

Foto's locatie 2

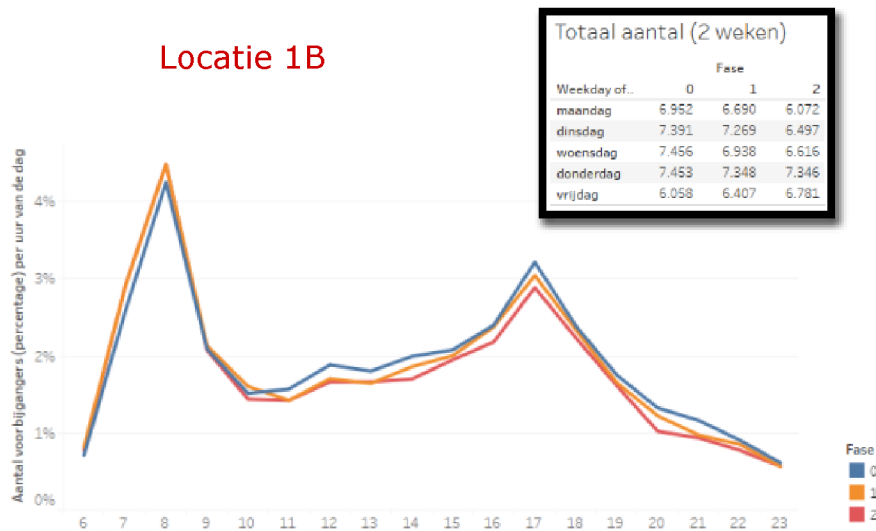


Data

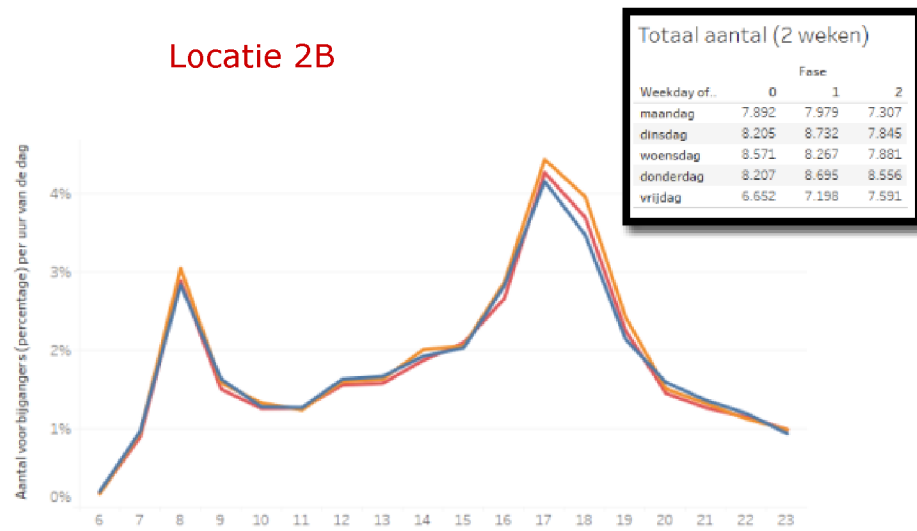
- Maandag t/m vrijdag (dus zonder weekend)
- Van 6:00 `s ochtends tot 0:00 `s nachts.
- Fases van 2 weken ieder

Aantal passanten per uur van de dag

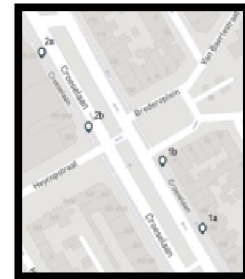
Locatie 1B



Locatie 2B

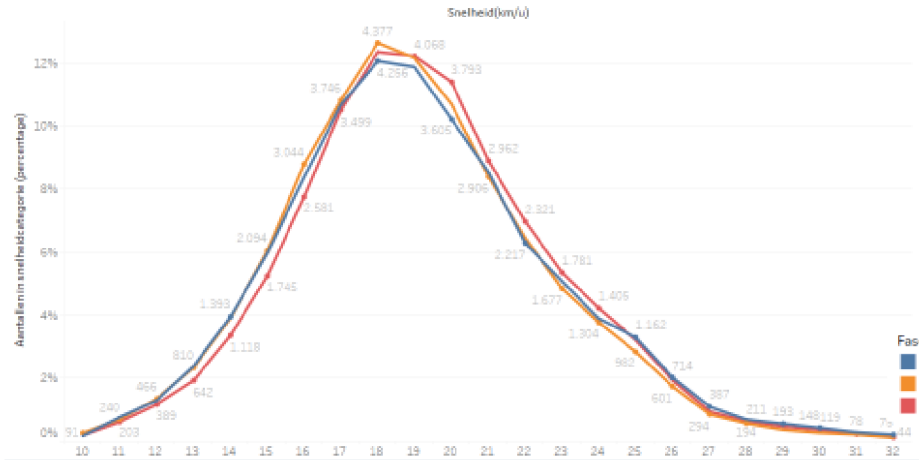


- In de ochtend rijden er meer mensen richting het station
- In de avond rijden er meer mensen richting Vondellaan
- Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de fases
- N.b. merk op dat de aantallen een som zijn van 2 weken, omdat een fase uit 2 weken bestaat.



Verdeling over de snelheids categorieën

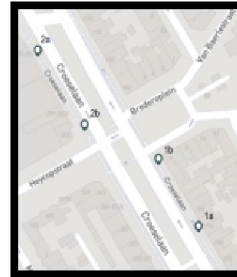
Locatie 1B



Locatie 2B



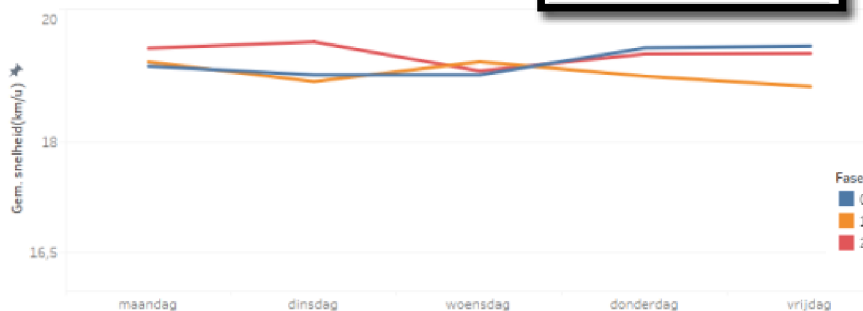
- Op locatie 1 is de verdeling tijdens alle fases nagenoeg hetzelfde en kunnen we concluderen dat we geen effect hebben gemeten.
- Op locatie 2 zien we een kleine 'verschuiving' van de verdeling naar hogere snelheden na het aanbrengen van de belijning. Met andere woorden: mensen zijn gemiddeld sneller gaan rijden. Dit zou betekenen dat de belijning een negatief effect heeft. Verderop zien we echter dat het hier gaat om een meetfout, en dat we deze conclusie dus niet kunnen trekken.



Gemiddelde snelheid per dag v/d week

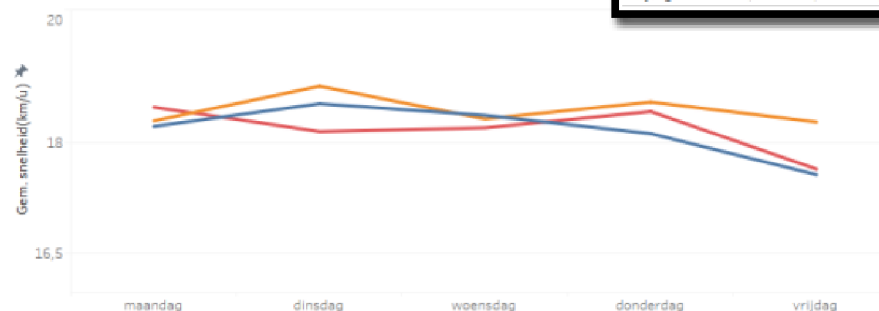
Locatie 1B

Gem snelheid tabel				
Week..	≡	Fase		
		0	1	2
maandag		19,12	19,18	19,39
dinsdag		18,99	18,89	19,49
woensdag		18,99	19,19	19,05
donderdag		19,40	18,97	19,31
vrijdag		19,43	18,82	19,32

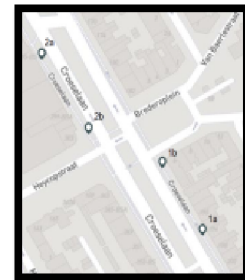


Locatie 2B

Gem snelheid tabel				
Week..	≡	Fase		
		0	1	2
maandag		18,24	18,32	18,52
dinsdag		18,57	18,83	18,17
woensdag		18,40	18,35	18,22
donderdag		18,14	18,60	18,46
vrijdag		17,56	18,30	17,64

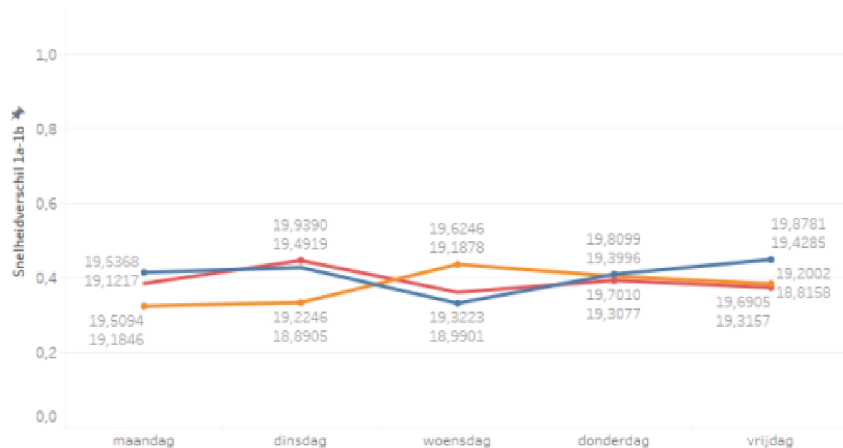


- Op locatie 1 is de gemiddelde snelheid per dag van de week tijdens de nulmeting nagenoeg gelijk aan de andere fases. We kunnen concluderen dat we geen effect hebben gemeten.
- Op locatie 2 lag de gemiddelde snelheid iets lager, maar ook hier waren de gemiddelde snelheden tijdens alle fases nagenoeg gelijk. Ook op deze locatie hebben we dus geen effect gemeten.



Afname snelheid tussen meetpunten A en B

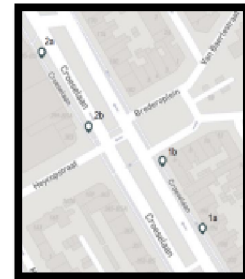
Afname snelheid locatie 1 (1A-1B)



Afname snelheid locatie 2 (2A-2B)

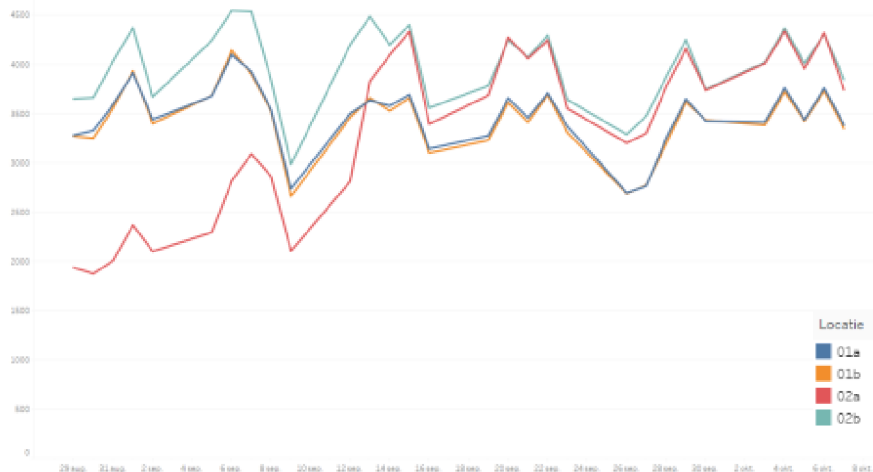


- Op locatie 1 is de afname in snelheden rond de 0,4 km/u, en verschilt die niet duidelijk tussen de verschillende fases.
- Op locatie 2 is de afname in snelheden hoger en is er een duidelijk verschil te zien tussen de nulmeting (fase 0) en de andere fases. De afname tijdens de nulmeting was hoger, wat betekent dat door de belijning het verschil tussen meetpunt 2A en 2B is afgenomen. Met andere woorden: mensen remmen door de belijning *minder* af. Een tegenovergesteld effect dan wat we hoopten te vinden. Verderop zien we echter dat het hier gaat om een meetfout, en dat we deze conclusie dus niet kunnen trekken.



Meetfout tijdens nulmeting

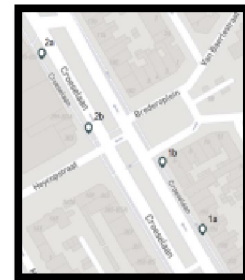
Aantallen passanten per locatie



Verschillen in aantal passanten



- In het linker figuur is te zien dat het aantal gemeten passanten tussen locatie 1A en 1B nagenoeg gelijk is. Dat is ook logisch, want er is geen mogelijkheid voor fietspadgebruikers om af te slaan. De verschillen zijn mogelijk te verwaarlozen meetfouten.
- In het linker figuur zien we ook dat het aantal gemeten passanten tussen locatie 2A en 2B in het begin wel aanzienlijk verschilt. Deze locatie ligt naast een supermarkt wat een verklaring kan zijn voor de verschillen. Echter rond 14 september (begin fase 1) zijn de aantallen wel weer nagenoeg gelijk.
- In het rechter figuur zien we hetzelfde nog een keer. Boven zien we de verschillen tussen 2A en 2B in de eerste fase verschillen en daarna rond de nul, en bij 1A en 1B constant rond de nul. Op locatie 2 was, voor zover wij weten, geen noemenswaardig verschil (bijvoorbeeld werkzaamheden) in die periode. We kunnen dus concluderen dat het hier om een meetfout gaat en kunnen de resultaten van deze locatie dus niet mee nemen in de conclusies.



Resultaten enquête (1)

Voor extra duiding hebben we een korte online enquête gedaan van 10 vragen. De link naar deze enquête hebben we via Facebook en Instagram verspreid onder mensen die zich in het postcodegebied van het experiment bevonden.

1.208 mensen vulden de eerste vraag (of ze de laatste tijd over dit fietspad zijn gereden) in.

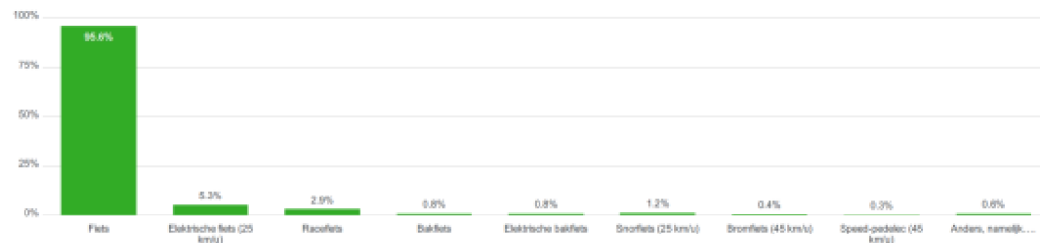
Rechts staan enkele resultaten uit de enquête. Bijna 70% komt minimaal 1x per week over dit fietspad. Ruim 95% doet dat meestal met de fiets. Bijna driekwart woont in de buurt van de Croeselaan en de rest bijna allemaal in Utrecht.

Bijna een kwart van de respondenten zijn de lijnen niet opgevallen. Deze zijn in de verdere analyse niet meegenomen.

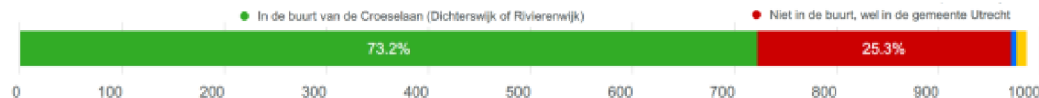
Hoe vaak heb je hier gereden in de afgelopen 4 weken? (n=1.133)



Met welk vervoermiddel rij je meestal hier? Meerdere antwoorden mogelijk (n=1.123)



Waar woon je? (n=986)



Zijn deze strepen je opgevallen? (n=1.112)



Resultaten enquête (2)

De belijning kon zowel een bewust als een onbewust effect op de snelheid hebben. Eerder zagen we dat we geen verschil in gemiddelde snelheden hebben gemeten. Van de mensen die aangaven dat de lijnen ze zijn opgevallen, zegt zo'n 63% niet langzamer te zijn gaan rijden. Zo'n 15% zegt echter van wel.

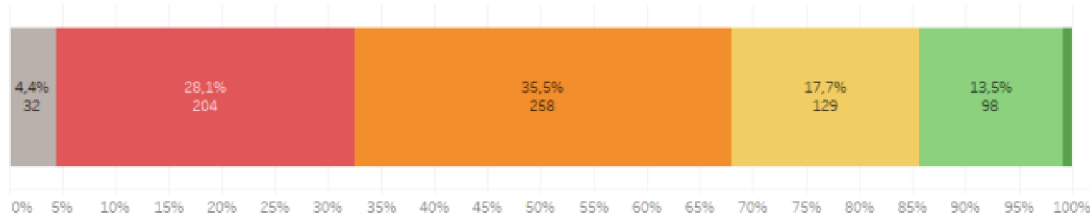
14% vindt het niet goed dat de strepen zijn aangebracht, bijna de helft vindt het wel goed. Daarmee is de acceptatiewaarde redelijk hoog.

De strepen kunnen bijdragen aan een onrustig beeld van de openbare ruimte. Ongeveer 56% vond de strepen niet storend. Bijna 22% vond ze echter wel storend.

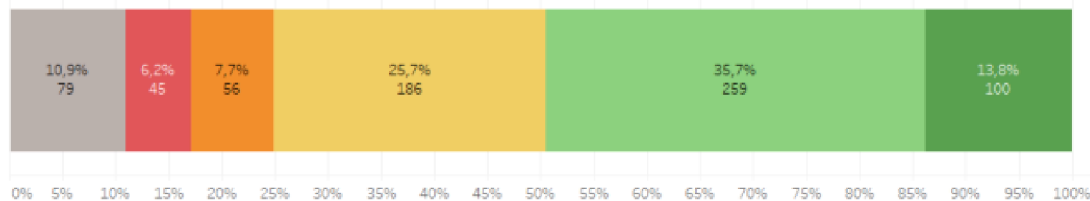
Deze vragen zijn door 725 respondenten ingevuld.



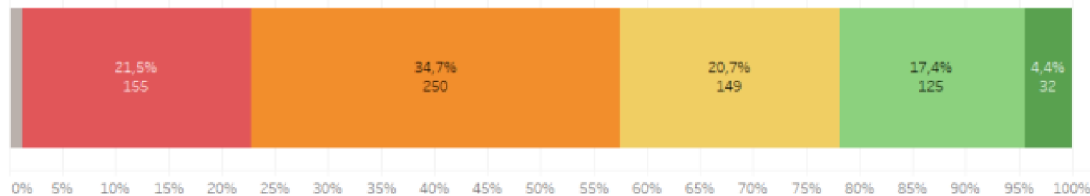
Door de strepen op het fietspad ging ik langzamer rijden



Het is goed dat de strepen zijn aangebracht om het effect op de snelheid te testen



De strepen zijn storend



Resultaten enquête (3) open antwoorden n.a.v. vragen vorige sheet

407 Respondenten hebben hun antwoorden
(zie vorige sheet) toegelicht.

Van deze 407 respondenten zie je in de
taartdiagram de percentages van mensen
die antwoord gegeven hebben op de vraag:

Sinds enkele weken zijn witte strepen
aangebracht op het fietspad van de
Croëselaan ter hoogte van het
Brederoplein/de Pizzabakkers en de
Heycopstraat/de Coop aan beide kanten van
de weg. Op de foto's zie je hoe het eruit
ziet.

Zijn deze strepen je opgevallen?

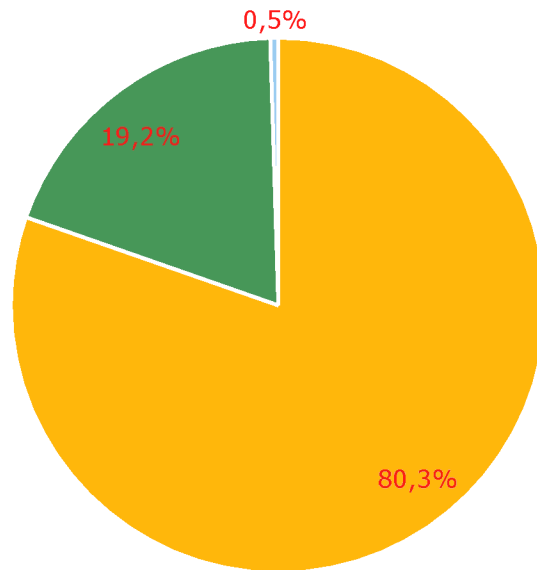
327 (80,3%)= ja,

78 (19,2%)= nee,

2 (0,5%)= ik weet het niet

De respondenten die de antwoorden hebben
toegelicht (407 respondenten) hebben een
hoger percentage bij deze vraag, dan het
totaal van respondenten die deze vraag
beantwoord hebben (1.112 respondenten
totaal).

Chart Title



■ ja ■ nee ■ weet ik niet

Resultaten enquête (3) open antwoorden suggesties

Van de 327 respondenten die de strepen gezien hebben (10_3) is in de tabel te zien hoe hun open antwoorden grofweg in te delen zijn, onder Cat_11. In de onderste tabel de indeling van 78 antwoorden van de mensen die de strepen niet gezien hebben.

Cat_11 is de indeling van de vragen in goed, neutraal, niet goed, suggestie of vraag.

De vraag van 10_3 is: Het is goed dat de strepen zijn aangebracht om het effect op de snelheid te testen. In de groene "tekstballonnen" de relevante suggesties/opmerkingen.

		10_3	Cat_11				
Nr	Antwoord categorie 10_3	Ja	Goed	Neutraal	Niet goed	Suggestie	Vraag
1	Helemaal mee eens	41	30		5	6	
2	Mee eens	101	31	39	23	7	1
3	Niet mee eens, niet mee oneens	85	6	23	27	5	24
4	Oneens	35	2	8	17	6	2
5	Helemaal mee oneens	31	1	6	18	5	1
6	Weet niet/geen mening	34	1	15	11		7
	Strepen gezien?	327	71	91	101	29	35

		10_3	Cat_11				
Nr	Antwoord categorie 10_3	Nee	Goed	Neutraal	Niet goed	Suggestie	Vraag
1	Helemaal mee eens	10	4	5		1	
2	Mee eens	18	2	11	4	1	
3	Niet mee eens, niet mee oneens	17	1	12	3		1
4	Oneens	14		6	5	3	
5	Helemaal mee oneens	6		2	3		1
6	Weet niet/geen mening	13		9	3	1	
	Strepen gezien?	78	7	45	18	6	2

Resultaten enquête (3) open antwoorden suggesties

- Plaats liever bekende strepen die van smal naar breed lopen zoals bij de auto's
- Een verkeersbord erbij zou meer duidelijkheid kunnen geven
- Strepen kunnen gladder zijn dan het wegdek.
- In het donker vallen de strepen niet goed op, ze vervagen volgens mij snel
- Het zou goed zijn als de strepen voelbaar zijn. Een drempel zou effectiever zijn.

Voor (elektrische) fietsen die harder gaan dan 20km per uur is het goed om vaart te minderen op onoverzichtelijke kruispunten en/of drukke punten waar voetgangers minder goed opletten zoals bij een supermarkt.

Goed om iets aan de snelheid van de fietsers te doen. En starten bij een (letterlijk) laagdrempelige oplossing is prima aanpak. Zelf denk ik alleen dat zodra men weet dat het effect vooral visueel is dat de tweede al niet meer afgeremd wordt. Dat zou jammer zijn omdat het lelijker is met strepen dan zonder. Een lichte drempel is wellicht toch effectiever

Ik hoop dat met deze proef het bewustzijn van het zebrapad wordt vergroot. Dit betreft de zebrapaden ter hoogte van het Brederoplein.

Resultaten enquête (3) open antwoorden

categorie vragen, niet goed, neutraal en goed

In de categorie vragen, stelt men voornamelijk vragen over waarom de strepen er liggen. De mensen die deze vragen stellen begrijpen vaak niet waarom de strepen er liggen en welk doel de strepen hebben.

In de categorie "niet goed" gaan de antwoorden vooral over:

1. Mensen raken in de war of afgeleid van de strepen
2. Mensen zijn al gauw gewend aan de strepen, waardoor het effect van het snelheid verlagen gauw weg is
3. Mensen zien het nut niet om af te remmen
4. Mensen begrijpen niet waarvoor de strepen er liggen
5. Mensen geven aan dat de echte problemen liggen bij de brommers/snorfietsers/e-bike's op het fietspad. De gewone fietser is niet het probleem

In de categorie "neutraal" gaan de antwoorden vooral over:

1. Mensen geven aan dat ze hun snelheid niet hebben aangepast
2. Mensen geven aan dat ze de strepen niet begrijpen
3. Mensen denken dat de pilot ergens anders over gaat
 1. Testen van wegenverf
 2. Het naderen van een zebrapad
4. Mensen gaven aan dat de telkabels wel gevoelt werden

In de categorie "goed" gaan de antwoorden vooral over:

1. Dat de strepen goed opvallen, maar dat de beantwoorders wel zorgen hebben over of mensen nu daadwerkelijk hun snelheid verminderen
2. Dat de strepen duidelijk opvallen en doen denken aan "zigzag-strepen" voor de auto
3. Dat mensen nu meer stoppen voor het zebrapad door de extra strepen
4. Dat mensen alerter zijn door de strepen. Bijvoorbeeld voor overstekende voetgangers
5. Dat het goed zou zijn als de strepen ook voelbaar zijn.
6. Mensen passen hun snelheid aan, in het begin. Later niet meer.
7. Goed dat er een experiment gedaan wordt

Conclusies

Tekst



Meer informatie

5.1.2E

5.1.2E

[@utrecht.nl](mailto:5.1.2E@utrecht.nl)

5.1.2E

5.1.2E

[@utrecht.nl](mailto:5.1.2E@utrecht.nl)

Afspraken staf Mobiliteit van 4 maart 2019

1 Mededelingen en bespreekpunten

2 Vindbaarheid – wayfinding

5.1.2E geeft aan de hand van een presentatie een toelichting op de voortgang van vindbaarheid / wayfinding.
Geconcludeerd wordt dat het goed is als voorafgaand aan deze informatie een kernboodschap is gecommuniceerd in de lijn van – kom niet met de auto naar de stad. Dat zou bv zijn beslag kunnen krijgen in de meer algemene communicatie over mobiliteit / SRSRSB.
De gemeente moet hier de regie voeren en een actieve rol spelen. Dat geldt ook voor het aanbod (alternatieven voor de auto).
Er wordt voor de zomer een nota opgesteld. Afhankelijk van de inhoud wordt deze wel of niet bestuurlijk vastgesteld.
Afgesproken wordt dat binnenkort in de staf wordt verder gepraat over grenzen (en bebording) en andere communicatie.

Nav: de wethouder wil graag bijgepraat worden op onze P+R aanpak.

Nav: de wethouder wil weer in overleg met CMU (is opgepakt)

3 College, commissie en raad

3.a Goed op Weg stuurgroep 6 maart – schriftelijke reactie

De wethouder verzoekt om de schriftelijke reactie op een paar punten aan te passen. Mbt deelname van de U10 in de stuurgroep ziet de wethouder ook wel argumenten waarom dat wel goed zou zijn (bv omdat KTA onder Uned gaat vallen en in het kader van Minder Hinder). In de memo wordt de tekst aangepast met een voorstel om de voorzitters van de stuurgroep en de U10 hierover te laten overleggen.
De memo is maandag 4 maart verstuurd.

3.b voorbereiding bespreking voortgangsrapportages verkeersveiligheid 2018 in de raadscommissie van 7 maart

De zeer uitgebreide Q&A wordt doorgenomen. De wethouder vraagt nog om input over het voorrangspein 't Goylaan. Ze verzoekt om goed voor te bereiden en met voldoende mensen er te zijn. Ze wil liever niet schorsen

(dat geldt ook voor de andere onderwerpen die dinsdag in de raadscommissie zijn).

3.c voorbereiding bespreking NRU in raadscommissie van 7 maart

De annotatie wordt doorgesproken. De wethouder benadrukt dat een modelmatige onderbouwing nodig van het effect van de opgewaardeerde NRU (minder doorgaand verkeer door de stad). Dit komt bij het bestemmingsplan. Dan wordt ook de luchtkwaliteit paragraaf uitgewerkt.

3.d voorbereiding bespreking Addendum parkeernormen in de raadscommissie van 7 maart

De annotatie en de antwoorden op de technische vragen van de PVV worden doorgenomen.

4 parkeervisie, p gesprek en inspraak

De wethouder stelt het toch op prijs op een p gesprek (gesprek over parkeren met experts en betrokken bewoners) in april te houden. Daarna wordt de visie afgemaakt en vrijgegeven voor inspraak.

5 Collegeadvies draagvlakmeting Invoeren betaald parkeren Julianaweg

Afgesproken wordt om de gebieden toch te verkleinen. De hekjes moeten los worden gezien van invoeren betaald parkeren. Wel zullen hekjes geplaatst in een gebied als daar ook betaald parkeren wordt ingevoerd.

6 Maatwerk invoeren betaald parkeren Rijnsweerd – handhaving op afroep?

Na wat discussie wordt de vraag gesteld: Wordt er wel gehandhaafd op parkeerovertredingen als gehandhaafd wordt op betaald parkeren? In Tuindorp lijkt dat niet het geval. Dit punt komt nog een keer terug en dan met VTH.

7 Raadsvoorstel variant inrichting Maliebaan

Bij het overleg met het spoorwegmuseum zal Anke Klein aanschuiven (wethouder cultuur). Wij streven naar een uitkomst waarbij gemeente en spoorwegmuseum dezelfde communicatielijnen hanteren.

De wethouder stelt een aantal aanpassingen voor:

- Misschien goed om de toekomst te schetsen (30 km) en om te appelleren aan gezond verstand (is het niet logisch om het zo te doen).
- Dat zou ook meer naar voren in de stukken moeten komen
- De plaats van de fiets mag prominenter (het is een fietsproject)
- En lezer meenemen in het proces waardoor het duidelijker wordt waarom we uiteindelijk met deze variant komen
- Beter duiden wat vast ligt en wat nog open ligt.
- De knip noemen als terugvaloptie (?)

- Als vorm niet een boekje, maar een document bv een sheet presentatie. Alle informatie die van belang is voor een besluit moet daar in staan.
- We mikken op behandeling in het college van 26 maart.

8 raadsbrief fietssingel Om de Noord

In debrief moet proces worden beschreven en een goede onderbouwing van deze fietssingel. We hebben een goed verhaal nodig. Een brug over de weersingel is niet niks. Ze vraagt ook om een collegebrief.

9 Aanvaarbescherming bij Dafne Schippersbrug

De wethouder verzoekt, voordat de aannemer start, een brief naar de raad te sturen over wat we nu gaan doen.
De aannemer start 25 maart.

11 bestuurlijk overleg spoorcorridor Utrecht – Leiden

5.1.2E geeft een toelichting op de stukken voor v het bo
spoorcorridor Utrecht – Leiden.

12 Afspraken staf 11 februari

13 Sluiting

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:		
Instemmen met de aanpak van de fietsroute om de Noord vanaf de Oudenoord tot aan de Vaaltbrug Raad informeren via bijgevoegde brief		
Aanleiding voor dit voorstel:		
In de raadscommissie van 18 oktober 2018 heeft de wethouder toegezegd om in het eerste kwartaal van 2019 de stand van zaken te schetsen van de fietsroute om de noord.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico's.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
De fietsroute om de Noord is in het Actieplan Utrecht Fietst opgenomen als doorfietsroute, bestaande uit 2 delen (kaartjes achteraan)		
1. Singel: Oudenoord – Weerdsingel – Vaaltbrug – Wittevrouwensingel 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 Wittevrouwensingel, en is inmiddels in uitvoering.		
Financieel:		
Voor het singel deel is geld gereserveerd in het MPB, 3,250 miljoen euro. Budget		
Van het oorspronkelijke budget van € 3.584.705 is € 250.000 overgeheveld naar Singel-Oost om het deel Vaaltbrug – Kleine Singel mee te nemen bij de herinrichting Wittevrouwensingel. Voor Singel-Noord is daarmee een budget van € 3.334.705 beschikbaar (3,33 mln).		
Eerdere stappen:		
Om te komen tot een doorfietsroute om de Noord zijn in 2016 en 2017 de volgende stappen gezet:		
Verkenning route (GU, jan2017):		
Intern is een geanalyseerd welk tracé het beste past bij de ambities en doelen van de fietsroute om de Noord.		
Daaruit volgt als advies:		
Completeer de fietsroute aan de buitenkant van de singel, dit sluit aan op de andere schakels van het		

fietsnetwerk, slecht de barrière bij de Weerdsluis met een nieuwe fietsbrug, laat de verkeerscirculatie (1-richtingsverkeer) ongemoeid, pas de doorfietsroute in en houdt rekening met de historische context.

Hoofdlijnenberaad (mrt 2017):

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

Fietsroute om de Noord (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.

Als vervolg op het hoofdlijnenberaad zijn de volgende studies gedaan:

. Kwantitatieve verkeerskundige analyse (Keypoint, okt 2017):

Vervolgens is een verkeerskundige analyse uitgevoerd, waaruit bleek dat de doorfietsroute Singel-Noord ca 7.000 tot 8.500 fietsers kan verwachten, waarvan 2.500 de Vredenburgroute omruilen voor Singel-Noord. Dat laatste betekent een afname van 5% op de Vredenburgroute (die op termijn 45.000 fietsers kan verwachten).

. Cultuurhistorische analyse (De Fabryck, okt 2017)

Er is een inventarisatie opgesteld 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 doorvaarhoogte 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 start van het ontwerpproces. We starten met het singel deel, waarvoor dekking is. Onderdeel van het project Singel-Noord is een nieuwe fietsoversteek nabij de Weerdsluis.

Inrichting:

Het budget is voldoende voor een sobere inrichting van de fietsvoorziening en van de oversteek (2 mln voor trace en 1,3 mln voor brug):

De herinrichting van De Weerdsingel is minder ingrijpend is dan de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. Er geldt immers al 30 km, er liggen al brede fietsstroken, het gehele profiel is al in klinkers. Bij een sobere inrichting kan volstaan worden met het asfalteren van ofwel alleen de fietsstroken, ofwel de volledige breedte tot fietsstraat. Het is ook de verwachting dat de fundering goed is omdat op dit traject geen tram gereden heeft. Ook de kruisingen kunnen beperkt blijven in aanpak.

In het Hoofdlijnenberaad is echter aangegeven dat een fietsbrug iconisch mag zijn. Dat vraagt vermoedelijk een hoger budget. Het fietstracé kent tevens twee kruisingen waar een goede doorstroming meerwaarde voor de fietsroute op kan leveren: oversteek Hopakker, kruising Noorderbrug. Met een ruimer budget kan ook hier een ambitieuzer ontwerp voor worden gemaakt.

Voorstel stappenplan:

Algemeen: Startbijeenkomst, uitwerken diverse profielen met kostenramingen. Wat is er precies mogelijk binnen het geraamde budget.

Voor tracédeel: Buurtbijeenkomst, voorbereiding, concept-IPvE opstellen, reacties etc

Voor brug: Technische verkenning naar oversteeklengte, noodzaak beweegbare delen, aanlanding etc. inpasbaarheid n.a.v. historische context.

Met deze uitgangspunten en randvoorwaarden: prijsvraag naar creatieve ideeën met bijbehorend budget.

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

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 (brug) passen andere stappen. Eerst wordt een nadere technische verkenning uitgevoerd, naar benodigde doorvaarthoogte, nut/noodzaak beweegbaar deel, locatie aanlanding brughoofd etc. 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 (bv 3D-geprint, 'plastic soep', circulair). Via externe fondsen, subsidies etc kunnen we een innovatieve en iconische brug mogelijk maken die recht doet aan de historische locatie en de fietsambities.

Uitgangspunten:

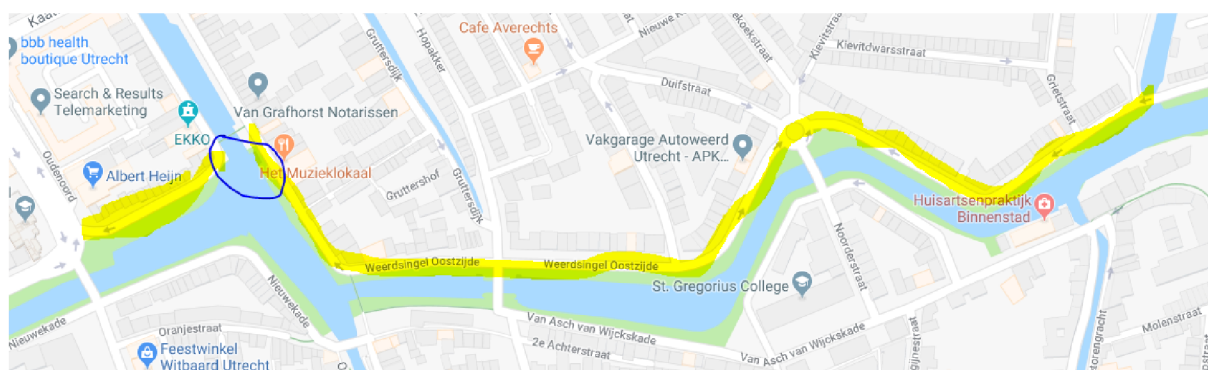
1. Projectgrens: vanaf Oudenoord tot Vaaltbrug, incl oversteek Weerdsluis
2. Uitvoering Singel-Noord:
 - . doorfietsroute in rood asfalt
 - . passend bij verkeerscirculatie (vnl eenrichtingsverkeer)
 - . ambitie meer groen, doorlopend wandelpad

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	Nvt

Kaartje:

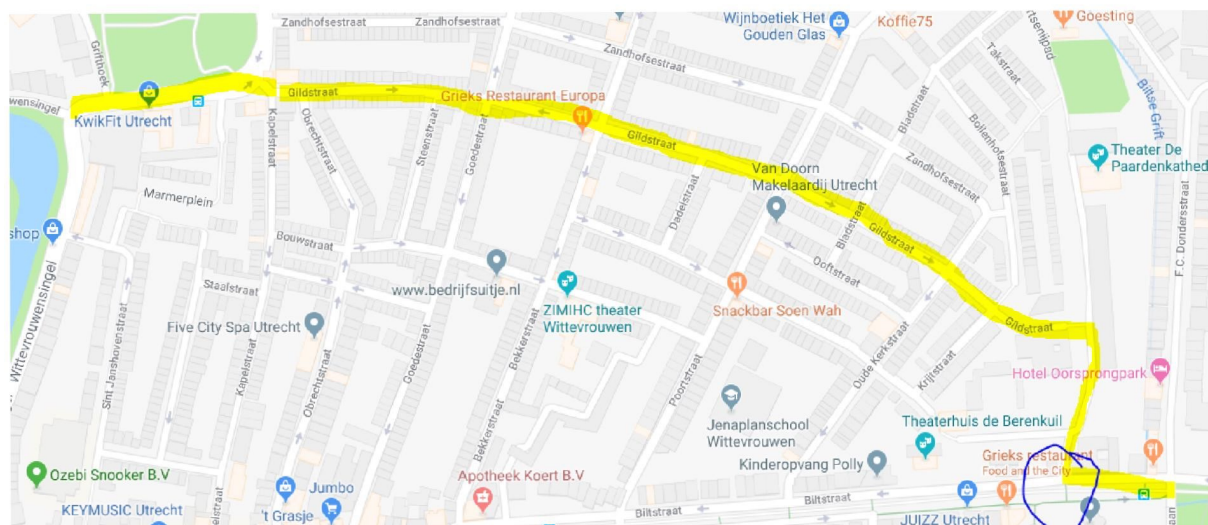
Tracédeel langs singel:



Tracédeel door Witte Vrouwen:



Gemeente Utrecht



VOORBLAD

Onderwerp: Singel Noord

Staf: Mobiliteit

Stafdatum:	23 september 2019	
Portefeuillehouder:	Lot van Hooijdonk	
Manager:	5.1.2E	
Opsteller:	5.1.2E	
Bestuurlijk contactpersoon:	5.1.2E	
Bestuursadviseur:	5.1.2E	
Doel: informeren, bespreken en/of besluiten	besluiten	
Geheim:	nee	
Bijlagen:	1	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Gevraagd besluit:		
1. Splitsen van het project Singel Noord in twee samenhangende deelprojecten: - a: Weerdsingel-Oostzijde herinrichten tot fietssingel - b: Fietsoversteek nabij Weerdsdijk technische verkenning van twee tracé-opties 2. Instemmen met uitgangspunten herinrichting Weerdsingel, mn profiel en verharding 3. Verkenning naar opties fietsoversteek nabij Weerdsdijk extern uitzetten 4. Bijgaande brief aan raad versturen als antwoord op de vraag van de raad oktober 2018		
Aanleiding voor dit voorstel:		
In maart 2019 lag een voorstel voor aanpak Singel-noord in de staf. Vraag van de wethouder was toen om, voorafgaande aan verzending van een antwoord aan de raad, het gehele proces beter te schetsen. Inmiddels is het volgende procesvoorstel opgesteld: 1. Singel-Noord: twee delen Het project Singel-Noord bestaat uit twee delen waarvan het vraagstuk en de uitgangssituatie verschillend is. 1a. Weerdsingel-Oostzijde: herinrichten tot fietssingel Weerdsingel-Oostzijde is het 'rompdeel' van het project Singel-Noord. In het oosten sluit de Weerdsingel-Oostzijde bij de Vaaltbrug aan op de Singel-Oost en (bij de Kleine Singel) op de regionale snelfietsroute naar Amersfoort. In het westen sluit de Weerdsingel-Oostzijde aan op de Bemuurde Weerd en de nader te verkennen tracés voor de fietsoversteek van de Vecht/Singel nabij de Weerdsdijk. Herinrichten van de Weerdsingel-Oostzijde kan los van de aanpak van de fietsoversteek, en zonder voor te sorteren op een keuze voor een variant voor de oversteek nabij de Weerdsdijk. 1b. Fietsoversteek nabij Weerdsdijk: technische verkenning tracé-opties Voor het vraagstuk van een nieuwe oversteek kunnen we nog niet beginnen met het opstellen van een IPVE noch met een participatietraject. Eerst is een nadere verkenning naar het tracé en naar de technische haalbaarheid nodig, en de consequenties voor cultuurhistorie, erfgoed en vaarwegbeheer moeten in beeld		

worden gebracht.

Voorstel:

Instemmen met splitsen Singel-Noord in twee samenhangende deelprojecten

1a: starten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde

1b: technische verkenning tracé-opties fietsoversteek

2. Uitgangspunten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde

In een eerste interne brainstorm over de aanpak van de Singel-Noord is gebleken dat de uitgangssituatie van de Weerdsingel-Oostzijde op enkele kenmerken afwijkt van de situatie Singel-Oost (Tolsteeg/Malie/-Wittevrouwensingel). Dat betreft:

- . de Weerdsingel is al 30 km/uur (waar de anderen vóór de herinrichting 50 km/u waren),
- . het wegprofiel op de Weerdsingel is ca 6,5m breed (waar de anderen 7 tot 9 m breed waren)
- . de Weerdsingel kent voor auto's éénrichtingsverkeer (waar de anderen tweerichtingsverkeer waren en zijn)
- . de autointensiteit op de Weerdsingel is beduidend lager (circa 1.100 mvt/etm) dan op de andere singeldelen (circa 5.000 – 7.000 mvt/etm)

Op basis van deze constatering is de voorkeur om voor de Weerdsingel een ander profiel te ontwerpen dan voor Singel-Oost is gerealiseerd. Voorlopig gaan de gedachten uit naar een fietsstraat-inrichting, waarbij de breedte teruggebracht kan worden van circa 6,5 meter naar circa 5 tot 5,5 meter. Over de gehele breedte komt dan een profiel voor gemengd gebruik, een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit betekent één type verharding en geen gemarkeerde fietsstroken. Variant kan zijn een inrichting met twee brede asfalt-fietsstroken op een smaller profiel (zoals bv de Leidseweg).

Binnenkort wordt een startbijeenkomst belegd met de omgeving om inbreng en wensen op te halen. We zullen daar aangeven dat onze gedachte voor herinrichting vooralsnog een fietsstraat is. Invulling van breedte, ligging, aansluitingen en verharding zijn onderwerp voor nadere uitwerking.

Wat verharding betreft heeft de ambtelijke projectgroep een lichte voorkeur voor klinkers, gezien de ligging (buiten de singels) en de monumentale omgeving. Vanuit comfort voor de fietsers en aansluiting op omliggende fietsroutes zou rood asfalt de voorkeur verdienen. Deze route valt onder de aanpak doorfietsroutes waarvoor het fietsbeleid inzet op rood asfalt.

Voorstel: instemmen met uitgangspunten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde:

- . inrichting als fietsstraat
- . type verharding (asfalt of klinkers), breedte, aansluitingen etc in participatie bespreken en nader uitwerken

3. Verkenning naar opties nieuwe oversteek

Als eerste stap naar de mogelijkheden voor een nieuwe fietsoversteek nabij de Weerdsluis is een interne sessie gehouden om de afweging in beeld te brengen tussen enerzijds fiets en anderzijds cultuurhistorie en vaarwegbeheer (sluis, zichtlijnen vaarwegen, wachtruimte, rondvaartboot). Eerst is gekeken naar de variant uit de eerdere Verkenning; een oversteek met een nieuwe brug ten zuiden van de Weerdsluis. Omdat die variant vanuit cultuurhistorie en vaarwegbeheer bezwaren kent, is ook naar een optie B gekeken.

. Optie A (in de plattegrond blauw gestreept):

Vanaf de Weerdsingel Oostzijde al dan niet via een stukje Bemuurde Weerd een nieuwe fietsoversteek ten zuiden van de sluis naar de Weerdsingel-Westzijde. Deze optie kwam als voorkeur uit de Verkenning uit 2017, en is in het Hoofdlijnenberaad toegelicht.

Dit tracé biedt de meeste meerwaarde voor de fietsstructuur (herkenbaarheid, comfort, kwaliteit) maar kent tegelijkertijd vanuit zowel Erfgoed/CH/Landschap als vaarwegbeheer belangrijke kanttekeningen. De omgeving Weerdsluis is een historische plek met veel monumenten en historische zichtlijnen; een levendige plek waar de Oude Gracht als Vecht de stad uitstroomt (bij wijze van spreken: de Amsterdamse Poort). Het is op het water relatief druk met boten die wachten bij de sluis, met de rondvaartboot en met manoeuvrerende boten van singel naar gracht en omgekeerd.

Om de afweging voor deze tracévariant goed te kunnen maken, is het zinvol een alternatief te beschouwen:

. Optie B (in de plattegrond roze gestreept):

Een fietstracé dat niet in de buurt van de Weerdsluis komt, maar gedeeltelijk binnenkant singel (Nieuwe Kade)

volgt. Nabij de Monicabrug kan dan gezocht worden naar een oversteek over de singel. Een dergelijk tracé botst beduidend minder met de cultuurhistorische waarden dan optie 1. Bovendien heeft dit minder consequenties voor vaarwegbeheer. Of een dergelijk tracé haalbaar is, realistisch is en voldoende meerwaarde biedt voor de fiets, verdient nader onderzoek. Daarbij wordt aansluiting gezocht van de verkenning naar nieuwe fietsverbindingen (oversteken). Een oversteek bij Paardenveld/ASW maakt deel uit van deze inventarisatie.

Voorstel is om een extern bureau te vragen om een technische verkenning van beide opties (nadere uitwerking tracé, mogelijkheden oversteek, kostenraming). Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de lopende verkenning naar nieuwe fietsverbindingen.

4. Brief aan raad

Vorig jaar heeft de wethouder aan de raad toegezegd uiterlijk 1^e kwartaal 2019 aan te geven hoe het project Singel-Noord opgepakt gaat worden. Inmiddels is helder hoe het proces wordt ingericht. Bijgaand een voorstel voor brief aan de raad.

Voorstel: bijgaande brief aan de raad versturen

Onderbouwing: met knelpunten en/of risico's.

Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.

Financiën

In het MPR is voor dit (gehele) project oorspronkelijk opgenomen een budget van 3,5 mln. Voor realisatie van het deel tussen Kleine Singel en Vaaltbrug (Wittevrouwensingel) is in 2018 een deelbudget van € 250.000 overgeheveld naar het project Wittevrouwensingel. Het resterende budget is daarmee € 3.250.000.

Daarvan is met de Verkenning, Verkeerskundige analyse en Cultuurhistorische inventarisatie reeds 0,1 mln besteed. Er resteert nog een budget van € 3.150.000.

De kostenraming waarop het budget is gebaseerd omvat ook het deel door Wittevrouwen, tot aan de Biltstraat. In het Actieplan Utrecht Fietst wordt doorfietsroute nr 4 (Singel-Noord) namelijk doorgetrokken tot de Biltstraat.

De huidige opzet van het project Singel-Noord beperkt zich tot de singel en omvat niet het deel door Wittevrouwen, daar is immers nog geen zekerheid over het tracé.

Het project Singel-Noord bestaat nu uit de noordelijke Singel (Weerdsingel-oostzijde en oversteek Weerdsluis). Voor het deel door Wittevrouwen is geen budget geprogrammeerd.

Het projectbudget wordt gesplitst over beide delen:

. inrichting Weerdsingel-oostzijde: als onderdeel van het op te stellen Programma van Eisen zal binnenkort een kostenraming worden opgesteld. De vorige kostenraming (uit 2014) voor dit tracé was ca 1,1 mln. De nieuwe kostenraming is afhankelijk van de keuzes in het IPvE (breedte, positie parkeren, ondergrond verharding etc).

. deel oversteek Weerdsluis inclusief aansluiting Weerdsingel-Westzijde; uitgaande van een kostenraming van 1,1 mln voor Weerdsingel-Oostzijde resteert voor de oversteek en aansluitende delen een budget van 2 mln. Ook voor dit deel zal een kostenraming worden opgesteld, op het moment dat meer zekerheid is over het tracé.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	

Raad	
------	--

Bijlage

Kaartje tracémogelijkheden rondom Weerdsluis

VOORBLAD

Onderwerp: Singel Noord

Staf: Mobiliteit

Stafdatum:	18 oktober 2019	
Portefeuillehouder:	Lot van Hooijdonk	
Manager:	5.1.2E	
Opsteller:	5.1.2E	
Bestuurlijk contactpersoon:	5.1.2E	
Bestuursadviseur:	5.1.2E	
Doel: informeren, bespreken en/of besluiten	besluiten	
Geheim:	nee	
Bijlagen:	1	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk:	
	Ambtelijke:	
	Extern:	
Gevraagd besluit:		
1. Splitsen van het project Singel Noord in twee samenhangende deelprojecten: a: Weerdsingel-Oostzijde herinrichten tot fietssingel b: Fietsoversteek nabij Weerdsluis technische verkenning van twee tracé-opties 2. Instemmen met uitgangspunten herinrichting Weerdsingel, mn profiel en verharding 3. Technische verkenning naar opties fietsoversteek nabij Weerdsluis extern uitzetten 4. Bijgaande brief aan raad versturen als antwoord op de vraag van de raad oktober 2018		
Aanleiding voor dit voorstel:		
In maart 2019 lag een voorstel voor aanpak Singel-noord in de staf. Vraag van de wethouder was toen om, voorafgaande aan verzending van een antwoord aan de raad, het gehele proces beter te schetsen. Inmiddels is het volgende procesvoorstel opgesteld: 1. Singel-Noord: twee delen Het project Singel-Noord bestaat uit twee delen waarvan het vraagstuk en de uitgangssituatie verschillend is. 1a. Weerdsingel-Oostzijde: herinrichten tot fietssingel Weerdsingel-Oostzijde is het 'rompdeel' van het project Singel-Noord. In het oosten sluit de Weerdsingel-Oostzijde bij de Vaaltbrug aan op de Singel-Oost en (bij de Kleine Singel) op de regionale snelfietsroute naar Amersfoort. In het westen sluit de Weerdsingel-Oostzijde aan op de Bemuurde Weerd en de nader te verkennen tracés voor de fietsoversteek van de Vecht/Singel nabij de Weerdsluis. Ook kan hier aansluiting gevonden worden op de fietsroute langs de Vecht. Herinrichten van de Weerdsingel-Oostzijde kan los van de aanpak van de fietsoversteek nabij de Weersluis, en zonder voor te sorteren op een keuze voor een variant voor de oversteek nabij de Weerdsluis. 1b. Fietsoversteek nabij Weerdsluis: technische verkenning tracé-opties Voor het vraagstuk van een nieuwe oversteek kunnen we nog niet beginnen met het opstellen van een IPvE		

noch met een participatietraject. Eerst is een nadere verkenning naar het tracé en naar de technische haalbaarheid nodig, en moeten de consequenties voor cultuurhistorie, erfgoed en vaarwegbeheer in beeld worden gebracht.

Voorstel:

Instemmen met splitsen Singel-Noord in twee samenhangende deelprojecten

1a: starten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde

1b: technische verkenning tracé-opties fietsoversteek

2. Uitgangspunten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde

In een eerste interne brainstorm over de aanpak van de Singel-Noord is gebleken dat de uitgangssituatie van de Weerdsingel-Oostzijde op enkele kenmerken afwijkt van de situatie Singel-Oost (Tolsteeg/Malie/-Wittevrouwsingel). Dat betreft:

- . de Weerdsingel is al 30 km/uur (waar de anderen vóór de herinrichting 50 km/u waren),
- . het wegprofiel op de Weerdsingel is ca 6,5m breed (waar de anderen 7 tot 9 m breed waren)
- . de Weerdsingel kent voor auto's éénrichtingsverkeer (waar de anderen tweerichtingsverkeer waren en zijn)
- . de autointensiteit op de Weerdsingel is beduidend lager (circa 1.100 mvt/etm) dan op de andere singeldelen (circa 5.000 – 7.000 mvt/etm)

Op basis van deze constatering is de voorkeur om voor de Weerdsingel een ander profiel te ontwerpen dan voor Singel-Oost is gerealiseerd. Voorlopig gaan de gedachten uit naar een fietsstraat-inrichting, waarbij de breedte teruggebracht kan worden van circa 6,5 meter naar circa 5 tot 5,5 meter. Over de gehele breedte komt dan een profiel voor gemengd gebruik, een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit betekent één type verharding en geen gemarkeerde fietsstroken. Variant kan zijn een inrichting met twee brede asfalt-fietsstroken op een smaller profiel (zoals bv de Leidseweg).

Binnenkort wordt een startbijeenkomst belegd met de omgeving om inbreng en wensen op te halen. We zullen daar aangeven dat onze gedachte voor herinrichting vooralsnog een fietsstraat is. Invulling van breedte, ligging, aansluitingen en verharding zijn onderwerp voor nadere uitwerking.

Wat verharding betreft heeft de ambtelijke projectgroep een lichte voorkeur voor klinkers, gezien de ligging (buiten de singels) en de monumentale omgeving. Vanuit comfort voor de fietsers en aansluiting op omliggende fietsroutes zou rood asfalt de voorkeur verdienen. Deze route valt onder de aanpak doorfietsroutes waarvoor het fietsbeleid inzet op rood asfalt.

Voorstel: instemmen met uitgangspunten herinrichting Weerdsingel-Oostzijde:

- . inrichting als fietsstraat
- . type verharding (asfalt of klinkers), breedte, aansluitingen etc in participatie bespreken en nader uitwerken

3. Verkenning naar opties nieuwe oversteek

Als eerste stap naar de mogelijkheden voor een nieuwe fietsoversteek nabij de Weerdsluis is een interne sessie gehouden om de afweging in beeld te brengen tussen enerzijds fiets en anderzijds cultuurhistorie en vaarwegbeheer (sluis, zichtlijnen vaarwegen, wachtruimte, rondvaartboot). Eerst is gekeken naar de variant uit de eerdere Verkenning; een oversteek met een nieuwe brug ten zuiden van de Weerdsluis. Omdat die variant vanuit cultuurhistorie en vaarwegbeheer bezwaren kent, is ook naar een optie B gekeken.

. Optie A (in de plattegrond blauw gestreept):

Vanaf de Weerdsingel Oostzijde al dan niet via een stukje Bemuurde Weerd een nieuwe fietsoversteek ten zuiden van de sluis naar de Weerdsingel-Westzijde. Deze optie kwam als voorkeur uit de Verkenning uit 2017, en is in het Hoofdpijnenberaad toegelicht.

Dit tracé biedt de meeste meerwaarde voor de fietsstructuur (herkenbaarheid, comfort, kwaliteit) maar kent tegelijkertijd vanuit zowel Erfgoed/CH/Landschap als vaarwegbeheer belangrijke kanttekeningen. De omgeving Weerdsluis is een historische plek met veel monumenten en historische zichtlijnen; een levendige plek waar de Oude Gracht als Vecht de stad uitstroomt (bij wijze van spreken: de Amsterdamse Poort). Het is op het water vaak druk met boten die wachten bij de sluis, met de rondvaartboot en met manoeuvrerende boten van singel naar gracht en omgekeerd.

Om de afweging voor deze tracévariant goed te kunnen maken, is het zinvol een alternatief te beschouwen:

. Optie B (in de plattegrond roze gestreept):

Een fietstracé dat niet in de buurt van de Weerdsluis komt, maar gedeeltelijk binnenkant singel (Nieuwe Kade) volgt. Nabij de Monicabrug kan dan gezocht worden naar een oversteek over de singel. Een dergelijk tracé botst beduidend minder met de cultuurhistorische waarden dan optie 1. Bovendien heeft dit minder consequenties voor vaarwegbeheer. Of een dergelijk tracé haalbaar is, realistisch is en voldoende meerwaarde biedt voor de fiets, verdient nader onderzoek. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de verkenning naar nieuwe fietsverbindingen (oversteken). Een (voetgangers-)oversteek bij Paardenveld/ASW maakt deel uit van deze inventarisatie.

Voorstel is om een extern bureau te vragen om een technische verkenning van beide opties (nadere uitwerking tracé, mogelijkheden oversteek, kostenraming). Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de lopende verkenning naar nieuwe fietsverbindingen.

4. Brief aan raad

Vorig jaar heeft de wethouder aan de raad toegezegd uiterlijk 1^e kwartaal 2019 aan te geven hoe het project Singel-Noord opgepakt gaat worden. Inmiddels is helder hoe het proces wordt ingericht. Bijgaand een voorstel voor brief aan de raad.

Voorstel: bijgaande brief aan de raad versturen

Onderbouwing: met knelpunten en/of risico's.

Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.

Financiën

In het MPR is voor dit (gehele) project oorspronkelijk opgenomen een budget van 3,5 mln. Voor realisatie van het deel tussen Kleine Singel en Vaaltbrug (Wittevrouwensingel) is in 2018 een deelbudget van € 250.000 overgeheveld naar het project Wittevrouwensingel. Het resterende budget is daarmee € 3.250.000.

Daarvan is met de Verkenning, Verkeerskundige analyse en Cultuurhistorische inventarisatie reeds 0,1 mln besteed. Er resteert nog een budget van € 3.150.000.

De kostenraming waarop het budget is gebaseerd omvat ook het deel door Wittevrouwen, tot aan de Biltstraat. In het Actieplan Utrecht Fietst wordt doorfietsroute nr 4 (Singel-Noord) namelijk doorgetrokken tot de Biltstraat.

De huidige opzet van het project Singel-Noord beperkt zich tot de singel en omvat niet het deel door Wittevrouwen, daar is immers nog geen zekerheid over het tracé.

Het project Singel-Noord bestaat nu uit de noordelijke Singel (Weerdsingel-oostzijde en oversteek Weerdsluis). Voor het deel door Wittevrouwen is geen budget geprogrammeerd.

Het projectbudget wordt gesplitst over beide delen:

. inrichting Weerdsingel-oostzijde:

als onderdeel van het op te stellen Programma van Eisen zal binnenkort een kostenraming worden opgesteld.

De vorige kostenraming (uit 2014) voor dit tracé was ca 1,1 mln. De nieuwe kostenraming is afhankelijk van de keuzes in het IPvE (breedte, positie parkeren, ondergrond verharding etc).

. deel oversteek Weerdsluis inclusief aansluiting Weerdsingel-Westzijde;

uitgaande van een kostenraming van 1,1 mln voor Weerdsingel-Oostzijde resteert voor de oversteek en aansluitende delen een budget van 2 mln. Ook voor dit deel zal een kostenraming worden opgesteld, op het moment dat meer zekerheid is over het tracé.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Bijlage
Kaartje tracémogelijkheden rondom Weerdsluis

1. Opening en mededelingen.

ABA



2. College, commissie en raad

2.1 Raadsbrief financiële scenario's Westelijke Stadsboulevard

ABA



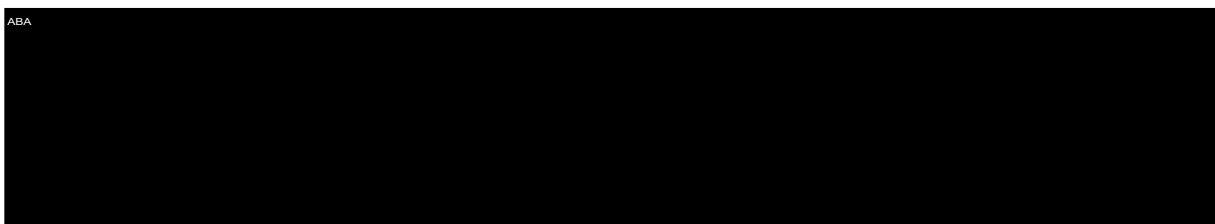
ABA



3. Vertraging IPvE herinrichting Weerdsingel-OZ

Na presentatie van de eerste plannen voor de herinrichting aan de klankbordgroep zijn de geluiden kritisch. Na een bijeenkomst en een digitale bijeenkomst zijn er drie zaken die samen met de klankbordgroep nader moeten worden bekeken: “niets doen”, “klinkers versus asfalt” en stedelijk belang. Dat vraagt om een tussenstap. Het concept IPvE komt nu naar verwachting na de zomer.

ABA



ABA



6. Rondvraag en sluiting

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel-Oostzijde

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 (inlassen tussenstap)		
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.		
Het project herinrichting Weerdsingel-Oostzijde is onderdeel van de Fietssingel – Noord. Het andere onderdeel is de verkenning naar een mogelijk tracé voor een nieuwe fietsbrug nabij de Weerdsluis. Het project herinrichting Weerdsingel-OZ betreft herinrichting tot een doorfietsroute, zoals aangegeven in het Actieplan Utrecht Fietst. 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 (wordt dan 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 3 varianten voor herinrichting: huidig, variant versmald profiel en variant gemengd profiel. 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 de vorm van een fysieke bijeenkomst en de tussentijd te benutten voor een extra stap: een nader gesprek over nut, noodzaak en vorm. Waarschijnlijk wordt het volgende gesprek met de klankbordgroep pas na de zomer. Tot die tijd vind ik het niet gepast om het IPvE uit te werken.

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

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

Na de klankbordgroepbijeenkomst van 20 april 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. Als we meer tijd nodig hebben om draagvlak te vinden, dat betekent dat enige vertraging. Dat is te overzien.

Eventueel kan het uitstel gekoppeld worden aan helderheid over het tracé van de nieuwe brug nabij de Weerdsdijk. Zodra bekend is welk tracé daarvoor wordt vastgesteld, is verbetering van de Weerdsingel-Oostzijde beter te duiden als onderdeel van het fietsnetwerk.

Tot nu toe meenden we echter dat we beide delen in tijd los kunnen oppakken. Daar is niets aan veranderd. Voorstel is om beide delen separaat te blijven uitwerken.

2. Verharding in klinkers?

Bewoners hechten zeer aan de klinkerverharding, vanwege de uitstraling en de waterdoorlatendheid. In de huidige situatie zijn de fietsstroken in fietsvriendelijke klinkers aangelegd, de middenstrook in grote klinkers. In het Actieplan Utrecht Fietst is aangegeven dat doorfietsroutes buiten de singel in asfalt worden verhard. Indien we een gemengd profiel op de Weerdsingel gaan aanleggen (één strook), kan dat ofwel in asfalt, ofwel in fietsvriendelijke klinkers. Asfaltverharding sluit aan op de fietsstroken in asfalt langs de Wittevrouwensingel.

Klinkerverharding sluit qua uitstraling 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.

Voor het verbeteren van het fietscomfort is het niet persé nodig om asfalt te realiseren; ook met klinkers kan verbetering in comfort bereikt worden: een betere positie op de weg, een herkenbaar profiel voor de fiets, niet meer 'weggeduwd worden' achter de geleide-eilandjes in de bochten. Voorstel: vasthouden aan de notie dat de keuze tussen klinkers of asfalt later gemaakt wordt, na de keuze voor het profiel (indeling).

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 krijgt steun, 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 dan behulpzaam zijn voor nadere toelichting en duiding. De enquête is immers ook te lezen als: 2/3 van de bewoners vindt dat er wel iets moet veranderen. Laten we dan de beste vorm daarvoor nader verkennen en daarvoor in gesprek blijven. Waarbij wij naast het bewonersbelang ook een breed stadsbelang voor ogen hebben.

Voorstel: een tussenstap inlassen en na de zomer een concept IPvE opstellen.

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

Voorblad

Onderwerp: Singel Noord: Weerdsingel en brug

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	14 september 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	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Fietsroute Weerdsingel: a: Keuze voor profiel vastleggen: één strook zonder rijstrookindeling b: Keuze voor verharding vastleggen: gebakken klinkers 2. Proces op weg naar advies fietsbrug Singel Noord bespreken		
Aanleiding voor dit voorstel		
De uitwerking van de Singel Noord is gesplitst in twee delen: herinrichting Weerdsingel-Oostzijde tot fietsroute en een verkenning naar mogelijkheden voor een evt nieuwe fietsbrug nabij de Weerdslois. De Singel Noord is bedoeld om de groei van het fietsverkeer (mee) op te vangen, het fietsnetwerk uit te breiden, fietsers over de stad te spreiden en daarmee de druk op de Vredenburgroute te verminderen.		
Weerdsingel		
We werken aan een IPvE/FO. Inmiddels staat een eerste concept IPvE in de steigers en is een eerste FO uitgetekend. Belangrijkste keuzes in het IPvE zijn het profiel, maar meer nog de verharding: asfalt of klinkers. Hoofdpunten uit het concept-IPvE:		
1. Weerdsingel-OZ is onderdeel van de singelstructuur: groen- en fietsstructuur. De inrichting moet goed op de Wittevrouwensingel en Catharijnesingel aansluiten: logisch, doorlopend profiel, herkenbaar. Dat betekent echter niet dat het profiel hetzelfde wordt als de Wittevrouwensingel.		

2. Profiel:

We kiezen hier voor de fiets. Vanwege het primaat voor de fiets in combinatie met de lage auto-intensiteit en de prognose voor toename fiets wordt een profiel met één rijloper voorgesteld. Dat is een profiel zoals we ook in fietsstraten toepassen, en waarin ruimte wordt geboden voor 2 keer 2 fietsers, of 2 fietsers en 1 auto naast elkaar. Hierbij past een rijbaanbreedte van 4,8m. Dat is smaller dan de huidige breedte van 6,5m. Op de Weerdsingel-Oostzijde is voor autoverkeer éénrichtingsverkeer.

Een rijbaanbreedte van ca 5m wordt ook toegepast op de Koekoekstraat, Troelstralaan en Voorstraat. Bij de fiets- en autointensiteit op deze weg (ca 3000 fietsers, ca 1000 auto's per etmaal) is een rijstrokenindeling niet nodig.

Het profiel wordt dus anders dan de aansluitende Wittevrouwensingel, die immers veel drukker is (zowel auto's als fiets), en auto- en busverkeer in twee richtingen kent. Prognose voor de Weerdsingel is een verdubbeling van het aantal fietsers (tot ca 7.000) bij gelijkblijvend aantal auto's.

3. Verharding:

Voorstel van de projectgroep:

Vanwege ruimtelijk beeld, inpassing in omgeving, accent op snelheidsverlaging, waterdoorlaatbaarheid en wens van de bewoners wordt klinkerverharding toegepast. Dit wordt uitgevoerd in fietsvriendelijke klinkers.

Alternatief zou zijn: Vanwege vastgesteld beleid, herkenbaarheid van de fietsroutes, doortrekken herkenbare fietsstructuur, verhogen fietscomfort en verlagen geluidbelasting wordt de verharding uitgevoerd in rood asfalt. Waterafvoer verloopt (voor deel van de singel) via de HWA.

4. Voorstel van de projectgroep:

Rotonde Noorderbrug vervalt; wordt een 'gewone' aansluiting met voorrang op singel.

5. Aan de waterzijde wordt de groenstrook verbreed (ontharding van ca 1 tot 1,5m over de hele lengte) en voorzien van doorlopend wandelpad.

6. Aansluiting op Hopakker wordt een 'gewone' aansluiting van fietsroutes, met voorrang voor rechts. Voorlopig is dit, in afwachting van duidelijkheid over de fietsroute tussen Weerdsingel Oost- en Westzijde, een T-aansluiting van fietsroutes.

7. Aansluiting op de Wittevrouwensingel (Vaaltbrug) wordt zo gemaakt dat automobilisten snelheid terugnemen.

Het meest westelijke deel van de Weerdsingel-Oostzijde (tussen Hopakker en Bemuurde Weerd) maakt geen deel uit van deze herinrichting. Al dan niet aanpak van dat deel hangt af van de routing naar een eventueel nieuwe fietsbrug tussen Weerdsingel-Oostzijde en Weerdsingel-Westzijde.

Verharding: voorkeur voor klinkers

De meningen in de projectgroep over de voorkeur voor verharding (asfalt of klinkers) zijn verdeeld.

Argumenten voor asfalt:

Qua comfort, aantrekkelijkheid en herkenbaarheid voor fietsers is een keuze voor asfalt te rechtvaardigen. Dat sluit ook aan bij de meeste andere fietsroutes in de omgeving (Koekoekstraat, Troelstralaan, Hopakker). Asfalt geeft invulling aan de uitgangspunten in het Actieplan Fiets. Als we fietsers willen verleiden om voor de Weerdsingel te kiezen ipv Vredenburg, is rood asfalt gepast. Nu de Voorstraat asfalt wordt, is het wenselijk om de Weerdsingel minstens even comfortabel te maken, dus asfalt.

Argumenten voor klinkerverharding:

Qua inpassing en ruimtelijke kwaliteit heeft klinkerverharding de voorkeur. De singel is te beschouwen als de buitenrand van de binnenstad; een binnenstads-uitstraling is hier passend.

Klinkerverharding draagt bij aan een gepaste snelheid van autoverkeer. Klinkerverharding is makkelijker te herstellen (wordt geen lappendeken), klinkers gaan langer mee en kunnen hergebruikt worden.

De bewoners hebben een sterke voorkeur voor klinkerverharding, vanwege de omgeving, het snelheidsverlagend effect en de waterdoorlatendheid. De bewoners willen geen uitstraling zoals de Koekoekstraat, een fietsstraat in rood asfalt die druk is en waar hard wordt gereden.

Stadsbreed geldt/gold als richtsnoer: fietsroutes in de binnenstad in klinkers, fietsroutes buiten de singel in asfalt.

Voorstel:

Alles overziend stelt de projectgroep voor om klinkerverharding in fietsvriendelijke klinkers toe te passen. Klinkerverharding in fietsvriendelijke klinkers is netjes en dus comfortabel te leggen, dan is het comfort-verschil met asfalt niet zo groot. Ook met klinkers kan een herkenbare fietsroute worden gecreëerd. Op aspecten als passend in omgeving, passend bij 30km en aansluiten bij bewonerswensen scoort klinkerverharding beter.

De collega's van Mobiliteit nemen een minderheidsstandpunt in en hebben voorkeur voor asfalt.

Proces

Op 14 september is er een bijeenkomst met de klankbordgroep over de ingrediënten voor het IPvE. Daarna wordt het concept IPvE en FO afgerond, in de staf besproken en daarna op een bewonersavond in november aan de omgeving voorgelegd.

Op 22 september is het ontwerp Weerdsingel op verzoek van de raad geagendeerd voor het jaarlijks 'wijk in de raad'-bezoek aan Noord Oost. Bewoners lichten toe hoe zij de samenwerking ervaren. En ik mag een toelichting geven.

De klankbordgroep is kritisch op het proces. Ze menen dat er weinig ruimte is voor hun inbreng, en dat niet serieus wordt gekeken naar nut en noodzaak van de fietsroute. Zij hebben de raad benaderd, wat aanleiding is geweest voor de schriftelijke vragen van begin juni. Vanwege de beperkte mogelijkheden tot inbreng hebben enkele klankbordgroepleden zich voor de zomer teruggetrokken.

Ik herken dit dilemma: de afweging in stadsbelang voor een herkenbaar fietsnetwerk laat weinig ruimte voor afwijkingen op straatniveau. Dit maakt het gesprek over participatie én inhoud soms moeilijk.

Fietsbrug

In juli 2020 is de raad via een brief geïnformeerd over de stand van zaken van herinrichting singel en verkenning fietsbrug. We hebben aangegeven voor de mogelijke fietsbrug eind dit jaar een integrale afweging te maken over de varianten en mogelijkheden.

De stand daarvan is:

1. Afgelopen voorjaar heeft bureau ipvDelft een technische verkenning uitgevoerd naar de volgende varianten:



2. ipvDelft concludeert dat de fietsroute 'onder de Monicabrug door' niet interessant is; voldoet niet aan eisen fietscomfort en vraagt teveel hoogteverschil. De variant 3 en 4 vallen af.
 3. ipvDelft meent dat variant 1 ('noord') en variant 2 ('zuid') beide technisch mogelijk zijn wat betreft hellingspercentage en ruimtelijke inpassing. Nadere afweging is afhankelijk van andere factoren als inpassing in omgeving, cultuurhistorie, smaak. Variant 2 verloopt via de Nieuwe Kade en vraagt om handige inpassing van de fietsroute over de Monicabrug.
- De conclusies en aanbevelingen van ipvDelft zijn in de bijlage opgenomen.

Begin juli heeft ipvDelft de door hen uitgevoerde verkenning gepresenteerd aan een interne, brede groep collega's (uit 3 gebiedsteams, vakgroepen waaronder Mobiliteit, Erfgoed en Stedebouw). We hebben besproken of we met deze verkenning voldoende informatie hebben voor een integraal advies. We menen dat we nog enkele uitzoekvragen hebben. De volgende 3 vragen pakken we deze weken intern op:

1. Wat zijn de mogelijkheden en consequenties van een beweegbare brug? Heeft dat voordelen voor inpassing en hellingen?
2. Wat zijn de mogelijkheden voor verbeteren van de oversteek van de fietsroute over de Monicabrug?
3. Wat zijn de netwerkeffecten van een brug in deze hoek van de stad? Wat is de meerwaarde van deze brug als ook de fietsroute over de Adelaarstraat wordt verbeterd?

Invulling van deze vragen verwachten we eind september.

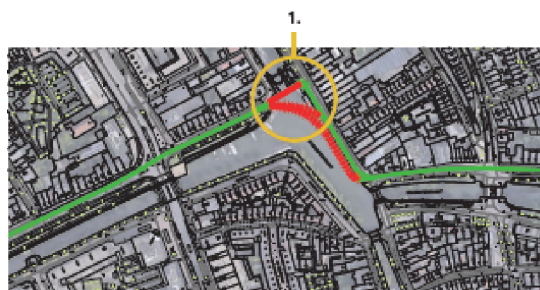
De uitkomsten verwerken we in een integraal advies dat in oktober/november in de staf wordt voorgelegd. Dan leggen we ook een voorstel voor vervolg neer: een avond voor belangstellenden en een raadsbrief waarin we de stand van zaken toelichten.

Dat is dan ook het moment om te beoordelen wat de ruimte voor inbreng van de buurt wordt: mag men kiezen uit de varianten?

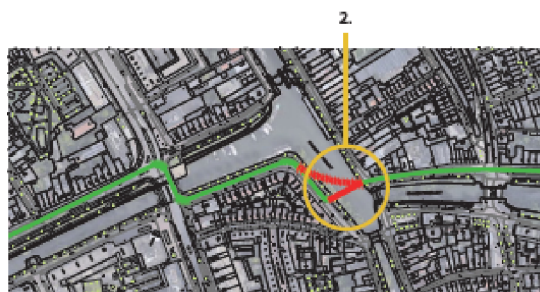
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.

Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.

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



figuur 28 route A met nieuwe verbinding t.h.v. Weerdsingel



figuur 29 route B met nieuwe verbinding t.h.v. Weerdsingel



figuur 30 route C met nieuwe verbindingen t.h.v. Weerdsingel en Monicabrug

conclusie routes en verbindingen:

Verbindingen 1 en 2 zijn kansrijk, verbindingen 3 en 4 vallen af:

Route C met verbindingen 2, 3 en 4 brengen als totaalpakket grote kosten en impact met zich mee. De logica van de route is niet eenduidig, de aansluiting op de Weerdsingel Westzijde (verbinding 4) complex en het fietscomfort is zeer matig: omhoog bij 2, naar beneden bij 3 en weer omhoog bij 4. Tevens is het comfort van verbinding 3 beperkt (onderdoorgang heeft beperkte breedte en hoogte). Verbindingen 3 en 4 bestaan niet solitair. Route C en verbindingen 3 en 4 vallen daarmee af.

Route A met verbinding 1, route B met verbinding 2 blijven over als kansrijk. Ze onderscheiden zich in deze verkenning op de volgende punten:

- de verbindingen volgen een andere route. Verbinding 1 volgt de buitenzijde van de singel; verbinding 2 steekt over naar de binnenzijde en maakt gebruik van de Monicabrug.
- verbinding 2 kent een kleiner te overbruggen hoogteverschil dan verbinding 1; de kades liggen hoger.
- verbinding 1 kan iets comfortabeler voor de fiets worden ingepast, hellingen rond de streefwaarde zijn inpasbaar; de hellingen van verbinding 2 zitten iets boven de streefwaarde (wel binnen de bandbreedte).
- verbinding 2 is beperkter in lengte en hiermee economisch voordeliger.
- de impact op de nautische wereld is vergelijkbaar, maar kent andere accenten gezien het verschil in ligging. Verbinding 1 ligt bij de T-splitsing nabij de sluis en verbinding 2 ligt bij de T-splitsing nabij de Weerd- en Zandbrug. In beide gevallen geldt dat er aandacht moet zijn voor o.a. steunpunten in het water (en eventuele afscherming hiervan), vaar-, wacht- en aanlegruimte, overzicht en zichtlijnen, bochten en manoeuvreerruimte.
- de impact op de omgeving is voor beide verbindingen verschillend. Onze inschatting is dat verbinding 1 meer impact heeft vanwege de afmetingen. Dit hoeft niet negatief te zijn en kan een meerwaarde hebben. We adviseren dit aspect vanuit verschillende invalshoeken en met de stakeholders te onderzoeken en te beoordelen.

De verbindingen 1 en 2 zijn beide kansrijk t.a.v. meerwaarde en comfort voor de fiets en de technische haalbaarheid. Het verschil zal met name worden gemaakt op aspecten die buiten deze technische verkenning vallen. Heeft de buitenkant van de Singel de voorkeur? Wat zijn de ontwikkelingen bij de Monicabrug? Wat zijn de consequenties van de inpassing voor de omgeving? Dit vraagt om een gedegen afweging als vervolg op deze verkenning.

conclusie subvarianten

De hoofdkeuze zal tussen verbinding 1 en 2 plaats vinden. Hierbij is het goed om de mogelijkheden van verdere uitwerking ('de subvarianten') in het achterhoofd te hebben. Voor zover mogelijk in deze verkenning sluiten we subvarianten uit of kijken we waar overeenkomsten en mogelijkheden tot optimalisatie zitten.

verbinding 1:

- 1A valt af; hellingen zijn niet fietsbaar.
 - de westelijke helling van 1B valt af; niet inpasbaar op Weerdsingel Westzijde.
 - Tussen 1B, C en D kan naar een optimum gezocht als meest kansrijke verbinding. De variabelen t.a.v. het tracé zijn:
 - bochtstraal (minimaal zoals 1B of zeer ruim zoals 1D)
 - lengte hellingbaan en aansluitpunt oost (minimaal comfortabele lengte zoals 1B/C of langer met aansluitpunt nabij Weerdsingel zoals 1D).
 - optionele zijtak Vechtroute. Gezien de uitvoering (niet fietsbaar) is de meerwaarde discutabel.
- Tevens spelen consequenties voor o.a. overspanningen en impact op omgeving en nautische wereld een rol, zie aanbevelingen.



figuur 31 kansrijke verbinding 1b,c,d

verbinding 2:

- technisch gezien is er geen aanleiding om al een variant uit te sluiten. De afweging dient op basis van andere factoren plaats te vinden, zie aanbevelingen. Evenals bij verbinding 1 kan hier naar een optimum gezocht tussen de varianten 2A, B en C.
- een aandachtspunt hierbij is optimalisatie van het fietscomfort t.a.v. het hellingspercentage. Vanwege het beperkte hoogteverschil is dit erg veranderlijk als er aan variabelen als tracé, dekdikte (brugconstructie, overspanning, tussensteunpunten) en aansluit hoogte gesleuteld wordt.



figuur 32 kansrijke verbinding 2a,b,c

aanbevelingen

De verkenning is gericht op het onderzoeken van de technische mogelijkheden van de verbindingen en hier een eerste voorstelling van te kunnen maken. We zien een aantal aspecten die in een eventuele vervolgfase meegenomen kunnen worden:

- Boogstralen, kruisingen, splitsingen en aansluitingen in het algemeen dienen in een eventueel vervolg nader beschouwd te worden t.a.v. veiligheid, verschillende verkeersstromen, etc.
- De voetganger is buiten beschouwing gelaten. In een eventueel vervolg dient deze meegenomen te worden. Bij de verbindingen 1 en 2 geldt dat de voetganger altijd over het huidige sluisbruggetje kan. Een nieuwe verbinding is dan eventueel extra.

Vanuit technisch oogpunt zijn de kansrijke verbindingen allen te realiseren met kleine onderlinge verschillen, bijvoorbeeld t.a.v. fietscomfort (m.n. hellingen). Doorslaggevend zullen aspecten van andere orde zijn. We noemen er een aantal die in de contactmomenten aan de orde zijn gekomen en die we signaleren:

- overwegingen vanuit fietsbeleid. Denk aan o.a. samenhang of invloed op het fietsnetwerk; het ontlasten van de binnenstad; het belang van een aantakking op de vechtroute; de herkenbaarheid van de route; een voorkeur voor een continue route aan de buitenzijde van de singel.
- overwegingen t.a.v. fietscomfort: Het kan helpen om van bestaande bruggen in de binnenstad de hellingspercentages (in relatie tot het hoogteverschil) te inventariseren. Zo krijg je gevoel bij wat 10% of 5 % is. Zie ook kader 'korte, bolle brug' op pagina 7. Naast hellingen spelen o.a. haakse bochten en verhoudingen met voetgangers een rol.

- overwegingen t.a.v. ruimtelijke en visuele impact (stadsgezicht), beeldkwaliteit, zichtlijnen en impact op de omgeving algemeen. De orde grootte van de impact is al aangestipt in de verkenning omdat dit samenhangt met de conceptverbindingen. De daadwerkelijke uitdieping en beoordeling van dit aspect moet nog plaatsvinden.
- overwegingen t.a.v. impact op de nautische wereld. In principe zijn hier vooral aandachtspunten en geen onoverkomelijkheden. Het scherpstellen van de (on)mogelijkheden kan wel input zijn voor een voorkeur voor een variant.
- overwegingen t.a.v. functionele raakvlakken: de omgeving als beleevings- en evenementenruimte (o.a. Sinterklaas, Koningsdag, Canalpride, concerten). Maar ook: stromen (fiets) versus verblijven (voetganger) op de Bernuurde Weerd.
- overweging t.a.v. uitgangspunten: we adviseren de afweging om een beweegbare brug buiten beschouwing te laten, helder vast te leggen in een onderbouwing met een voorbeeldberekening van de wachttijden. In relatie tot de impact op de omgeving kan het interessant zijn een beweegbare brug te heroverwegen. Helder moet dan zijn wat dit betekent t.a.v. open- en wachttijden: de consequenties voor het fietsbereik.
- tot slot kunnen kosten (realisatie en beheer en onderhoud) een rol spelen. In een vervolgfase kan hier een eerste inschatting voor gedaan worden.