

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel Oostzijde

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	18 januari 2021	
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk	
Manager	5.1.2E	
Opsteller	5.1.2E	
Bestuurlijk contactpersoon	5.1.2E	
Bestuursadviseur	5.1.2E	
Doel	Besluiten	
Geheim	Nee	
Bijlagen	2	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	5.1.2E
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
- Besluiten om vrijgave concept-IPvE voor inspraak voor te leggen aan het college vanwege de publieke aandacht en volgende inhoudelijke gevoeligheden: - versmalling van de rijbaan - verharding van fietsstroken in asfalt en smalle klinkerstrook in middendeel - rotonde bij de Noorderbrug vervangen door een voorrangskruising - mogelijk maken van wandelpad - Reactie op inbreng vanuit de buurt afspreken: - petitie (laten voor wat hij is) (ingaan op) verzoek bewoners voor gesprek met wethouder		
Aanleiding voor dit voorstel		
Concept-IPvE en FO is gereed voor vrijgave voor inspraak. Gezien de reacties van de buurt en de relatie met andere dossiers is het goed de vrijgave voor het college te agenderen. Het realiseren van een fietsroute op de Weerdsingel-Oostzijde roept veel politieke en publieke reacties.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		

1. Vrijgave concept-IPvE

Na een lange voorbereidingstijd is het concept-Integraal Programma van Eisen voor de herinrichting Weerdsingel-Oostzijde vrijwel gereed, met het bijbehorende Functioneel Ontwerp. De Weerdsingel Oostzijde is als onderdeel van de Fietssingel-Noord een belangrijke schakel in het fietsnetwerk en is een belangrijke alternatieve route voor de drukke binnenstadsroute.

Kern van de herinrichting tot fietsroute is dat wordt ingezet op: route voor fiets met auto te gast. Belangrijkste ingreep daarvoor is het versmallen van de rijbaan van nu ca 6,5m tot ca 5m, waardoor helder wordt dat dit een route is voor fietsers, met auto te gast. Versmallen van de rijbaan zorgt voor een uitstraling dat fietsers het primaat hebben, zorgt voor lagere snelheid van het autoverkeer en maakt een bredere groenstrook mogelijk. Daardoor kan het huidige informele wandelpad worden verbreed tot ca 0,8m en krijgen de bomen meer ruimte. Om doorfietsen te vergemakkelijken en meer groen mogelijk te maken wordt in het concept-IPvE voorgesteld om de huidige rotonde bij de Noorderbrug te vervangen door een voorrangskruising met de (fiets-)singel in de voorrang.

Vanaf begin 2020 is een aantal keren met een klankbordgroep van (alleen) bewoners gesproken over het voornemen voor de fietsroute. De bewoners gaven aan een herinrichting niet nodig te vinden (fietsers zijn en blijven welkom). Ze hechten zeer aan verharding in klinkers vanwege de uitstraling en vanwege de (vermeende) onveiligheid van asfalt.

De bewoners hebben in het voorjaar van 2020 een enquête in de buurt uitgezet, waarin is gevraagd naar de voorkeur voor herinrichting. Daaruit komt een sterke voorkeur voor klinkers, waarbij de wegindeling kan blijven zoals nu.

In de loop van 2020 is met de klankbordgroep de mogelijkheid besproken om de rotonde bij de Noorderbrug te vervangen door een voorrangskruising. Dat levert een helder beeld op over de positie van de singel (in de voorrang), gelijk aan de rest van de (oostelijke) singel. Voorrang op de singelroute zorgt voor soepel doorfietsen op de singel, en ondergeschiktheid van de zijroutes zoals de toerit naar de Koekoekstraat. Vervangen van de rotonde door een kruising betekent ook dat minder verharding nodig is en meer groen kan worden gerealiseerd. In eerste instantie was de klankbordgroep neutraal, bij de uitwerking bleek angst voor onveilige situaties. Dat is in de inrichting op te vangen. Dus in het concept-IPvE nemen we als voorstel op om de huidige rotonde te vervangen door een voorrangskruising.

De bewoners van de Weerdsingel hebben in het voorjaar raadsleden benaderd. Dit heeft geleid tot 51 schriftelijke vragen van VVD en PvdA in juni 2020, en tot agendering van de Weerdsingel voor het jaarlijkse bezoek van de raad aan de wijk Noord-Oost op 22 sept 2020. Dat wijkbezoek leidde tot agenderen van het onderwerp fietsroute Weerdsingel voor de raadscommissie van 12 november 2020.

Tijdens de staf van 14 september gaf de wethouder aan voorkeur te hebben voor verharding in asfalt, vanwege het comfort voor fietsers en het belang van deze route in het fietsnetwerk (bijdrage aan ontlasten binnenstadas).

In de raadscommissie van 12 nov jl is gesproken over het voornemen voor het realiseren van een fietsroute op de Weerdsingel-OZ. De raadsfracties wilden in debat over de verkeersveiligheid in relatie tot de verharding, de plannen voor een fietsbrug bij de Weerdsluis en de inspraak van bewoners en ondernemers in de omgeving. Een groot deel van het gesprek ging over de fietsbrug, waarop de wethouder heeft toegezegd in het voorjaar van 2021 met informatie te komen over de varianten en de afweging op verkeerskundige meerwaarde, ruimtelijke inpassing in de

monumentale omgeving en het bredere (lees: recreatieve) gebruik van het gebied. Voor de Weerdsingel-Oostzijde heeft de wethouder op vraag van de raad toegezegd te beoordelen in hoeverre naast de (voor te stellen) asfaltverharding voor fietsstroken ook (gedeeltelijk) klinkers toegepast kunnen worden. Dat is in het concept-IPvE uitgewerkt in de vorm van een profiel met 2 fietsstroken in rood asfalt (2 keer 2m) met daartussen een smalle klinkerstrook (0,8m). Bij de vrijgave van het concept-IPvE voor inspraak zal in de brief aan de raad aan deze toezegging wordt gerefereerd.

Het voornemen voor de fietsroute en het binnenkort verschijnen van het concept-IPvE heeft publieke en politieke aandacht. Het gaat dan om de beleidsvelden Mobiliteit (fietsroute en fietsnetwerk, veiligheid), Groen (bomen, wandelroute, klimaatadaptatie) en Monumenten (Weerdsingel is rijksmonument). Er is een sterke relatie met het Mobiliteitsplan 2040 dat nu in de inspraak ligt. In dat concept-Mobiliteitsplan wordt de fietsroute Weerdsingel genoemd als te realiseren prioritaire fietsroute om fietsers te spreiden. In de maatregelenkaart van dit Mobiliteitsplan 2040 is ook de oversteek over de Weerdsluis middels een nieuwe brug opgenomen (1^e tranche).

Gezien de gevoeligheid van dit onderwerp is het wenselijk om brede steun van het college te vragen voor de te volgen lijn van het IPvE. Daarom wordt vrijgave van het concept-IPvE voor inspraak geagendeerd voor B&W.

In de volgende staf wordt een voorstel geagendeerd voor het collegeadvies voor vrijgave voor inspraak, een raadsbrief en het complete concept-IPvE en FO.

2. Acties vanuit de buurt

Het concept-IPvE heeft, zelfs al voor het verschijnen, de buurt in beweging gezet. Enkele leden van de klankbordgroep hebben een actiegroep opgericht, met als resultaat krantenartikelen, een petitie en verzoeken om een gesprek met de wethouder. Ook hangen er spandoeken langs de singel en bij de rotonde.

Petitie

De actiegroep heeft vlak voor kerst een petitie online gezet (<https://petities.nl/petitions/weerdsingel-oz-geen-asfalt-veilig-op-de-fiets?locale=nl>), zie ook achteraan dit bestand. Deze petitie is inmiddels ruim 1700 keer ondertekend, voor een groot deel door anonieme ondertekenaars (50%?), wel veel ondertekenaars uit Utrecht. De petitie spreekt over onveiligheid van asfalt en legt daarbij een relatie met de Koekoekstraat, waar rood asfalt ligt. De petitie spreekt niet over de versmalling van de rijbaan, volgens ons een belangrijke bijdrage aan ander verkeersgedrag.

De petitie is ongenueanceerd, en kent als opening dat de gemeente de Weerdsingel Oostzijde zodanig wil herinrichten:

- dat het voor alle gebruikers onveiliger wordt
- dat het rood asfalt het beschermd stadsgezicht aantast

Zonder de voorstellen in het concept-IPvE te kennen, constateert de actiegroep:

1. dat de veiligheid van weggebruikers niet is gebaat bij asfalt (met een verwijzing naar de Koekoekstraat)
2. dat opheffing van de rotonde gevaarlijk is en nauwelijks tijdwinst oplevert
3. dat de twee gevaarlijke bochten zonder verkeersgeleiding levensgevaarlijk zijn.

Ook dit zijn ongenueanceerde constatering, die als volgt weerlegd kunnen worden;

1: er zijn genoeg voorbeelden van fietsstraten in asfalt die veilig zijn. Sterker nog; fietsstraten zijn veiliger dan 'autostraten'. Dat de Koekoekstraat onveilig wordt gevonden, heeft te maken met andere factoren en is niet vergelijkbaar met de voorstellen voor de Weerdsingel

2: er is een goede kruispuntoplossing mogelijk is die zorgt voor tijdwinst voor de fietser, en veilig vormgegeven kan worden met inritconstructies voor de zijwegen. Dat kan zelfs bijdragen aan snelheidsverlaging van het autoverkeer op de aansluitende straten.

3: bij versmallen van de rijbaan zijn de verkeersgeleiders in de bochten niet meer nodig. Die verkeersgeleiders horen bij een situatie waarbij de auto alle ruimte krijgt en de fietsers beschermd moeten worden tegen de auto. Ons voorstel gaat uit van een andere filosofie: de fietser voorop. Dan moet de fietser juist niet 'naar de zijkant' worden geleid om de auto ruimte te geven maar midden op de straat blijven fietsen.

Om een welles-nietes-reactie te voorkomen, en een discussie over legitimiteit van de ondertekenaars, wordt voorgesteld de petitie te laten voor wat hij is, en niet te reageren. Voor zover bekend is er geen actief initiatief om de petitie aan te bieden.

Verzoek om gesprek met de wethouder(s)

De actiegroep van bewoners heeft verzocht om een gesprek met de wethouder. Het betreft twee afzonderlijke verzoeken van verschillende leden van de actiegroep, het tweede verzoek richt zich op een gesprek met wethouder van Hooijdonk en wethouder Klein. Navraag leert dat het laatste verzoek het eerste vervangt. Kern van het laatste verzoek is om aan beide wethouders (van Mobiliteit en Participatie) ruimte te vragen om in een gezamenlijk traject van ambtelijke inbreng en bewoners en belangengroepen open in gesprek te gaan om een gedeelde oplossing te zoeken. Het gaat om begrip voor elkaar, begrip over de inhoud en de onderbouwing.

Voorstel is om in te gaan op dit verzoek om een gesprek met (alleen) wethouder van Hooijdonk. In dat gesprek kunnen deze bewoners hun verzoek toelichten, de kans die ze zien (onderbouwing, wederzijds begrip, open gesprekken, maatwerk) en de mogelijkheid dat dat kan leiden tot aanpassing van ons voorstel in het concept-IPvE.

Voorafgaand aan dat gesprek zorgen we voor nadere informatie en een procesvoorstel.

Het is wenselijk dit gesprek te laten plaatsvinden voorafgaand aan de indiening van het concept-IPvE bij het college. Consequentie van een proces zoals bewoners voorstellen is extra doorlooptijd van ca 2 tot 3 maanden waarbij het concept-IPvE in de tussentijd wordt aangehouden.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

De heer Weistra (GroenLinks) zegt het eens te zijn met de richting die de wethouder bedenkt. Verder is een belangrijk probleem dat aan het begin van de Koekoekstraat door sommige auto's hard opgetrokken wordt. Zou er iets aan snelheid remming gedaan kunnen worden?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij daarnaar kan laten kijken.

De voorzitter herhaalt de toezegging.

Wethouder Van Hooijdonk stuurt de commissie in 2021 informatie over de scenario's voor de groei van fietsverkeer waarbij de fietsbrug een rol speelt en over alternatieve mogelijkheden om de groei op te vangen.

Wethouder Van Hooijdonk verduidelijkt dat het inderdaad om de brug gaat waar drie aspecten aan zitten: de verkeerskundige onderbouwing, de inpasbaarheid met betrekking tot het erfgoed en het bredere gebruik van het gebied. Op deze drie punten zal aangegeven worden wat aan informatie is opgehaald.

De voorzitter herhaalt de toezegging.

Wethouder Van Hooijdonk stuurt de commissie in 2021 informatie over de verkeerskundige onderbouwing, de inpasbaarheid met betrekking tot het erfgoed en het bredere gebruik van het gebied.

Mevrouw Schilderman (D66) dacht dat de reacties vanuit de participatie ook meegenomen zouden worden in de informatie.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat alles opgeschreven zal worden wat men weet. Zij denkt wel dat zij eerst de raad informeert voordat een groot participatieproces wordt gestart.



Weerdsingel OZ: geen asfalt - veilig op de fiets

1.612 ondertekeningen

De Gemeente Utrecht wil de Weerdsingel OZ zodanig herinrichten:

- dat het voor alle weggebruikers onveiliger wordt, omdat er een geasfalteerde racebaan ontstaat en de rotonde bij de Noorderbrug moet verdwijnen;
- dat het rode asfalt het beschermd stadgezicht en de singel als rijksmonument aantast.

Petitie

Wij

Utrechters, bewoners, ondernemers, bezoekers, toeristen en doorfietsers van de Weerdsingel OZ

constateren

- dat de veiligheid van weggebruikers niet is gebaat bij de plannen van de wethouder voor een asfaltprofiel op de Weerdsingel OZ. Asfalt nodigt uit om harder te rijden zoals nu in de Koekoeksstraat gebeurt.
- dat opheffing van de rotonde met 6 aansluitingen gevaarlijk is en nauwelijks tijdswinst oplevert voor fietsers,
- dat de twee gevaarlijke bochten zonder enige verkeersgeleiding levensgevaarlijk zijn.

en verzoeken

- om geen asfalt toe te passen op de Weerdsingel OZ bij herinrichting,
- om rode fietsvriendelijke klinkers op de fietspaden,
- om de rotonde te handhaven om verkeersgevaarlijke situaties te vermijden,
- om de aparte fietspaden te handhaven,
- om bij de twee gevaarlijke bochten fietsers te blijven beschermen (liefst met verkeersgeleiders),
- om met respect om te gaan met de singel als rijksmonument en beschermd stadgezicht. Hier past geen asfalt.

Bijlage 3, Samenvatting uit concept Mobiliteitsplan 2040 wat betreft Weerdsingel-Oostzijde

Pag 72, over fietsroutes en fietsnetwerk, spreiden van fietsers en schaalsprong:

of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route 'om de noord' via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route 'om de zuid' via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetsstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de

In de maatregelenkaart (p 77) is de Weerdsingel geduid als 'te verbeteren route', en is een zwart symbool opgenomen als aanduiding voor 'nieuwe fietsbrug, 1^e tranche'.



Het maatregelenoverzicht (p78) begint met:

de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. 'om de noord' via Herenweg – Griftpark - Voorveldsepolder en via de Weerdsingel en 'om de zuid' via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetsstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel OZ

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	5 juli 2021	
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		
1. kennis nemen van (tussenstand) uitkomst Verdiepingsslag 2. bereidheid uitspreken om ingebrachte bewonersvariant uit te werken als serieuze optie 3. de uitkomsten van de uitwerking begin september met de bewonersdelegatie bespreken		
Aanleiding voor dit voorstel		
afronden Verdiepingsslag		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
<u>Aanleiding</u> Op 29 januari 2021 sprak de wethouder met een delegatie van bewoners van de Weerdsingel-Oostzijde, als reactie op hun verzoek om een gesprek. In afwachting van het afronden van het concept-IPvE waren deze bewoners bezorgd; in januari hebben ze spandoeken en posters opgehangen en een petitie opgezet die ruim 3.000 keer is ondertekend. Kern van de zorgen: het voorstel voor inrichting van de Weerdsingel, en dan vooral voor de verwachting van verharding van de fietsstroken in rood asfalt.		

In het gesprek op 29 januari is de afspraak gemaakt om een zgn Verdiepingsslag in te gaan, om in een gezamenlijk traject (met delegatie van gemeente en van bewoners) ons te verdiepen in de achtergrond van het vraagstuk en oplossingen te verkennen. Over deze afspraak is in februari een brief ter informatie naar de raad verzonden.

Tussenstand verdiepingsslag

We zijn in maart van start gegaan. De gemeentelijke delegatie bestaat uit 5.1.2E en 5.1.2E als strategen die met enige afstand en breedte naar het vraagstuk kunnen kijken, en de projectleider. De bewonersdelegatie bestaat uit 4 betrokken bewoners die ook in de eerdere klankbordgroep zaten, en daarna een actiegroep hadden opgericht. In overleg tussen bewoners en gemeente zijn er ook twee extern deskundigen uitgenodigd die beschikbaar waren voor vragen op het moment dat we daaraan toe waren. Dit waren 5.1.2E van Goudappel Coffeng en 5.1.2E van de Fietzersbond. We hebben een onafhankelijk voorzitter voor de bijeenkomsten aangetrokken.

De eerste bijeenkomst was op 23 maart, daarna volgden 6 en 20 april, en op 15 juni was de laatste sessie onder leiding van de onafhankelijk voorzitter. Alleen bij de laatste sessie waren de twee experts aanwezig. De eerste sessie was gericht op 'lucht klaren' en opgave formuleren. In de 2^e sessie hebben we het gemeentelijk beleid uitgebreid toegelicht en besproken, en een memo van de bewoners met bewonerswensen besproken. In de 3^e sessie hebben we aan de hand van huiswerk en vragen doorgepraat over beleidsambities, bewonerswensen en varianten. Voor de 4^e sessie hebben we mogelijke varianten voor de inrichting toegelicht. Het gesprek daarover verliep niet soepel, en strandde in detailniveau over verharding. Afsproken is dat ieder zich gaat beraden op een mogelijk, passend vervolg.

De vierde sessie eindigde emotioneel, met het vertrek van één van de bewoners uit de bewonersdelegatie en een constatering ('verwijt') van de bewoners dat we niks zijn opgeschoten, dat de gemeente alleen maar zendt en niet ontvangt, alleen maar recht-toe-recht-aan varianten kan bedenken en niet creatief durft te zijn. Ik vind die emotie moeilijk te rijmen met de warme reacties en herkenning die we ontvingen op onze toelichting van beleid en ambities. En met het feit dat we met onze varianten op vrijwel alle onderdelen kunnen voldoen aan de wensen zoals de bewoners in hun memo hebben geformuleerd.

De hete aardappel is en blijft de bewonerswens voor klinkers in plaats van asfalt. Ook al schrijven ze dat niet op in hun memo met wensen. De redenen die voor klinkers worden aangevoerd: asfalt is lelijk, heet en onveilig. Een genuanceerd gesprek daarover is moeilijk te voeren.

Voorstel bewonersvariant

In het napraten na de laatste sessie heb ik de bewoners-voorman gevraagd hoe hij de door ons gepresenteerde varianten ziet. Hij had gehoopt dat we verdergaande, creatievere varianten zouden neerleggen. Hij gaf als aanzet voor vervolg een variant mee die een verrassende wending betekent. Hij denkt dat er bereidheid is bij de bewoners om, als tegenprestatie voor een bestrating in klinkers, het merendeel van het parkeren op te heffen en uit te plaatsen naar een parkeergarage in de nabijheid. In dat geval ontstaat er veel ruimte voor een forse vergroening van de Weerdsingel: tweede of zelfs derde bomenrij, kades deels herstellen met verblijfsruimte, parkachtig wandelpad.

Wij vinden dit een interessant model dat zeker het verkennen waard is. In die verkenning moeten we dan de verkeerskundige, organisatorische en financiële consequenties onderzoeken. Het opheffen van parkeren betekent (mogelijk) een noodzaak tot compensatie van de inkomstderving. Er is een kostenverschil tussen straat- en garageparkeren, lijn tot nu toe is om daar geen

tegemoetkoming in te bieden. (orde grootte: straatvergunning is € 240,- pj; garageplaats kost € 500,- pj).

Het uitvoeren van de verharding in klinkers is een afwijking van de beleidslijn voor fietsroutes. Argumentatie daarvoor zou gevonden kunnen worden in het beschouwen van dit deel van de Weerdsingel als 'deel van het centrum' (of: als voorstad, in het verlengde van de Bemuurde Weerd), waar fietsroutes in klinkers mogelijk zijn, met de wetenschap dat de route om de noord (As Votulast) een 'snel'-asfalt-alternatief is.

Bekeken moet worden wat de investeringskosten zijn van substantieel meer groen. En wat de 'ondergrens' is voor het aantal op te heffen parkeerplaatsen (nu ca 55) wil het interessant zijn. En hoeveel deelauto-plekken en laad- en losplekken nodig zijn.

Kortom, er is nog even uitwerking nodig, waarbij de volgende varianten als bespreekversie kunnen eindigen:

Variant 1: huidige situatie verbeteren

Beperkte versmalling om wandelpad te fatsoeneren, fietsstroken in asfalt, verder laten als nu

Variant 2: maximale inzet op fiets

Versmallen tot ca 4,5m – 5m, waarvan 4m in asfalt, vrijkomende ruimte inzetten voor groen en wandelpad

Variant 3: maximale inzet op groen

Versmalling van het wegprofiel (naar bv 4,5 of 5m), verharding volledig in klinkers, opheffen van (het merendeel van de) parkeerplaatsen, vrijkomende ruimte benutten voor verstevigen van het groen. Toevoegen bomenrij, wandelpad en andere elementen.

De komende weken willen we benutten om met de bewonersdelegatie deze 3 varianten te schetsen en de consequenties te inventariseren.

Vervolg: gesprek met de wethouder

De bewonersdelegatie heeft gevraagd om de uitkomst van de verdiepingsslag met de wethouder te bespreken. Dat past het beste na uitwerking van de varianten, en voordat we de varianten en consequenties aan de bewoners voorleggen. Voorstel is om voor begin september een afspraak met de wethouder in de agenda te zetten.

Het stappenplan voor de komende periode is dan als volgt:

Stap 1: tot de zomervakantie:

de genoemde 3 varianten uitwerken (schetsen, beschrijven, consequenties)

Stap 2: begin september

Deze varianten met uitwerking en consequenties aan de wethouder voorleggen, met als vraag: zijn ze allemaal bespreekbaar voor de gemeente.

Stap 3: oktober

Samen met de bewonersdelegatie deze varianten aan de buurt voorleggen en de reactie van de bewoners op de varianten te peilen. Dan moet blijken of de bewoners inderdaad bereid zijn om parkeren op straat in te leveren ten gunste van meer groene ruimte en klinkersverharding. De uitkomst van deze 'peiling' is belangrijke input voor de te maken keuze.

Stap 4: oktober, uitkomst buurtpeiling in staf bespreken en uitwerken in concept-IPvE

Stap 5: december: concept-IPvE vrijgeven voor reacties en aan de omgeving voorleggen

Stap 6: januari 2022: reacties verwerken, IPvE vaststellen

In stap 3 leggen we met de bewonersdelegatie de varianten voor aan de buurt, met vraag om reactie en bereidheid. Als daaruit een bereidheid blijkt voor uitplaatsen parkeren, is het zaak dat goed vast te leggen, ook in individuele afspraken.

Stap 4, 5 en 6 zijn bekende vervolgstappen.

In de uitwerking moeten we goed afstemmen met vergelijkbare projecten (bv Orinocodreef) en aansluitende projecten (bv verbinding Weerdsluis, Koekoekstraat).

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking

College

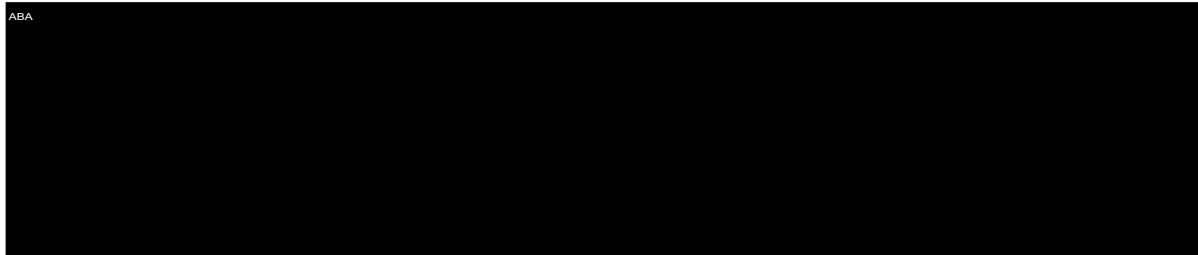
**Raadsinformatiebijeenkomst
(eventueel)**

Commissie

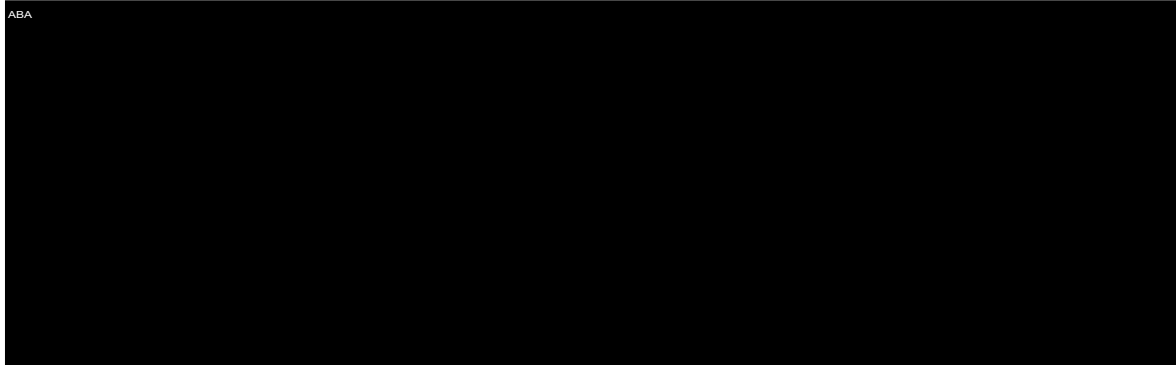
Raad

Staf mobiliteit 30 augustus en 2 september 2021

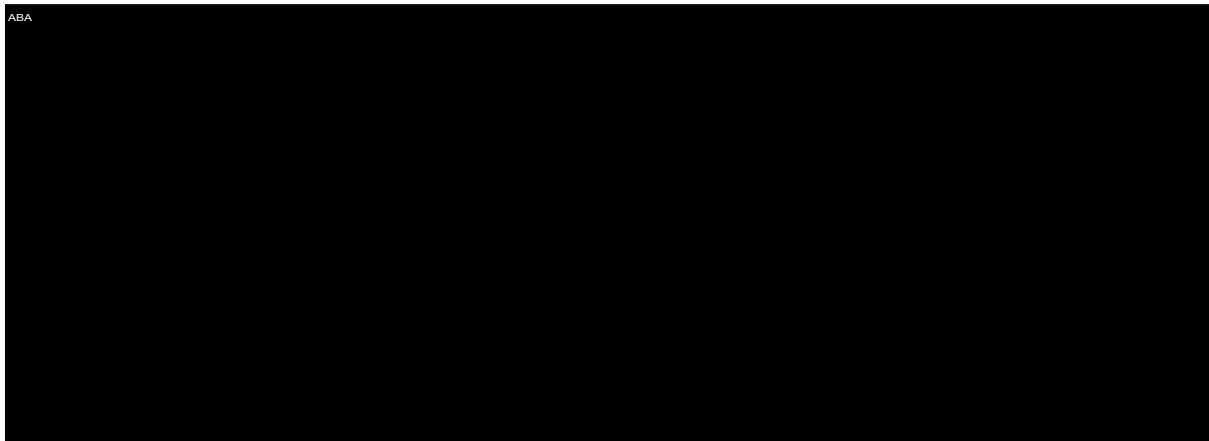
ABA

A large black rectangular redaction box covering the majority of the page content below the first header.

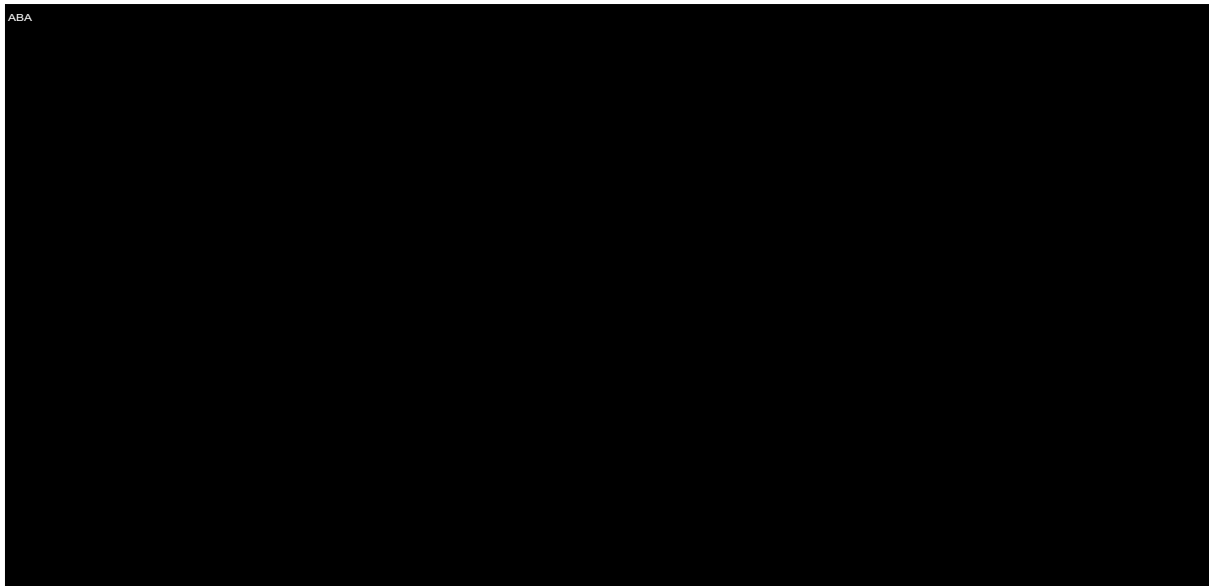
ABA

A large black rectangular redaction box covering the majority of the page content below the second header.

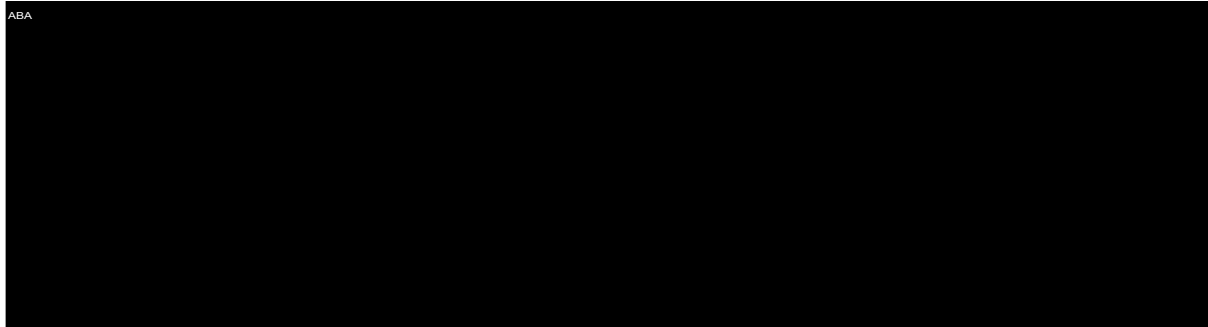
ABA

A large black rectangular redaction box covering the majority of the page content below the third header.

ABA

A large black rectangular redaction box covering the majority of the page content below the fourth header.

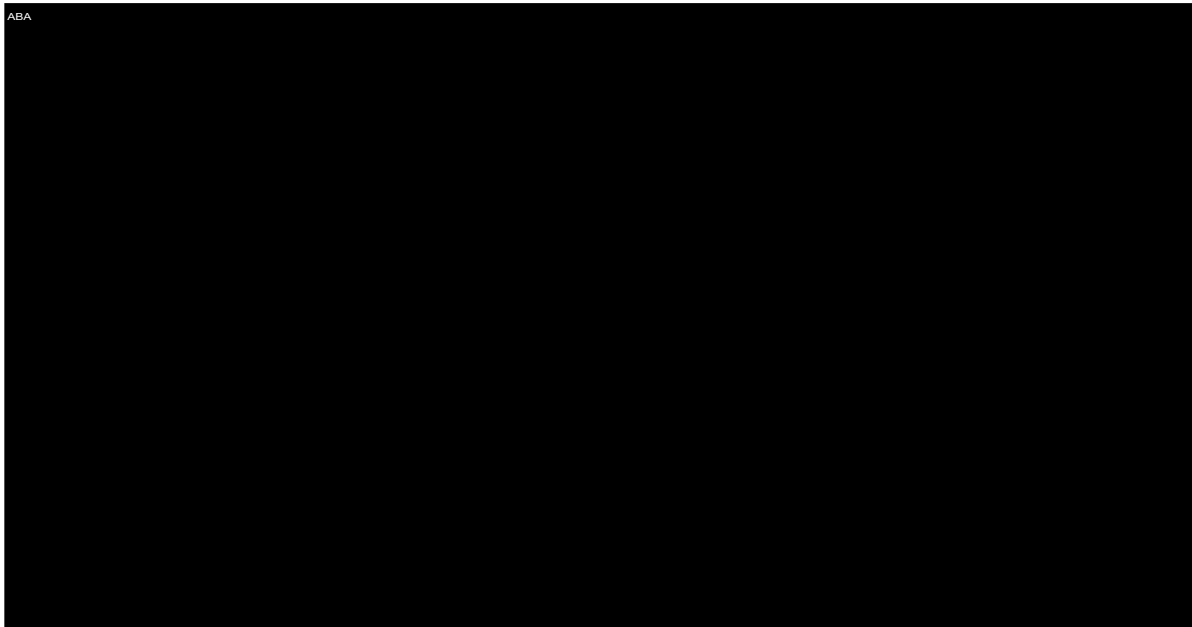
ABA



11. Weerdsingel

Zorgen voor een kwantitatieve analyse voordat we doorgaan met het IPVE. De coalitie heeft hiernaar gevraagd. Deze analyse kost wat tijd en bewonersavond cancelen. Dit dossier moet grote prioriteit krijgen. Actie  en 

ABA



Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	30 augustus 2021	
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. Kennis nemen van bijgaande (kwalitatieve) analyse 2. Concept-IPvE afronden volgens gemeentelijk voorstel 3. Bewonersvariant afwijzen wat betreft invulling fiets 4. Bewonersdelegatie op 15 september hierover informeren		
Aanleiding voor dit voorstel		
Tussenstand Verdiepingsslag Weerdsingel Oost		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
De zgn Verdiepingsslag Weerdsingel zit in de afrondende fase. Na intensieve gesprekken over Mobiliteitsbeleid, fietsnetwerk, RSU en positie Weerdsingel hebben bewoners een alternatieve variant op tafel gelegd. Deze variant behelst het behoud van klinkerverharding (hun zwaarste wens) met als 'tegenprestatie' veel meer groen en verblijfsruimte door het omzetten van straatparkeren in garage-parkeren. De huidige ca 50 parkeerplaatsen worden in de bewonersvariant opgeheven; bewoners gaan in de parkeergarage parkeren, of verderop in het rayon. In een vorige staf werd deze variant gekarakteriseerd als: 'ik vraag je een fiets te kopen en je komt thuis met een waterfiets'.		

De bewonersvariant is gedurfd en vooruitstrevend, past in de discussie over klimaat en inrichting, maar verschuift de aandacht van een fietsproject naar een parkeerproject. Realisatie zal nog meer tijd vragen, waarbij twijfel is over de haalbaarheid (draagvlak) van de parkeervoorstellen. Er is in de variant slechts beperkte verbetering voor de fiets wat betreft comfort, en de herkenbaarheid van de singel als onderdeel van een fietsnetwerk is mager. De variant valt daarmee af als serieuze variant voor de Fietssingel.

We hebben in een recent contact met de bewoners aangegeven dat we de verschuiving naar 'van fiets- naar parkeerproject' niet vinden passen bij de opdracht, en dat we ons in breder verband gaan beraden.

De Verdiepingsslag gaat dus waarschijnlijk niet een variant opleveren die voldoende meerwaarde voor de fiets biedt en door de bewonersdelegatie gedragen wordt. Dan is het moment nabij om de Verdiepingsslag af te sluiten en de draad weer op te pakken waar we begin dit jaar gebleven waren. We gaan het concept-IPvE afronden volgens het gemeentelijk voorstel voor inrichting tot fietssingel. Voor 15 september staat een datumreservering in de agenda voor een gesprek van de wethouder met de bewoners over de afronding van de Verdiepingsslag.

Het bewonersvoorstel kan wel gezien worden als waardevolle aanvulling bovenop de fietsnetwerk-inrichting. Meer groen en parkeren van straat naar parkeergarage passen goed in een toekomstig klimaatbestendige stad. Vraag is of de bewoners daar nog voor voelen als we hun grootste wens (klinkers) niet honoreren.

Als onderdeel van het afronden van het concept-IPvE heeft de wethouder gevraagd om een nadere onderbouwing van de notie 'hoe serieus is de fietsroute Singel Noord'. Dit in relatie tot enerzijds de parallelle fietsroute Om de Noord (Kaatstraat – Adelaarstraat) en anderzijds de onzekerheid over een eventuele fietsbrug nabij de Weerdsluis. Kernvraag: heeft de fietsroute Singel Noord naast de fietsroute Om de Noord voldoende meerwaarde/potentie, ook als de brug niet gerealiseerd zou worden.

Het antwoord op deze vraag is vooral kwalitatief en in mindere mate kwantitatief van aard.

Kwalitatief

Het fietsnetwerk heeft ten doel om fietsers te spreiden en daarmee drukke plekken en routes, zoals de binnenstads-oost-west-route, te ontlasten. Die binnenstadsroute is nu al druk, en wordt met de groei van de stad nog substantieel drukker; wat voor het verblijfsklimaat in de binnenstad niet gunstig is. Er is behoefte aan meer oost-west-fietsroutes, maar vooral ook aan een netwerk met schakels, uitwisselpunten tussen deze schakels en ruime(re) keuze uit mogelijke routes. Met een compleet netwerk kan de groei van het fietsverkeer beter opgevangen en verspreid worden. Bovendien worden een netwerk met meer keuzes en alternatieven aan fietsers aangeboden, wat fietsen makkelijker en aangenamer maakt.

Ambitie is een fietsnetwerk dat bestaat uit schakels en ringen om de binnenstad heen in de vorm van een spinnenweb. De singelroute is daarin de eerste ring aan de rand van de binnenstad. De route Om de Noord is de tweede ring. Beiden zijn nodig. De singelring misschien nog wel meer dan de route Om de Noord, omdat de singelring het eerste alternatief is en in staat moet zijn om fietsers te verleiden óm in plaats van dóór de binnenstad te fietsen.

Het is niet persé noodzakelijk om de hele ring af te maken om functioneel te zijn. Immers; niemand fietst de hele ring. Een ring is functioneel omdat het vindbare, herkenbare en logische schakels aanbiedt voor verschillende verplaatsingen: van Lunetten naar Pijlsweerd, van USP naar

Cartesiusdriehoek, van Wittevrouwen naar ASW etc. Ook zonder brug is de schakel Weerdsingel een serieuze schakel.

De Hopakker is logisch als schakelpunt: vanaf daar is aansluiting op noord-zuidroutes: enerzijds naar centrum en anderzijds naar Overvecht, Lauwerecht, Pijlsweerd, Maarssen.

In de bijlage, achteraan, enkele analyse-kaarten als voorbeeld. Dergelijke kaarten zijn in de sessies Verdiepingsslag ook met de bewoners besproken en toegelicht.

Kwantitatief

We hebben een eerste modeloefening gemaakt om getalsmatig in beeld te brengen wat de meerwaarde is van de schakel Weerdsingel. Op dit detailniveau vinden we de modeluitkomsten echter te grof om uitspraken op straatniveau op te baseren. We zien zeker een stijging van fietsgebruik op de Weerdsingel, maar het effect op de binnenstadsroute is niet goed te kwantificeren. Ook is niet aan te geven wat het effect is van het 'opwaarderen' van de singel ten opzichte van nu.

Op de oostelijke singel zagen we destijds een substantiële toename van fietsverkeer (ca 30%) na de herinrichting. Dat was tevoren uit de modelprognoses niet verwacht.

Als onze fiets-model-collega's terug zijn van vakantie (half september), zullen we als onderdeel van het IPvE een nadere kwantitatieve analyse uitwerken. Dit is dan een aanvulling op (een bevestiging van) de kwalitatieve analyse.

Meerwaarde

De meerwaarde van de Weerdsingel is te duiden als 'essentiële schakel in het fietsnetwerk' en als 'belangrijk om herkenbaar, vindbaar en als onderdeel van een continue structuur' aan te bieden. De Weerdsingel is namelijk 'gewoon' de volgende schakel van de binnenste ring, tussen de uitwisselpunten bij de Kleine Singel-Blauwkapelseweg enerzijds en de Hopakker anderzijds. Een eventuele brug in de omgeving van de Weerdsingel is onderdeel van de volgende meer westelijke schakel en is dus niet persé noodzakelijk voor het functioneren van de schakel Weerdsingel. Ook zonder brug bewijst deze schakel haar meerwaarde in het totale netwerk.

Ook al is het kwantitatief niet goed te duiden, kwalitatief geldt zeker dat de Weerdsingel ook zonder brug een serieuze route is die opwaardering tot herkenbare en continue fietsroute verdient.

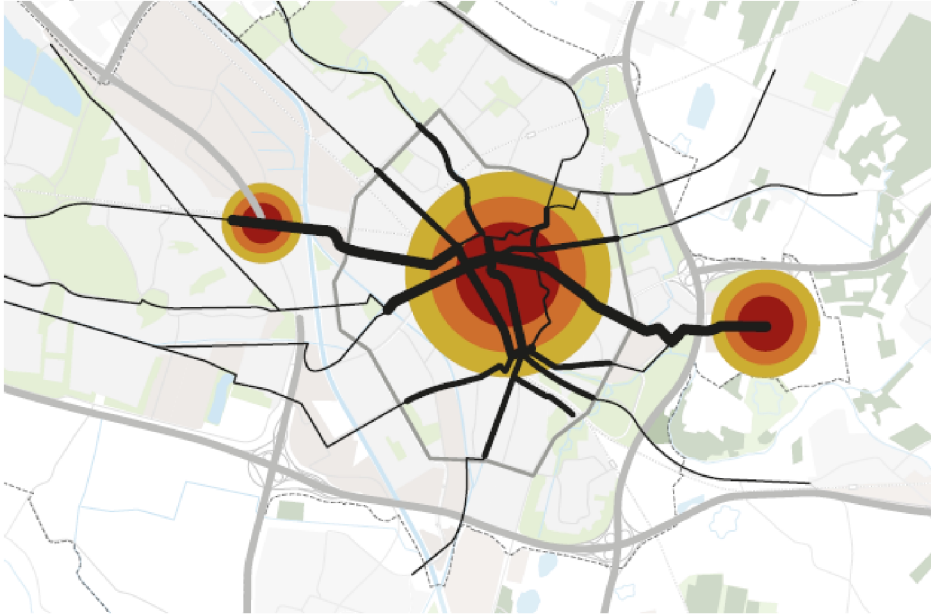
De kwantitatieve analyse kan de redenering op hoofdlijnen bevestigen/aanvullen, maar is te grof voor eigenstandige, cijfermatig onderbouwing.

Planning:

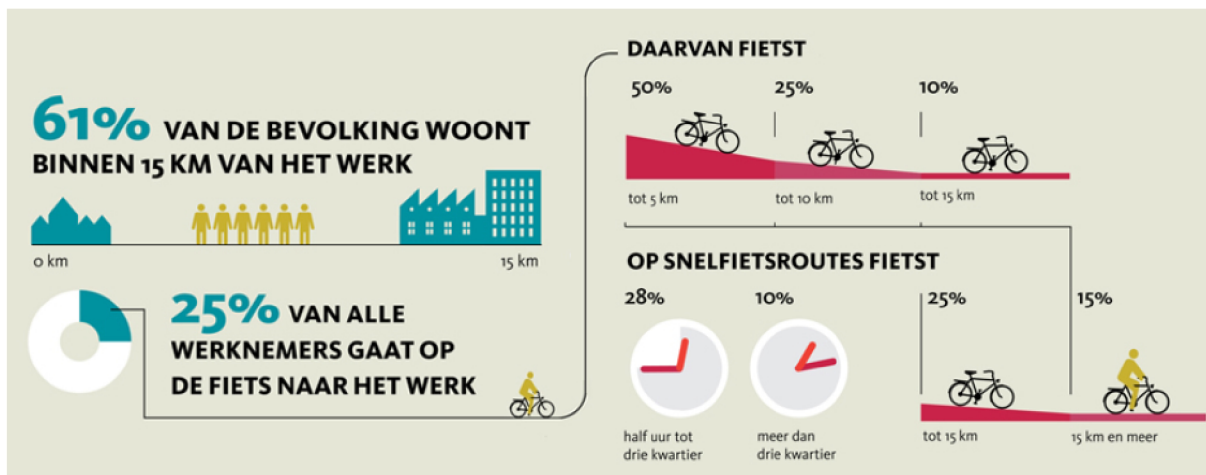
- concept- IPvE in staf 27 september of half okt
(met collegevoorstel concept-IPvE vrijgeven voor reacties en raadsinformatiebrief)
- gesprek bewoners gepland voor 15 sept
- College (november), raadsbrief uit
- Bewonersavond (nov/dec)
- Reactietermijn
- Reacties binnen (jan 2022)
- Reactienota en collegevoorstel IPvE vaststellen (febr/mrt 2022)
- College stelt IPvE vast (maart 2022)
- VO, DO (Q2/Q3 2022)

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

Huidig fietsnetwerk kenmerkt zich door zware oost-west-assen en weinig uitwisseling:



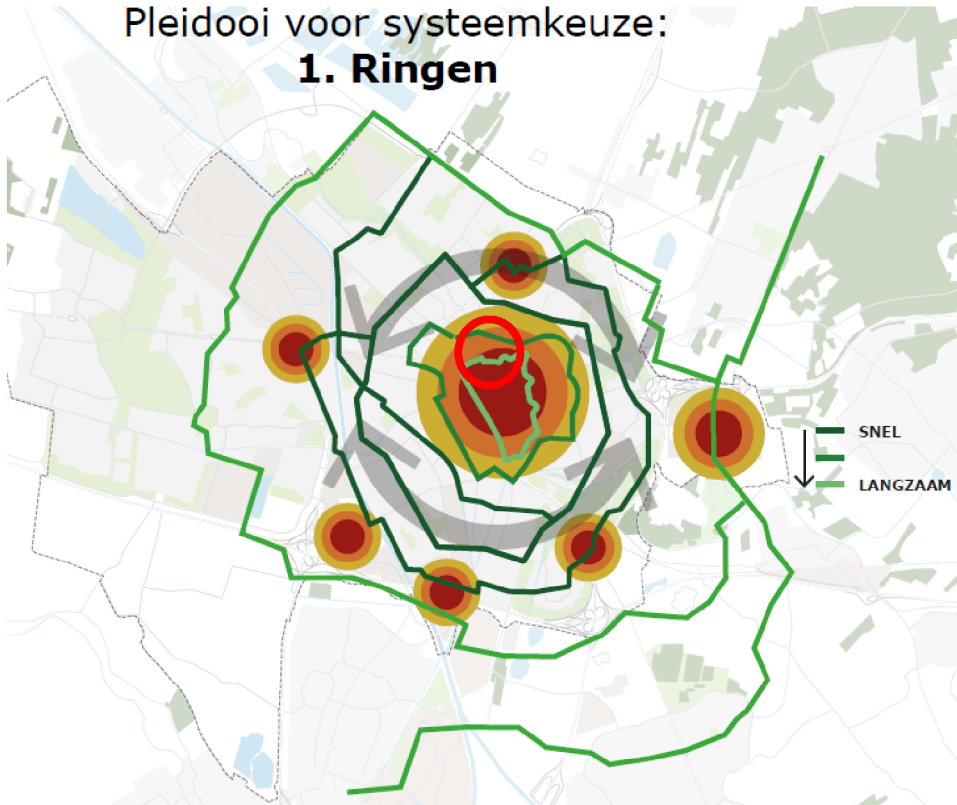
Pleidooi voor systeemkeuze:
Urgentie



+ binnenstedelijke groei geeft enorme groeipotentie fietsverkeer

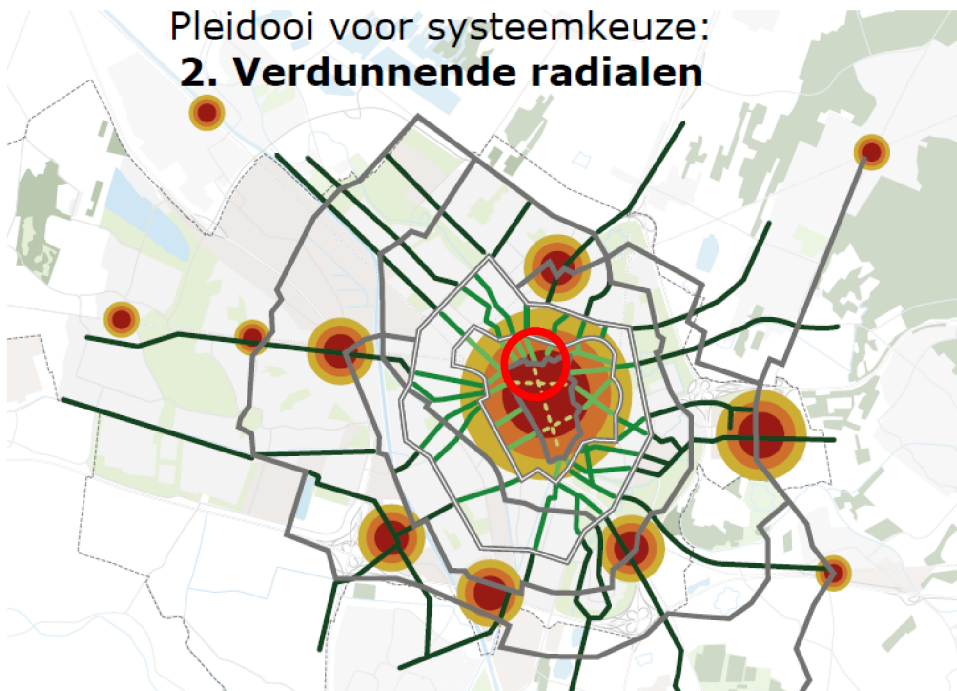
Pleidooi voor systeemkeuze:

1. Ringen

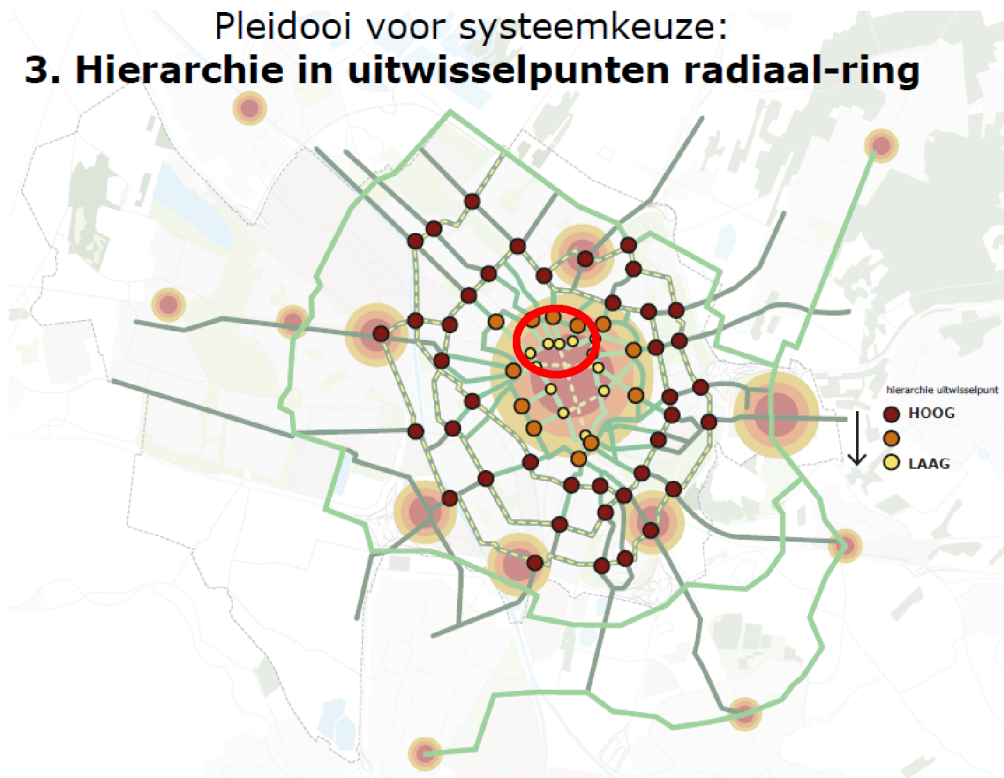


Pleidooi voor systeemkeuze:

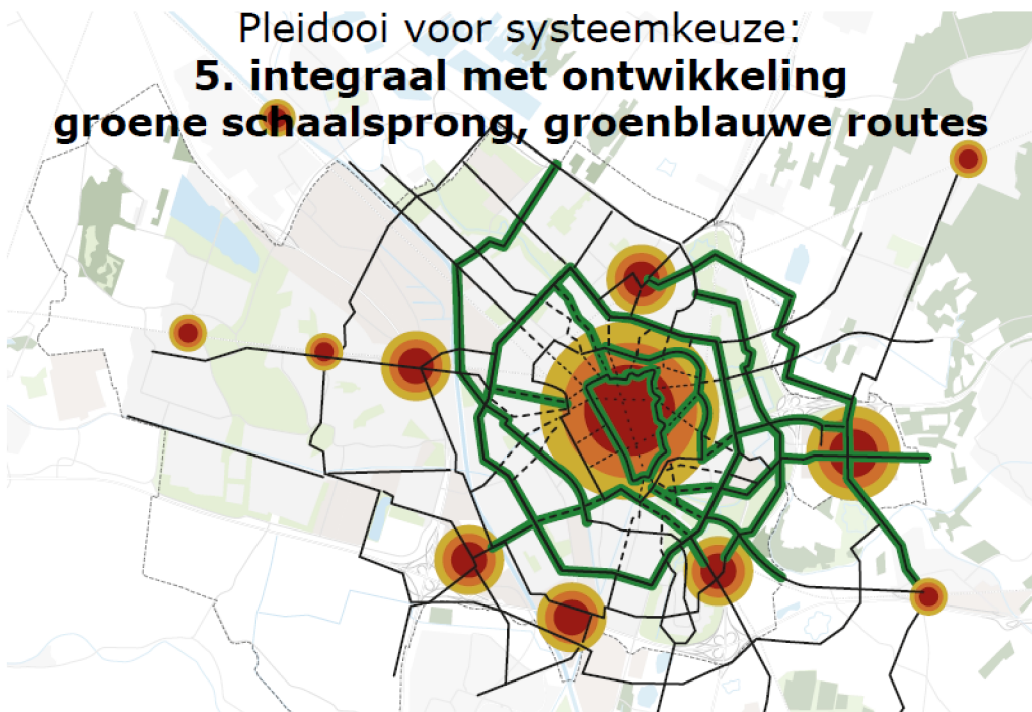
2. Verdunnende radialen



Pleidooi voor systeemkeuze:
3. Hierarchie in uitwisselpunten radiaal-ring



Pleidooi voor systeemkeuze:
**5. integraal met ontwikkeling
groene schaa sprong, groenblauwe routes**



Aan: Lot van Hooijdonk

Van: 5.1.2E

Dd: september 2021

Betreft: inschatting gebruik fietsroute Weerdsingel en effect op binnenstadsroute

Beste Lot,

Je vroeg om een indicatie van de 'serieusheid' van de fietsroute Weerdsingel, ten opzichte van de route Om de Noord.

We hebben daartoe eerder een kwalitatieve analyse opgesteld (zie volgende pagina) en die vullen we nu aan met een kwantitatieve analyse. We bekijken een situatie zonder evt brug nabij de Weerdsingel.

Kwantitatieve analyse

We hebben met het fiets-model (BRUTUS) berekend wat de bijdrage van de fietsroute Weerdsingel-Oostzijde is op het aantal fietsers langs de singel én in de binnenstad (doel: ontlasten binnenstad). Dat hebben we berekend voor de situatie 2030, met de aanname dat er dan naast autonome groei (Cartesiusdriehoek, Wisselspoor) sprake is van een fietsroute op de Kaatstraat – Adelaarstraat: auto 30 km, 2 stroken rood asfalt, goede aansluiting op ASW en op route door Griftpark naar A.Numankade en Biltstraat.

Een situatie 2030 mét verbeterde fietsroute Adelaarstraat (en verder geen extra maatregelen aan deze kant van de stad, wel de woningbouw) laat een fiets-groei op de route Adelaarstraat zien tot ongeveer een verdubbeling. (*Op de brug Kaatstraat van 8.000 naar 16.000 fietsers*).

Daarbovenop hebben we een variant bekeken met ook een verbeterde fietsroute Weerdsingel. De verbetering bestaat uit het aanbrengen van asfalt voor fietsers (vertaalt zich in hogere snelheid) en het laten vervallen van de rotonde (vertragingpunt vervalt). Deze variant laat een groei zien op de Weerdsingel. Een deel komt van de Adelaarstraat; een aantal (1.500) fietsers verlaat de Adelaarstraat voor de Weerdsingel. Dat is logisch: de afstand tussen beide leidt tot herverdeling. Daarnaast trekt de verbeterde Weerdsingel ook ongeveer 1.000 fietsers van de binnenstad: qua omvang ongeveer een derde van de groei van het aantal fietsers op de binnenstadroute. Tot slot verlaten fietsers de Van Asch van Wijckskade (binnenkant singel) voor de Weerdsingel (buitenkant singel). Ook al is dit niet het doel van de verbetering Weerdsingel, het is een gevolg van de verbetering en het is (mede vanwege aansluitende fietsbewegingen) ook een vermindering van fietsers in de binnenstad.

Kortom: verbeteren van de fietsroute Weerdsingel leidt tot:

- . vermindering van de groei op de binnenstad
- . herverdeling van fietsers tussen Adelaarstraat en Weerdsingel (spreiding).

De resultaten die het fietsmodel laat zien voor deze beperkte analyse, zijn niet als absoluut aantal te beschouwen. Wel in relatieve zin, als onderlinge vergelijking.

Los van deze onnauwkeurigheid toch een indicatie:

- . groei op de Neude in 2030: 2700 extra fietsers per dag, bijna 10% groei tov 2018
- . groei op Adelaarstraat in 2030: ca 10.000 extra fietsers, verdubbeling tov 2018

Als daarbovenop verbetering fietsroute Weerdsingel

- . groei op Neude in 2030: 1700 extra fietsers per dag, ca 6% groei tov 2018
- . ca 1000 fietsers kiezen dan voor de Weerdsingel.
- . ook fietsers van de Adelaarstraat en de van Asch van Wijckskade kiezen dan voor de Weerdsingel.

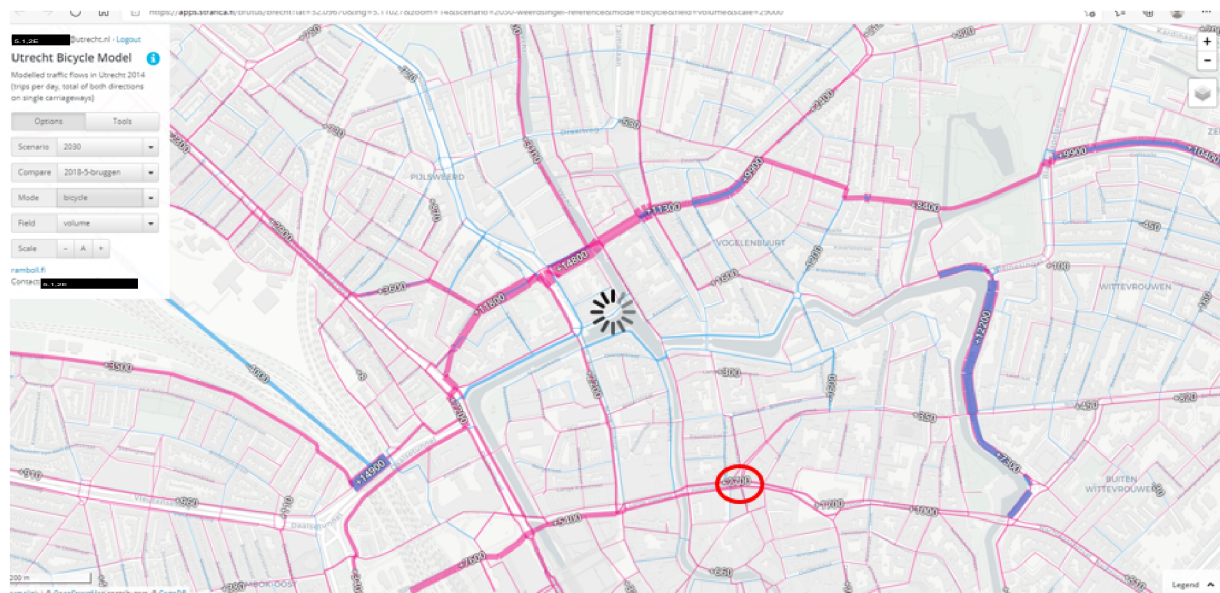
De Weerdsingel groeit in totaal van ca 3.000 naar ca 9.000 fietsers (echt heel veel, graag relatief beschouwen: heel forse groei, deels autonoom, deels van vAvW en deels van Adelaarstr). Nogmaals: getallen zijn niet nauwkeurig genoeg om los van verdere ontwikkelingen geïnterpreteerd te worden.

In kaartbeeld is het volgende te zien:

1: variant groei 2030 ('verschil-plot' tussen 2018 en 2030)

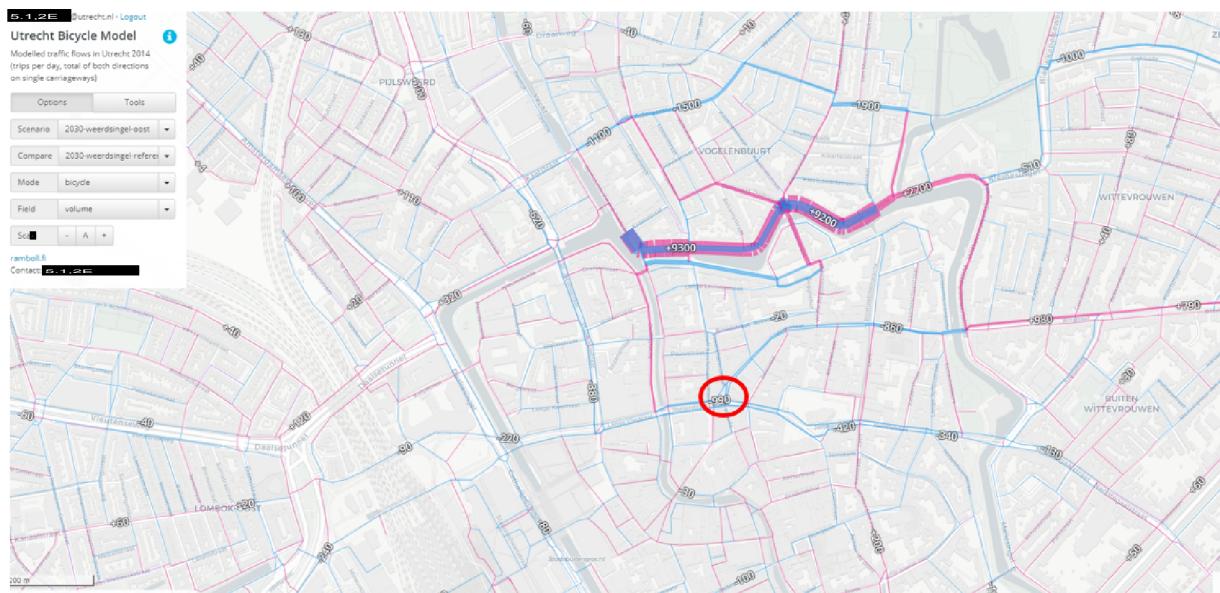
We zien groei op de binnenstadas, grote groei op de Adelaarstraat (verbeterde route om de Noord, geen groei op de Weerdsingel.

(let op, paars is hertekening, modeltechnisch nieuwe schakel, dus alles wordt beschouwd als verschil)



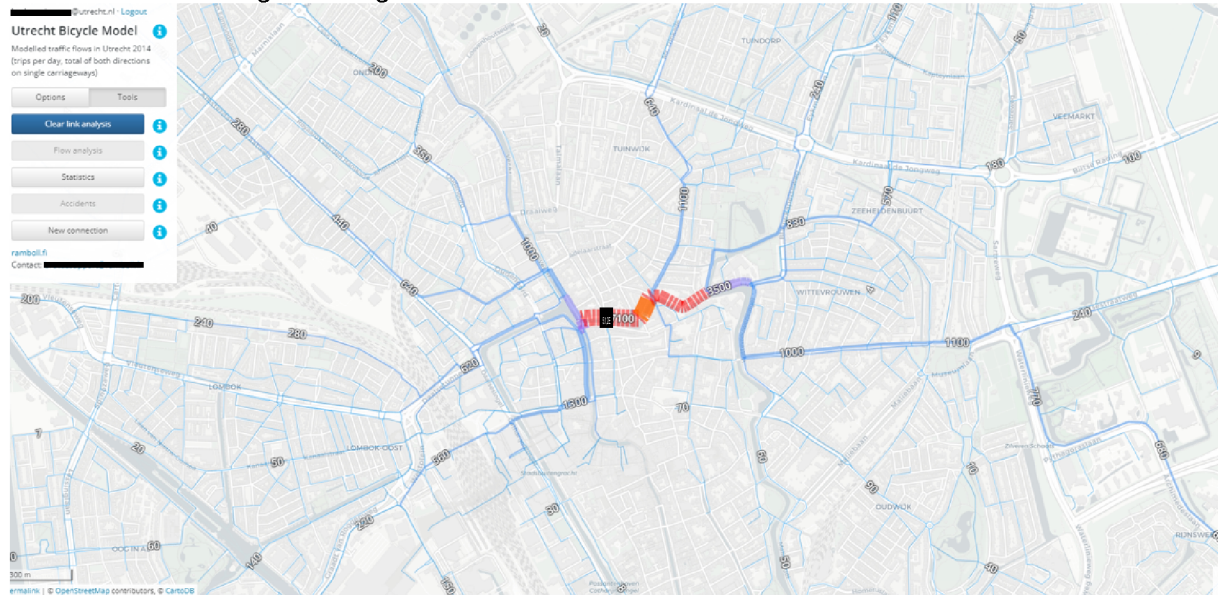
2: verschil bij toevoegen verbetering Weerdsingel

We zien forse groei op Weerdsingel, afname op Adelaarstraat (tov vorige plaatje), en afname op binnenstadsroute



3: waar komen deze fietsers dan vandaan?

In de variant met verbeterde Weerdsingel zijn de herkomsten en bestemmingen van de fietsers op de verbeterde Weerdsingel als volgt:



We zien een spreiding in fietsrelaties; niet één route springt eruit. De Weerdsingel heeft dus een functie in verschillende relaties, zowel oost als west. West zijn de belangrijkste aanvoerroutes Leidseveertunnel, Daalsetunnel, ASW en Vechtroute. Oost komen de grootste stromen van Kievitstraat, Griftpark, Kleine singel en Wittevrouwensingel/Biltstraat.

Kwalitatieve analyse

Het fietsnetwerk heeft ten doel om fietsers te spreiden en daarmee drukke plekken en routes, zoals de binnenstads-oost-west-route, te ontlasten. Die binnenstadsroute is nu al druk, en wordt met de groei van de stad nog substantieel drukker; wat voor het verblijfsklimaat in de binnenstad niet gunstig is. Er is behoefte aan meer oost-west-fietsroutes, maar vooral ook aan een netwerk met schakels, uitwisselpunten tussen deze schakels en ruime(re) keuze uit mogelijke routes. Met een compleet netwerk kan de groei van het fietsverkeer beter opgevangen en verspreid worden. Bovendien worden een netwerk met meer keuzes en alternatieven aan fietsers aangeboden, wat fietsen makkelijker en aangenamer maakt.

Ambitie is een fietsnetwerk dat bestaat uit schakels en ringen om de binnenstad heen in de vorm van een spinnenweb. De singelroute is daarin de eerste ring aan de rand van de binnenstad. De route Om de Noord is de tweede ring. Beiden zijn nodig. De singelring misschien nog wel meer dan de route Om de Noord, omdat de singelring het eerste alternatief is en in staat moet zijn om fietsers te verleiden óm in plaats van dóór de binnenstad te fietsen.

Het is niet persé noodzakelijk om de hele ring af te maken om functioneel te zijn. Immers; niemand fietst de hele ring. Een ring is functioneel omdat het vindbare, herkenbare en logische schakels aanbiedt voor verschillende verplaatsingen: van Lunetten naar Pijlsweerd, van USP naar Cartesiusdriehoek, van Wittevrouwen naar ASW etc. Ook zonder brug is de schakel Weerdsingel een serieuze schakel.

De Hopakker is logisch als schakelpunt: vanaf daar is aansluiting op noord-zuidroutes: enerzijds naar centrum en anderzijds naar Overvecht, Lauwerecht, Pijlsweerd, Maarssen.

