe oversteek nabij de Weerdsluis (fietsbrug). De onderlinge verdeling die hiervoor, ambtelijk, is gemaakt:

Weerdsingel: € 1.500.000,-

Oversteek: € 1.750.000,-

Ervaring met Singel-Oost (ca 2 km voor 3,3 mln) leert dat voor ca 600 m Weerdsingel een projectbudget van 1,5 mln voldoende moet zijn. Een overschot komt ten goede aan de nieuwe oversteek.

Projectraming

Bij het opstellen van een IPvE en FO volgt een eerste gerichte raming.

Nog:

? bijdrage ontharding?

Andere posten?

Commented [5.1.2E]: Vraagtekens.. maak er dan van dat aanvullende financieringsbronnen zoals programma Groen of Water nog nader zullen worden onderzocht.

Beheersing:

Elke maand overleg met assistent-controller over voortgang, uren, besteding, risico's etc.
Terugkoppeling aan en maandelijks voortgangsgesprek met OG.

5.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

a. Kwaliteit

De kwaliteitseisen aan de inhoud van de herinrichting worden verwoord in het IPvE.
Daarbij spelen in- en externe richtlijnen (HIOR, CROW) een rol.
Het proces van totstandkoming van de herinrichting volgt grotendeels de stappen van UPP-3.

b. Randvoorwaarden

Randvoorwaarden zijn:

- . Actieplan Utrecht Fietst: Weerdsingel als doorfietsroute
- . de omgeving, belangengroepen (en toekomstig gebruikers?) betrekken bij uitwerking
- . Programma Water&Riolering: ontharding realiseren?
- . Weerdsingel is beschermd stadsgezicht.
- . BING moet akkoord zijn met ontwerp en uitvoering
- . onze collega's van Beheer moeten akkoord zijn met de overdracht in beheer.
-

Commented [5.1.2E]: vraagtekens

5.4 De projectorganisatie

De herinrichting Weerdsingel is een uitvoeringsproject binnen SRSRSB/Actieplan Utrecht Fietst. Het college van B&W is bevoegd tot besluiten over dit project binnen de beleidsplannen. Voordat besluiten (bv voor vaststelling IPvE, vaststelling DO) aan B&W worden voorgelegd, wordt het in de staf voorbesproken met de wethouder. Besluitvorming in de raad wordt niet voorzien, wel wordt de raad geïnformeerd over de vaststelling van het IPvE/FO.

Projectgroep:

- . 5.1.2E (5.1.2E),
- . 5.1.2E (5.1.2E),
- . 5.1.2E (5.1.2E),
- . 5.1.2E (5.1.2E)
- . 5.1.2E en 5.1.2E 5.1.2E,
- . 5.1.2E (5.1.2E),
- . 5.1.2E (5.1.2E),
- . 5.1.2E (5.1.2E)
- . 5.1.2E (5.1.2E).

Frank is verantwoordelijk voor de inbreng van SI (ontwerp, techniek). Frank zorgt tijdens het proces ook voor inbreng in BING en TVU en voor afstemming in de uitvoering met bv nutsbedrijven.

Maarten zorgt voor afstemming binnen het wijkbureau. **5.1.2E** en **5.1.2E** vullen het (inhoudelijk deel van het) IPvE.

Intern te betrekken, maar niet in projectgroep:

Collega van Groen voor advies Groen en afstemming met Groenprogramma

. waterproof030?

. energietransitie?

Commented **5.1.2E**: vraagtekens

5.5 Communicatie

Hoofdpijnen communicatie:

. uitwerking van project uit Actieplan, we doorlopen het gebruikelijke proces (UPP3), met veel inbreng van omwonenden, belanghebbenden en gebruikers. Voor 2020 voorzien we 2 buurtavonden en 2 of 3 bijeenkomsten met de klankbordgroep.

. we sturen maandelijks een voortgangsbericht aan onze vaste contacten (mailadreslijst)

. op website houden we de actualiteit en documenten bij

Er is geen sprake van co-creatie, maar van meedenken en meepraten. Beslissen is aan de gemeente.

Eind november 2019 was de eerste buurt-informatie-avond over de start van de herinrichting. Er is een klankbordgroep samengesteld die in februari 2020 voor het eerst bij elkaar kwam.

~~We sturen elke maand een korte nieuwsbrief naar de vaste mail-adres-lijst met voortgangsberichten.~~

Commented **5.1.2E**: stond hierboven ook al

Klankbordgroep: nog 2 keer tot de zomer 2020, na zomer ook 2 keer

Buurtavond: juni (als het kan) en december 2020

5.6 Informatie

Alle projectgegevens (vergaderverslagen, projectboekhouding, resultaatdocumentatie, etc.) worden opgeslagen op de digiplasite "Ontwerp en Realisatie Mobiliteit". **Trecxs!**

Commented **5.1.2E**: verklaren waarom deze uitdrukking hier staat. Lijkt nu een beetje als: Hoera! Dit document is ook voor de neutrale lezer nl.

6. Risico's

We onderkennen de volgende risico's:

1. Relatie met omgeving

Op de eerste buurt-informatie-avond is een klankbordgroep samengesteld. Tijdens de avond werden enkele kritische geluiden geplaatst over nut en noodzaak van dit project. Enkele aanwezigen vonden dit 'zonde van het geld'; het is toch al fraai hier. Na een

stemming via handopsteken bleek een (kleine) meerderheid wel te kunnen instemmen met het project.

De klankbordgroep heeft op de eerste vergadering een kritische toon aangeslagen, zowel over nut en noodzaak als over inhoudelijke vulling.

Over deze geluiden houden we intensief contact, zowel met de klankbordgroep en individuele leden als met opdrachtgever en indien nodig wethouder.

2. Samenhang in netwerk

Er is uiteraard een sterke netwerk-samenhang met de eventuele nieuwe fietsbrug nabij de Weerdsluis. Er is een risico dat die brug ofwel nog lang duurt ofwel niet doorgaat.

De wethouder is ermee akkoord dat we beide projecten knippen. Het deel Weerdsingel-Oostzijde **is een zgn 'no-regret' gaan we in ieder geval doen**; of er wel of niet een brug komt, het realiseren van een fietsroute op de Weerdsingel past als maatregel in het fietsnetwerk.

We volgen de ontwikkelingen rond de studie Noord-West. Als dat invloed zou hebben op de Weerdsingel, bespreken we met de opdrachtgever hoe daarmee om te gaan.

Commented [5.1.2E]: no regret heeft weer een andere betekenis in financieringsland voor fietsprojecten....

7. Evaluatie

?

Commented [5.1.2E]: Nog niet ingevuld? In ieder geval dus projectevaluatie aan het einde van de rit. Wat mij betreft voeg je hier aan toe dat er geen andere evaluatie plaatsvindt als het gaat om het dienen van het hogere beleidsdoel uit het programma Fiets/Voetganger. **5.1.2E** kan dat dan nog beoordelen bij de beoordeling van dit document.

Bijlagen

Urenraming 2020

	2020
5.1.2E	160
5.1.2E	160
5.1.2E	100
5.1.2E	150
5.1.2E	100
5.1.2E	100
5.1.2E	150
5.1.2E	100
5.1.2E	40
5.1.2E	-
5.1.2E	-

Commented [5.1.2E]: Alleen bij noodgevallen of zo?

Heel ruwe indicatie:

1.000 uur, is € 100.000,- proceskosten

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 1 Apr 2020 16:28:37 +0200
To: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Startdocument Weerdsingel rs 01042020
Attachments: Startdocument Weerdsingel rs 01042020.doc

Dag 5.1.2E zoals net besproken. Finale versie ontvang ik volgens afspraak komende vrijdag, die stuur je gelijktijdig naar 5.1.2E en 5.1.2E Ik prik nog een afspraak met 5.1.2E en jou om finale klap op dit document te geven.

Gr 5.1.2E

From: "5.1,2E"
Sent: Tue, 21 Apr 2020 16:00:12 +0200
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: memo weerdsingel
Attachments: staf 23apr2020.docx

Hoi 5.1,2E

Na ons overleg vanmiddag heb ik een memo opgesteld,
Ik heb geen flauw idee of dat nog op de staf-agenda zou passen, en of het gepast is om dit nu nog te bespreken.
Het kan evt ook door naar de volgende staf.

Lees je alvast mee?
Dank

Gezien de snelheid heb ik niet alles even netjes geformuleerd, denk ik,

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

Senior projectmanager

T 5.1,2E
5.1,2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	23 april 2020	
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk	
Manager	5.1,2E	
Opsteller	5.1,2E	
Bestuurlijk contactpersoon	5.1,2E	
Bestuursadviseur	5.1,2E	
Doel	Bespreken	
Geheim	Nee	
Bijlagen		
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	5.1,2E
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
Instemmen met uitstel voor opstellen concept IPvE/FO		
Aanleiding voor dit voorstel		
overleg klankbordgroep presentatie enquête onder bewoners		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
In de oorspronkelijke projectplanning voor herinrichting Weerdsingel-OZ was opgenomen om in mei een concept-IPvE in de staf te bespreken, en daarna vóór de zomer een buurtavond over het concept IPvE te houden. Na bespreking in de klankbordgroep wordt voorgesteld om te vertragen en het concept-IPvE na de zomer te bespreken.		
Tijdens de eerste klankbordgroepbijeenkomst begin februari hebben we ons voorstel voor herinrichting toegelicht: de huidige rijbaan van 6,5m in klinkers (2m fietsstrook, 2,5m rijbaan, 2m fietsstrook) versmallen tot ca 5m en uitvoeren als gemengd profiel: één strook zonder rijbaanindeling. Dat past bij de (lage) autointensiteit en het éénrichtingsverkeer voor de auto, en stimuleert een lage autosnelheid. Bovendien geeft dit profiel (versmalling van 6,5 naar 5m) ruimte voor verbreding van de groenstrook en realiseren van een (fatsoenlijk) doorlopend wandelpad.		
De klankbordgroep heeft aangegeven kritisch te staan tegenover nut en noodzaak; ze vinden de huidige inrichting prima voldoen als fietsroute, met een inrichting die aansluit op die van de Wittevrouwen-, Malie- en Tolsteegsingel. Ze willen geen asfalt, maar behoud van klinkers (vanwege uitstraling en afwatering). De klankbordgroep heeft, naast de variant huidige situatie en de variant		

gemengd profiel, een derde variant ingebracht, met een versmalling van alleen de middenrijbaan (2m fietsstrook, 1,5m rijbaan, 2m fietsstrook). Volgens ons past dat niet bij de intensiteit (verhouding auto fiets, zeker in de toekomst), past dat niet bij de gedachte 'fiets voorop en auto te gast', en past het niet binnen de CROW-richtlijnen.

Desalniettemin hebben 3 leden van de klankbordgroep namens de gehele klankbordgroep een enquête opgesteld om aan de buurt reactie te vragen op de voorgenomen herinrichting. Daarin zijn de 3 varianten (huidig, variant versmald profiel en variant gemengd profiel) aan de bewoners voorgelegd. De toelichting op de varianten was gebrekkig, onvolledig en zelfs suggestief te noemen. Mijn advies voor afzien van deze vorm van enquête of desnoods herformulering is niet overgenomen.

Op vrijdag 17 april ontvingen we de resultaten van de enquête. De uitkomst verbaast niet: 10% van de bewoners is positief over ons voorstel voor inrichting (gemengd profiel), 55% gaat mee met het voorstel van de klankbordgroep voor versmald profiel en 35% wil het laten zoals nu. Deze uitslag is aan alle bewoners teruggemeld.

Op ma 20 april was de 2^e klankbordgroepbijeenkomst, in digitale vorm. Dat ging, technisch gezien, goed. Gegeven de opzet en de uitslag van de enquête heb ik aangegeven de bijeenkomst te willen gebruiken voor informatie en toelichting, en niet voor keuzes uit een profiel. We hebben meer tijd nodig om de enquête te analyseren en de verschillen en overeenkomsten te zien. Er zijn wel degelijk overeenkomsten: we willen allen een straat met ruimte voor fiets, een veilige straat, een wandelpad en meer groen (ontharding). Het middel dat we daarbij zien, is verschillend. Ik heb voorgesteld de discussie over de inhoud van de varianten te voeren in het post-corona-tijdperk, dat wordt mogelijk na de zomer, in de vorm van een fysieke bijeenkomst. Tot die tijd vind ik het niet gepast om het IPvE uit te werken.

Een deel van de klankbordgroep-leden gaf aan de digitale bijeenkomst prettig te vinden: gestructureerd, overzichtelijk, iedereen aan het woord. Wellicht dat het mogelijk is een dergelijke bijeenkomst in mei of juni opnieuw te organiseren.

Het is denkbaar dat enkele leden van de klankbordgroep raadsleden gaan benaderen.

Na de klankbordgroepbijeenkomst zien we 3 vragen om over na te denken:

1. Is de optie 'niets doen' bespreekbaar?
2. Is verharding in klinkers bespreekbaar?
3. Hoeveel gewicht moeten we geven aan bewoners vs algemeen belang

1 Optie 'niets doen'?

Niets doen heeft niet de voorkeur. De huidige inrichting van de Weerdsingel is gericht op autoverkeer, terwijl er nu 2 keer zoveel en straks 3 tot 4 keer zoveel fietsers rijden. De inrichting is te breed voor de verkeersintensiteit, wat uitnodigt tot te hard rijden. De schakel Weerdsingel is belangrijk in het fietsnet als alternatief voor de drukke Vredenburgroute. De ambitie voor verbetering van het fietsnetwerk vraagt om een ander profiel dan nu, waar de fiets voorop staat en niet wordt weggeduwd ten gunste van de auto. Versmalling van de verharding zorgt daarnaast voor ruimte voor groen en ontharding. Daarnaast is deze ambitie vastgelegd in het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan en Actieplan Utrecht Fietst; het is daarmee te beschouwen als een raadsopdracht.

Kortom: wij vinden het belangrijk om deze schakel te verbeteren, we vinden de huidige inrichting niet passen bij de functie die we voor ogen hebben.

Enig uitstel is te overzien. Eventueel kan het uitstel gekoppeld worden aan helderheid over het tracé van de nieuwe brug nabij de Weerdsluis. Zodra bekend is welk tracé daarvoor wordt vastgesteld, is

verbetering van de Weerdsingel-Oostzijde beter te duiden als onderdeel van het fietsnetwerk.

2. Verharding in klinkers?

Bewoners hechten zeer aan de klinkerverharding, vanwege de uitstraling en de waterdoorlatendheid. In het Actieplan Utrecht Fietst is aangegeven dat doorfietsroutes buiten de singel in asfalt worden verhard. Asfaltverharding sluit aan op de fietsstroken in asfalt langs de Wittevrouwensingel. Klinkerverharding sluit juist aan op de verharding van de middenstrook op de Wittevrouwensingel. Tot nu toe geven we aan dat de keuze in verharding voor later is; die maken we pas als we het profiel hebben vastgesteld. Het kan echter helpen in het gesprek met de buurt om daar nu al helderheid over te geven.

Voorstel: vasthouden aan de notie dat de keuze tussen klinkers of asfalt later gemaakt wordt

3 Bewonersbelang en enquête

We hebben aangegeven dat we naast het bewonersbelang ook een algemeen belang te dienen hebben, en dat de afweging van alle belangen door de raad is gemaakt in de beleidsplannen. De bewoners menen dat hun enquête helder is: niet het voornemen van de gemeente, maar ofwel het plan van de klankbordgroepleden ofwel niets doen. Door het houden van de enquête zijn de standpunten hierin verhard, en is de redelijkheid en oog voor de inhoudelijke argumenten naar de achtergrond geraakt. In de communicatie moeten we hier gepast mee omgaan. Een 2^e digitale bijeenkomst in mei kan daarbij behulpzaam zijn.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Antwoordbrief aan dhr 5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E Utrecht

Datum:

Geachte heer 5.1.2E

Op 12 mei zond u mij en de gemeenteraad een brief waarin u uw zorgen uit over de herinrichting van de Weerdsingel-Oostzijde, en vooral over het overleg dat met de bewoners wordt gevoerd. U geeft aan dat de gemeente de bewonersenquête verkeerd interpreteert en u meent dat de plannen van de gemeente de straat onveiliger maken. U vraagt mij op welke aanpassing ik zou willen inzetten. In uw brief stelt u ook in totaal tien vragen. In deze brief zal ik op uw zorgen ingaan en uw vragen beantwoorden.

Ik ben blij dat u het Actieplan Utrecht Fietst een enthousiasmerend verhaal vindt. U herkent de ambitie en de knelpunten. Inderdaad is één van de knelpunten de nu al drukke Vredenburgroute, die de komende jaren nog drukker zal worden. De afgelopen twee jaar zagen we op deze Vredenburgroute een groei van het aantal fietsers van 7 resp 9% per jaar; dat is meer dan de groei van fietsverkeer die we stadsbreed zien (5% per jaar). Om de Vredenburgroute te ontlasten zetten we in op een fietsnetwerk van veel schakels en keuzepunten. Zoals u aangeeft onderzocht bureau Keypoint verschillende routes langs de noordzijde van de binnenstad. Keypoint geeft daarbij aan dat, van de onderzochte routes, de route via de Van Asch van Wijckskade weliswaar de snelste is maar op comfort minder goed scoort en ook nauwelijks verbetermogelijkheden kent. Keypoint constateert, zoals u ook aangeeft, dat de route via de Weerdsingel de meeste kansen biedt als fietsroute aan de noordzijde van het centrum.

Uiteraard is de fietsroute rondom de Weerdsluis een punt voor nader onderzoek en discussie. Wij menen dat, ook los van eventuele fietsbrug nabij de Weerdsluis, verbetering van de Weerdsingel voor fietsers een goede investering is. De Weerdsingel tussen Hopakker en Vaaltbrug is als schakel in het fietsnetwerk is zonder een eventuele brug ook functioneel. Er wordt aansluiting geboden op andere fietsroutes bij de Hopakker en bij de Wittevrouwensingel. Daarmee is de Weerdsingel OZ een goede schakel in het netwerk in aansluiting op keuzepunten.

Uw eerste vraag richt zich op de flexibiliteit van de gemeente in de participatie. Ik vind het jammer dat de indruk is ontstaan dat de participatie alleen voor de Bühne zou zijn. In dit proces hebben we gekozen voor het uitnodigen van een klankbordgroep, terwijl dat niet gebruikelijk is. Vaak volstaan we in dergelijke inrichtingsprojecten met enkele bewonersavonden, een projectwebsite en open communicatie. Juist vanwege de grote mate van betrokkenheid leek het ons hier gepast om ook een klankbordgroep op te richten. Dat doen we niet voor niets; juist een klankbordgroep biedt een podium om van gedachten te wisselen en informele ontwerpen te delen; te klankborden. Dat gaat gepaard met flexibiliteit in het ontwerpproces. Dat hoort bij een dergelijk proces, en voor zover ik overzie is die flexibiliteit ook aanwezig. Ik zal erop aandringen dat beter in te zetten.

U vraagt waarom de herinrichting van de Weerdsingel OZ niet volgens hetzelfde patroon kan plaatsvinden als de Wittevrouwensingel, de Maliesingel en de Tolsteegsingel. Het antwoord daarop ligt in de functie en het gebruik. De Weerdsingel is vele malen rustiger dan de andere singeldelen: de Weerdsingel telt ca 1.100 auto's en 2.500 fietsers per dag; de andere delen tellen 5.000 tot 7.000 auto's en 5.000 tot 8.000 fietsers per dag. Daarnaast is op de Weerdsingel éénrichtingsverkeer voor de auto, en de andere singeldelen niet. Op de Weerdsingel zijn nu ongeveer twee maal zoveel fietsers

als auto's, en onze verwachting is dat dat zal groeien tot drie of vier maal zoveel. Dat is voor ons aanleiding om de Weerdsingel sterker het accent te geven voor de fiets. Het ontwerp voor die nieuwe situatie is er nog niet, daarover spreken we graag nog in de klankbordgroep, maar dat zal een veilig ontwerp moeten zijn. Hoe dat er precies uit gaat zien, weten we nog niet.

U vraagt naar de breedte van de rijbaan. In de huidige situatie is de gehele wegbreedte ca 6,5m. Als we ons ontwerpproces starten vanuit de fiets, zou een breedte van 4,5 tot 5m voldoende zijn. Dat is op zich ook voldoende breedte voor het faciliteren van éénrichtingsautoverkeer. Waarbij we natuurlijk goed aandacht moeten besteden aan de veiligheid en de situatie in de bochten. Als we, zoals u vraagt, een autorijbaan van 1,5m in het midden realiseren, vraagt u te overwegen die iets breder te maken zodat dat voor éénrichtings-autoverkeer past. Daarbij zie ik de volgende overwegingen.

De huidige indeling kent aparte stroken voor fiets en auto, met een autorijbaan van 2,5m waar een auto in éénrichting op past. Binnen de huidige breedte van 6,5m heeft autoverkeer voldoende breedte, wat in een situatie van éénrichtings-autoverkeer kan leiden tot hoge snelheid.

Gegeven de lage auto-intensiteit en de twee maal zo hoge fietsintensiteit, is een breedte van 4,5m tot 5m voldoende voor alle verkeer. Daarbinnen is een strokenindeling niet nodig of zelfs verwarrend.

Als er toch de wens is voor een aparte autostrook waarbij de auto de fiets zo min mogelijk hindert, kom je uit op een wegbreedte van 6 tot 6,5m. Er is dan weinig gelegenheid om de wegbreedte te versmallen. Er blijft dan sprake van een indeling waarbij de auto centraal staat en er weinig kans is voor versterken van groen en aanleggen van een wandelpad.

Slotzin: wat wel en niet

Dan kom ik op uw vragen op pagina 5.

Het onderzoek van Keypoint maakt gebruik van enerzijds telcijfers en anderzijds gegevens uit de Fietstelweek 2016. Aan de fietstelweek 2016 hebben in Utrecht 2074 mensen deelgenomen.

(ik kan die 41 niet vinden...)

Keypoint constateert dat de route via de Weerdsingel de voorkeur verdient. De onderbouwing ligt in het fietscomfort en de mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit van de route. Dat advies volgen wij. Onze ervaring is dat het realiseren van fietsroutes een positief effect heeft. In algemene zin zien we een stevige groei van het fietsverkeer in de stad. Voor het deel Tolsteeg-/Maliesingel hebben we, na de aanleg van de nieuwe situatie, een evaluatie gehouden waaruit we een stijging van het fietsgebruik met 27% zagen, en een afname van autoverkeer met ca 30%. Voor de

Wittevrouwensingel hebben we geen evaluatie uitgevoerd, uit **vergelijking van telcijfers blijkt wel**

De afwezigheid van een fietsbrug nabij de Weerdsluis springt volgens u van alle obstakels het meest in het oog. Dat onderkennen we. We hebben daarom ook een interne verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een nieuwe fietsverbinding nabij de Weerdsluis te maken. Op de bewonersavond op 25 november 2019 hebben we laten zien welke tracés we nader gaan onderzoeken. Het onderzoek hiernaar loopt momenteel. Als dat afgerond is, zullen we u uitnodigen voor een informatieavond daarover.

Uw volgende vraag betreft de relatie tussen een eventuele brug en de herinrichting van de Weerdsingel OZ. Zoals ik hierboven al zei vinden we, ook zonder een eventueel nieuwe fietsbrug nabij de Weerdsluis, de verbetering van de fietsroute over de Weerdsingel zinvol. Ook in de huidige situatie in de Weerdsingel OZ een schakel in het fietsnet, met aansluiting op keuzepunten, die met een herinrichting beter als onderdeel van het fietsnetwerk kan functioneren.

Wij menen, onder andere op basis van het advies van Keypoint, dat de Weerdsingel OZ de beste schakel is voor een route ten noorden van de Vredenburgroute. De Weerdsingel sluit aan op andere fietsroutes aan de buitenzijde van de singel, en sluit goed aan op keuzepunten zoals de Hopakker.

Een fietsroute via de van Asch van Wijckskade biedt minder comfort en een minder soepele aansluiting nabij de Wittevrouwenstraat.

Wij kiezen in Utrecht voor de fiets. In ons verkeerssysteem is de fiets de belangrijkste drager. Juist ook deze tijd dwingt ons om na te denken over duurzame vervoerwijzen en een samenleving met oog voor nabijheid. Investeren in fietsstructuren zien wij als een goede, toekomstvaste investering.

De aanpassing die ik graag zie op de Weerdsingel-OZ is een inrichting waar de fiets centraal staat, waar autoverkeer te gast is, zonder persé aan alle voorwaarden van een 'fietsstraat' volgens het boekje te hoeven voldoen. Daarnaast zie ik kansen voor vergroening, verbetering van opvang en vasthouden van regenwater en ruimte voor voetgangers. In uw brief lees ik dezelfde wensen, daar ben ik blij mee. Ik zal de projectmanager vragen om, samen met de klankbordgroep, te werken aan een voorstel aan de buurt voor een inrichting die bij deze wensen past past.

Met vriendelijke groet,

Lot van Hooijdonk

From: 5.1,2E "
Sent: Tue, 19 May 2020 14:34:57 +0200
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: FW: brief voor wethouder L van Hooijdonk, burgemeester, wethouders en raadsleden
Attachments: weerdsingel 11-5-2020.doc, 200525 Antwoordbrief aan 5.1,2E .docx

Ha 5.1,2E
Ben op verzoek van 5.1,2E bezig met memo voor staf maandag,
Heb al een concept-antwoord op de brief van dhr 5.1,2E gedicht,
Die heb ik aan mijn projectgroep voorgelegd, lukt t jou ook om mee te lezen?
Is t niet te verdedigend?
Is het zakelijk genoeg?
Is het niet te lang?
Vreemd dat ze een aantal zorgen niet in vragen verwoorden,

Ga nu stafmemo opstellen,
En doe die dan naar 5.1,2E

Groet

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@online.nl> **Namens** 5.1,2E @online.nl
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 14:28
Aan: Secretariaatgemeentesecretaris <5.1,2E@utrecht.nl>; !Gemeenteraad <5.1,2E@Utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: brief voor wethouder L van Hooijdonk, burgemeester, wethouders en raadsleden

Geachte Gemeentesecretaris,

Bijgaande brief is voor Wethouder Van Hooijdonk, de rest van B&W en de raadsleden. Ik kan geen algemeen emailadres voor B&W vinden. Is er een algemeen emailadres voor B&W - vergelijkbaar met het algemene emailadres voor de raadsleden?

Kunt u de brief naar B&W doorsturen voor mij?

Met dank alvast voor uw antwoord en een vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E
NL-5.1,2E Utrecht
Nederland
5.1,2E
5.1,2E @online.nl

Aan: Lot van Hooijdonk, wethouder van Verkeer Utrecht

Onderwerp: herinrichting Weerdsingel OZ

Datum: 12-5-2020

Beste Lot,

Ik ben als bewoner van de Weerdsingel O.Z. zeer bezorgd over de voortgang van het overleg van de bewoners van de Weerdsingel OZ met de gemeente over de geplande herinrichting van dit stuk singel. Heeft dit overleg nog wel zin? Is de zgn participatie van bewoners niet gewoon een vorm van windowdressing?

Ik merk aan reacties van verschillende leden van de klankbordgroep dat ze het gevoel hebben dat ze door de gemeente worden misbruikt omdat het nou eenmaal volgens de gemeentelijke draaiboeken voor de initiëring van dit soort projecten nodig is om ook de bewoners te betrekken (participatie).

Met het oog op die participatie installeerde de gemeente een klankbordgroep vanuit bewoners van de Weerdsingel O.Z. Door de gemeente zijn twee varianten genoemd en vanuit de klankbordgroep werd een derde variant ingebracht. De drie varianten werden door drie leden van de klankbordgroep middels een enquête aan de bewoners voorgelegd.

Hiervóór had de gemeente (bij monde van 5.1.2E) op 25-11-2019 tijdens de informatieavond gezegd dat verschillende opties bespreekbaar zijn, en dat, als een meerderheid van de bewoners zich uitspreekt vóór één van die opties, de gemeente hier uitvoering aan zal geven.

Bij de gehouden enquête onder alle Weerdsingel OZ-bewoners was variant C (gemengd profiel/fietsstraat) van de gemeente bij slechts 10 % van de respondenten favoriet, variant B (ingebracht in de klankbordgroep) bij 55% en variant A (niets doen) bij 35%.

Met die score van 10% voor het plan van de gemeente geven de bewoners duidelijk aan geen plak rood asfalt te willen voor fietsers en automobilisten gezamenlijk, zoals in de Merelstraat en zoals gepland in de Wittevrouwen- en Voorstraat.

90% van de bewoners kan genoeg nemen met ‘niets doen’ met als argument dat het geld ‘beter’ besteed kan worden. Ze vinden hun straat al veilig en prima ingericht. Met de plannen van de gemeente wordt de straat er alleen maar onveiliger en minder fraai van.

Wat de klankbordgroep ronduit steekt is de manier waarop de gemeente omgaat met de enquêteresultaten door bijvoorbeeld te zeggen dat 2/3 van de bewoners wel kansen zien in een verandering van de huidige situatie.

Inmiddels heeft 5.1.2E van de gemeentelijke afdeling verkeer contact gehad met jou. Jij redeneert vanuit het Actieplan Utrecht Fietst en vanuit een verwachte groei van het aantal fietsers, om de Weerdsingel OZ in te richten als fietsroute. Jij zei wel te willen inzetten op een *aanpassing*, niet op ‘niets doen’. Op welke “aanpassing” jij zou willen inzetten is ons niet bekend.

Als jij “niets doen” niet accepteert als optie, waarom is die optie dan toch steeds door de gemeentelijke afdeling verkeer als mogelijkheid voorgeschoteld? Worden wij, bewoners van de Weerdsingel OZ, gewoon voor de gek gehouden? Door een klankbordgroep in het leven te

roepen en een enquête met drie varianten te accepteren creëert de gemeente op z'n minst de illusie van bewonersparticipatie. Inmiddels heeft ^{5.1.2E} al gezegd dat ze achteraf spijt heeft dat ze heeft meegewerkt aan een enquête onder de bewoners. Met zo'n reactie kunnen we net zo goed in een dictatuur gaan wonen!

Als de gemeente inderdaad bereid zou zijn echt serieus om te gaan met de uitspraak van de bewoners dan zou zij op z'n minst flexibel, positief en eerlijk kunnen meedenken over variant B met 2 fietsstroken aan weerszijden van de rijbaan zoals ook op de Malie- en Tolsteegsingel. Dáár gaat het weliswaar om 2-richting verkeer, maar dát hoeft toch geen bezwaar te zijn? Of is hier inderdaad sprake van een star "modeldenken" in de trant van bij 2-richtingsverkeer voor automobilisten mogen er wel 2 fietspaden aan weerszijden van de weg, maar bij 1-richtingsverkeer **moet** er een **gemengd profiel** komen, dwz dat alle verkeer zich mengt, zonder stroken voor fiets en auto, dwz één rijbaan voor fiets en auto en dan ook nog in rood asfalt.

De klankbordgroep ervaart alleen maar star verzet van de kant van de gemeente. Zo wil de gemeente geen verkeersgeleiders handhaven (79 % van de respondenten zijn vóór handhaving daarvan omwille van de veiligheid in twee gevaarlijke scherpe bochten) en de gemeente vindt de in variant B voorgestelde rijstrook voor de auto's te smal (1.50 m). (Dat zou kunnen, maar vergelijk dit idee eens met wat er in het midden mogelijk is op de Prins Hendriklaan. Niet dat we dát over zouden willen nemen, maar het gaat ons alleen maar om een door ons gewenste flexibiliteit van denken!). En de afdeling Verkeer blijft onduidelijk over het bij de gemeente favoriete rode asfalt voor fietsers, waar 86 % van de respondenten duidelijk op tegen waren: geen asfalt!

De gemeente zweert erbij dat automobilisten zich plotseling bij het model C (gemengd profiel: zie boven) fatsoenlijk zullen gedragen, en rustig achter de moeder met kind op de fiets of ernaast, op eigen fietsje, zullen blijven rijden. Laten we hopen dat dit bij de Voorstraat, waar ditzelfde ontwerp fietsstraat wordt toegepast, niet tot ernstige ongelukken zal leiden.

De bewoners vinden de huidige bakstenenbestrating beter passen bij de sfeer van de 19e eeuwse huizen. Bovendien vinden ze een stenen wegdek beter geschikt om regenwater door te laten dan asfalt (een milieu-aspect!). Maar het lijkt erop dat rood asfalt inmiddels voor onze Groen Links wethouder een dogma is geworden, ondanks de milieudoelstellingen van haar partij.

Model B wordt door de gemeente domweg afgeserveerd op grond van de voorgestelde 1.50 m breedte voor automobilisten. Maar als de gemeente ècht open zou staan voor de voorkeur van de bewoners, dan zou ze bereidheid/flexibiliteit kunnen tonen om te onderzoeken of via geven en nemen variant B (mèt gescheiden fietspaden van elk 2 meter en een versmalde rijbaan voor automobilisten en een wandelpad binnen de huidige wegmaten, enigszins kan worden aangepast door her en der wat te schuiven met centimeters).

Waarom niet even doorddenken over die voorgestelde 1.50 m door wat te schuiven met centimeters? Dat kan, door bijvoorbeeld de huidige/bestaande parkeerruimte voor de automobilisten (1.67 m) gelijk te houden in plaats van te vergroten naar 2.20 m (conform variant C van de gemeente). Die extra ruimte $2.20 - 1.67 = 0,53$ m kan dan worden toegevoegd aan de rijbaan voor de automobilisten (éénrichtingsverkeer!). Dat levert dan voor hen een rijbaan van 2,03 m op. Dat moet toch voor éénrichtingsverkeer meer dan genoeg zijn?

Andere schuif-mogelijkheden zijn er natuurlijk ook door van beide fietspaden enkele centimeters af te halen voor de rijbaan. Als je goed rondkijkt in de stad, dan zie je tig plekken

waar de fietspaden (veel) smaller zijn dan 2 meter! (b.v. Plompetorengracht). Met een beetje fantasie valt er nog veel meer te schuiven. Maar de bewoners ervaren alleen maar weerstand en star verzet in de attitude van de gemeente!

De voorkeur van de gemeente gaat duidelijk uit naar een gemengd profiel (de auto “te gast”, zoals in de Koekoekstraat, Merelstraat) voor de Weerdsingel O.Z. Maar waarom eigenlijk?

De Weerdsingel O.Z. loopt vanaf de Vaaltbrug tot aan de Bemuurde Weerd. Op de aanloop naar de Weerdsingel OZ, het stuk Wittevrouwensingel vanaf het Griftpark, kent het wegdek van de Wittevrouwensingel vóór de Vaaltbrug 2 fietspaden aan weerszijden van het rijvlak voor de auto's (tweerichtingsverkeer), net als op de Malie- en Tolsteegsingel.

Diezelfde indeling is er nu ook voorbij de Vaaltbrug, op de Weerdsingel O.Z.

Variant B continueert dit beeld van de Wittevrouwensingel, vanaf de Vaaltbrug op de Weerdsingel OZ, behalve dat het weggedeelte voor de auto's smaller kan omdat het vanaf de Vaaltbrug éénrichtingsverkeer is.

Maar om het in de woorden van ^{5.1.2E} te zeggen: de gemeente “denkt hier anders over”. Het past blijkbaar niet in het modellenken van de gemeente. Flexibiliteit lijkt onbekend of zoals ^{5.1.2E} regelmatig zegt: “het staat niet in de verkeersbijbel”.

Tussenliggende konklusie/vraag

Bewoners van de Weerdsingel O.Z. hebben in toenemende mate de indruk dat de zgn bewoners participatie er alleen voor de Bühne is. Is de gemeente tot geen enkele flexibiliteit bereid?

Beleid

Nog een waarom. En hier ligt waarschijnlijk de belangrijkste reden waarom de gemeente, haar eigen plan (variant C) wil doorduwen en bewonersparticipatie een wassen neus is. Jij, Lot verwees daar al duidelijk naar in je gesprek met ^{5.1.2E}. De gemeente heeft een fietsbeleid (Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020) en op basis daarvan heeft ze in 2017 het advies ingewonnen van Keypoint Consultancy BV, Adviesburo Verkeer en mobiliteit.

Over het Actieplan kunnen we kort zijn. Het is een zéér enthousiasmerend verhaal pro-fiets. Daar is niets mis mee. Vanuit de ambitie om ons leefklimaat op peil te houden en verder te verbeteren speelt de fiets een belangrijke rol. Vanuit die visie wil de gemeente fietsers maximaal faciliteren. Daarom kijkt de gemeente naar knelpunten die moeten worden aangepakt. Eén van die knelpunten is de Vredenburgroute (Wittevrouwenstraat, Voorstraat, Lange Viestraat, Vredenburg). Uit metingen blijkt dat deze route voor fietsers overbelast is. De ambitie van de gemeente is om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk buitenom de binnenstad te leiden. Voor de doorgaande fietser ziet de gemeente graag dat de Singel rond de binnenstad beter wordt ingericht, niet alleen voor de fietser maar ook voor de voetganger. De Malie- en Tolsteegsingel worden in de Keypointnota als voorbeelden genoemd van de eerste uitgevoerde fase van de fietssingel Oost.

Overigens, Lot, die Malie- en Tolsteegsingel zijn meteen 2 goede voorbeelden van hoe het wel degelijk kan: 2 fietspaden aan weerszijden van een rijgedeelte voor automobilisten (zie voor het verschil tussen 2-richting en 1-richtingverkeer mijn eerdere opmerkingen hierboven) en een wandelpad binnen de huidige wegmaten (= veel groen, prima!).

Vragen

1. Waarom kan de herinrichting van de Weerdsingel OZ niet volgens hetzelfde patroon als op de Wittevrouwensingel, de Maliesingel en de Tolsteegsingel plaatsvinden? Dwz met 2 fietspaden en een rijstrook (éénrichtingsverkeer) voor automobilisten in het midden? Dit conform Variant B van de Weerdsingel OZ-bewoners. Twee fietsstroken op de Weerdsingel OZ laten automobilisten voortdurend zien dat er voor fietsers tweerichtingsverkeer is. Veiligheid is voor de bewoners een zeer belangrijk motief om tegen de gemeentevariant te zijn.
2. Als de in variant B voorgestelde 1.50 m voor de autorijbaan te smal zou zijn waarom zou die niet iets kunnen worden verbreed zodat hij voor éénrichtingverkeer breed genoeg is?

Keypoint

De gemeente is een verkenning gestart naar de mogelijkheden aan de noordzijde van de Singel. De achterliggende gedachte is dat door verbetering van de “Singel Noord” (= Weerdsingel) er voor doorgaand fietsverkeer een doorfietsroute ontstaat die de druk op de Vredenburgroute kan ontlasten. Om deze mogelijkheid te onderzoeken heeft de gemeente in 2016 Keypoint Consultancy BV om advies gevraagd.

In het rapport van Keypoint staat bij “Uitgangspunten” dat de data van de Nationale Fiets Telweek van 2016 (19 september 2016 -25 september 2016) zijn gebruikt om het onderzoek uit te voeren. In Utrecht hebben 2074 deelnemers meegedaan aan het onderzoek. Gemiddeld zijn 1,5% tot 2% van de fietsers in Utrecht geregistreerd. 2% van 2074 deelnemers is 41 deelnemers. Op de vraag aan de gemeente of het klopt dat het rapport is gebaseerd op de data van fietsritten tijdens 1 week van 41 personen en dat op basis daarvan aannamen zijn gedaan antwoordde de gemeente: “als dat zo in het rapport staat, is dat zo”. De onderbouwing van de toename van het fietsverkeer blijft daarmee, op zijn zachtst gezegd, onduidelijk.

In haar advies richt Keypoint zich m.n. op 2 fietsstromen 1) de stroom Utrecht Noord-west (o.a. Amsterdamse straatweg) naar Utrecht Oost en 2) de stroom Utrecht West (via Daalse tunnel en Leidseveer tunnel naar Utrecht Oost. Om deze fietsstromen op te vangen heeft men 4 routes onderzocht.

1. Vredenburg – Biltstraat
2. Singel Zuid: Nieuwe Kade – Van Asch van Wijk kade – Wolvenplein – Wittevrouwenkade
3. Singel Noord: Weerdsingel – Wittevrouwensingel
4. Tiendstraat – Tuinbouwstraat – Draaiweg – Bekastraat – Menno Coehoornstraat – Alexander Numankade – FC Donderstraat.

Deze 4 routes zijn met elkaar vergeleken op de volgende aspecten: afstand, gemiddelde snelheid, reistijd, vertragingstijd en vertragingpunten (zie Keypoint 31-10-2017: Analyse Vredenburgroute Singel Noord, tabel 5.) Voor ons doel laten we het hier bij de vergelijking van de routes Singel Zuid en Singel Noord. Wat dan meteen opvalt is dat de route Singel Zuid in alle opzichten beter scoort dan de route Singel Noord. Ze is sneller, kost minder reistijd, kent minder vertragingpunten en minder vertragingen.

Als belangrijkste vertragingpunten in de route Singel Noord (Weerdsingel) worden genoemd de Weerdsdijk en de kruising Weerdsingel – Monicabrug. Toch komt Keypoint zeer kort door de bocht en dus *onbegrijpelijk*, tot de konklusie dat de route Singel Noord de meeste kansen heeft als route via de noordzijde van het centrum. Wel levert ze lippendienst aan een fietsbrug onder het kopje “Potentie Singel Noord/fietsbrug” zonder het plan voor zo’n nieuwe fietsbrug verder uit te werken.

Bij een verdere uitwerking van een plan voor een fietsbrug moet er minstens aandacht worden besteed aan het feit dat er jachten onder door moeten waardoor de brug veel te steil wordt voor fietsers. Daarnaast speelt het feit dat die brug moet komen naast het sluisje dat cultureel erfgoed is. Welke cultuur barbaar staat daar voor open?

Kortom Keypoint gaat in haar advies schijnbaar moeiteloos uit van een nieuwe fietsbrug tussen Weerdsingel Oostzijde en Weerdsingel Westzijde! Daarvan akte!

Vragen en Opmerkingen

1. Nogmaals, hierbij herhaald, de vraag: klopt het dat het rapport (van Keypoint) is gebaseerd op de data van fietsritten tijdens 1 week van 41 personen en dat op basis daarvan aannamen zijn gemaakt?
2. Bij een vergelijking tussen de routes Singel Zuid (Van Asch Van Wijckkade) en Singel Noord (Weerdsingel) lijkt alles te pleiten voor een keuze voor de route Singel Zuid (Van Asch Van Wijckkade). Toch kiest Keypoint voor Singel Noord (Weerdsingel). Zonder dit goed te onderbouwen. Misschien kan de gemeente dat dan inmiddels zelf, bijvoorbeeld door telgegevens bekend te maken. Wat is het effect geweest van de aanpassing van het profiel van de oostelijke en zuidelijke singelroute?
3. Keypoint springt moeiteloos heen over de belangrijkste obstakels in de route Singel Noord: een nieuwe verbidingsbrug tussen Weerdsingel Oostzijde en -Westzijde en de kruising van de Weerdsingel Westzijde met de Monicabrug. Er zijn overigens nog veel meer obstakels (Bemuurde Weerd, Weerdsingel WZ, Paardenveld, Westplein). Van alle obstakels valt de huidige **afwezigheid** van een nieuwe verbidingsbrug momenteel het meest in het oog. Wat vinden de beleidsmakers, de gemeenteraad en B&W hiervan?
4. Toch wordt er door de gemeente kennelijk vooruitlopend op de aanwezigheid van zo'n brug bij de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde gedaan alsof een herinrichting nu al nodig is. Hoe zeker is het dat die brug er komt? Is die al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat kost zo'n brug? Wat gaat dat beoogde nieuwe traject van de route Singel Noord kosten in vergelijking met de route Singel Zuid?
5. Stel dat die brug er nooit komt, zou dat de, nu al voor de hand liggende, keuze voor een route Singel Zuid niet nóg overtuigender maken?
6. Waarom dan nu toch werken aan een herinrichting van de Weerdsingel O.Z.? Is dat in het licht van de voorspelde recessie (7 ½ %) niet volstrekt onverantwoord?
7. Hoe zag/ziet de gemeentelijke besluitvorming over deze keuzekwesties eruit?

Samenvattend

1. De gemeente heeft bij monde van ^{5.1.2E} de suggestie gewekt dat bewoners participatie mogelijk is bij de inrichting van de Weerdsingel O.Z. In de praktijk blijkt dit een illusie. Dit ondermijnt het vertrouwen in de politiek. Bewoners krijgen de indruk dat hun deelname aan de klankbordgroep er alleen voor de Bühne is. Waaruit kan blijken dat dit niet zo is?
2. Nadere bestudering van de Keypoint nota roept ernstige vragen op zoals
 - Hoe representatief zijn de data waar Keypoint zich op baseert?
 - waarom is gekozen voor de route Singel Noord in plaats van Singel Zuid?
 - waarom wordt er in de Keypoint nota nauwelijks aandacht besteed aan de obstakels (zoals een ontbrekende brug) in de route Singel Noord?
3. Het lijkt erop dat de Keypoint nota op vooringenomen wijze is toegeschreven naar een (door de gemeente) gewenste uitkomst.

Als er nog geen duidelijkheid is over de bij 2 genoemde obstakels (m.n. de ontbrekende brug) waarom moet de Weerdsingel O.Z dan nu al worden ingericht op een door bewoners volstrekt ongewenste manier?

4. Waarom niet de voor- en nadelen van de route Singel Zuid eerst goed uitwerken en vergelijken met een goed uitgewerkte lijst van voor- en nadelen van Singel Noord? En dan een politieke keuze maken?
5. Tenslotte. Zeer veel bewoners hebben bij de enquête mondeling en schriftelijk aangegeven dat de voor de herinrichting van de Weerdsingel O.Z. gereserveerde 1.2 miljoen Euro beter besteed kan worden voor andere, minder bevoorrechte wijken/straten en echt nijpende verkeersproblemen zoals gevaarlijke verkeerssituaties à la de Goylaan en de Kanaalstraat. Wat vindt jij daar van?
6. Daar komen nu de financiële gevolgen van de Corona crisis bovenop. De gemeente houdt over deze argumenten (5 en 6) helaas haar mond. Hoe komt dat?

Beste Lot, naar mijn mening wordt het tijd om het Utrechts Nieuwsblad en de Utrechtse gemeenteraad in te schakelen. Praten met de gemeente heeft voor mijn gevoel nauwelijks zin meer. De klankbordgroep zou haar op 25 mei geplande gesprek met 5.1.2E (gemeentelijke afdeling verkeer) hooguit kunnen beginnen met de vraag op welke *aanpassing* jij, Lot, wél zou willen inzetten. Ik hoop op flexibiliteit en verstandig leiderschap.

Met een vriendelijke groet in afwachting van je antwoorden op al mijn vragen.

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

NL-5.1.2E Utrecht

5.1.2E

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel, raadsvragen

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	22 juni 2020	
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk	
Manager	5.1.2E / 5.1.2E	
Opsteller	5.1.2E	
Bestuurlijk contactpersoon	5.1.2E	
Bestuursadviseur	5.1.2E	
Doel	Bespreken	
Geheim	Nee	
Bijlagen		
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
- Instemmen met beantwoording schriftelijke vragen VVD en PvdA - Kennis nemen van voortgang verkenning naar mogelijkheden nieuwe fietsbrug nabij Weerdsuis		
Aanleiding voor dit voorstel		
Op 4 juni hebben VVD en PvdA schriftelijke vragen ingediend over de voorgenomen herinrichting van de Weerdsingel en de mogelijke fietsbrug nabij de Weerdsuis.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
<u>1. Schriftelijke vragen van de raad.</u> Bijgevoegd een voorstel voor beantwoording. <u>Achtergrond</u> In het Actieplan Utrecht Fietst, dat door de raad in 2015 is vastgesteld, is als hoofd fietsroute de Singel-Noord opgenomen, met als toevoeging in de tekst: de route ten noorden van de binnenstad loopt via het Weerdsuiscomplex. Hiervan wordt eerst onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een doorfietsroute. Dit is in verschillende stappen uitgewerkt:		

1: een interne ambtelijke verkenning Fietssingel-noord (concept, okt 2016).
2: deze concept-verkenning is in januari 2017 in de staf besproken, waar besloten deze vraagstelling in een hoofdlijnenberaad te delen.
3: een Hoofdlijnenberaad in maart 2017, waaruit de vraag kwam om een nadere integrale en kwantitatieve verkenning
4: een Cultuurhistorische Verkenning van de monumentale waarden van de omgeving Weerdsluis
5: een verkeerskundige kwantitatieve analyse van bureau Keypoint. (okt 2017)
Begin 2019 voorgesteld de uitwerking (nu) te beperken tot het deel langs de singel, en te splitsen in een deel langs de Weerdsingel (herinrichting), en een nadere uitwerking van mogelijke tracés voor een eventuele fietsbrug.
Voor het deel Weerdsingel wordt nu gewerkt aan een concept-IPvE. Er is een klankbordgroep opgericht, die kritisch is over nut en noodzaak. Drie leden van de kbg hebben een enquête onder de buurtbewoners uitgezet, en zijn bij de wijkwethouder op spreekuur geweest. Deze leden hebben ook de raad benaderd.
Daarnaast is er een externe opdracht uitgezet voor een technische verkenning van de mogelijkheden voor een fietsbrug nabij de Weerdsluis (zie verder).

Schriftelijke vragen

De vragen vertonen gelijkenis met de vragen die door de klankbordgroep zijn gesteld, en in een bewonersbrief van 12 mei.

De beantwoording vraagt aandacht bij:

- Vraag 17, 18 en 19:

Gevraagd wordt naar een reactie van het college op de Evaluatie participatie mobiliteitsprojecten, een vraag die verder gaat dan alleen de Weerdsingel en Weerdsluis. In overleg met de programmamanager is een antwoord opgesteld.

- Vraag 36 naar de kosten

Welk detailniveau van interne kosten is passend?

- Vraag 38:

Gevraagd wordt naar de betrokkenheid van het college. Er heeft in maart 2017 een HLB plaatsgevonden. Daarmee is het college geïnformeerd over een variantenverkenning. Het college heeft toen gevraagd om een nadere uitwerking, zowel wat betreft cultuurhistorische waarden als cijfermatig voor het verwachte fietsverkeer. Na het HLB is de uitwerking opgepakt, dat heeft nog niet geleid tot een voorstel aan het college. De beantwoording beschrijft deze stappen.

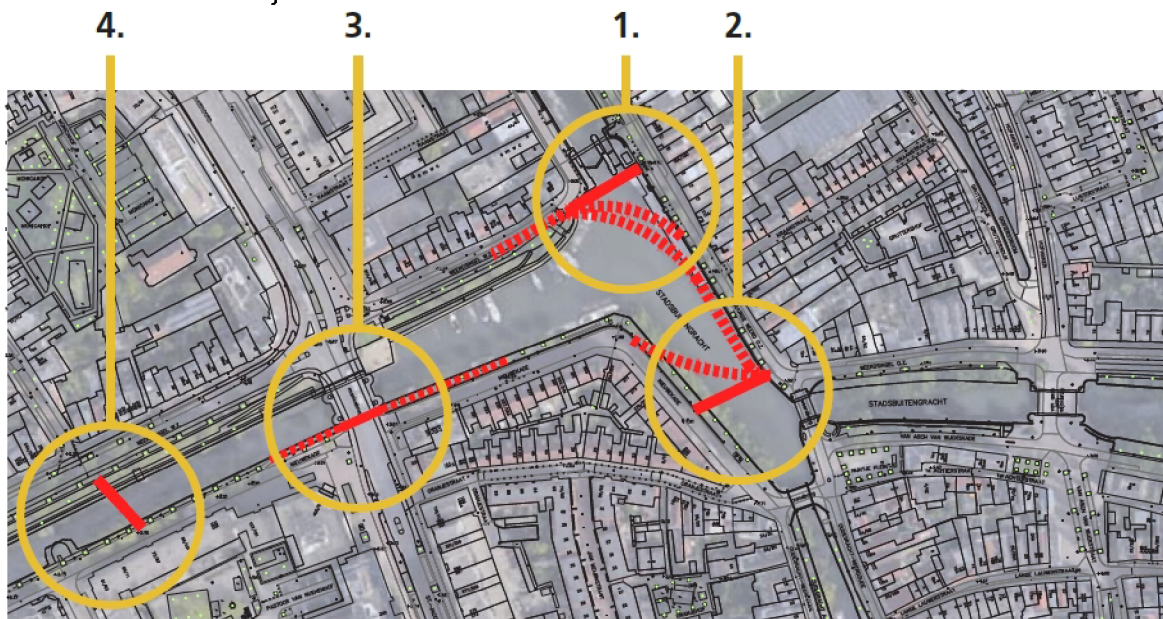
- Vraag 51

Verwezen wordt naar de voetgangersbrug bij Paardenveld die in de inventarisatie van mogelijke nieuwe verbindingen (raadsbrief okt 2019) wordt genoemd. Voor deze locatie is in 2015 een motie ingediend, in het kader van Stationsgebied, voor een onderzoek naar een nieuwe brug over de singel ter hoogte van het Paardenveld (Molenbrug). Deze brug werd in het geheel van de plannen Stationsgebied destijds niet wenselijk gevonden. In het recente onderzoek naar kansrijke nieuwe fiets-/voetverbindingen is op deze locatie, Paardenveld, een wandelverbinding opgenomen. In het geheel van tracéverkenningen singel noord is dit een kansrijke verbinding indien uitgevoerd als fietsbrug. Wat ons betreft is het goed deze verbinding in de tracéverkenning mee te nemen, als fietsbrug.

2. Stand verkenning mogelijkheden Fietsbrug nabij Weerdsluis

Op ons verzoek heeft bureau IPV Delft een technische verkenning gedaan naar de mogelijkheden voor een fietsoversteek nabij de Weerdsluis. Op verzoek van onze collega's van Erfgoed is niet alleen gekeken naar varianten die de buitenkant-singel aanhouden, maar ook naar varianten die oversteken naar de Nieuwe Kade. Dit is een uitbreiding ten opzichte van de eerdere interne ambtelijke verkenning. Bij de opdrachtverlening en de uitvoering is de havenmeester betrokken, vanwege afstemming met de sluis (openingstijden, bedieningstijden) en het vaarwegbeheer (rondvaartboten, doorvaarthoogtes, zichtlijnen etc).

De onderzochte tracés zijn:



Oversteken naar de Nieuwe Kade vraagt ook om een routebepaling nabij de Monicabrug. In de verkenning heeft IPV Delft gekeken naar de mogelijkheid om onder de Monicabrug door te gaan (3) in combinatie met een nieuwe oversteek verderop (4). Deze combinatie valt na analyse af: de onderdoorgang Monicabrug is volgens IPV niet vorm te geven volgens de comfort-vereisten, en een brug zoals bij nr 4 bedoeld sluit voor fietsers niet makkelijk aan op westwaartse richting. Een fietsoversteek verder naar het westen, nabij Paardenveld, kan wel kansrijk zijn, en ondersteunend aan tracévarianten in de groep 2 (Nieuwe Kade). Daarbij is een onderdoorgang onder de Monicabrug geen voorwaarde.

Inmiddels zijn de resultaten van de verkenning van IPV (ambtelijk) beschikbaar. Deze resultaten gaan we op 7 juli intern ambtelijk presenteren aan een brede groep van vertegenwoordigers van inhoudelijke vakgroepen (Erfgoed, Stedebouw, Mobiliteit) en van gebiedsteams (NO, NW, BS). Doel is om daarmee een breed voorstel met interne integrale afweging voor de staf te kunnen opstellen.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)	
Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	

Raad	
-------------	--