

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

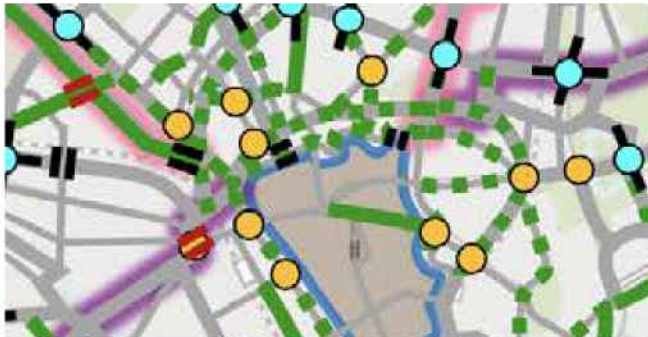
- om geen asfalt toe te passen op de Weerdsingel OZ bij herinrichting,
- om rode fietsvriendelijke klinkers op de fietspaden,
- om de rotonde te handhaven om verkeersgevaarlijke situaties te vermijden,
- om de aparte fietspaden te handhaven,
- om bij de twee gevaarlijke bochten fietsers te blijven beschermen (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 schaa sprong:

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 Beetsstraat 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		
- kennis nemen van (tussenstand) uitkomst Verdiepingsslag - bereidheid uitspreken om ingebrachte bewonersvariant uit te werken als serieuze optie - 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

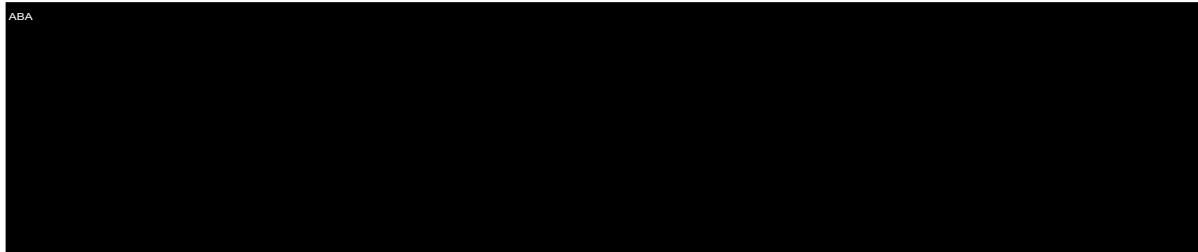
**Raadsinformatiebijeenkomst
(eventueel)**

Commissie

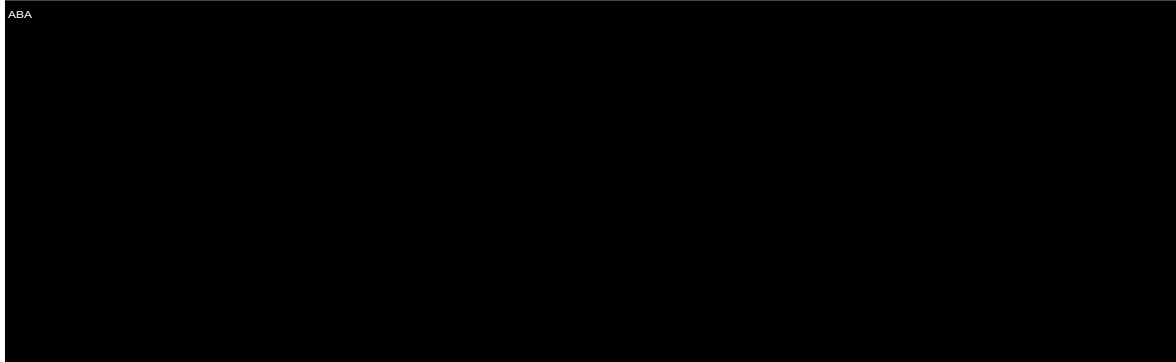
Raad

Staf mobiliteit 30 augustus en 2 september 2021

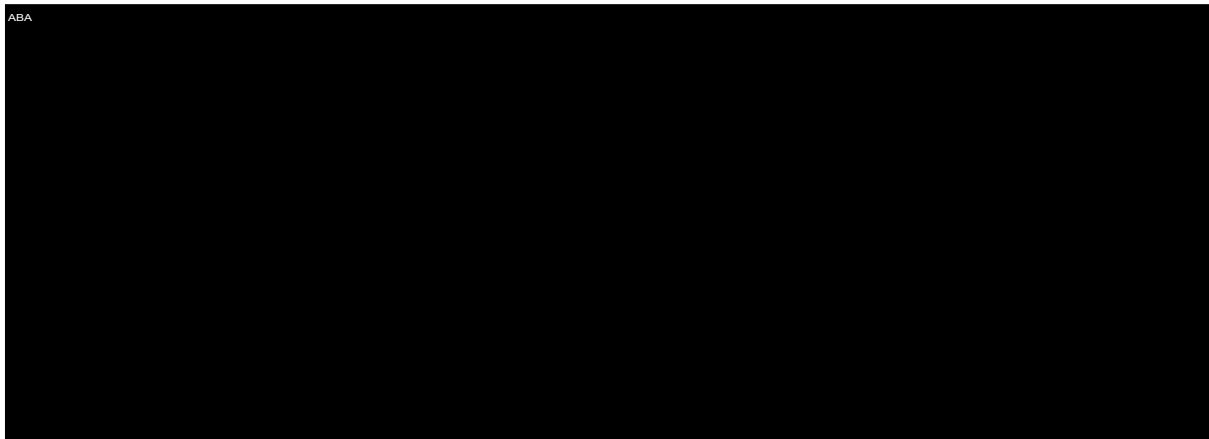
ABA

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

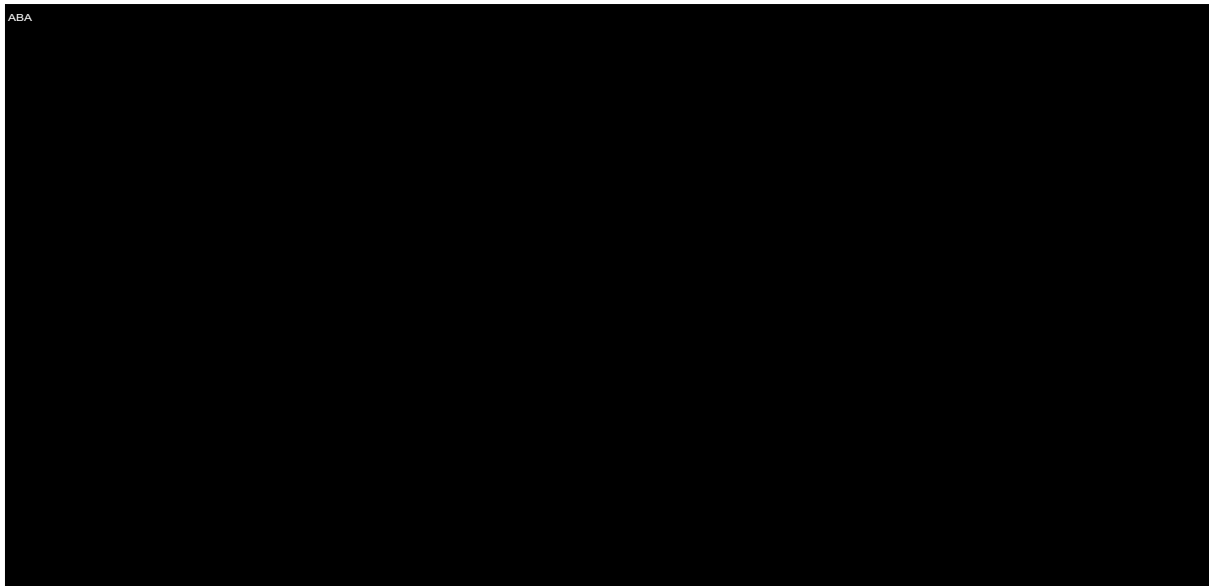
ABA

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

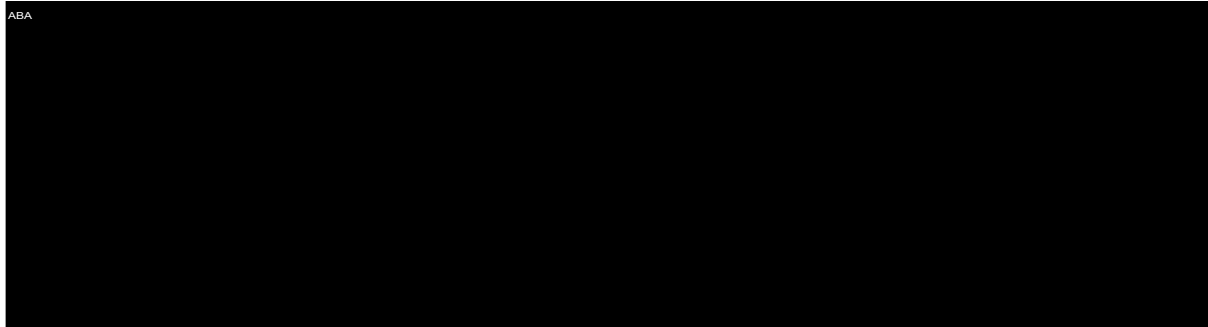
ABA

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

ABA

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

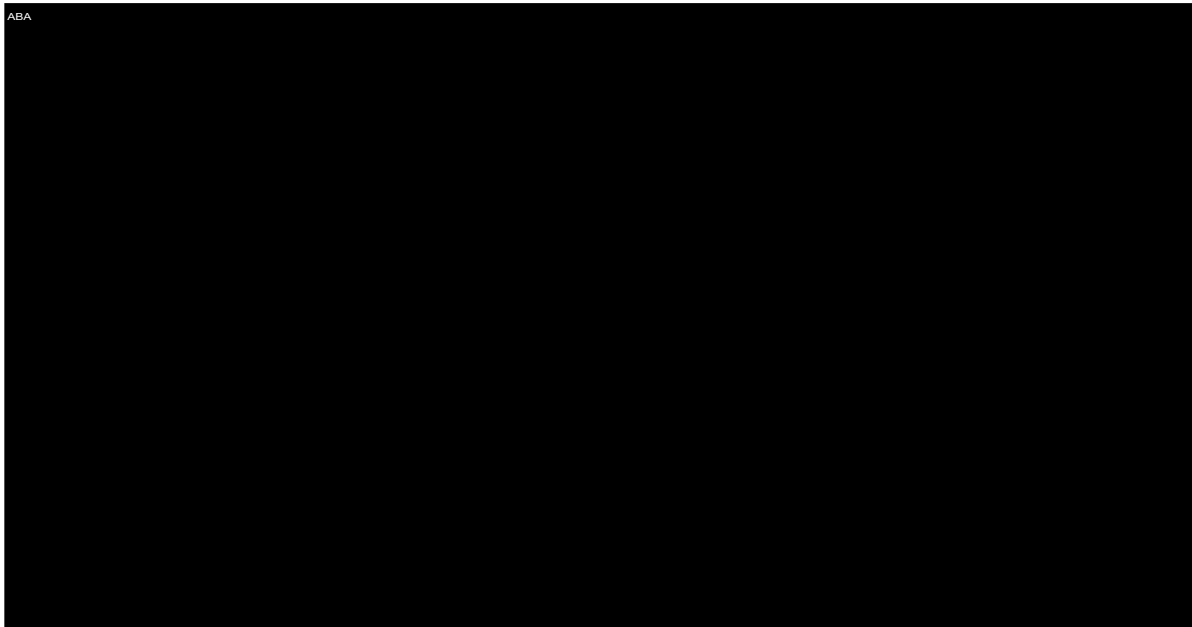
ABA



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.

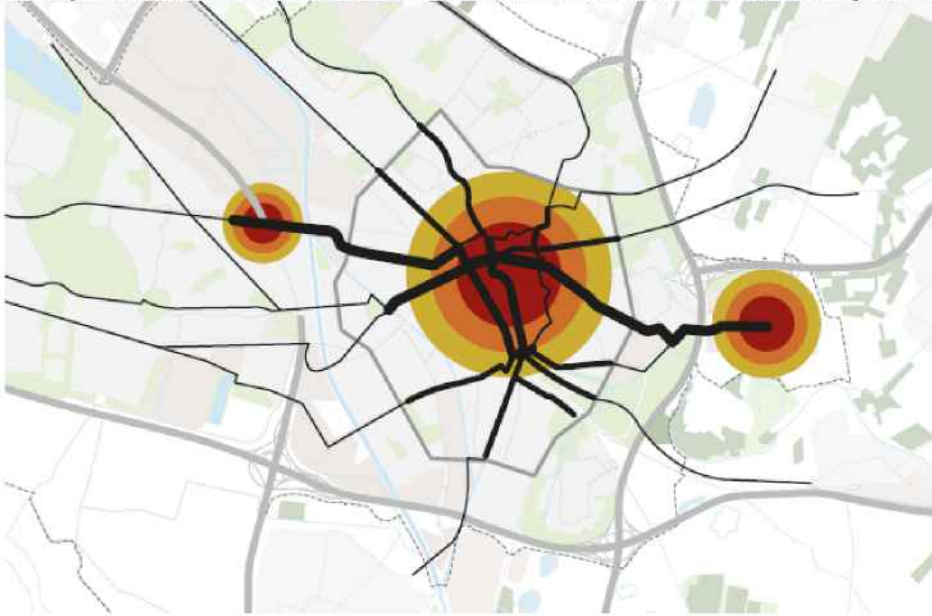
De kwantitatieve analyse kan de redenering op hoofdlijnen bevestigen/aanvullen, maar is te grof voor eigenstandige, cijfermatig onderbouwing.

Planning:

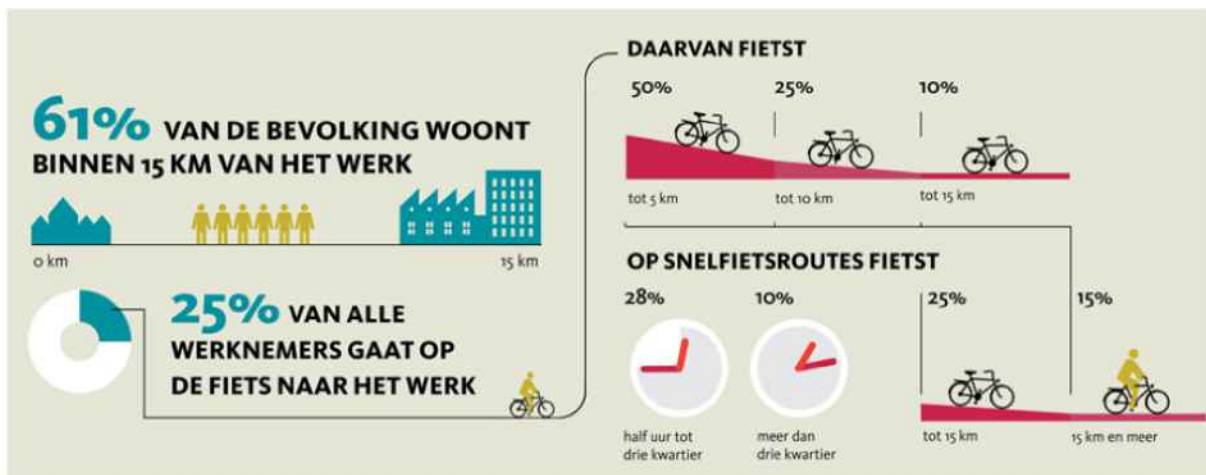
- concept- IPvE in staf 27 september of half okt
(met collegevoorstel concept-IPvE vrijgeven voor reacties en raadsinformatiebrief)
- gesprek bewoners gepland voor 15 sept
- College (november), raadsbrief uit
- Bewonersavond (nov/dec)
- Reactietermijn
- Reacties binnen (jan 2022)
- Reactienota en collegevoorstel 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:



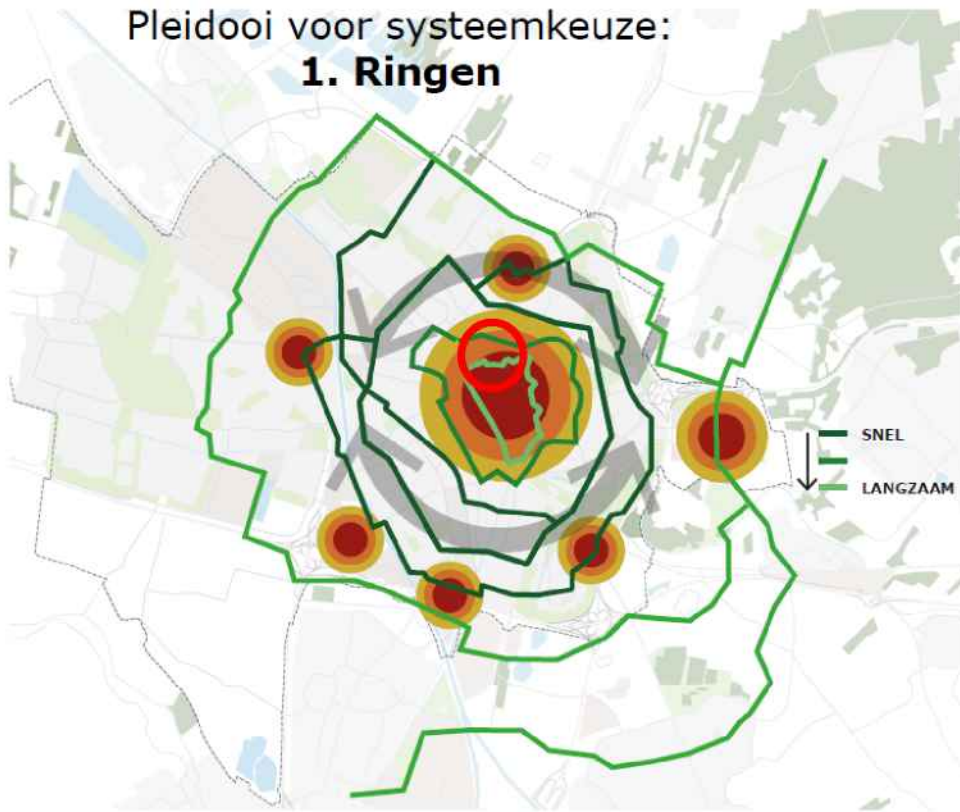
Pleidooi voor systeemkeuze: **Urgentie**



+ binnenstedelijke groei geeft enorme groeipotentie fietsverkeer

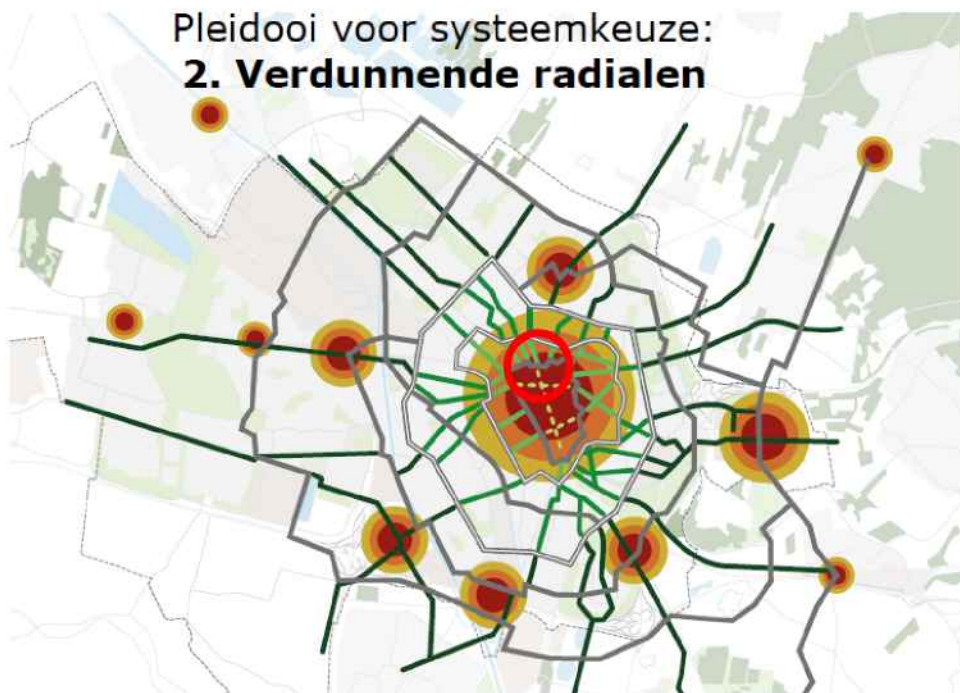
Pleidooi voor systeemkeuze:

1. Ringen

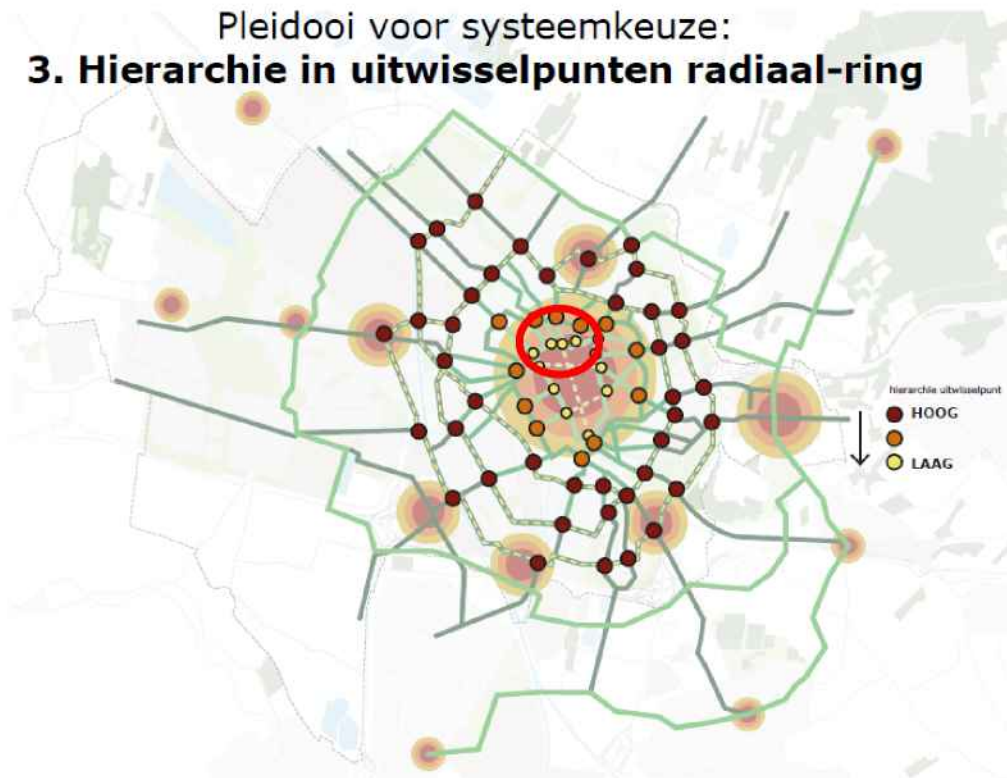


Pleidooi voor systeemkeuze:

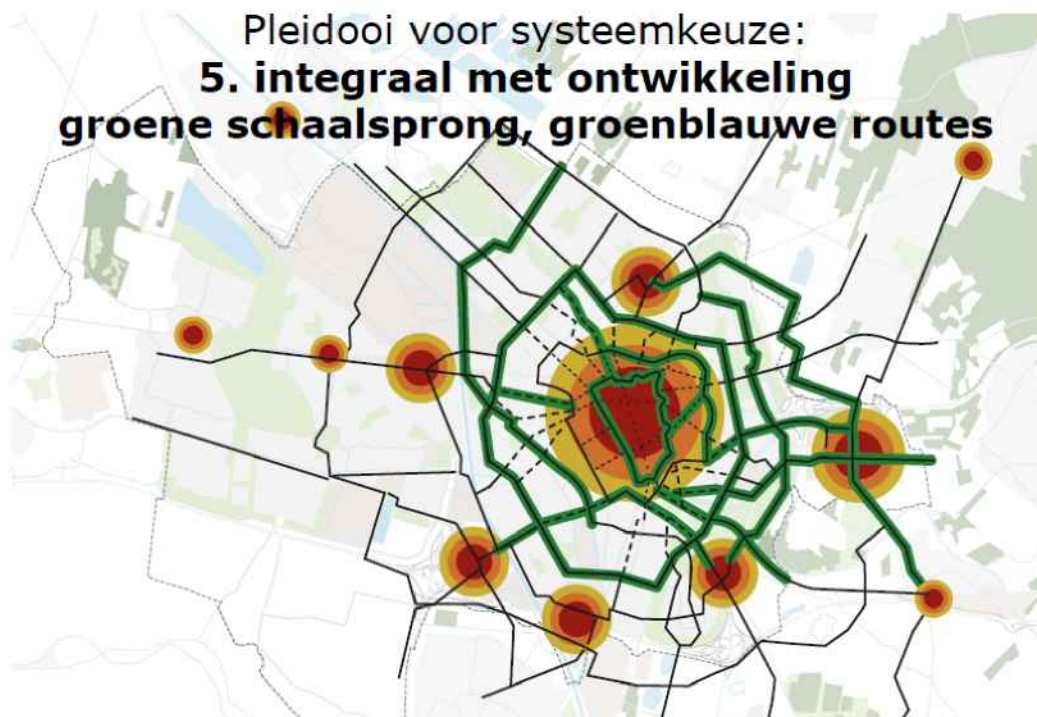
2. Verdunnende radialen



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



Pleidooi voor systeemkeuze:
**5. integraal met ontwikkeling
groene schaalsprong, 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 veruult 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 veruilen 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.

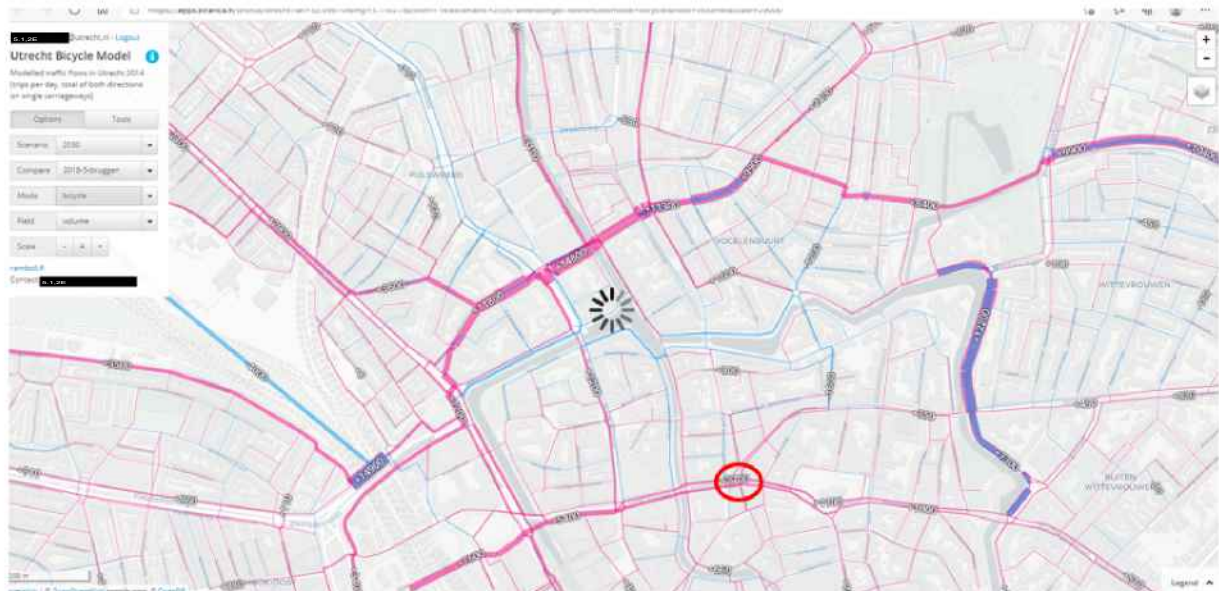
De Weerdsingel groeit in totaal van ca 3.000 naar ca 9.000 fietsers (echt heel veel, graag relatief beschouwen: heel forse groei, deels autonoom, deels van vAvW en deels van Adelaarstr). Nogmaals: getallen zijn niet nauwkeurig genoeg om los van verdere ontwikkelingen geïnterpreteerd te worden.

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)



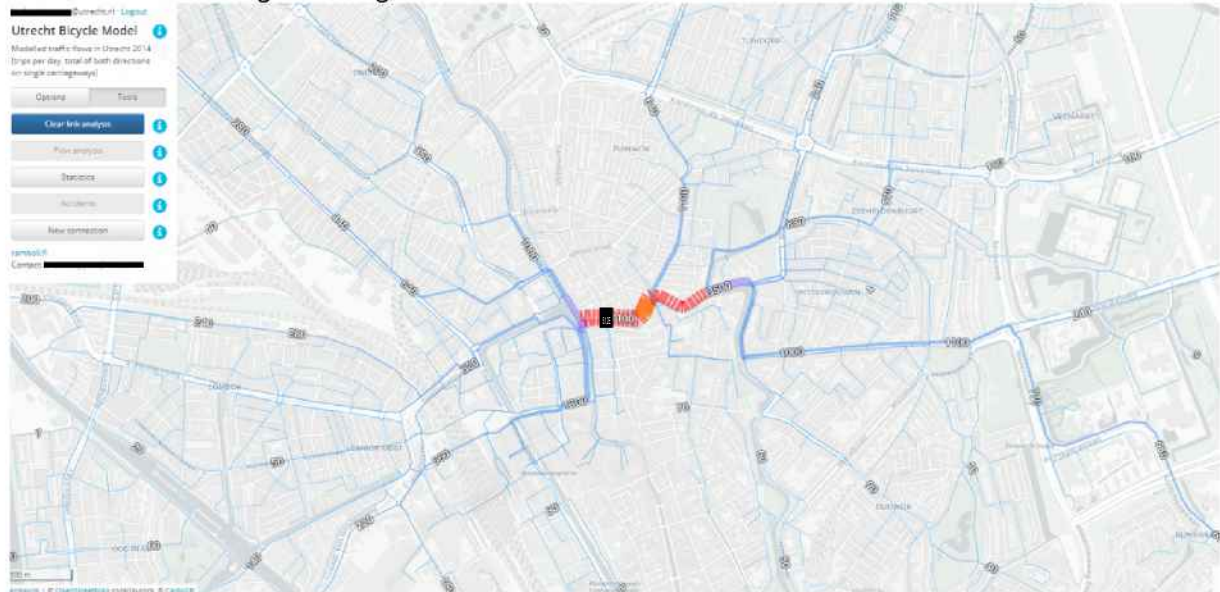
2: verschil bij toevoegen verbetering Weerdsingel

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, Griffpark, 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.



COMMISSIE WELSTAND EN MONUMENTEN 2019-22

Verslag van de Commissie Welstand en Monumenten, gehouden op dinsdag 12 november 2019 in het Stadskantoor te Utrecht

Aanwezig: de leden § 1,2E (plaatsvervangend voorzitter), § 1,2E, § 1,2E, § 1,2E
§ 1,2E, § 1,2E, § 1,2E (afdeling Stedenbouw), § 1,2E
(vakgroep Erfgoed), § 1,2E (secretaris) en § 1,2E
(uitvoerend secretaris)

Afwezig : § 1,2E (voorzitter)

OVERZICHT VERSLAG

- A Ingekomen stukken en mededelingen
- B Notulen Commissie Welstand en Monumenten d.d. 29 oktober 2019
- C Algemeen
- C1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan Wisselspoor
deelgebied 2-4
- D Bouwplannen
- D1 Perronlaan o.a. [Cartesiusdriehoek]
- D2 Oudlaan 7 [Lauwerecht]
- D3 Ockhuizerweg 35 en 39 / Rijndijk [Haarzuilens]
- D4 Daelwijcklaan 3 [Schaakbuurt]
- D5 Henriëttedreef [Overvecht]
- E Nagekomen plannen
- E1 Zaagmolenkade 38bs [Tuinwijk-Oost]
- E2 Gelderlantlaan [Westraven]
- E3 Tractieweg (Werkspoorfabriek) [Cartesiusweg]
- E4 Neude 11 [Binnenstad]
- E5 Flevolanderstraat 4 [Veemarkt]
- E6 Burchtpromenade 44 [Vleuterweide]
- F Overige bouwplannen
Plannen met preadvies, lijst d.d. 07/11 2019
- G Rondvraag en sluiting

A Ingekomen stukken en mededelingen

B Notulen Commissie Welstand en Monumenten d.d. 29 oktober 2019

De notulen van 29/10 2019 worden met enkele wijzigingen vastgesteld.

C Algemeen

C1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan Wisselspoor deelgebied 2-4

Vaststelling als kader voor de toekomstige toetsing van de stedenbouwkundige verkaveling, de diverse bouwplannen en de inrichting van de openbare ruimte

De commissie stelt het voorgestelde kader vast als toekomstig toetsingsdocument, dat als bijlage wordt gekoppeld aan het 'Ontwikkeld kader Wisselspoor deelgebied 2-4.

D Bouwplannen

D1 Cartesiusdriehoek tussen de Perronlaan en CAB-Rondom (Perronlaan) 19-03362

(O) [Cartesiusdriehoek]

Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van 242 woningen

Aanvraag : Keystone

Ontwerp : OPL

(zie notulen 20/02, 20/03 en 12/06 2018)

Ten opzichte van de eerdere planpresentatie is de aanvraag verder uitgewerkt, waarbij de voorstellen voor de architectuur nagenoeg gelijk zijn gebleven. Architect Lüger werkt de gevels af met minerale steenstrips die bij de hoeken worden omgezet. Voor de terreininrichting en het beplantingsplan is een voorstel bijgevoegd.

Conclusie

De commissie heeft waardering voor de uitwerking, waarbij wel wordt opgemerkt dat het jammer is dat de suggestie van steen wordt opgelost met steenstrips. Bij de uitwerking wordt het van groot belang geacht dat de prefab-wijze van bouwen niet zichtbaar is, o.a. bij de steenstripaansluitingen op de hoeken. Voor het afgeronde hoekblok wordt het verschuiven van plantenbakken en borstweringen niet als verbetering beschouwd vanwege een te onrustig beeld, ook in relatie tot de overige blokken. De balans tussen de blokken is verder goed. De variatie onderling kan enigszins opgevoerd worden door de detailleringen van de blokken verschillend uit te voeren, zoals de kozijnen.

Een heroverweging wordt gevraagd voor de dakopbouw op parkblok 1. Bij de parkblokken moet gewaakt worden voor een te massieve uitstraling in relatie tot de materiaalkeuze.

Nadere informatie wordt gevraagd over de luchtbruggen, met bijbehorend verlichtingsplan.

De hemelwaterafvoeren moeten beter in de ontwerpen ingepast worden.

In het toekomstige inrichtingsplan aan de westzijde vraagt de aanlanding van de parkblokken om een andere oplossing dan getoond. Het voorstel voor de buitenruimte van de binnenhof met het beplantingsplan wordt gewaardeerd, maar ook hier is de overgang naar het maaiveld punt van aandacht. Het gevelgroen is in principe overwogen voorgesteld, behalve bij parkblok 2 is het ontwerp niet goed inzichtelijk. Gevelgroen moet realistisch zijn en een gekoppeld worden aan een beheerplan.

De aanpassingen worden afgewacht, de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangehouden.

D2 Oudlaan 7 [Lauwerecht]

19-27270

(O)

Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een complex met 28 zorgwoningen

Aanvraag : Stichting De Forensische Zorgspecialisten

Ontwerp : OPL

In de ruimte tussen gebouw De Waag en gebouw De Wierde komt een vierlaags complex met zorgwoningen. Het gebouw krijgt een eigen uitstraling door de toepassing van composietpanelen gecombineerd met te begroeiende gevels. Architect 5.1.2E stelt als omlijsting een antraciet kader van vezelcementplaten voor.

Conclusie

De commissie kan zich de keuze om deze tussenbouw onderscheidend te laten zijn voorstellen, waarbij het verschil nog opgevoerd kan worden in bijvoorbeeld de hoogte en diepte. Het antraciet kader wordt niet begrepen en oogt als een thema teveel; een genuanceerdere gebouwaansluiting ligt voor de hand.

Voor de groene gevels wordt om meer informatie gevraagd ten aanzien van realisme en haalbaarheid, waarbij ook een beheerplan nodig is. Het voorgestelde hekwerk op De Waag kan meegenomen worden in een verdere vergroening van deze zijde.

De aansluiting op het maaiveld vraagt om een passende oplossing in relatie tot de herinrichting van de straat en de vereiste privacy van de doelgroep.

De aanvraag omgevingsvergunning wordt aangehouden, een aangepast ontwerp wordt afgewacht.

D3 Ockhuizerweg 35 en 39 / Rijndijk achter 2 [Haarzuilens]

(B) *Voorlopig ontwerp voor de bouw van 16 woningen op drie locaties*

Aanvraag : MBB Ontwikkeling

Ontwerp : ONB

(zie notulen 30/04 2019)

Architect **5.1.2E** heeft de loggia's in de boerderij aan de Ockhuizerweg verkleind en de dakramen in het andere dakvlak herverdeeld. De grijze bestrating van de parkeerplaats rechts van de toegang is doorgezet tot voor blok C. Op het centrale erf zijn in de bestrating parkeerplaatsen gemarkeerd. De woningen aan de Rijndijk zijn vrijer op de kavel geplaatst en de drie woningen hebben een gelijke uitstraling gekregen.

Conclusie

De commissie heeft geen opmerkingen meer met betrekking tot de architectuur van de woningen aan de Ockhuizerweg 35 en de aanpassingen aan de boerderij.

Zij constateert echter het grote belang van de inrichting en de verkaveling in het Beschermd Stadsgezicht en meent dat de voorgestelde inrichting nog onvoldoende passend is in deze context. De referentie naar een boerenerf is gewenst, waarbij de suggestie van collectiviteit zou moeten worden gewekt in plaats van verkaveling.

Parkeervakken op het erf zijn ongewenst, de oplossing dient gevonden te worden in de informele karakteristiek van de context. De hagen zouden meer kunnen aansluiten op het lijnenspel van het erf en op het landschap met zijn polderstructuur. Bij Ockhuizerweg 39 is dat goed opgelost.

Bij de Rijndijk zou de inrichting sterker moeten aansluiten op of het polderlandschap of Parkbos De Haar. De keuze voor de positie van de woningen is onduidelijk, waarbij geadviseerd wordt bij de nieuwe setting ook de garages te betrekken. De doorgevoerde versobering heeft geleid tot een verbetering van de architectuur.

Een definitief ontwerp wordt tegemoet gezien.

D4 Daelwijcklaan 3 [Schaakbuurt]

(O) *Voorlopig ontwerp 5 nieuw te bouwen woningen*

Aanvraag : Dudova

Ontwerp : IRVA

De kapel uit begin jaren 60 wordt gesloopt en vervangen door een blok van vijf tweelaagse woningen met zadeldak. Het uitkragende dak wordt voorzien van een verholten goot en volledig bekleed met pv-cellen. De entrees bevinden zich aan de Daelwijcklaan en zijn gemarkeerd met een betonnen luifel. De achtertuinen aan het binnenterrein worden begrensd door bergingen. Architect **5.1.2E** stelt voor de openbare ruimte hierachter in te vullen met een buurttuin.

Conclusie

De commissie spreekt zich negatief uit over het ingediende voorstel. De kans om de kapel te herbestemmen is niet benut en de potentie van het achterterrein is niet meegenomen in de planontwikkeling. De voorgestelde woningen zijn onuitgesproken en voegen geen meerwaarde toe aan de omgeving. De ambitie nul-op-de-meter wordt niet benut, zowel architectonisch als programmatisch. Het sociale vraagstuk, de duurzaamheidsambities en het bestaande bijzondere karakter van de locatie worden genegeerd. Er gaat openbaar groen verloren en er wordt onvoldoende gereageerd op omgevingsfactoren zoals de gesloten zijgevel tegenover een voorzijde van de naastliggende woning.

De commissie adviseert een nieuw ontwerpproces te starten op basis van een meer integrale aanpak met meer ambitie.

- D5 Henriëttedreef [Overvecht] 19-29875**
 (O) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het renoveren van een woongebouw*
Aanvraag : Bo-Ex
Ontwerp : Mex architects
 (zie notulen 15/05 en 11/12 2018, 09/07 en 29/10 2019)
 Architect ^{5.1.2E} heeft de zijwang van het balkon nagenoeg op gelijke hoogte ontworpen als de naastliggende borstwering. Het glas van de balustrade heeft dezelfde hoogte behouden. De kopse kanten van de dakopbouw zijn teruggelegd ten opzichte van de gevel en geopend.
Conclusie
 De commissie meent dat er sprake is van een verbetering van het gevelbeeld aan de straatzijde. Nadere detaillering wordt afgewacht, waarbij extra aandacht wordt gevraagd voor de detaillering en uitwerking van het verlengen van de balkons. De gevel aan de parkzijde dient nog in beeld gebracht te worden om te betrekken bij het advies. De eerder gemaakte opmerkingen over de dakopbouw blijven gehandhaafd. De te zware, te hoge, te aanwezige bekroning doet geen recht aan het gebouw en de omgeving, en vormt een ongewenst precedent. Er is te weinig sprake van ontwerpambitie. De aanvraag omgevingsvergunning wordt aangehouden in afwachting van nadere details, de uitwerking van de gevel aan de parkzijde en een mogelijke alternatieve oplossing voor de gewenste dakinstallaties.
- E Nagekomen plannen**
- E1 Zaagmolenkade 38bs [Tuinwijk-Oost] IA-19-32082**
 (O) *Indicatieaanvraag voor het bouwen van een bijzondere bouwlaag op een bovenwoning*
Ontwerp : Troost & Rutjes Architecten
 Op het drielaagse bouwblok wordt een doorgaande mansardekap tot de hoek voorgesteld. De indicatieaanvraag betreft de eerste opbouw in deze rij.
Conclusie
 De commissie is van mening dat een mansardekap op dit type bouwblok, bij deze architectuur, atypisch is. Een setback, geclusterd per blok, ligt meer voor de hand. De indicatieaanvraag wordt voorzien van een negatief advies.
- E2 Gelderlantlaan [Westraven] 18-34660**
 (St) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een groothandelsgebouw met winkel, kantoor en ondergeschikte horeca*
Aanvraag : BRE Gelderlant bv
Ontwerp : Mies architectuur
 (zie notulen 08/01, 22/01 en 05/02 2019)
 Voor de dichte wand ter plaatse van de knik in de vliesgevel wordt een sandwich microribbeplating voorgesteld in de kleur mintgroen.
Conclusie
 De commissie is van mening dat de bijzonderheid van het gevelvlak - prominent, bij de entree - niet wordt benut in de materiaalkeuze. Er wordt alleen een verbijzondering in kleur voorgesteld. Het vlak is in het gevelbeeld erg aanwezig en verdient meer dan alleen een opvallende kleur. De commissie wacht een alternatief voorstel voor deze wand af.
- E3 Tractieweg (Werkspoorfabriek) [Cartesiusweg] 19-24807**
 (B) *Aanvraag voor het gewijzigd uitvoeren van een verleende omgevingsvergunning voor het verbouwen van een bedrijfsgebouw*
Aanvraag : Erfgoed Werkspoor Utrecht bv
Ontwerp : Zecc Architecten
 Op de dakrand van de langsgevel worden de letters 'werkspoorfabriek' aangevraagd, welke reeds geplaatst zijn. Daarnaast wordt belettering op de gevel voor een ondernemer voorgesteld en voor de werkplaatsen haakse signing naast de toegangen.
Conclusie
 De commissie is niet overtuigd van het reclamevoorstel. Bij de haakse signing ontbreekt een bijzonder concept, passend bij de industriële architectuur. De benaming op de gevel is relatief groot. De letters 'werkspoorfabriek' zijn ongewenst: de naamsaanduiding 'Werkspoor-kathedraal' dient uniek te blijven op het iconische gebouw.

De commissie gaat niet akkoord met signingsvoorstellen en wacht een doordacht reclameplan, specifiek afgestemd op het bijzondere complex, af.

E4 Neude 11 [Binnenstad] 19-32461

(B) *Aanvraag voor het wijzigen van de eerder verleende vergunning voor de verbouw van het postkantoor, de wijziging betreft de gevelbekleding en de corridor*

Aanvraag : ASR

Ontwerp : Studio C architecten

De keramische vinnen aan de zij- en achtergevel van de uitbouw worden vervangen door vlakke keramische elementen. De achterzijde wordt grotendeels bekleed met geprofileerde aluminium elementen.

Conclusie

De commissie meent dat er sprake is van een achteruitgang ten opzichte van het aanvankelijk ingediende voorstel, niet passend bij de ambitie van de aanpak voor het complex. De aanvraag wordt voorzien van een negatief advies.

E5 Flevolanderstraat 4 [Veemarkt]

(R) *Voorlopig ontwerp dakopbouw*

Ontwerp : Strand.nl

Op de drielaagse woning komt een antraciete zinken dakopbouw, die aan de voorzijde uitkraagt. Door middel van een knip wordt de opbouw losgehouden van de onderbouw.

Conclusie

De commissie kan zich een dergelijke dakopbouw voorstellen mits deze het gevelvlak volgt en niet overkraagt.

E6 Burchtpromenade 44 [Vleuterweide] 19-35043

(R) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het aanbrengen van wegschuifbare balkonbeglazing bij een appartement*

Ontwerp : Metalura bv

Aan de rand van de uitkragende balkons, achter de metalen balustrade, komt een overhoekse glazen schuifwand.

Conclusie

De commissie is van mening dat deze balkonbeglazing bij een uitkragend en transparant balkon ongewenst is. Het gevelbeeld zal erdoor worden aangetast vanwege het wijzigen van de open beleving van de balkons door de glazen invulling.

De aanvraag omgevingsvergunning wordt voorzien van een negatief advies.

F Overige bouwplannen

De plannen, genoemd in de lijst d.d. 07/11 2019, zijn met een preadvies van de secretaris aan de commissie voorgelegd. De leden van de commissie hebben na een schriftelijke ronde besloten de advisering over te nemen. De preadvisering is mede verricht op basis van de aan de verschillende beleidsniveaus verbonden criteria, zoals vastgelegd in de welstandsnota. Daarnaast wordt het plan getoetst in relatie tot de monumentale waarde.

Samenvattend:

Open : Verandering en handhaving zijn beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur.

Respect : Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd.

Behoud : Behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard.

Stimulans: Het gebied vraagt vanwege zijn bijzondere of markante karakter extra aandacht voor versterking en stimulering van het beeld.

Indien van toepassing, zijn de aanvragen getoetst aan de (welstands)criteria, zoals geformuleerd in de welstandsnota. De lijsten zijn ter inzage op Bureau Commissie Welstand en Monumenten en in te zien via de website <http://www.welstandutrecht.nl>.

G Rondvraag en sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op 26 november 2019.

De voorzitter,

De secretaris,

5.1.2E

5.1.2E

Per 1 juli 2004 wordt de welstandsadvisering verricht op basis van de aan de verschillende beleidsniveaus verbonden criteria zoals geformuleerd in de welstandsnota 'De schoonheid van Utrecht' (vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht d.d. 24 juni 2004).

(O) = open **(R)** = respect **(B)** = behoud **(St)** = stimulans **(Ont)** = ontwikkelingsgebied

**COMMISSIE WELSTAND EN MONUMENTEN
2018-03**

**Verslag van de Commissie Welstand en Monumenten,
gehouden op dinsdag 6 februari 2018 in het Stads Kantoor te Utrecht**

Aanwezig: 5.1.2E (voorzitter), de leden 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E (vakgroep Erfgoed), 5.1.2E (afdeling Stedenbouw),
5.1.2E (secretaris) en 5.1.2E (uitvoerend secretaris)

Afwezig: 5.1.2E en 5.1.2E (leden)

OVERZICHT VERSLAG

- A Ingekomen stukken en mededelingen
- B Notulen Commissie Welstand en Monumenten d.d. 23 januari 2018
- C Algemeen
- D Bouwplannen
 - D1 Breitnerlaan (Gemeentelijk monument) [Oost]
 - D2 Voordorpsdijk 8 en 10 [Voordorp]
 - D3 Pauwstraat 13 [Binnenstad]
 - D4 Tractieweg 41 (Gemeentelijk monument) [Cartesiusweg]
 - D5 Maliebaan 80 [Oost]
- E Nagekomen plannen
 - E1 Kanaalstraat 197 (Gemeentelijk monument) [Lombok]
 - E2 Scherf kavel 11.24 [Terwijde]
 - E3 Scherf kavel 11.26 [Terwijde]
 - E4 Mgr. Van de Weteringstraat 5H [Binnenstad]
 - E5 Koningsweg 133E [Binnenstad]
 - E6 Maliebaan 41 [Oost]
- F Overige bouwplannen
 - Plannen met preadvies, lijst d.d. 01/02 2018
- G Rondvraag en sluiting

A Ingekomen stukken en mededelingen

Geen onderwerpen.

B Notulen Commissie Welstand en Monumenten d.d. 23 januari 2018

De notulen van 23/01 2018 worden met enkele wijzigingen vastgesteld.

C Algemeen

D Bouwplannen

D1 Breitnerlaan (Gemeentelijk monument) [Oost]

(B) Voorlopig ontwerp afschermen terras

Aanvraag : 5.1.2E

Ontwerp : ArchitectuurMAKEN

De tweelaagse gemetselde villa met lessenaarsdak opent zich naar het park toe aan de zuidzijde. De villa is gebouwd als een boven- en onderwoning. Het betonnen balkon biedt beschutting aan het onderliggende terras, dat verhoogd ligt ten opzichte van het maaiveld. Architect 5.1.2E stelt voor om dit terras dicht te zetten met donkere, geïsoleerde aluminium vouwpuilen, zodat het terras in de wintermaanden als orangerie gebruikt kan worden. Het metselwerk van de buitenmuren aan de binnenzijde blijft behouden. Op het terras wordt een losse verwijderbare vloer geplaatst.

Conclusie

De commissie acht de ingreep voorstelbaar indien deze zo onopvallend mogelijk wordt vormgegeven en reversibel is. Om deze ondergeschiktheid te realiseren, wordt aandacht gevraagd voor de kleurstelling en de smalte van de profielen. Een terugliggende plaatsing draagt bij aan meer schaduwwerking en minder spiegeling. Er wordt aan gehecht om de buitengevels van de woning in het interieur van de wintertuin te behouden. Een aanvraag omgevingsvergunning wordt afgewacht.

D2 Voordorpsedijk 8 en 10 [Voordorp]

(O) Voorlopig ontwerp voor het vervangen van een bestaande woning om in combinatie met het belendende kavel drie nieuwe woningen te bouwen

Aanvraag : 5.1.2E

Ontwerp : hfb

De bestaande woning gelegen aan het historische lint wordt gesloopt en hier komen twee geschakelde woningen en een vrijstaande woning voor terug. De gemetselde woningen in jaren '30-stijl bestaan uit twee lagen met zadeldak en topgevel. Architect 5.1.2E heeft de daken van de geschakelde woningen haaks op elkaar geplaatst. Aan de straatzijde zijn twee erkers toegevoegd. Het resterende schuurdeel, de tuinmuur, de aanbouwen en de hoofdvolumes worden van hetzelfde metselwerk gebouwd. In een tweede variant wordt het onderscheid tussen de woningen vergroot door de kleur van het metselwerk en van de kozijnen per woning te variëren.

Conclusie

De commissie constateert dat in deze gevarieerde omgeving de voorgestelde woningen qua maat en schaal als te seriematig zijn ontworpen. De ambachtelijkheid in verbijzonderingen en detailleringen, kenmerkend voor de gewenste jaren'30-architectuur, wordt gemist. De keuze voor twee lagen met zadeldak en topgevel leidt tot rijzige woningen die niet aansluiten op de landelijke karakteristiek. De commissie hecht waarde aan de sfeer van het voormalig dorpslint dat zij hoopt in de woningen te kunnen herkennen.

De verschillen op de diverse schaalniveaus tussen beide kavels dienen opgevoerd te worden zoals goothoogtes, verhoudingen raamopeningen en hellingshoek van de daken. Er wordt tevens geadviseerd ten behoeve van meer variëteit per kavel de diverse elementen op het terrein niet in hetzelfde metselwerk uit te voeren. De herkenbaarheid van de oude tuinmuur wordt gewaardeerd. Aanbouwen moeten als integraal onderdeel van het hoofdvolume worden ontworpen, mede vanuit de plattegrond.

Een aangepast voorstel wordt afgewacht.

- D3 Pauwstraat 13 [Binnenstad] 17-38074**
(B) Aanvraag omgevingsvergunning voor het verbouwen van een bijeenkomstgebouw tot kunstcentrum
Ontwerp : Goldsmith
 (zie notulen 25/07 2017)
 Architect **5.1.2E** heeft de vluchtdeur in het vlak van de gevel geplaatst en zoveel mogelijk weggedetailleerd. Aan de onderzijde van het geschuurde stucwerk komt een lage plint van composietsteen.
Conclusie
 De commissie herhaalt haar eerder geuite zorgen over de beheersbaarheid en handhaafbaarheid van de ongenaakbare gevel. Zij vindt het een mooi ontwerp, maar is niet overtuigd van de houdbaarheid van de kwaliteit op termijn door schade van o.a. fietsen, graffiti en vervuiling. Er moet aangetoond worden dat het ontwerp voldoende robuust is of voldoende onderhoudsarm om de tijd te weerstaan. Hierbij kunnen materiaalkeuze en/of gevelgeleding een doorslaggevende rol in de oplossingsrichting hebben. De zorg van de commissie is bewezen in de aanvankelijke ambitie van het bestaande pand, die niet overleefd is gebleven. Een dunne geschuurde stuc laag met een mogelijke antigraffiti behandeling - zoals in het huidige voorstel - is onvoldoende om deze ambitie nu wel op termijn vol te kunnen houden.
 De commissie houdt de aanvraag omgevingsvergunning aan in afwachting van de gevraagde langere termijn kwaliteitswaarborg.
- D4 Tractieweg 41 (Gemeentelijk monument) [Cartesiusweg]**
(B) Schetsontwerp voor de verbouw van kantoorgebouw tot creatieve ruimtes naast Werkspoorkathedraal
Aanvraag : Overvecht Vastgoed
Ontwerp : Monk architecten
 De horizontale gemetselde band aan de Tractieweg wordt doorbroken ten behoeve van een nieuwe dubbelhoge entree. Rondom de nieuwe stalen pui komt een slank metalen kader. De gang achter de ateliers wordt visueel verbonden met de loods door de toevoeging van raamopeningen.
Conclusie
 De commissie constateert dat er sprake is van een zorgvuldig ontwerp dat aansluit bij eerdere ingrepen rond en in dit complex. Op basis van dit schetsontwerp kan een aanvraag omgevingsvergunning worden voorzien van een positief advies.
- D5 Maliebaan 80 [Oost] 17-33225**
(B) Aanvraag omgevingsvergunning voor het aanpassen van een gemeentelijk monument
Ontwerp : RHAW architecture
 (zie notulen 09/01 2018)
 Architect **5.1.2E** heeft het patroon in het hekwerk verfijnd en over de drie delen van het hekwerk toegepast. Het bellentableau en de postbussen zijn in het rechterdeel achter een stalen plaat in het hekwerk opgenomen. De droge blusleiding is in de naastliggende penant geplaatst.
Conclusie
 De commissie heeft veel waardering voor het zorgvuldig vormgegeven ontwerp. Zij suggereert om op een aantal plekken meer verdichting in het patroon aan te brengen om de dichte brievenbussen minder uitzondering te laten zijn. De droge blusleiding zou ook in het hek geïntegreerd kunnen worden. Geadviseerd wordt om de binnenwanden van de poort niet te strak en te glad af te werken.
 Aanvraag omgevingsvergunning wordt voorzien van een positief advies.
- E Nagekomen plannen**
- E1 Kanaalstraat 197 (Gemeentelijk monument) [Lombok] 17-07753**
(B) Aanvraag omgevingsvergunning voor het verbouwen van een voormalig klooster naar 56 appartementen (wijziging entree)
Ontwerp : IRVA
 (zie notulen 24/01, 21/02 en 04/04 2017)
 De toegangstrap bij de zuidgevel wordt verwijderd en de nieuwe deur wordt verlengd tot het maaiveld. Er zijn twee opties voorgesteld met beide een dicht bovenpaneel in stijl van

de deur met een bovenlicht. Bij de eerste optie komt tussen het paneel en het bovenlicht een sierlijst en boven het bovenlicht een gemetselde hanenkam. Bij de tweede optie vallen het paneel en het bovenlicht binnen het kozijn met een sierlijst eromheen.

Conclusie

De commissie heeft begrip voor de aanpassing uit gebruikersoogpunt. Zij is echter niet overtuigd van de voorgestelde entreewijziging, met name vanwege de verhoudingen van deur ten opzichte van de gevel en de toepassing van een dicht paneel als visuele verlenging van de deur. Er wordt geadviseerd om of een rijzige deur te ontwerpen in stijl van het complex of te kiezen voor een nieuwe, eigentijdse invulling. Een aangepast ontwerp wordt afgewacht.

E2 Scherf kavel 11.24 [Terwijde] 17-32862

(R) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van 35 appartementen*

Ontwerp : BFAS

(zie notulen 13/12 2016, 02/05, 13/06, 31/10 2017 en 23/01 2018)

In het aangepaste voorstel is de gemetselde dakrand op de linkergevel teruggebracht en de linkerpenant verbreed. In de vliesgevel zijn postbussen opgenomen.

Conclusie

De commissie meent dat de aanpassingen tegemoet komen aan de gemaakte opmerkingen. Enig aandachtspunt betreft meer herkenbaarheid en allure voor de entree. Met verwerking van deze opmerking kan de aanvraag omgevingsvergunning voorzien worden van een positief advies.

E3 Scherf kavel 11.26 [Terwijde] 17-39533

(R) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van 45 appartementen en een stallingsgarage*

Ontwerp : BFAS

(zie notulen 13/12 2016, 02/05, 13/06, 31/10 2017 en 23/01 2018)

De plint tussen beide gebouwen wordt onderbroken en opener door een begroeid stalen rooster. Tussen de penanten van de laagbouw in de plint wordt halfopen metselwerk toegepast. De puien van de hoogbouw aan de zuidgevel worden voorzien van een borstwering. In de plint van de oostgevel komen twee roosters.

Conclusie

De commissie is van mening dat de gemaakte opmerkingen goed zijn verwerkt. Voor de postbussen in de zuidgevel wordt een alternatieve oplossing gevraagd. Met verwerking van deze opmerking kan de aanvraag omgevingsvergunning voorzien worden van een positief advies.

E4 Mgr. Van de Weteringstraat 5H [Binnenstad] 18-00812

(B) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het wijzigen van de voorgevel*

Aanvraag : 5.1.2E

Ontwerp : Arbo-bouw

De open ruimte boven de toegang wordt opgevuld ten behoeve van het appartement op de eerste verdieping. De bovenliggende gevelindeling wordt hierbij doorgezet. Op de rabatdelen komt een stuc laag.

Conclusie

De commissie is van mening dat de aanvraag omgevingsvergunning voldoet aan redelijke eisen van welstand en voorziet deze van een positief advies.

E5 Koningsweg 133E [Oost] 15-21271

(R) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een dakopbouw met dakterras aan de achterkant van de woning, een dakkapel en bandraam aan de voorkant, het verplaatsen van de serre aan de achterkant en het bouwen van een perceelafscheiding aan de achterkant – afwijkend van aanvraag gebouwd*

Ontwerp : Troost en Rutjes architecten

(notulen 24/01 2017 en 08/03 2016)

De zijwand van de dakkapel heeft een glazen invulling gekregen. Onder de dakkapel is de goot samen met een laag dakpannen doorgezet. Op de aanbouw is een glazen balustrade met stevige houten balusters en leuning geplaatst. Het bloemkozijn aan de voorzijde heeft een metalen afdekking gekregen.

Conclusie

In principe blijft de commissie bij haar eerder afgegeven advies. Hierin is gesteld dat de gerealiseerde uitbreidingen de zorgvuldig vormgegeven abstractie missen en niet voldoen aan de minimale ambitie en de vereiste kwaliteit die hier gevraagd is. De gerealiseerde uitvoering is lomp en grof in tegenstelling tot de vergunde tekeningen. Door de wijze van uitvoering wordt de oorspronkelijke bescheiden woning gedomineerd door de al relatief grote aanpassingen in combinatie met het gebrek aan voldoende architectonische kwaliteit. De volumes leiden in de huidige situatie tot een aantasting van architectuur en omgeving.

De commissie realiseert zich echter ook de enorme impact van de totale afbraak en herbouw volgens de ingediende aanvraag omgevingsvergunning. Naar aanleiding van het eerder gegeven advies, is verzocht om een aangepast voorstel in te dienen om te onderzoeken of er een compromis denkbaar is, minder ingrijpend dan sloop. Helaas is dit niet aangeleverd en adviseert de commissie het volgende om tot een mogelijke acceptabele oplossing te komen:

- Aan de voorzijde is een dakopbouw ontworpen die geplaatst is als verlengde van de voorgevel. In de gerealiseerde situatie is de goot gehandhaafd en rest er een strook dakpannen. Deze 'grote dakkapel' dient aangepast te worden door deze op de voorgevel te plaatsen, zonder goot en dakpannen eronder.
- De aluminium rand boven het bloemkozijn dient weggewerkt te worden, eventueel door een donkere kleurstelling.
- De balustrade aan de achterzijde is zwaar uitgevoerd, hetgeen mede komt door de overkraging/uitspringing over de muur heen. Door de balustrade in het verlengde van de muur te plaatsen wordt deze meer onderdeel van de onderbouw en daardoor ondergeschikter.

Een aangepast voorstel op basis van bovenstaande wordt afgewacht of de vergunde situatie wordt alsnog gerealiseerd.

E6 Maliebaan 41 [Oost]

16-18978

(B) *Aanvraag omgevingsvergunning voor het plaatsen van een deur in een erfafscheiding (legalisatie)*

Aanvraag : afdeling Juridische Zaken, gemeente Utrecht
(notulen 31/10 en 12/12 2017)

Eerder heeft de afdeling Juridische Zaken verzocht om een aangescherpt advies inzake de aangevraagde omgevingsvergunning. Naar aanleiding van de heroverweging van het advies heeft het College van Burgemeester en Wethouders de commissie om een verduidelijking van het negatieve advies gevraagd. Daarbij dient ook nader ingegaan te worden op de gestelde criteria in het bestemmingsplan, in de welstandsnota en op de huidige, gerealiseerde situatie.

Conclusie

De commissie heeft bij de vorige planbespreking aangegeven, in heroverweging, negatief te adviseren over de aanvraag omgevingsvergunning. Buiten het feit dat de hekwerken die nu zijn gerealiseerd niet overeenkomen met de tekeningen in de aanvraag, meent zij dat ook het getekende hekwerk onvoldoende aansluit op de omgeving gelegen, in het beschermd stadsgezicht. Een tuinmuur heeft hier de omgevingsgeëigende uitstraling, waarin een bescheiden te openen deel door een hek of deur voorstelbaar is. Anders dan in het eerdere advies komt de commissie bij nadere beschouwing tot de conclusie dat de omvang van het hekwerk relatief te groot is in relatie tot de tuinmuur en de omgeving. Op deze locatie is het beleidsniveau 'Behoud' van toepassing (welstandsnota), waar uitgaan dient te worden van het behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard. Het belang van deze context wordt ook benoemd in het bestemmingsplan. Door een relatief groot deel tuinmuur te slopen wordt niet voldaan aan de definitie verbonden aan het beleidsniveau. Tevens wordt de authenticiteit van het bouwwerk aangetast. Ook wordt opgemerkt dat er gehecht wordt aan de nog bestaande groene achtertuinen behorende bij de woningen aan de Maliebaan; dit groene karakter hoort bij de oorspronkelijke opzet en is vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol. Een brede opening kan op termijn leiden tot het toegankelijk maken voor parkeren.

Op het beschikbare fotomateriaal van de bestaande situatie, constateert de commissie dat het hekwerk niet overeenkomt met de tekeningen. De niet-symmetrische uitlijning van het bovenste deel van het hekwerk en de tuinmuur stuit op bezwaar. Concluderend adviseert de commissie negatief zowel over de aangevraagde omgevingsvergunning als de bestaande situatie.

F Overige bouwplannen

De plannen, genoemd in de lijst d.d. 01/02 2018, zijn met een preadvies van de secretaris aan de commissie voorgelegd. De leden van de commissie hebben na een schriftelijke ronde besloten de advisering over te nemen. De preadviesing is mede verricht op basis van de aan de verschillende beleidsniveaus verbonden criteria, zoals vastgelegd in de welstandsnota. Daarnaast wordt het plan getoetst in relatie tot de monumentale waarde. Samenvattend:

Open : Verandering en handhaving zijn beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur.

Respect : Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd.

Behoud : Behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard.

Stimulans: Het gebied vraagt vanwege zijn bijzondere of markante karakter extra aandacht voor versterking en stimulering van het beeld.

Indien van toepassing, zijn de aanvragen getoetst aan de (welstands)criteria, zoals geformuleerd in de welstandsnota. De lijst is ter inzage op Bureau Commissie Welstand en Monumenten en in te zien via de website <http://www.welstandutrecht.nl>.

G Rondvraag en sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op 20 februari 2018.

De voorzitter,

De secretaris,

5.1.2E

5.1.2E

Per 1 juli 2004 wordt de welstandsadviesing verricht op basis van de aan de verschillende beleidsniveaus verbonden criteria zoals geformuleerd in de welstandsnota 'De schoonheid van Utrecht' (vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht d.d. 24 juni 2004).

(O) = open **(R)** = respect **(B)** = behoud **(St)** = stimulans **(Ont)** = ontwikkelingsgebied

Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 07-11-2019
Advies over de periode van 29-10-2019 t/m 07-11-2019

19-25289	Adres:	Keizerstraat 47A te Utrecht
Omschrijving:	het uitgraven van een kelder en het aanbrengen van een balklaag	
Advies:	04-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
19-27884	Adres:	Begijnkade 8 te Utrecht
Omschrijving:	het wijzigen van de gevels en het intern verbouwen van een appartement	
Advies:	06-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
Opmerkingen:	Bij raamdetais overwegingen van afdeling Erfgoed overnemen.	
19-29979	Adres:	Malieblad te Utrecht
Omschrijving:	het herinrichten van de openbare ruimte bij de kruising van de Maliesingel en de Maliebaan (Malieblad)	
Advies:	06-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
Opmerkingen:	Conform overwegingen afdeling Erfgoed.	
19-30491	Adres:	Volter Heukelslaan 68 te Utrecht
Omschrijving:	het samenvoegen van een beneden- en een bovenwoning	
Advies:	06-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
19-34277	Adres:	Kromme Nieuwegracht 62 te Utrecht
Omschrijving:	het moderniseren van een antenneinstallatie	
Advies:	01-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
19-34741	Adres:	Emmalaan 1 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een veranda	
Advies:	06-11-2019	Commissie 12-11-2019 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	

Einde overzicht

Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2018 t/m 01-02-2018

17-34635	Adres:	Voorstraat 88 te Utrecht
Omschrijving:	het aanbrengen van een markies en reclame uitingen aan de voorgevel van een winkel	
Advies:	24-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Niet akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
Opmerkingen:	Zie notulen CWM d.d. 23-01-2018.	
17-36967	Adres:	Geertekerkhof 23 te Utrecht
Omschrijving:	het vernieuwen van de dakbedekking	
Advies:	30-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-37409	Adres:	Vleutenseweg 517 te Utrecht
Omschrijving:	het uitbreiden van de kerk en het maken van een toegang	
Advies:	25-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-37916	Adres:	Prinses Irenelaan 51A te Utrecht
Omschrijving:	het intern verbouwen en het plaatsen van een luchtbehandelingskast bij een kerk	
Advies:	25-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-39013	Adres:	Maliesingel en Wittevrouwensingel te Utrecht
Omschrijving:	het herinrichten van een wegprofiel	
Advies:	24-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-39452	Adres:	Van Asch van Wijckskade 29 te Utrecht
Omschrijving:	het gewijzigd uitvoeren van een vergunning voor het verbouwen	
Advies:	31-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-40133	Adres:	Oudegracht 99 te Utrecht
Omschrijving:	het wijzigen van de begane grond	
Advies:	31-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
18-00656	Adres:	Achter St.-Pieter 4J te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een dakraam in het achterdakvlak van een woning	
Advies:	31-01-2018	Commissie: 6-2-2018 Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	

Einde overzicht

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

17-31321	Adres:	Gambiadreef 52 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen (legaliseren) van een uitbouw aan de achterkant van een woning	
Advies:	18-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Erfafscheiding akkoord gezien beperkte zichtbaarheid.	
17-34649	Adres:	Witte de Withstraat 8 te De Meern
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel aan de voorzijde van een woning	
Advies:	30-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Breedte maximaal 2965mm.	
17-34717	Adres:	Vredenburg 2 te Utrecht
Omschrijving:	het wijzigen van de pui van een winkel en het maken van een vide	
Advies:	18-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
Opmerkingen:	Zie notulen CWM d.d. 09/01 2018.	
17-34789	Adres:	Johan de Meesterstraat 8 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakkapel aan de voorkant van een woning	
Advies:	26-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-35124	Adres:	Koningsweg 173 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een bijgebouw bij een monument om te gebruiken als kantoor	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-36375	Adres:	Belleperenlaan 1 te Vleuten
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel op het zijdakvlak van een woning	
Advies:	01-02-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
IA-17-36457	Adres:	Egelantierstraat 72 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw	
Advies:	26-01-2018	Niet akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Uitwerking dakopbouw zonder dakkapellen conform welstandscriteria.	
17-36523	Adres:	Steenovenweg 5 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van gevelreclame en raamstickers	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-37258	Adres:	Universiteitsweg 99 te Utrecht
Omschrijving:	het uitbreiden en veranderen van een bestaand gebouw	
Advies:	30-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Zie notulen CWM d.d. 02/05 2017.	

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

17-37989	Adres:	Burgemeester Norbruislaan 25 te Utrecht
Omschrijving:	het legaliseren van een rookgasafvoer in een zijgevel	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Stimulans	
Opmerkingen:	Akkoord, mits in een donkere kleurstelling.	
17-37993	Adres:	Zwarte Woud 115 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een tweede verdieping op een woning	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-38927	Adres:	Laurens Reaalstraat 29 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakkapel aan de voorkant van de woning	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-39147	Adres:	Griftstraat 119 en 119 BS te Utrecht
Omschrijving:	het veranderen van de voorgevel en de inpandige garage ten behoeve van het vergroten van een woning	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-39286	Adres:	Van Vollenhovenlaan 117-275 te Utrecht
Omschrijving:	het vervangen van bestaande galerijhekken	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Zie notulen CWM d.d. 23-01-2018.	
17-39323	Adres:	Hervéstraat te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een voetbalkooi	
Advies:	25-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-39373	Adres:	Zandweg (kavel Z05) te Vleuten
Omschrijving:	het bouwen van een woning	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-39507	Adres:	winkelcentrum Nova aan de Starckenborghhof te Utrecht
Omschrijving:	het intern verbouwen van een winkelcentrum en het wijzigen van de gevelindeling	
Advies:	18-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Akkoord onder voorwaarde van detaillering en materialisatie puien en aanduiding reclamevoering. Reclame voor nader advies indienen.	
17-39521	Adres:	Meijewetering 19 te Utrecht
Omschrijving:	het wijzigen van de gevelbeplating	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

17-39648	Adres:	Utrechtseweg, kavel 6 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een woning	
Advies:	01-02-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-39775	Adres:	Hooft Graaflandstraat 67 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel aan de voor- en achterzijde van een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-39805	Adres:	Galjoenstraat 25 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel aan de voorzijde van een woning	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-39965	Adres:	Janskerkhof 3 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een vlaggenmast met reclame uiting	
Advies:	26-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Behoud	
17-39997	Adres:	Orteliuslaan 1000 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van gevelreclame	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-40158	Adres:	Beukstraat 48 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakkapel op het voordakvlak	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-40227	Adres:	Parijsboulevard 201 te Utrecht
Omschrijving:	het inrichten van een casco winkelunit, het wijzigen van enkele gevelpuien en het aanbrengen van reclame	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-40453	Adres:	Van Lennepstraat 24 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een verdieping op een woning	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
17-40604	Adres:	Middenwetering 1 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van gevelreclame	
Advies:	26-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

17-40621	Adres:	Hooggravenseweg 50 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een kapverdieping op een woning	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Helling dakvlak, uiwerking goot en nok nauwkeurig aansluiten op buurpand	
17-40940	Adres:	Kadastrale gemeente Utrecht, sectie V, perceelnummer 3310 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van 24 appartementen	
Advies:	30-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-41049	Adres:	Berlijnplein 520 te Utrecht
Omschrijving:	het realiseren van een kunstobject voor het livestreamen van beelden voor een periode van 10 maanden	
Advies:	30-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Gebiedsontwikkeling	
Opmerkingen:	Overeenkomstig advies supervisor.	
17-41055	Adres:	Tjeerdsraklaan 92 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41056	Adres:	Tjeerdsraklaan 88 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41057	Adres:	Tjeerdsraklaan 86 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41058	Adres:	Tjeerdsraklaan 82 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41059	Adres:	Tjeerdsraklaan 76 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41060	Adres:	Tjeerdsraklaan 90 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

17-41061	Adres:	Tjeerdsraklaan 80 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw op een woning	
Advies:	23-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
17-41428	Adres:	Dantelaan 121 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel aan de voorzijde van een woning	
Advies:	19-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
18-00250	Adres:	Hooggravenseweg 36 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw en het plaatsen van een dakkapel op het voordakvlak van een woning	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
18-00253	Adres:	Landzicht 16 15 te De Meern
Omschrijving:	het vervangen en verlengen van een rookafvoerkanaal	
Advies:	18-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
18-00610	Adres:	Sparrendaal 52 te Vleuten
Omschrijving:	het vergroten van een woning door het maken van een opbouw op de tweede verdieping en het vergroten van de kapverdieping	
Advies:	18-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
18-00671	Adres:	Lemelerberg 9 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakkapel aan de voorkant van een woning	
Advies:	22-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
18-00684	Adres:	2e Daalsedijk 4 te Utrecht
Omschrijving:	het vervangen van een deur en een venster in de gevel van een bedrijfsgebouw door een gevelpui	
Advies:	24-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Gebiedsontwikkeling	
18-01201	Adres:	Knopstraat 26 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakopbouw (3e bouwlaag)	
Advies:	31-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
18-01203	Adres:	Paulus Potterstraat 24 te Utrecht
Omschrijving:	het bouwen van een dakkapel op het voordakvlak (legalisatie)	
Advies:	26-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	
18-01387	Adres:	Haroekeplein 12 te Utrecht
Omschrijving:	het wijzigen van de gevels van een supermarkt	
Advies:	19-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

Bureau Commissie Welstand en Monumenten - Gemeente Utrecht - Aanmaak: 01-02-2018
Advies over de periode van 19-01-2017 t/m 01-02-2018

18-01959	Adres:	Orkaden 37 te Utrecht
Omschrijving:	het vervangen van houten kozijnen door aluminium kozijnen in de voorgevel van een woning	
Advies:	25-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Open	
Opmerkingen:	Akkoord gezien beperkte zichtbaarheid.	

18-02561	Adres:	Albert van Dalsumlaan 75 te Utrecht
Omschrijving:	het dichtbouwen van de patio aan de voorzijde van een woning	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

18-02616	Adres:	Noordhout 14 te Vleuten
Omschrijving:	het verbreden van een dakkapel aan de voorzijde van een woning	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

18-02685	Adres:	Wim Sonneveldlaan 233 te Utrecht
Omschrijving:	het plaatsen van een dakkapel aan de voorzijde van een woning	
Advies:	29-01-2018	Akkoord
Beleidsniveau:	Respect	

Einde overzicht

Evaluatie Herinrichting Adriaen van Ostadelaan

Constateringen en aanbevelingen

Door **5.1.2E** Milieu & Mobiliteit

Inleiding

De gemeente heeft de Adriaen van Ostadelaan opnieuw ingericht. De verkeerslichten zijn verwijderd en er is meer ruimte gekomen voor verblijven en voetgangers rondom het centrale plein. Het kruispunt met de Jan van Scorelstraat is een gelijkwaardig kruispunt geworden. Er is vooraf uitgebreid gestudeerd op een goedwerkend profiel en een veilige inrichting. Ook is er rekening gehouden met realistische verkeersintensiteiten incl. een bandbreedte van $\pm 10\%$.

Evaluatie

Na uitvoering wordt bekeken hoe de opgeleverde situatie functioneert en wat er beter kan. Daartoe is gesproken met gebruikers uit de omgeving waaronder de ondernemers, omwonenden en de wijkraad. Ook is de expertise van Goudappel Coffeng en Dufec ingehuurd. De volgende handelingen zijn verricht:

- Uitvoering schouw en opstellen advies verkeersveiligheidsexpert.
- Bevindingen van omwonenden, gebruikers, en ondernemers uit omgeving zijn opgehaald.
- Uitvoering verkeerstellingen.

Uit de schouw en opgehaalde bevindingen blijkt dat na de herinrichting een situatie is ontstaan die goed aan de vooraf gestelde doelen voldoet, zie ook het verslag van Goudappel Coffeng.

Het is gelukt om het karakter van de Adriaen van Ostadelaan te veranderen van een weg met een nadrukkelijke verkeersfunctie naar een gebied waar veel ruimte is voor verblijven. Er is veel meer dan in de voorsituatie sprake van interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers, waarbij de gebruikers van de openbare ruimte veel meer rekening met elkaar moeten houden. Dat is ook nodig, want in de inrichting van de openbare ruimte wordt meer aan de weggebruikers zelf overgelaten.

Het gebruik van de ruimte en het gedrag voldoen nagenoeg aan de verwachtingen. De volgende doelen zijn gehaald:

1. Een goede inbedding in de stad met voldoende verblijfsactiviteiten en contact tussen gebouwen en de straat bijv. met nieuwe terrassen.
2. De inrichting ondersteunt het gewenste gedrag.
3. Er is een veilige ruimte voor voetgangers en veel meer voetgangersruimte dan voorheen.
4. De kris-krasmogelijkheden zijn verbeterd. De zebra werkt daarbij goed als aanvulling.
5. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is in delen van het gebied afgenomen en de hoeveelheid fietsers gestegen wat duidt op een geleidelijke functieverandering van de gebied naar een minder doorgaande autoroute.

Bevindingen van gebruikers en ondernemers uit de omgeving vertellen ons ook dat er mensen zijn die hebben moeten wennen aan de nieuwe situatie. De andere verkeerssituatie vraagt op drukke tijden om meer oplettendheid.

Er zijn enkele aanbevelingen gedaan aangezien de maximumsnelheid van 30 km/u nog niet overal duidelijk is of soms niet goed wordt nageleefd. Ook is de geleidelijke overgang van de verkeerswereld naar het verblijfsplein op de inleidende wegen niet overal even goed. Verder blijkt uit eerdere vragen dat de looproute tussen de bushalte en het ziekenhuis duidelijker kan.

We stellen een aantal aanpassingen voor in de tabellen op de pagina's 3 en 4. Hier was in de begroting van de openbare ruimtepilot al rekening mee gehouden.

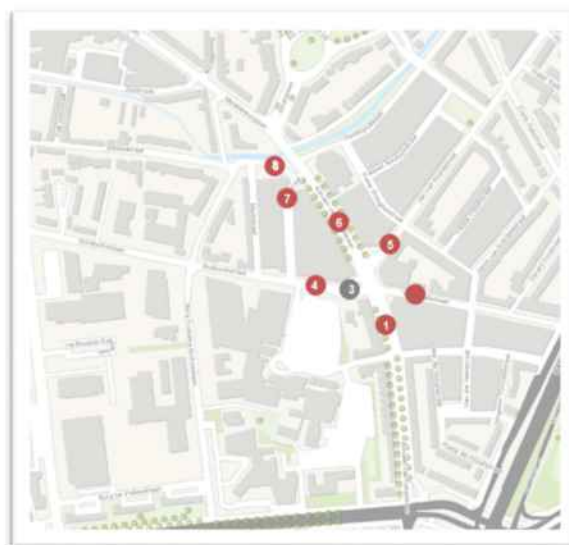
Intensiteiten

	Sep-okt 2014 (0-meting)		Okt 2016 (1-meting)	
	Mvt	F	Mvt	F
1. Adriaen van Ostadelaan (Vossegatselaan - F Bolstraat)	10.094	3.293	10.171	4.673
2. Vossegatselaan (A van Ostadelaan - Van der Helststraat)	559	889	451	1.195
3. Bosboomstraat (A van Ostadelaan - F Bolstraat) (tov uitrit Diakonessenhuis)	4.978	1.540	-	-
4. Bosboomstraat (A van Ostadelaan - F Bolstraat) (twv uitrit Diakonessenhuis)	4.236	2.270	3.418	2.679
5. Jan van Scorelstraat (A van Ostadelaan - P Breughelstraat)	3.894	2.305	3.966	3.239
6. Adriaen van Ostadelaan (J van Scorelstraat - Boomstraat)	5.775	1.906	5.096	5.380
7. Boomstraat (Bosboomstraat - Abstederdijk)	191	557	93	418
8. Abstederdijk (Boomstraat - Marktstraat)	832	634	600	991

Locaties en resultaten verkeerstellingen Dufec 2014 en 2016 voor motorvoertuigen (Mvt) en (brom)fietsers (F)

De verkeerstellingen wijzen uit dat het fietsgebruik in het gebied aanzienlijk is toegenomen sinds de herinrichting, op sommige plekken met 50%. Het autogebruik is op enkele plekken vrijwel gelijk gebleven en aan de west- en noordkant van de vijfspiong gedaald. Het laatste kan duiden op het gebruik van andere (gewenste/slimme) routes of een overstap van de auto naar andere vervoermiddelen zoals de fiets. Dit resultaat matcht met de doelstellingen van de herinrichting.

Goudappel meldt in het schouwrapport dat het qua verkeersintensiteiten niet drukker moet worden op de piekmomenten dan wat aangetroffen werd tijdens de schouw. Daarbij moet gezegd worden dat de schouw is uitgevoerd tijdens werkzaamheden aan de Maliesingel-Tolsteegsingel die tot extra (sluip)verkeer op de Adriaen van Ostadelaan hebben kunnen leiden (de tellingen zijn pas daarna uitgevoerd). Ook is de bewegwijzering van het Diakonessenhuis nog niet aangepast en loopt de route naar het ziekenhuis nog via de vijfspiong.



Aanbevelingen / voorgestelde maatregelen

Goudappel adviseert op korte termijn de volgende maatregelen te nemen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze zijn vervolgens intern besproken met de vakafdelingen.

Maatregel	Afweging	Urgentie	Uitvoeren?
1. Aanpassen van de AvO op het inleidende gedeelte door verwijderen van witte fietsstrookmarkeringen. De fietsruimte op een subtiele manier aanduiden. Hiermee de inleiding tot het plein nog meer geleidelijk laten verlopen.	Het verwijderen van de markering levert veel schade op aan de verharding. Ook schatten we in dat het effect gering is. Leerpunt voor een volgende herinrichting.	Laag	Nee
2. Extra remming van het autoverkeer voor het oprijden van het plein voor voertuigen vanuit de richting Wilhelminapark. Dit kan met een drempel. Ook aan de andere kant van het plein overwegen.	Huidige drempels remmen verkeer af. Meer drempels verhoogt risico op trillingen. Met maatregel 9 en evt. 13 wordt er wat met de snelheid gedaan.	Middel	Nee
3. Duidelijker inritconstructie door groter hoogteverschil Bosboomstraat richting ziekenhuis.	Kosten te hoog en uitvoering te civieltechnisch te ingrijpend. Leerpunt voor een volgende herinrichting. I.o.m. Puur Oost wordt gekeken of een element op de stoep, zoals de Stoel van Rietveld hier nog iets kan doen.	Laag	Nee
4. Tijdelijk bord: let op voorrang van rechts bij Jan van Scorelstraat.	Kleine ingreep. Extra attentie lijkt ons nuttig.	Middel	Ja
5. Zo mogelijk verkleinen van de breedte van de toegang tot de Jan van Scorelstraat. Rekening houdend met voldoende bochtstraal bus.	Maakt situatie compacter en overzichtelijker, maar is prijzig en kan technisch gezien slecht uitpakken na herstraten nu alles strak erin ligt.	Laag	Nee
6. Verkennen hoe het allureverschil tussen de Van Ostadelaan en de Jan van Scorelstraat kan worden verkleind. Elementen die bijdragen zijn: de plaatsing van de lichtmasten, de aanwezigheid van de knipvoeg.	Extra lichtmast helpt en is kostentechnisch interessant. Knipvoeg zo laten want dit is van belang voor wegdek bij draaien van de bus. Wijziging bovendien te kostbaar.	Laag	Deels, lichtmast wel

Daarnaast stellen we de volgende maatregelen voor n.a.v. bevindingen en aanbevelingen van omwonenden, de ondernemersvereniging Puur Oost en gebruikers uit de omgeving:

Maatregel	Afweging	Urgentie	Uitvoeren?
7. Bord plaatsen bij entrees gebied 'Welkom in het Rietveldkwartier' (goede uitstraling, kleur, gewenst gedrag en moet iets zeggen over de identiteit van het gebied waar je rijdt). Evt. met snelheidsaanduiding en kinderen erop.	Dit is een suggestie van de ondernemers van Puur Oost. De ondernemers kunnen dit goed zelf. Het helpt het gevoel van 'te gast' zijn met gepaste snelheid benadrukken.	Middel	Mogelijk, door Puur Oost
8. Weesfietsenactie op het plein	Leidt tot minder rommelig beeld.	Laag	Ja, loopt
9. De overgang naar 30km/u extra benadrukken met smileyborden op AvO van twee kanten	Extra attentie voor verblijfsgebied met gepaste snelheid is positief	Middel	Ja
10. Verouderde bewegwijzering verwijderen en aanpassen verwijzing autoverkeer Diakonessenhuis buitenom.	Helpt het verkeer slimmer verwijzen. Plan is in gang gezet.	Middel	Ja
11. Subtiele verwijzing richting ziekenhuis	Vindbaarheid voor voetgangers	Middel	Ja

vanaf halte Diakonessenhuis	mag verbeteren. Gekoppeld aan commissievragen over OV-haltes. Koppelen aan 10.		
12. Extra handhaven op juist gebruik laad-losvakken naast o.a. de Plus, plein (niet parkeren) en snelheid	Uit observatie blijkt er incidenteel foutgeparkeerd te worden. Snelheid soms te hoog. Melden bij VTH en politie.	Middel	Ja
13. Verbeteren aansluiting Julianalaan en Mecklenburglaan door kleine aanpassing profiel en uitbreiding 30km-zone aan deze kant.	Dit kan de veiligheid verbeteren aangezien de snelheid van verkeer soms hoog is vanaf Wilhelminapark. SI studeert nu op mogelijke aanpassingen en kosten.	Middel	afh. van kosten. Buiten project

Enkele bewoners hebben gevraagd waarom er geen extra zebrapaden zijn geplaatst, zoals op de Jan van Scorelstraat tussen Bar Beton en Plus en op de AvO-noord. Om de volgende redenen breiden we het aantal zebra's niet verder uit:

- Er is al uitstraling op de rest van de straat vanwege de andere zebra. Het verkeer gedraagt zich rustiger en er ontstaan meer hiaten om over te steken op andere plekken.
- Andere delen zijn rustiger dan bij de huidige zebra (verschil is enkele duizenden motorvoertuigen per etmaal), waardoor er meer momenten zijn tussendoor om over te steken.
- Meer zebra's achter elkaar kan de geloofwaardigheid van de oversteekvoorzieningen verminderen, zeker wanneer ze niet allemaal goed gebruikt worden.
- Een zebra op de Jan van Scorelstraat brengt het risico met zich mee dat er harder doorgereden wordt op de AvO ('ze stoppen daar toch al voor de zebra dus ik kan doorrijden gemakkelijk doorrijden op de driesprong en hoeft geen voorrang te geven'). Een zebra op deze plek kan bovendien tot verwarrende situaties en opstoppen leiden. Er zouden verschillende voorrangssituaties vlak achter elkaar worden gecreëerd.
- Met de aanpassingen die Goudappel voorstelt, zoals het verkleinen van de breedte van de toegang tot de Jan van Scorelstraat en het verkleinen van het allureverschil, is de zebra minder noodzakelijk. De situatie wordt daarmee wat overzichtelijker om over te steken.
- De huidige zebra ligt nu goed t.h.v. de drukste stroom voetgangers

De voorgestelde maatregelen worden incl. gemaakte afweging teruggekoppeld aan de omwonenden en ondernemers.

Aan: 5.1.2E

Van: 5.1.2E 5.1.2E

Cc: 5.1.2E

Aug 2021

Betreft: modelprognose fietsroutes om de noord, met en zonder brug

Aanleiding

Nu de aanleg van de fietsroute Om de Noord (Adelaarstraat) is gestart, vraagt Lot om aan te geven wat de (getalsmatige) meerwaarde is van de fietsroute Singel Noord (Weerdsingel). Er is weerstand tegen die singelroute, daarom is het wenselijk om de meerwaarde in beeld te brengen. Waarbij gekeken moet worden naar een situatie mét en een situatie zonder nieuwe fietsbrug: wat is de meerwaarde van de fietsroute in het geval er geen fietsbrug nabij de Weerdsuis zou komen.

Vraag:

Wat is het verwachte aantal fietsers voor de volgende situatie:

- 1: Situatie 2025 als basis, met Adelaarstraat als fietsroute (Fietsroute Om de Noord)
- 2: als 1 aangevuld met fietsroute Singel Noord, zonder brug
- 3: als 1 aangevuld met fietsroute Singel Noord en nieuwe fietsbrug nabij Weerdsuis:

Aanname: de fietsbrug wordt in dat geval een fiets-te-gast-brug, met lage fietssnelheid

Modelresultaten:

Met het fietsmodel BRUTUS zijn modelberekeningen gemaakt.

De modelresultaten zijn in onderstaande tabel samengevat:

Aantal fietsers naar wegvak	Situatie 1	Situatie 2	Situatie 3
Ws-OZ tussen Bemuurde Weerd en Hopakker	5000	5800	6300
Ws-OZ tussen Hopakker en rotonde Noorderbrug	4500	5200	5600
Ws-OZ tussen rotonde en Vaaltbrug	4200	4900	4900
Bemuurde Weerd OZ	7200	8900	12500
Hopakker	4400	5100	5300
Kievitstraat	6100	6800	6800

Conclusie

We zien dat het realiseren van de fietsroute Singel Noord (zonder brug) een groei van ca 15% van het aantal fietsers op deze route betekent. Dat is verklaarbaar vanwege de verschillende bestemmingen rondom de route: Vogelenbuurt maar ook ASW en Wittevrouwen en achterliggende bestemmingen. Niet iedereen die over de Weerdsingel fietst hoeft richting Daalse tunnel. Het opwaarderen van de route heeft ook zonder brug een duidelijk positief effect op het gebruik.

Het toevoegen van een fiets-te-gast-brug betekent een verdere groei van het fietsverkeer over de Weerdsingel (tot ca 25%). De groei van het fietsverkeer op de Bemuurde Weerd vraagt dan aandacht.

Ook zonder fietsbrug is de fietsroute Weerdsingel een serieuze fietsroute die een aanvulling in het fietsnetwerk betekent.

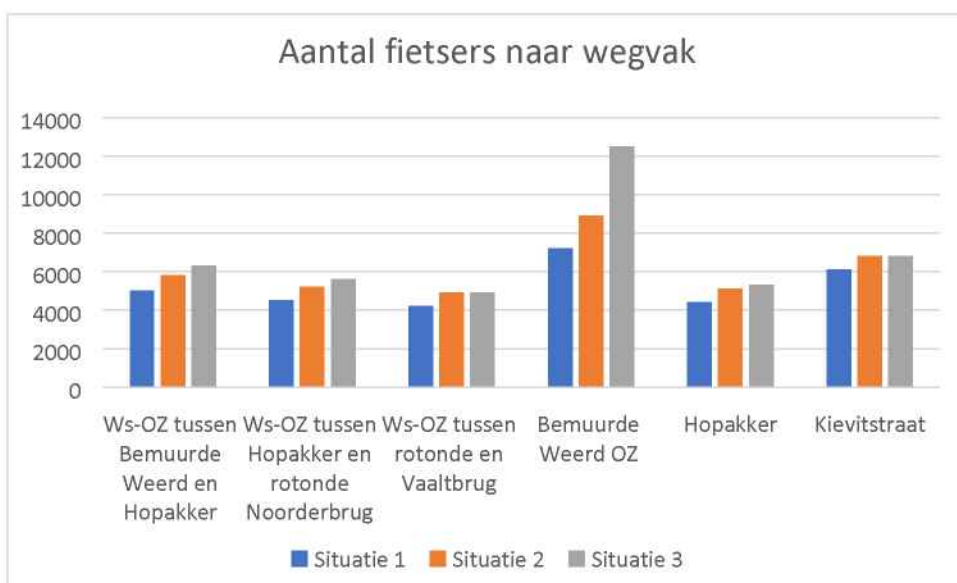
Restvraag:

. effect op binnenstadsroute?

Naast bovenstaande kwantitatieve analyse is ook een kwalitatief betoog wenselijk.

Kwalitatief: netwerk, maaswijdte, ringstructuur, spinnenwebstructuur, dus parallelle ringen; met Weerdsingel realiseer je de schakel tussen Wittevrouwen en de Vecht/ASW/Maarssen-corridor, waar ook Cartesiusdriehoek op aantakt.

Bijlage, plaatjes:



Uitsnede van situatie 2:



Hierbij de offerte voor de uitvoering van de opdracht "opstellen raadsvoorstel met afwegingskader verharding (hoofd)fietsinfrastructuur".

Achtergrond

Al jarenlang worden de hoofdfietsroutes in Utrecht aangelegd in rood asfalt. Dit rijdt comfortabel en is goed herkenbaar als een fietsroute. De stad is inmiddels rijk aan vele van deze rode lopers voor de fietser en is medebepalend geweest voor het succes van ons fietsaanpak. De tijd heeft echter niet stilgestaan. Er zijn meerdere ontwikkelingen die de blauwdruk van een fietsverbinding (rood asfalt) ter discussie stellen. Er is kritiek vanuit bewoners, die vinden dat deze verharding niet past bij het historische karakter van hun straat. Er zijn steeds meer alternatieven voor asfalt ontwikkeld, die comfortabeler fietsen dan het ouderwetse tegelpad of klinkerstraat. Daarnaast is er de toenemende noodzaak om duurzaamheid mee te wegen in de keuze voor verharding, zoals klimaatbestendigheid, mogelijkheid tot hergebruik en CO2-uitstoot. Wethouder Lot van Hooijdonk heeft in het debat over de Weerdsingel Oost in de raadscommissie van 6 oktober 2022 toegezegd om medio 2023 met een raadsvoorstel te komen waarin het kader voor verharding van hoofdfietsroutes "wordt aangescherpt en opgefrist".

Resultaat

Opstellen van een raadsvoorstel met een aangescherpt kader voor de verharding van de hoofdfietsroutes in de stad. In dit kader staan de belangrijkste afwegingen t.a.v. duurzaamheid, de verwachte effecten op fietscomfort en fietsgebruik en de impact op omwonenden van deze hoofdfietsroutes.

Oplevering van het raadsvoorstel is mede afhankelijk van het moment van gereedkomen van twee (interne) onderzoeken die op dit moment worden uitgevoerd. Het uitgangspunt is dat het raadsvoorstel in het tweede kwartaal aan de raad aangeboden kan worden ter behandeling.

Aanpak en werkzaamheden

- Regie voeren op gereedkomen van de onderzoeken die nodig zijn als onderbouwing. Dit gaat specifiek om het onderzoek naar milieu impact van verschillende type verhardingen en het nog uit te zetten onderzoek naar effecten van type verharding op het verwachte fietsgebruik.
- Alle input uit onderzoeken en argumenten structureren en deze omzetten in een raadsvoorstel.
- Het proces van (tijdig) gereedkomen van het raadsvoorstel coördineren en bewaken van de deadlines.
- **NOG TE BESPREKEN:** Samen met opdrachtgever een overzicht maken van alle betrokkenen en beslissers en deze vervolgens spreken om belangen in kaart te brengen, concept raadsvoorstel te bespreken en draagvlak te organiseren.

Overleg over voortgang

Gedurende de opdracht zal er eens per 2 weken (kort) overleg zijn tussen ons om de voortgang te bespreken. Zodoende kunnen we gezamenlijk sturen op de beste aanpak om het resultaat te halen. We bespreken dan ook de benodigde inzet vanuit jouw afdeling en andere betrokken afdelingen of organisaties.

Tijd en kosten

De doorlooptijd van de opdracht is 15 weken (waarvan 1 week verlof). Hierbij ga ik uit van een start op 20 februari en een afronding uiterlijk op 31 mei.

Voor deze opdracht verwacht ik 168 uur nodig te hebben. Dat komt neer op 12 uur per week. Het totaalbedrag van deze offerte komt daarmee op €17.808,00.

Facturering vindt plaats op basis van de werkelijk bestede tijd. Als er sprake is van wijzigingen (of dat meer tijd nodig blijkt te zijn voor de afgesproken werkzaamheden), zal ik dat tijdig aangeven. Deze offerte is gebaseerd op de gemeentebrede tarieven van 2023.

N.B. We hebben uitgesproken dat het aantal uren op voorhand lastig in te schatten is. Afgesproken nu uit te gaan van 12 uur. Wat mij betreft overleggen we als het aantal (veel) lager blijkt te zijn. Dan met elkaar kijken of er nog andere opdrachten zijn die ik kan oppakken binnen domein fiets of dat we het aantal uren terugbrengen.

Informatiebeheer

Gedurende de looptijd van de opdracht draag ik zorg voor de juiste opslag van documenten en eventuele andere informatie op de door jou aangegeven locatie. Bij afsluiting van de opdracht zal ik het dossier aan je overdragen. Als opdrachtgever blijf je eindverantwoordelijk voor het informatiebeheer binnen de opdracht.

Evaluatie

Aan het einde van de opdracht vindt een eindgesprek plaats om de opdracht, de resultaten en de samenwerking te evalueren.

Heb je vragen of feedback ten aanzien van deze offerte, laat het me dan weten of neem contact op mijn 5.1.2E 5.1.2E

Ga je akkoord met deze offerte? Stuur deze mail dan door naar DOMBWBS-Inter@utrecht.nl in outlook te vinden als FIJ Financien WBS-KPL-ORD-GBR-ART (met een cc aan mij), met het verzoek om een WBS-element aan te maken en werkvoorraad toe te kennen in CATS.

Ik kijk uit naar een prettige samenwerking en een mooi resultaat!

Met vriendelijke groet, namens PMB,

Naam PMB'er	Gemiddelde inzet per week	Totale inzet uren	Tarief €	Totaal €
Projectmanagement	12	168	106	17.808,00
Ondersteuning	nvt			0,00
Planningsadvies	nvt			0,00
PSU-begeleiding	nvt			0,00
Advies	nvt			0,00
Totale kosten				17.808,00
Kostenplaats opdrachtnemer	504015000			

Kostenplaats/WBS opdrachtgever :
Opdrachtgever akkoord (naam, datum) :

Gemeente Utrecht – Stadswerken, Stadsingenieurs
t.a.v. de heer 5.1.2E
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Behandeld door 5.1.2E
Doorkiesnummer 5.1.2E
E-mail 5.1.2E@utrecht.nl
Bijlage(n) 1 set gewaarmerkte stukken
Leges € 5.1.2F

-B-HZ_WABO-17-39013

Datum 7 maart 2018
Ons kenmerk HZ_WABO-17-39013
Onderwerp Besluit omgevingsvergunning

Verzonden

Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer 5.1.2E

U heeft een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de adressen Maliesingel en Wittevrouwensingel te Utrecht. Deze aanvraag hebben wij op 5 december 2017 ontvangen en is geregistreerd onder kenmerk HZ_WABO-17-39013. Ons besluit over uw aanvraag voor het herinrichten van een wegprofiel heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Wijzigen van een monument (artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)

Besluit

Wij besluiten de gevraagde omgevingsvergunning te verlenen. Hieronder vermelden wij de procedure waarop dit besluit is gebaseerd.

Bij deze omgevingsvergunning hoort een aanhangsel. Hierin vindt u de overwegingen en besluiten, de voorschriften en de aandachtspunten van uw vergunning. Verder hebben wij gewaarmerkte stukken als bijlage toegevoegd. Deze zijn ook onderdeel van uw vergunning.

Procedureel

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij de voorgeschreven procedure uit de Wabo, de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) doorlopen.

Verlengen beslistermijn

Op grond van artikel 3.9 lid 1 van de Wabo moet binnen acht weken worden beslist op de aanvraag omgevingsvergunning. Overeenkomstig artikel 3.9 lid 2 van de Wabo hebben wij op 24 januari 2018 gebruik gemaakt van onze bevoegdheid om deze beslissingstermijn te verlengen.

Publicatie

Op 11 december 2017 is de ontvangst van uw vergunningaanvraag gepubliceerd op de website www.officielebekendmakingen.nl. Naar aanleiding van de publicatie hebben wij een reactie ontvangen. Tevens maken wij op deze site bekend dat wij een besluit over uw aanvraag hebben genomen.

Inwerkingtreding

Na het verstrijken van de bezwaartermijn van zes weken treedt dit besluit in werking. De bezwaartermijn begint te lopen één dag nadat dit besluit bekend is gemaakt aan de aanvrager. In deze periode kan tegen dit besluit bezwaar worden gemaakt. Wij moeten dan ons besluit heroverwegen en beslissen op het bezwaar. Dit kan tot gevolg hebben dat wij ons besluit geheel of gedeeltelijk moeten herroepen. Verder kan een bezwaarmaker na het maken van bezwaar de voorzieningenrechter vragen om een voorlopige voorziening te treffen. Het inwerkingtreden van dit besluit wordt hierdoor automatisch opgeschort waardoor u moet wachten met het gebruik maken van deze vergunning. Bij het secretariaat van de bezwaarcommissie kunt u navragen of door ons een bezwaar is ontvangen, telefoonnummer (030) 286 1096.

Bezwaar maken tegen dit besluit

U kunt tegen dit besluit bezwaar (en later beroep) aantekenen. U kunt uw bezwaar digitaal indienen door gebruik te maken van het daarvoor bestemde digitale formulier dat u kunt vinden op de webpagina www.utrecht.nl/bezwaar. Let op: u kunt het bezwaarschrift niet per e-mail insturen. Maakt u liever per brief bezwaar, dan kunt u uw bezwaarschrift sturen naar het college van burgemeester en wethouders. Het adres is: Postbus 16200, 3500 CE, Utrecht.

Wij wijzen u op het feit dat uw bezwaarschrift binnen zes weken na de dag waarop deze brief is verzonden door ons moet zijn ontvangen. Dit voorkomt dat wij moeten besluiten om uw bezwaarschrift niet in behandeling te nemen.

In het bezwaarschrift neemt u in ieder geval op:

- uw naam, adres, datum en handtekening; graag ook het telefoonnummer waarmee u overdag te bereiken bent;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht; vermeld hierbij de verzenddatum en het kenmerk van het besluit of stuur een kopie daarvan mee;
- de reden van uw bezwaar.

Registratie werkzaamheden

Wij wijzen u op de verplichting voor het tijdig melden van de start van de werkzaamheden zoals dit in het aanhangsel wordt genoemd. Deze melding kan digitaal worden ingediend via een link op de pagina: www.utrecht.nl/bouwtoezicht

Daarnaast moeten de werkzaamheden gereed worden gemeld. Hiervoor kunt u contact opnemen met de inspecteur van Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving, De heer 5.1.2E telefoonnummer: 030 - 5.1.2E e-mailadres: 5.1.2E@utrecht.nl.

Betaling leges

U bent voor de verrichte werkzaamheden leges verschuldigd. De hoogte van dit bedrag is 5.1.2B
Hiervoor ontvangt u apart een rekening.

Heeft u vragen?

Voor meer informatie over de inhoud van deze brief kunt u terecht bij Mevrouw 5.1.2E
telefoonnummer: 5.1.2E e-mailadres: 5.1.2E@utrecht.nl.

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders,

5.1.2E

Hoofd Vergunningen

Aanhangsel

De volgende voorschriften en overwegingen zijn onderdeel van de omgevingsvergunning, verleend op 7 maart 2018 aan Gemeente Utrecht – Stadswerken, Stadsingenieurs voor het project het herinrichten van een wegprofiel op het adres Maliesingel en Wittevrouwsingel te Utrecht.

De onderdelen van deze omgevingsvergunning zijn gebaseerd op de volgende artikelen:

- Artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo, het wijzigen van een monument.
- Artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo het uitvoeren van een werk geen bouwwerk zijnde, het aanleggen.

Beoordeling reacties

In het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning is één reactie, mede namens de bewoners van de Wittevrouwsingel 4, 5, 6, 7, 8, 9, en 11, ingediend. Hieronder is deze reactie samenvattend weergegeven en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reactie

Reclamant is op zich niet tegen een herinrichting van de Maliesingel en de Wittevrouwsingel, maar vindt het merkwaardig dat het gedeelte Wittevrouwsingel tot de Kruisstraat niet in de herinrichting wordt meegenomen. Te meer nu dit gedeelte is aangemerkt als zone A, waar de verkeersruimte schaars is en de verblijfskwaliteit van het grootste belang is. Van de zijde van de gemeente is er nooit een duidelijk antwoord gegeven waarom het bewuste gedeelte niet wordt meegenomen. Het bewuste deel van is ooit aangelegd als onderdeel van de HOV-baan en dagelijks rijden hier zo'n 1250 bussen.

Met het nieuwe plan komen er nog circa 150 bussen bij, die thans via de Voorstraat rijden. Het laten rijden van het grote aantal bussen over een kruising waar per etmaal 18.000 fietsers passeren tast de verkeersveiligheid aan en vraagt om problemen. In het verleden zijn er al diverse aanrijdingen geweest met letsel of overlijden tot gevolg.

De hoeveelheid bussen veroorzaken naast veel stank en luchtvervuiling, ook veel overlast in de vorm van trillingen en geluid in de vorm van getoeter en contact van banden met het wegdek. Een rustiger en gelijkmatiger doorstroming is vanuit milieu en leefbaarheidsoogpunt te prevaleren. Door de wegversmalling zal de verkeersdoorstroming op de Wittevrouwsingel na de Kruisstraat ernstig worden belemmerd en kan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. Een versmalling van de rijbaan van de Wittevrouwsingel na de Kruisstraat, waar tegemoetkomend (bus)verkeer elkaar moet passeren, is niet bevorderlijk voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Gemeentelijke beantwoording

Uit vaste jurisprudentie volgt dat wij een aanvraag moeten behandelen en beoordelen zoals deze door de aanvrager wordt ingediend. Niet ter discussie staat dat de aanvraag om omgevingsvergunning niet ziet niet op het deel van de Wittevrouwsingel waar de woning van reclamant is gelegen.

Artikel 2.1, eerste lid, onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) bepaalt dat het verboden is zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het uitvoeren van een werk.

Artikel 2.11, eerste lid 1 van de Wabo bepaalt dat voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, waaromtrent regels zijn gesteld in een bestemmingsplan of beheersverordening, de omgevingsvergunning wordt geweigerd indien het werk daarmee in strijd is. Het

artikel kent limitatieve toetsingsgronden. Is een vergunningaanvraag in strijd met de bestemmingplanregels dan verplicht artikel 2.11, eerste lid van de Wabo, ons ertoe dat de omgevingsvergunning wordt geweigerd. Het gaat hier dus om dwingendrechtelijke weigeringsgronden. Indien er geen sprake is van een weigeringsgrond moeten wij de vergunning verlenen en is er geen ruimte voor een belangenafweging.

Op het deel tussen de Nachtegaalstraat en de Maliebaan is het bestemmingsplan Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen van toepassing. Dit deel heeft binnen het plan de bestemming 'Verkeer' (artikel 19) en 'Waarde – Beschermd Stadsgezicht' (artikel 26). Ingevolge artikel 19.1 van de planvoorschriften behorende bij het bestemmingsplan zijn de voor 'Verkeer' aangewezen gronden onder andere bestemd voor: rijwegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoerbanen, en de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen.

De onderhavige aanvraag past binnen deze bestemming.

Artikel 26.1 van de planvoorschriften schrijft voor dat de voor 'Waarde – Beschermd Stadsgezicht' aangewezen gronden mede bestemd zijn voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.

Artikel 26.5, onder a, sub 1 bepaalt dat een omgevingsvergunning is vereist voor het verwijderen, aanleggen, of verharden van wegen, paden, of parkeergelegenheden, en het aanbrengen van eventuele andere oppervlakteverhardingen (al dan niet tijdelijk).

Artikel 26.5, onder c schrijft voor dat de werken of werkzaamheden als bedoeld in artikel 26.5 onder a slechts toelaatbaar zijn voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.

In dat kader is de aanvraag om omgevingsvergunning ter beoordeling voorgelegd aan het Bureau Commissie Welstand en Monumenten/Vakgroep Erfgoed. Op 6 februari 2018 heeft het Bureau positief geadviseerd. Het advies luidt:

Het betreft de herinrichting van de Maliesingel (vanaf Maliebaan naar het noorden) en de Wittevrouwensingel (tot aan de Vaaltbrug) incl. trottoirs en aangrenzende groenstrook/talud Stadsbuitengracht. De herinrichting vindt plaats binnen de grenzen van het Rijksmonument 'historische stadswallen'. De monumentale waarde van de huidige inrichting is beperkt en deels zelfs negatief (asfalt/betonnen trottoirtegels). Het oppervlak aan verhardingen is de loop der tijd toegenomen, aan de zijde van de singel ten koste van voorheen groen oppervlak. De herinrichting voorziet in een nieuw wegprofiel van 2 fietsstroken in rood asfalt ter weerszijden van een middenstrook in gebakken straatstenen. Dit profiel, met de benaming 'fietsingel', is in 2016 ook gerealiseerd op de Maliesingel zuidzijde (vanaf Kromme Rijnbrug tot Maliebaan). Het nieuwe wegprofiel is vrijwel overal aanzienlijk smaller dan het bestaande, zodat het singeltalud verbreed kan worden. Vanuit monumentaal oogpunt heeft de herinrichting louter positieve effecten: de nieuwe materialen passen beter bij het historische karakter van zowel de begeleidende singelbebouwing als de singel en het Zocherplantsoen. De verhouding tussen verharde en onverharde oppervlakken wordt ten gunste van de laatste gewijzigd. Het resultaat van de uitgevoerde herinrichting op de Maliesingel zuidzijde laat zien dat de kwalitatieve samenhang tussen de singel incl. Zocherplantsoen, taluds, de weginrichting en de singelbebouwing aanzienlijk verbetert. De verwachting is dat dit bij uitvoering van het ingediende plan evenzeer het geval zal gaan zijn.

Ons zijn geen redenen bekend om bovenstaand advies niet over te nemen. Nu er geen weigeringsgrond bestaat, zijn wij gehouden de gevraagde omgevingsvergunning te verlenen en kan er geen belangenafweging worden gemaakt. De belangen van reclamant kunnen dan ook niet bij de besluitvorming worden meegenomen.

Ten overvloede merken wij op dat de projectleider, mevrouw 5.1.2E afgelopen maanden diverse malen contact met reclamant heeft gehad omtrent de herinrichting van de Maliesingel en de Wittevrouwensingel. Zij heeft uitgelegd waarom het bewuste deel van de Wittevrouwensingel buiten de herinrichting blijft. Het is correct dat het bewuste deel als zone A is aangewezen en onderdeel uitmaakt van de HOV-baan. Daarmee verschilt de verkeersfunctie van dit deel van de rest van de Wittevrouwensingel en dit vraagt om een andere aanpak. Dit deel wordt daarom ook niet meegenomen in deze herinrichting tot doorfietsroute.

Conclusie:

Nu er geen sprake is van een weigeringsgrond ingevolge artikel 2.11, eerste lid, van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht, moeten wij de gevraagde vergunning verlenen en is er geen ruimte voor een belangenafweging.

Activiteit Monumenten

Overwegingen

Het plan betreft het herinrichten van de Maliesingel (noordzijde) en de Wittevrouwensingel (oostzijde).

Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies zonder opmerkingen uitgebracht op 6 februari 2018.

Het plan betreft geen activiteit die betrekking heeft op de in artikel 6.4 van het Besluit Omgevingsrecht (BOR) gestelde werkzaamheden. Er is derhalve geen advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed noodzakelijk.

Afweging

Het betreft de herinrichting van de Maliesingel (vanaf Maliebaan naar het noorden) en de Wittevrouwensingel (tot aan de Vaaltbrug) incl. trottoirs en aangrenzende groenstrook/talud Stadsbuitengracht. De herinrichting vindt plaats binnen de grenzen van het Rijksmonument 'historische stadswallen'.

De monumentale waarde van de huidige inrichting is beperkt en deels zelfs negatief (asfalt/betonnen trottoirtegels/ overmaat aan verhardingsoppervlakken). Het oppervlak aan verhardingen c.q. de breedte van de rijweg is in de loop der tijd toegenomen, aan de zijde van de singel ten koste van voorheen groen oppervlak.

De herinrichting voorziet in een nieuw wegprofiel van 2 fietsstroken in rood asfalt ter weerszijden van een middenstrook in gebakken straatstenen. Dit profiel, met de benaming 'fietssingel', is in 2016 ook gerealiseerd op de Maliesingel zuidzijde (vanaf Kromme Rijnbrug tot Maliebaan). Het nieuwe wegprofiel is vrijwel overal aanzienlijk smaller dan het bestaande, zodat het groene singeltalud verbreed kan worden.

Vanuit monumentaal oogpunt heeft de herinrichting louter positieve effecten: de nieuwe materialen passen beter bij het historische karakter van zowel de begeleidende singelbebouwing als de singel en het Zocherplantsoen. De verhouding tussen verharde en onverharde oppervlakken wordt ten gunste van de

laatste gewijzigd. Het resultaat van de uitgevoerde herinrichting op de Maliesingel zuidzijde laat zien dat de kwalitatieve samenhang tussen de singel incl. Zocherplantsoen, taluds, de weginrichting en de

singelbebouwing aanzienlijk verbetert. De verwachting is dat dit bij uitvoering van het ingediende plan evenzeer het geval zal gaan zijn.

Uit een oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

Voorschriften

Op grond van artikel 2.22 lid 2 verbinden wij uit oogpunt van het belang van monumentenzorg de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning:
niet van toepassing.

U dient gelegenheid te geven tot bouwhistorisch onderzoek en documentatie indien de cultuurhistorische waarde van het monument daar aanleiding toe geeft. Dit kan zowel voor als tijdens de werkzaamheden geconstateerd worden.

Indien er bouwfragmenten of onderdelen worden aangetroffen met cultuurhistorische waarde moet er contact opgenomen worden met de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht.

Activiteit Uitvoeren werkzaamheid (aanleg)

Het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning vereist is op grond van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo).

Overweging

Het plan betreft het herinrichten van de Maliesingel (noordzijde) en de Wittevrouwensingel (oostzijde).

Planologisch kader

Het gebied is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan 'Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen'. Volgens artikel 26.5 a is een omgevingsvergunning nodig voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden.

De aanvrager heeft hiertoe bij zijn aanvraag stukken gevoegd ter beoordeling van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.

Beoordeling

Het onderhavige bouwplan voldoet aan de voorwaarden waaronder medewerking kan worden verleend voor de benodigde aanlegvergunning. Uit de beoordeling van het plan is gebleken dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.

Conclusie

Er zijn geen redenen om geen medewerking te verlenen aan de vereiste omgevingsvergunning voor de activiteit 'Uitvoeren werkzaamheid' (aanleg).

t.b.v. Sector PDIV.

Ons kenmerk : HZ_WABO-17-39013

Sector : Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Behandeld door : Mevrouw 5.1.2E

Doorkiesnummer : 5.1.2E

U wordt verzocht van bijgaande omgevingsvergunning afschriften te maken voor:

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

UTRECHT

Gemeente Utrecht – Stadsbedrijven – BORG
t.a.v. de heer 5.1.2E
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Behandeld door De heer 5.1.2E
Doorkiesnummer 5.1.2E
E-mail 5.1.2E@utrecht.nl
Bijlage(n)



Datum 13 januari 2020
Ons kenmerk HZ_WABO-19-29979
Onderwerp Besluit omgevingsvergunning

Verzonden

Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer 5.1.2E

We hebben besloten om een omgevingsvergunning te verlenen aan Gemeente Utrecht – Stadsbedrijven – BORG voor:
het herinrichten van de openbare ruimte bij de kruising van de Maliesingel en de Maliebaan (Malieblad) op het adres: Malieblad te Utrecht.

De activiteiten waar deze vergunning over gaat en de bijbehorende voorschriften leest u in de voortzetting van dit besluit op de pagina's na de ondertekening.

Publicatie

We maken het besluit bekend op www.officielebekendmakingen.nl zodat belanghebbenden worden geïnformeerd over ons besluit en hiertegen in bezwaar kunnen gaan.

Gebruik maken van de vergunning

U mag de vergunning pas gebruiken na de bezwaarperiode. De bezwaarperiode duurt 6 weken en start de dag na de verzenddatum van deze brief. Een bezwaar kan ervoor zorgen dat een besluit wordt aangepast. Als dat zo is, dan hoort u dat van ons. Ook is het mogelijk dat iemand de rechter vraagt om een 'voorlopige voorziening' om te voorkomen dat u al gebruik maakt van de vergunning voordat op het bezwaar is beslist. Als dat zo is, dan hoort u dat ook. U kunt dit altijd ook zelf navragen bij het secretariaat van de bezwaarcommissie, telefoon (030) 286 1096.

Verlengen beslistermijn

Op 25 november 2019 hebben we u een besluit toegestuurd over het verlengen van de beslistermijn.

Kosten

Voor het behandelen van uw aanvraag moet u € 5.1.2B betalen. U ontvangt hiervoor een rekening.

Uitvoering

Uw contactpersoon voor het toezicht op de uitvoering (waaronder de melding van start en voltooiing van de werkzaamheden) is de heer 5.1.2E inspecteur van de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving, telefoonnummer: 5.1.2E e-mailadres: 5.1.2E@utrecht.nl.

Vragen over dit besluit

Over de inhoud van dit besluit kunt u contact opnemen met de medewerker die uw aanvraag heeft behandeld. Bovenaan deze brief vindt u de contactgegevens.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders,

5.1.2E
5.1.2E
Hoofd Vergunningen

Bezwaar maken tegen dit besluit

Bent u het niet eens met het besluit in deze brief? Dan kunt u daartegen bezwaar maken. Dit moet u doen binnen 6 weken. Deze termijn start de dag na de verzenddatum van deze brief. Bezwaar maken kan op de volgende manieren:

- Online via www.utrecht.nl/bezwaar.
- Met een brief aan het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, afdeling Juridische Zaken, postbus 16200, 3500 CE Utrecht. In het bezwaarschrift staat in elk geval:
 - uw naam, adres, telefoonnummer, datum en handtekening
 - kenmerk en datum van deze besluitbrief
 - reden van uw bezwaar

Beoordeling reacties

Wij hebben besloten de gevraagde vergunning te verlenen. In het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning zijn twee reacties ingediend. Deze zijn hieronder samengevat weergegeven en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reactie 1

1. Overlast

Reclamant vreest voor overlast van de halteplaats voor touringcars pal tegenover diens woning en het pand ernaast. Eén van de halteplaatsen komt op 1,5 meter afstand van de gevel van de woning van reclamant. De halteplaats komt voor de ramen van de woonvertrekken en pal onder het slaapkamerraam van reclamant. Het woonhuis is een rijksmonument met beperkt geluidsisolerende gevels. Hierdoor is het geluid van de straat zeer goed hoorbaar in de woon- en slaapvertrekken. Reclamant vreest voor wezenlijke hinder van mensen die op de bus wachten en in-/uitstappen. Reclamant merkt hierbij op dat het gaat om volle touringcars met tientallen passagiers; niet over een reguliere stadsbus die een klein aantal mensen afzet en binnen een minuut weer is vertrokken.

Ook vreest reclamant dat de halteplaatsen ook, ondanks het verbod, buiten de venstertijden gebruikt zullen worden. Reclamant begrijpt dat dit een handhavingsskwestie is, maar in eerdere gevallen bleken de handhavingsinspecteurs in de nachtelijke uren niet bereikbaar te zijn of kwam er helemaal geen inspecteur opdagen.

2. Rechtmatigheid

Reclamant stelt dat het 15 minuten halteren in strijd is met artikel 5.8 van de Algemene plaatselijke verordening.

3. Vrees voor schade aan woningen

Volgens reclamant weegt een touringcar al snel 24 ton. Reclamant maakt zich zorgen over de zware belasting en de stabiliteit van de fundering van het rijksmonumentale woonhuis uit 1868. Reclamant heeft een sterkte- en trillingsberekening laten uitvoeren door constructiebureau De Prouw. De verkennende berekeningen tonen aan dat er een reële kans is op schade aan de woning van reclamant.

4. Veiligheid van buspassagiers

Volgens reclamant is een stoep van 1,5 meter breed veel te smal voor uitstappende passagiers. Bovendien is 1,5 meter aan vrije ruimte tussen de bus en de panden onvoldoende voor rolstoelgebruikers. Dit maakt de parkeerplaatsen ongeschikt voor mindervaliden.

5. Noodzaak

Volgens reclamant is de bestaande parkeervoorziening voor bussen 42 meter lang. Een "standaard touringcar" heeft een lengte van 12 meter. Reclamant geeft aan dat de stelling dat de huidige parkeervoorziening plaats biedt aan 4 bussen onjuist is (zie paragraaf 3.9.2 onder e van de toelichting). Er kunnen slechts 3 bussen legaal parkeren. Bovendien stelt reclamant dat er in de toekomst minder dan 3 plaatsen voor touringcars nodig zijn.

De capaciteit van een parkeerplaats waar slechts 15 minuten gebruik van gemaakt mag worden, is namelijk vele malen groter dan de capaciteit van de huidige 3 parkeerplaatsen die vaak vele uren bezet zijn door lang parkerende bussen.

6. Alternatieven

Reclamant verwijst naar de brief van bewoners van het Malieblad aan de gemeentelijke projectorganisatie van 27 augustus 2019. Reclamant is van mening dat daarin uitstekende oplossingen voor de bussenproblematiek worden aangedragen. Bovendien vindt reclamant dat er ook andere locaties geschikt zijn voor een halteplaats, zoals tegenover het Maliehuis (nu groen) of tegenover Maliesingel 27/28 (kantoor). Aan deze locaties kleven geen of minder van de door reclamant aangevoerde bezwaren.

Gemeentelijke beantwoording

Naar aanleiding van de reacties uit de buurt hebben wij enkele wijzigingen doorgevoerd aan het Voorlopig Ontwerp. De belangrijkste wijziging is dat de halteplaats voor huisnummer 3 wordt verplaatst naar de andere kant van de weg, dus aan de zuidzijde van het te realiseren park. De gevolgen die reclamant beschrijft, worden hiermee weggenomen.

Het alternatieve plan dat reclamant aandraagt is vanuit meerdere perspectieven interessant. Wij nemen het echter niet over. Doorslaggevend hierin is de keuze om touringcarhaltes te realiseren aan beide zijden van de Maliesingel, waarmee de kern van het alternatieve plan komt te vervallen. Voor de bereikbaarheid van de haltes aan weerszijden van de rijbaan is het noodzakelijk dat touring cars de haltes zowel vanuit noordelijke als vanuit zuidelijke richting kunnen aanrijden. Door één halte aan de zijde van de woningen te maken en twee aan de singelzijde zijn er, met de halte Abstederbrug, straks twee haltes die vanuit noordelijke richting aan te rijden zijn en twee haltes die vanuit zuidelijke richting aan te rijden zijn. Het inrichten van een bufferplek kan in theorie helpen om congestie bij de halteplek Malieblad te voorkomen. Echter, hiermee verplaatst de wachtrij naar een andere plek, waar evengoed ruimteclaims en verschillende uiteenlopende belangen spelen. Bovendien zal het gebruik van een bufferzone op vrijwillige basis zijn. Het instellen van een bufferplek ligt om die reden niet in lijn der verwachting.

Reactie 2

Reclamant geeft diverse zaken ter overweging aan. Kort samengevat gaat het om het volgende:

1. Reclamant wijst op enkele onjuistheden in de ontwerptoelichting. Op pagina 4 wordt verwezen naar de Herenweg. Dit moet de Herenstraat zijn. Ook Herenburg is onjuist. Dit moet Herenbrug zijn.
2. Reclamant verzoekt om de paden smaller te maken. De breedte van 4,00 en 2,20 meter neemt teveel van het groenoppervlak weg.
3. Reclamant vraagt of er iets kan worden verzonnen om het inrijden van het park met brommertjes (zoals pizza- of lachgaskoeriers) tegen te gaan, zonder dat dit hinder oplevert voor rolstoelen en kinderwagens.
4. Het funderen van het parkpad met cunet is duurder en onttrekt budget aan andere onderdelen van het plan.

5. Volgens reclamant kan de *Ailanthus altissima* beter worden geplant in de open ruimte achter de parkbanken. De boom heeft dan meer ontwikkelruimte en zal zich beter ontwikkelen. Reclamant vraagt ook om de andere boomlocaties te heroverwegen. Nieuw te planten bomen moeten niet onder de (uitgroeïende) kroon van een bestaande boom worden geplant. Ook wijst reclamant erop dat de aanplant van de bomensoort *Ailanthus altissima* mogelijk verboden wordt en stelt voor om nog eens te kijken naar de boomvariëteiten. Verder doet reclamant de suggestie om bomen hier en daar ietwat scheef aan te planten, vooral nabij de waterkant, of om twee à drie bomen dicht bij elkaar of zelfs in hetzelfde plantgat te planten. Dit deed Zocher ook en geeft wat meer speelsheid aan het geheel. Ook wijst reclamant erop dat de boomnummers op de vellijst afwijken van de boomnummers van de gemeentelijke digitale bomenkaart. Reclamant verzoekt om het gebruik van een uniforme nummering van de bomen.
6. Reclamant vraagt bij het aspect waterinfiltratie aandacht voor de afvoer van pekelwater in de winter. Het pekelwater moet niet in de bewortelingsgebieden van de bomen komen. Reclamant verwijst hierbij naar het Handboek Bomen 2018 (paragrafen 2.38, 2.58, 2.59 en hoofdstuk 3 bijlagen 2 t/m 6, 4.12 en 4.36).
7. Reclamant pleit voor het opstellen van een onderhoudsplan. Dit onderhoudsplan moet bij oplevering van het project worden afgeleverd bij de gemeentelijke dienst die het onderhoud organiseert. Reclamant vraagt extra aandacht voor de inzet van bekwaam en deskundig personeel dat het groenonderhoud verricht.
8. Reclamant vindt het wenselijk om onder/voor de zitbanken een visueel niet storende verharding aan te brengen. Hiermee wordt uitslijten van de bodem tegengegaan. Ook vraagt reclamant om de prullenbakken niet strak naast de bank te plaatsen, om hinder van insecten te verminderen.
9. Reclamant verzoekt om in de bestekvoorwaarden op te nemen dat de aannemer op en bij de locatie geen gebruik mag maken van voertuigen en machines met dieselmotoren zonder een (tijdig vervangen) roetfilter en ook anderszins aan de milieueisen voldoet. Reclamant stelt voor om dit in een ketenvoorwaarde te gieten, zodat leveranciers van de aannemer daar ook aan zijn gebonden.
10. Reclamant stelt voor om de touringcarchauffeurs (en ook de musea) een concrete verwijzing te geven naar plekken waar de bus kan worden gekeerd, alsook naar plekken elders waar de bussen opgesteld kunnen worden. Reclamant verwacht anders problemen en klachten.
11. Er is geen oversteekplaats in de looproute van het noordelijk trottoir Maliebaan naar de omgeving van de Maliebrug en omgekeerd. Reclamant zou graag zien dat het oversteken op de trottoirhoek bij het Maliehuis wordt ontmoedigd, bijvoorbeeld door de aanleg van een perk aan de kant van het Malieblad.

Gemeentelijke beantwoording

1. Wij danken reclamant voor de input over de ontwerptoelichting. Detailfouten en taal- en typfouten passen we nu niet meer aan in de vastgestelde ontwerptoelichting. Wel zullen we hier in vervolg documenten (bestek, communicatie) beter op letten.
2. Het wandelpad langs het water krijgt dezelfde breedte als de paden op het Lepelenburg (4 meter). Het pad langs de 'buitenbocht' wordt 2,5 meter breed, omdat dit pad naar verwachting minder gebruikt zal worden. We vinden het cultuurhistorisch belang hier zwaarder wegen dan een beperkte meerwaarde voor extra groen. De paden moeten breed genoeg zijn om uit te nodigen tot gebruik.

3. Om gebruik door fietsers, brommers en afsnijden te voorkomen, plaatsen we zogeheten voethekjes. Dit zijn hekjes van circa 30 centimeter hoog. Bij de ingangen van het park zal een voorziening worden getroffen die fietsers niet faciliteert. Overigens zal het fietsen door het park niet aantrekkelijk zijn vanwege de verhardingssoort. De bocht aan de noordzijde van het park wordt scherp uitgevoerd, door die haakse bocht worden fietsers en bromfietsers ontmoedigd een route door het park te nemen.
4. Bij het opstellen van het bestek zullen wij dit overwegen.
5. Wij danken reclamant voor de input. Deze zal worden meegenomen in het verdere proces. De gedachte van Zocher voor speelsheid en variatie is basis voor het ontwerp geweest (groepjes bomen langs water). Bij de nieuwe planten en plantlocaties is rekening gehouden met ontwikkelmogelijkheden.
6. Hiermee wordt rekening gehouden. Regenwater en pekelwater dat op de rijbaan valt wordt via de kolken afgevoerd naar HWA (systeem van hemelwaterafvoer).
7. Goed onderhoud van het groen, met daarbij verplante en nieuw aangeplante bomen, is een voorwaarde. Hierin wordt voorzien.
8. De prullenbak zal naast de bank worden geplaatst, omdat de prullenbak op die plek het meest functioneel is.
9. Dat gaan we doen. We werken dit uit in de opdracht aan de aannemer door het voorschrijven van eisen ten aanzien van emissiewaarden van de (diesel-)motoren.
10. Wij zijn het eens met reclamant. Informatie voor touringcarchauffeurs is te vinden op de webpagina van de gemeente en van Utrecht Marketing, en we zullen dit delen met de musea.
11. Om zoveel mogelijk in de lijn van het ontwerp van Zocher te blijven, in combinatie met de ruimte die er nodig is op het wegvlak voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, is ervoor gekozen de oversteek voor voetgangers in het verlengde van de wandelpaden Maliebaan te leggen, en niet in het verlengde van het trottoir. Oversteek ter hoogte van het Maliehuis wordt niet gefaciliteerd, maar wel in het ontwerp ontmoedigd door een voethekje en beplanting. Wij menen dat het ontwerp op deze manier tegemoet komt aan de wens van reclamant.

Activiteit Uitvoeren werkzaamheid (aanleg) artikel 2.1 lid 1 sub b Wabo.

Het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning vereist is op grond van het bestemmingsplan

Constateringen

- Uw aanvraag is in overeenstemming met artikel 12 'Groen', artikel 19 'Verkeer', artikel 25 'Waarde - Archeologie', artikel 26 'Waarde - Beschermd Stadsgezicht' en artikel 28 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' van het bestemmingsplan "Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen".
- Op grond van artikel 26 'Waarde - Beschermd Stadsgezicht' is een omgevingsvergunning vereist voor de volgende werken:
 - het verwijderen, aanleggen of verharden van wegen, paden of parkeergelegenheden, en het aanbrengen van eventuele andere oppervlakteverhardingen (al dan niet tijdelijk);
 - het ontginnen, afgraven, ophogen, opvullen of egaliseren van de bodem waaronder begrepen het ophogen met bagger- of grondspegel;
- De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 26.5 onder a zijn slechts toelaatbaar voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.
- Onder ons kenmerk HZ_WABO-19-28289 is omgevingsvergunning verleend voor het verplanten van 4 bomen en het herplanten van 9 bomen
- Tijdens de behandeling van uw aanvraag heeft eenieder de gelegenheid gehad om een reactie in te dienen. In deze periode hebben we twee reacties ontvangen. In deze vergunning treft u een samenvatting van deze zienswijzen aan met daarbij onze beantwoording.

Overwegingen

- Het plan betreft de herinrichting van het zgn. Malieblad, het koppelstuk tussen het Zocher - plantsoen, Maliesingel en Maliebaan. De inrichting is al vanaf de 18e eeuw georganiseerd rond een druppelvormig middeneiland met gras en bomen. De wegen er om heen zijn echter in de loop der tijd steeds breder geworden waarmee het karakter van de locatie meer dat van een verkeersplein heeft aangenomen dan van een groene parkzone.
- Volgens de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt dit gebied in een zone met hoge archeologische waarde. Voor gebieden met een hoge archeologische waarde is een archeo -logievergunning verplicht bij bodemversturende activiteiten groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld.
Het herinrichten van de openbare ruimte in het plangebied overschrijdt de vrijstellingsgrens van de zone met hoge archeologische waarde niet. De werkzaamheden zijn vrijgegeven. Er is daarom geen archeologisch onderzoek en/of vergunning nodig.
- De aanvraag voldoet aan de voorwaarden waaronder medewerking kan worden verleend voor de benodigde aanlegvergunning. Uit de beoordeling van het plan is gebleken dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de cultuurhistorische, landschappelijke, natuurlijke en/of ecologische waarden van de ter plaatse aanwezige gronden.

Conclusie

Er zijn geen redenen om geen medewerking te verlenen aan de vereiste omgevingsvergunning voor de activiteit 'Uitvoeren werkzaamheid' (aanleg).

Besluit en motivering

Het volgende is besloten:

- De omgevingsvergunning te verlenen onder voorwaarden genoemd onder de Voorschriften. Wij verlenen de gevraagde vergunning aangezien het aannemelijk is dat uw aanvraag voldoet aan de relevante toetsingskaders.

Voorschriften

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan dient conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, [030-2862756](tel:030-2862756) / archeologie@utrecht.nl te worden gedaan.

Activiteit Monument (artikel 2.1, lid 1, sub f Wabo)

Overwegingen

Het plan betreft het herinrichten van de openbare ruimte bij de kruising van de Maliesingel en de Maliebaan (Malieblad).

Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies zonder opmerkingen uitgebracht op 12 november 2019.

Het plan betreft geen activiteit die betrekking heeft op de in artikel 6.4 van het Besluit Omgevingsrecht (BOR) gestelde werkzaamheden. Er is derhalve geen advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed noodzakelijk.

Het plan betreft de herinrichting van het zgn. Malieblad, het koppelstuk tussen het Zocherplantsoen, Maliesingel en Maliebaan. De inrichting is al vanaf de 18e eeuw georganiseerd rond een druppelvormig middeneiland met gras en bomen. De wegen er om heen zijn echter in de loop der tijd steeds breder geworden waarmee het karakter van de locatie meer dat van een verkeersplein heeft aangenomen dan van een groene parkzone.

Met de voorgestelde herinrichting wordt deze balans sterk verbeterd ten gunste van het groene karakter. Bestaande bomen blijven daarbij behouden en er worden bomen bijgeplant. Het druppelvormige eiland blijft de kern van de inrichting bepalen maar de rijwegen worden sterk versmald en lopen er niet aan alle zijden meer omheen. Per saldo wordt 2300 m² verharding omgezet in groen oppervlak. Het borstbeeld van burgemeester Reiger uit 1909 behoudt zijn oorspronkelijke en prominente positie in het plantsoen. De benodigde in- en uitstapplaatsen voor touringcars zijn op bescheiden wijze ingepast in de nieuwe inrichting.

De monumentwaarden van de huidige inrichting van het Malieblad (bomenbestand, druppelvormig middeneiland) blijven in het plan behouden. De monumentwaarden zijn bij de uitvoering van het voorstel in die zin in het geding dat zij leidraad zijn geweest bij het opstellen van het plan: het oorspronkelijk aanwezige maar sterk geërodeerde parkkarakter van het Malieblad wordt verbeterd. Daarmee wordt de historie van deze locatie als onderdeel van de groene singelzone recht gedaan.

Uit oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

Voorschriften

Op grond van artikel 2.22 lid 2 verbinden wij uit oogpunt van het belang van monumentenzorg de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning:

- U dient gelegenheid te geven tot bouwhistorisch onderzoek en documentatie indien de cultuurhistorische waarde van het monument daar aanleiding toe geeft. Dit kan zowel voor als tijdens de werkzaamheden geconstateerd worden.
- Indien er bouwfragmenten of onderdelen worden aangetroffen met cultuurhistorische waarde moet er contact opgenomen worden met de Vakgroep Erfgoed van de gemeente Utrecht.

iReport Maliebaankruising

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Aanleiding	3
Doel van het onderzoek	4
Leeswijzer	5
Huidige situatie	6
Probleemanalyse	6
Gebruikte gegevens en uitgangspunten	7
Simulaties	11
Toekomstige situatie	13
Gebruikte gegevens en uitgangspunten	13
Variant smal	16
Variant breed	18
Veranderingen voor weggebruikers	19
Kijkwijzer simulaties	20
Conclusie en advies	26
Conclusie en advies	26

Inleiding

Aanleiding

De route Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat is één van de hoofdfietsroutes in Utrecht en een van de drukste van heel Nederland. Deze route is zo druk dat de gemeente de alternatieve route, de Herenroute, extra benadrukt. Hiervan is het gedeelte van de route dat via de Maliebaan loopt, de missende schakel om de verbinding tussen de Burgemeester Reigerstraat en de zuidelijke ingang van de fietsenstalling bij Utrecht Centraal compleet te maken.

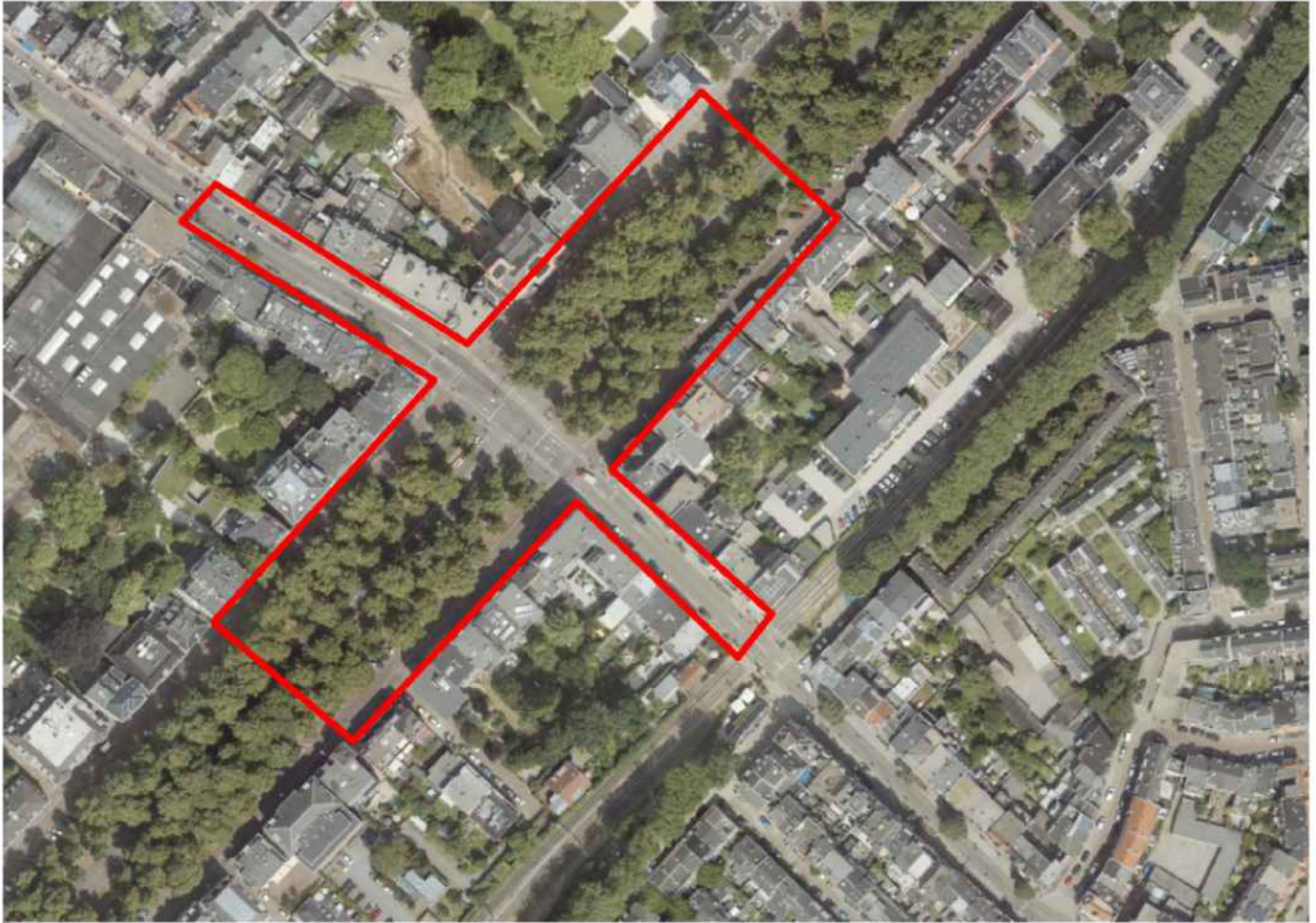
De Maliebaan zelf is een brede laan met veel groen en een rijke historie. De gemeente Utrecht heeft voor de Maliebaan de ambitie om het fietsnetwerk verder te verbeteren. Daarom heeft de gemeenteraad in december 2019 een besluit genomen over de herinrichting van de Maliebaan. Daarnaast heeft zij ambities voor kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, zoals:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor het fietsverkeer;
- Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger;
- Het verbeteren/herstellen van de (historische) groen- en boomstructuur;
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit.

Om bovenstaande ambities te realiseren, heeft de gemeenteraad besloten om de huidige hoofdrijbaan om te vormen tot een autovrije promenade voor voetgangers en fietsers. De verwachting is dat een deel van het huidige autoverkeer over de Maliebaan een andere route kiest. Dit leidt op de Maliebaan zelf tot een afname van de autointensiteit, en het kruispunt wordt hierdoor overzichtelijker. Enerzijds door de afname van de autointensiteiten, anderzijds door het autovrij maken van de hoofdrijbaan. Hierdoor is het mogelijk om de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat vorm te geven zonder verkeersregelinstantie (VRI).

Doel van het onderzoek

De gemeente Utrecht heeft laten onderzoeken wat de gevolgen zijn van het aanpassen van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Hiervoor zijn verkeerssimulaties opgesteld van de huidige situatie en twee varianten van een nieuwe kruispuntvorm. Het simulatiegebied is in het figuur hieronder weergegeven.



Onderzoeksgebied

De simulaties moeten antwoord geven op de vraag of de varianten het verkeer goed en veilig kunnen afwikkelen. Hierbij is verkeerskundig gekeken naar de volgende criteria:

Criteria	Beoordeling op:
Verbetering verkeersveiligheid	Aantal en type conflicten tussen verkeer onderling
Verbetering fietsverkeer	Gemiddelde wachttijd Gemiddelde reistijd belangrijke fietsverbindingen Voertuigverliesuren auto
Vermindering (auto)verkeersfunctie	Wachttijd Gemiddelde en maximale wachtrijlengte
Verbetering openbare ruimte voor voetganger	Oversteekbaarheid voor voetgangers

Leeswijzer

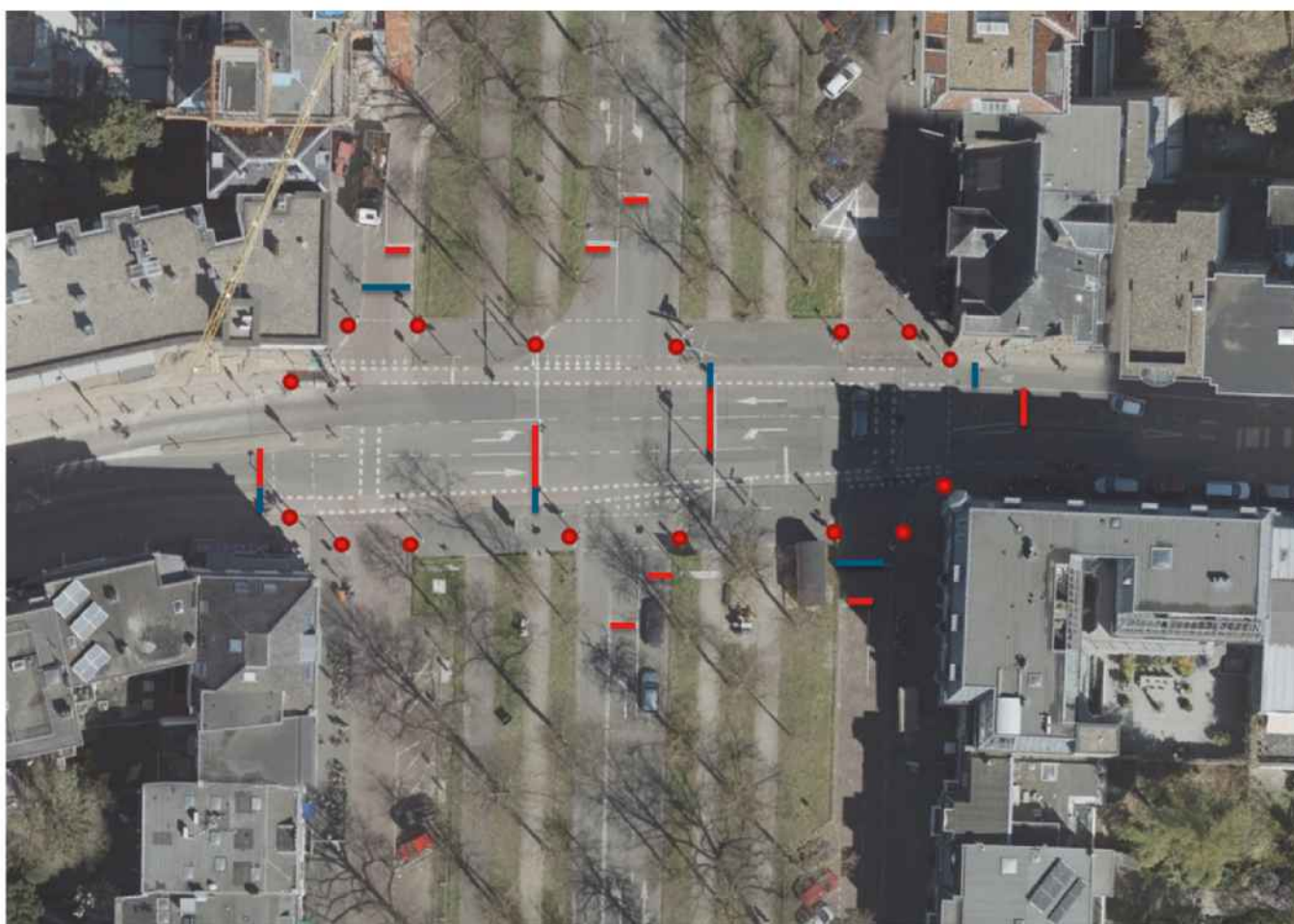
In deze rapportage wordt eerst de huidige situatie weergegeven, waarin een probleemanalyse en simulatie te vinden zijn. Hierna volgt de toekomstige situatie, met een beschrijving en simulatie van twee varianten. Hierna komt de beoordeling van de varianten en de conclusie en advies.

Huidige situatie

Probleemanalyse

De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is een unieke kruising in Nederland. Door de opeenvolging van drie kleinere kruispunten (van de ventwegen en de hoofdrijbaan) zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt verkeerslichten nodig. Dit omdat de ventwegen eenrichtingsverkeer zijn en er daardoor bewegingen voorkomen die op een normaal kruispunt niet voorkomen. Bijvoorbeeld een U-beweging van de ventweg Maliebaan Noord naar de hoofdrijbaan van de Maliebaan in noordelijke richting.

Door de aanwezigheid van verkeerslichten, die ook nog eens alle verkeersbewegingen mogelijk moeten maken en hiervoor genoeg opstelruimte nodig is, is een groot ruimtebeslag nodig. Een overzicht van de situatie op de kruising is hieronder weergegeven. In deze figuur zijn in het rood de stopstrepen voor gemotoriseerd verkeer aangegeven, in het blauw die voor de fietsers en de rode punten zijn verkeerslichten voor voetgangers.



Bovenaanzicht huidige situatie met stopstrepen

Zoals te zien is in de figuur, liggen bepaalde stopstrepen ver van het kruisingsvlak af. Dit is bijvoorbeeld goed te zien op de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat, waar de stopstreep in de straat zelf ligt. Het nadeel van stopstrepen die zo ver van het kruisingsvlak af liggen is dat verkeerslichten een lange ontruimingstijd nodig hebben. Dit is de tijd die een richting krijgt om helemaal af te wikkelen, plus wat extra tijd om te zorgen dat het kruisingsvlak ook vrij is van verkeer. Met de grotere afstand tussen stopstreep en het kruisingsvlak is een langere tijd nodig om verkeer af te wikkelen. Hierdoor is de tijd dat verkeer stilstaat voor de kruising over het algemeen vrij lang, vergeleken met andere kruisingen.

Bij fietsverkeer is te zien dat een deel van het verkeer, komende vanaf de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat, het rode licht negeert en de ventweg al oversteekt en vervolgens wacht voor de hoofdrijbaan. Het andere deel blijft wel wachten voor de verkeerslichten die voor de ventweg staan. Bij de fietsstromen komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat gaan de lichten voor de ventweg en hoofdrijbaan van de Maliebaan tegelijk op groen. Hierdoor rijden de fietsers die opgesteld staan voor de ventweg en die voor de hoofdrijbaan gelijk op, waardoor er een dubbele capaciteit is voor fietsers om af te wikkelen (een soort Formule 1-start). Hierdoor is de afwikkelcapaciteit voor fietsers op deze richtingen hoger dan op een normale kruising. De keerzijde hiervan is dat voor (roodlichtnegerende) fietsers het risico op ongevallen hoger is.

Gebruikte gegevens en uitgangspunten

Voor het opbouwen van de simulatie van de huidige situatie is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Tellingen van gemotoriseerd verkeer, uitgevoerd in december 2016
- Tellingen van fietsverkeer, uitgevoerd in december 2016
- Voetgangersverkeer is niet geteld, hiervan is een inschatting gemaakt
- Kruispuntstromen op basis van een schouw in november 2015

Berekenen van herkomst en bestemming van verkeer op de kruising gebeurt op basis van onderstaand proces:

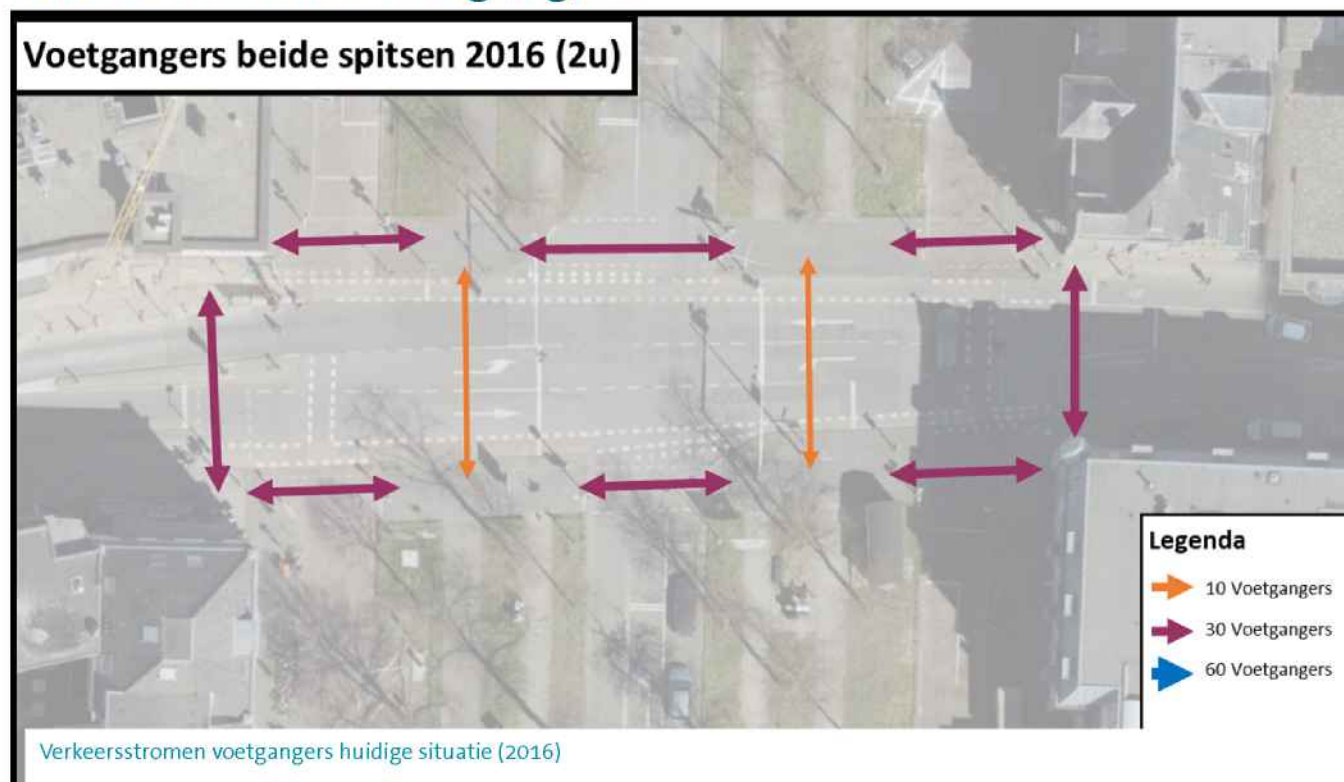


Dit proces is gevolgd voor de volgende modaliteiten en periodes:

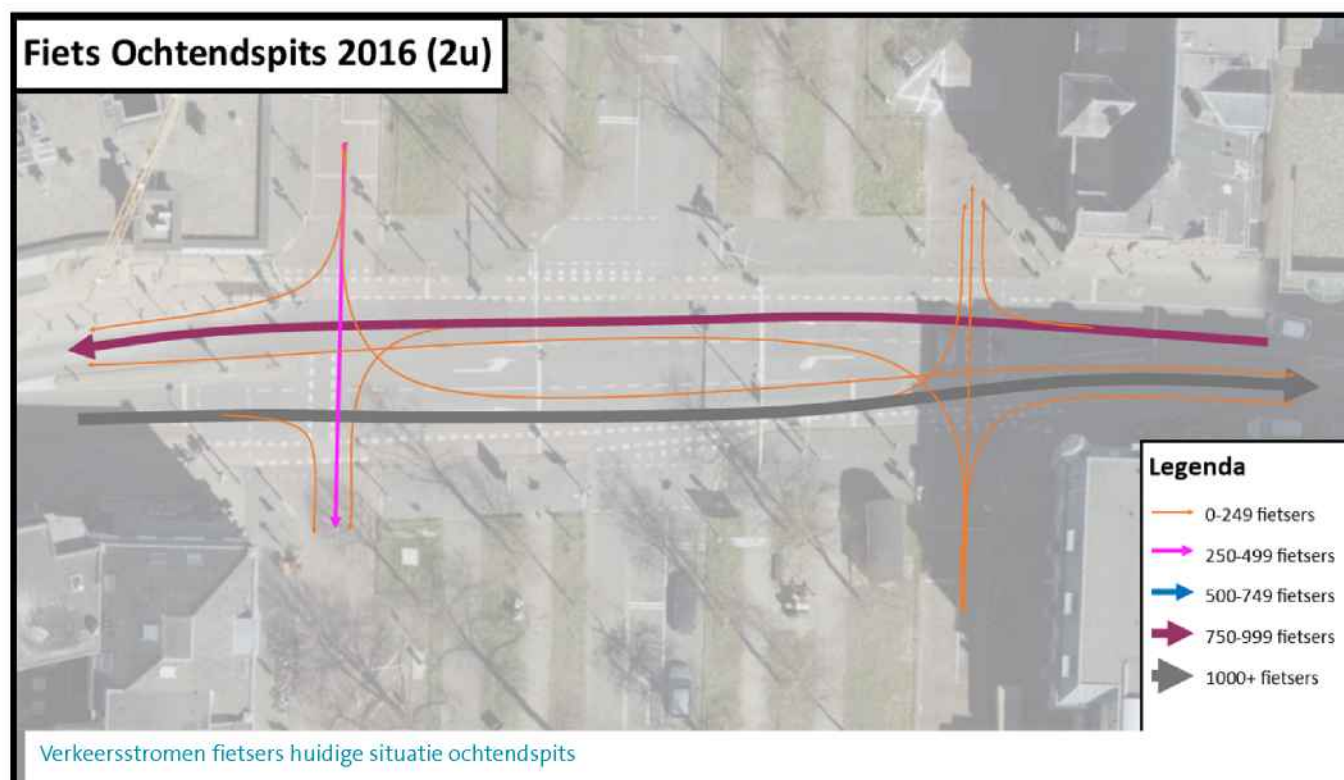
- Gemotoriseerd verkeer, ochtend- en avondspits;
- Fietsverkeer, ochtend- en avondspits;
- Voetgangers.

Met het combineren van de tellingen en berekening van de verkeersstromen, komen wij op de verkeersstromen zoals weergegeven in de figuren hieronder per modaliteit.

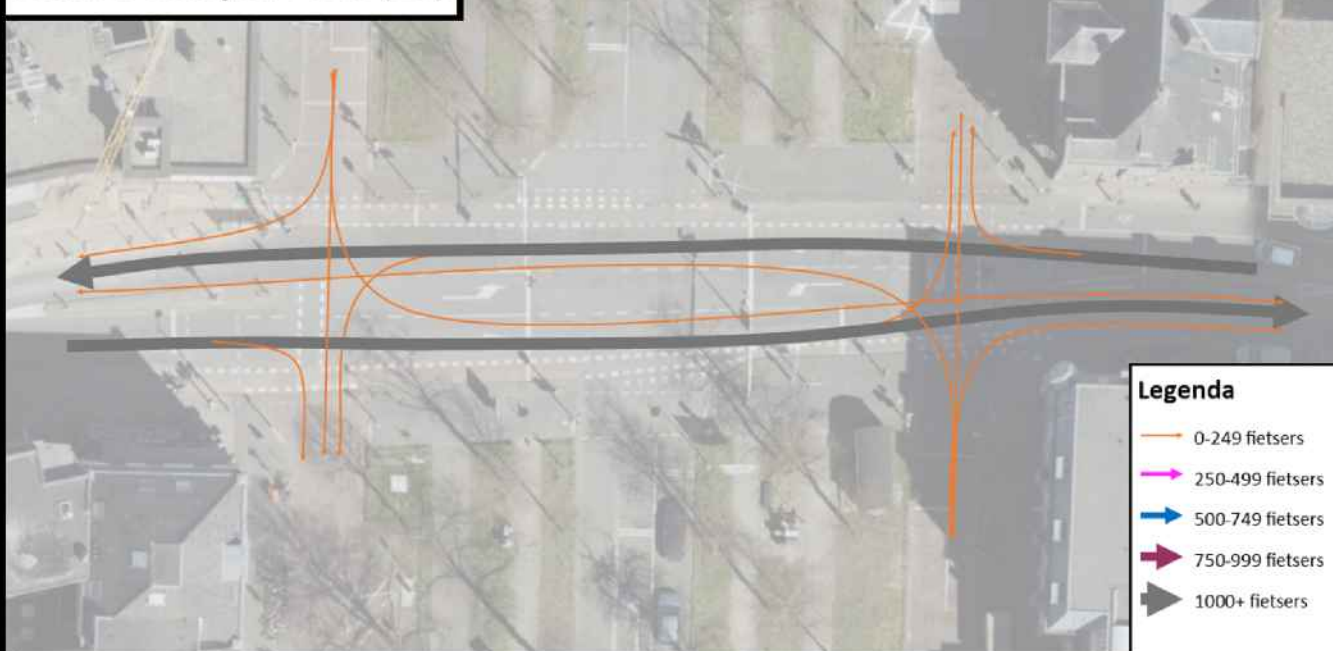
Verkeersstromen voetgangers



Verkeersstromen fiets



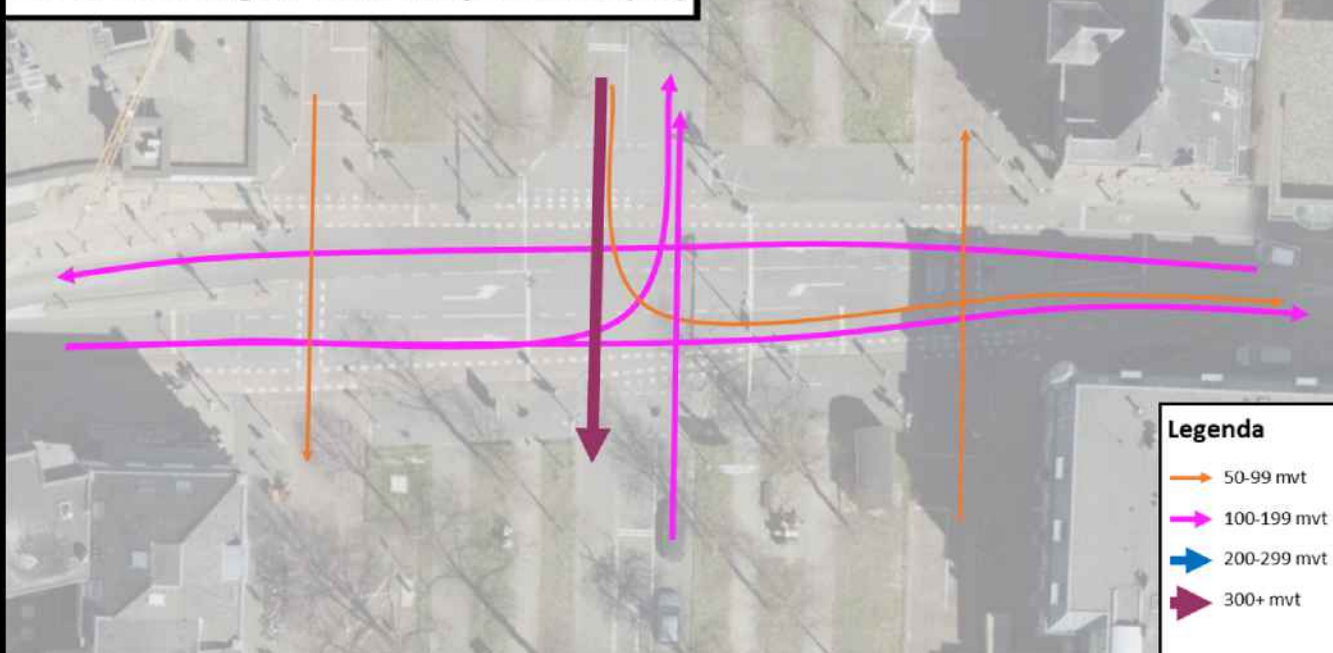
Fiets Avondspits 2016 (2u)



Verkeersstromen fietsers huidige situatie avondspits

Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer

Motorvoertuigen Ochtendspits 2016 (2u)



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer huidige situatie ochtendspits

Motorvoertuigen Avondspits 2016 (2u)



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer huidige situatie avondspits

Bij het gemotoriseerd verkeer is een ondergrens van 50 motorvoertuigen per spitsperiode gehanteerd. Hierdoor staan bepaalde bewegingen, zoals de U-bewegingen vanaf de ventweg de hoofdrijbaan op, niet weergegeven in de figuren.

De drukste verkeersstroom in de ochtendspits is van Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid. In de avondspits is de drukste verkeersstroom precies omgekeerd. Echter is een aantal van 300 motorvoertuigen per twee uur spits in absolute aantallen niet veel.

Uitgangspunten

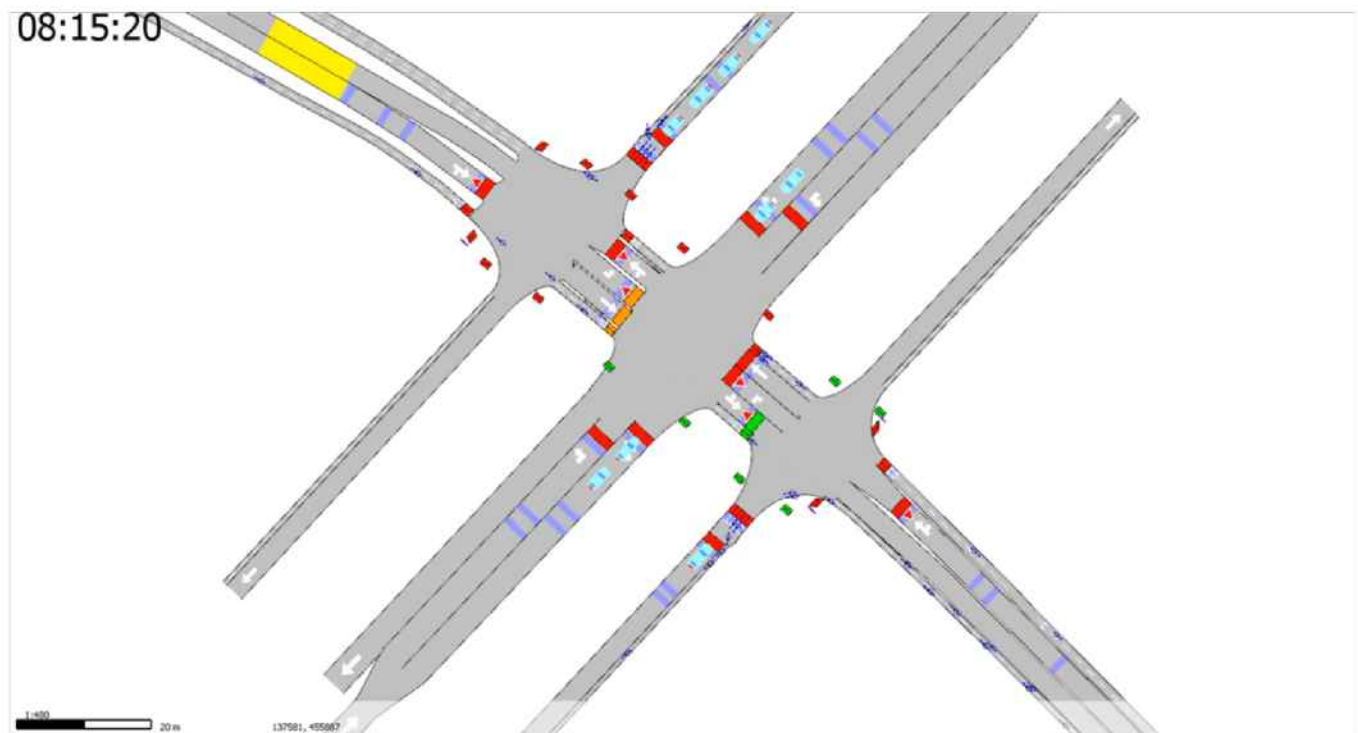
De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de simulatie van de huidige situatie:

- De huidige inrichting van de wegen (dus voor reconstructie Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat in 2021) is gebruikt in de simulatie.
- Vanuit observatie is bekend dat veel fietsverkeer de verkeerslichten voor de ventwegen negeert en opstelt voor de hoofdrijbaan, dit is ook overgenomen in de simulatie.
- De huidige situatie is een situatie zónder corona. Voor de toekomst is nog niet bekend wat de invloed gaat zijn.
- Er is een inschatting gemaakt voor de hoeveelheid voetgangers voor de huidige situatie. Bij meer voetgangers zullen er per groenfase meer voetgangers oversteken, maar is de groenfase dus gelijk. Hiermee zijn (meer) voetgangers niet maatgevend voor de afwikkeling van de kruising.
- Er zijn tellingen zijn gedaan in 2015, 2016 en 2019. Er is gekozen om te werken met de telling uit 2016, omdat deze maatgevend is en de groei van het autoverkeer beperkt was. De telling van 2019 was lager dan 2016 in zijn geheel. Dat wil zeggen dat als de intensiteiten van 2016 goed afgewikkeld worden, die van 2019 ook goed afgewikkeld kunnen worden. Op een aantal takken was de telling van 2019 daarnaast ook lager dan die van 2016, dit was met name op de ventwegen.

Simulaties

Simulatie ochtendspits

In de ochtendspitssimulatie zijn in het filmpje de vijf drukste minuten laten zien in de spits Dit is van 08:15 tot 08:20.



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

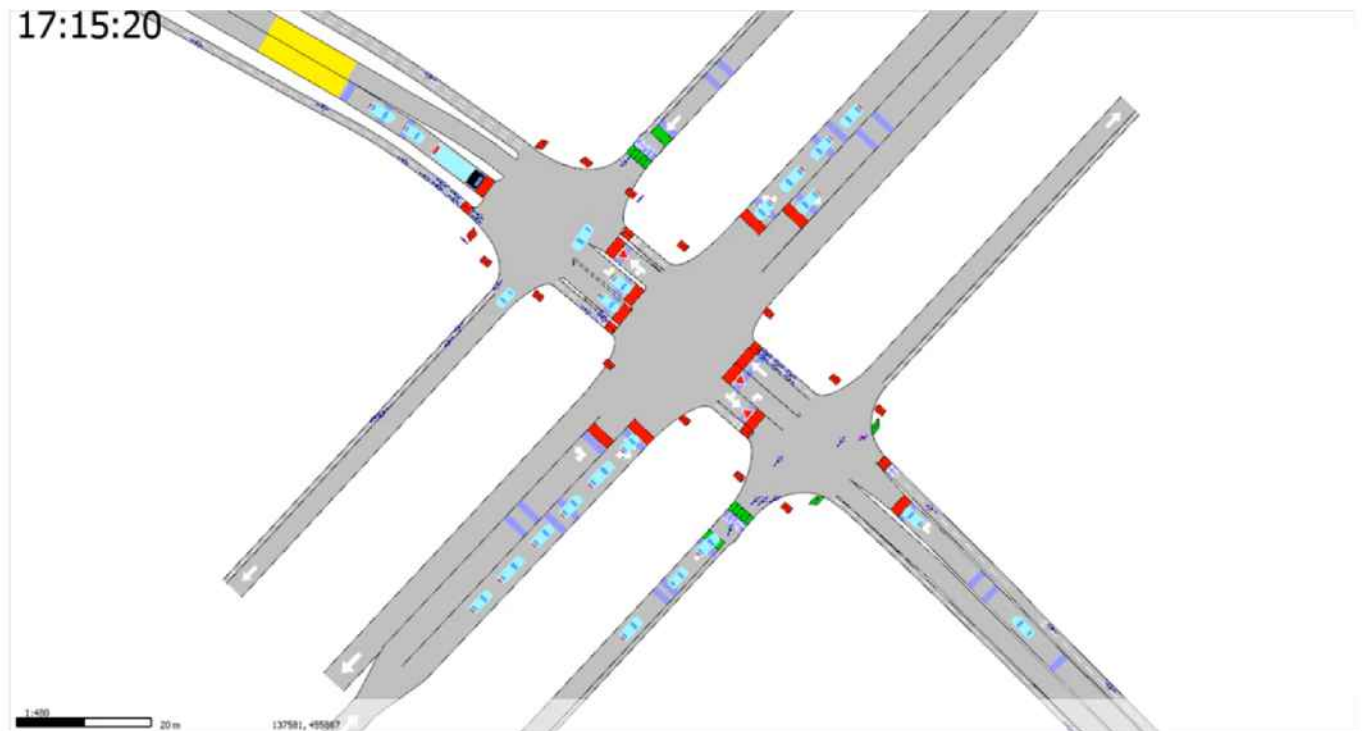
In het filmpje zijn de volgende opmerkelijkheden te zien:

- Een deel van de fietsers vanuit de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat negeert de verkeerslichten voor de ventweg, en stelt zich op voor de kruising met de hoofdrijbaan. Te zien is dat de fietsers vervolgens tegelijk groen krijgen en als een Formule 1-start wegfietsen. Hierdoor is de afwikkelingscapaciteit voor fietsers hoog op deze richtingen.
- Autoverkeer dat vanaf de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat rijdt, en linksafslaan wil rijden naar respectievelijk de Maliebaan Zuid of Noord, moet lang wachten op de rechtdoorgaande stroom auto's en fietsers.
- Er staan telkens ongeveer 10 auto's tegelijk te wachten voor de kruising, op alle takken.
- Verkeer dat vanaf de ventweg komt en bijvoorbeeld naar de hoofdrijbaan terug wilt rijden, moet twee keer wachten voor verkeerslichten. Een voorbeeld van een automobilist die deze beweging wil maken is te zien tussen het begin van het filmpje, dat begint om 8.15:00. Deze auto staat opgesteld bij de ventweg van de Maliebaan noord, en wil terug richting het noorden over de hoofdrijbaan. Uiteindelijk duurt dit tot 8.16.:50 totdat deze de kruising is gepasseerd.

De simulatie geeft een goede weergave van de huidige situatie. De situatie is herkenbaar en typische verschijnselen die optreden op de kruisingen zijn goed weergegeven, zoals de roodlichtnegatie van (een deel van) de fietsers.

Simulatie avondspits

In de avondspitssimulatie zijn in het filmpje de vijf drukste minuten laten zien in de spits Dit is van 17:15 tot 17:20.



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In het filmpje zijn de volgende opmerkelijkheden te zien:

- De afwikkeling van de linksafstrook vanuit de Nachtegaalstraat richting de Maliebaan Noord is niet volledig. Er is één auto te zien die een extra cyclus moet wachten, om 17:15:15.
- Er ontstaan lange wachtrijen fietsers in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat.
- Rechtsafslaand autoverkeer komende vanaf de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat dat de ventweg inrijdt moet een stroom fietsers voorrang geven. Hierdoor moeten zij soms lang wachten, voor een voorbeeld zie 17:18:33
- Daarnaast is net als in de ochtendspits ook te zien dat (een deel van) de fietsers vanuit de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat de verkeerslichten voor de ventweg negeren, en zich opstellen voor de hoofdrijbaan.

De simulatie geeft een goede weergave van de huidige situatie. De situatie is herkenbaar en typische verschijnselen die optreden op de kruisingen zijn goed weergegeven, zoals de roodlichtnegatie van (een deel van) de fietsers.

Toekomstige situatie

Gebruikte gegevens en uitgangspunten

Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van:

- Afname autoverkeer op de kruising (uit verkeersmodel)
- Toename fietsverkeer op de kruising (uit verkeersmodel)
- Toename voetgangers door promenade Maliebaan

Vervolgens zijn de herkomsten en bestemmingen op de kruising berekend met onderstaand proces:

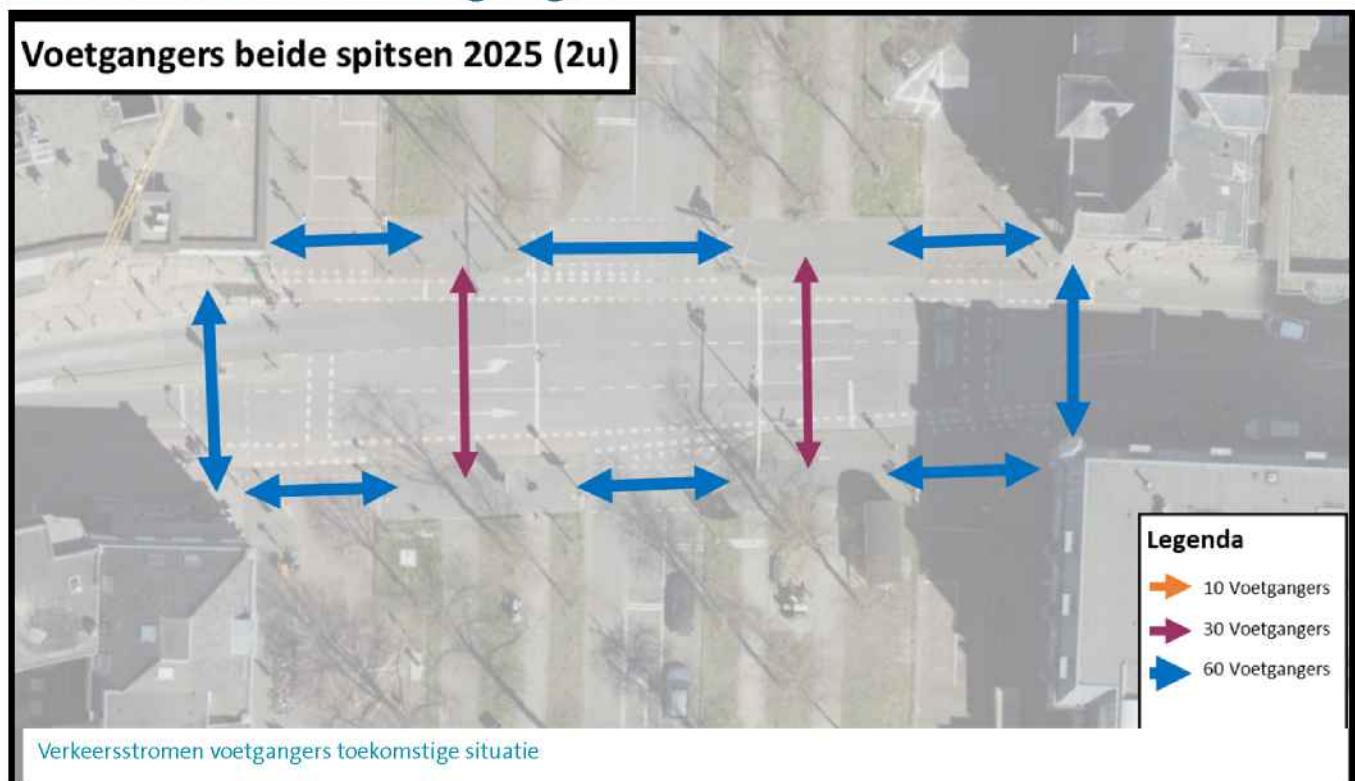


Dit proces is gevolgd voor de volgende modaliteiten en periodes:

- Gemotoriseerd verkeer, ochtend- en avondspits;
- Fietsverkeer, ochtend- en avondspits;
- Voetgangers.

Met het combineren van de tellingen en berekening van de verkeersstromen, komen wij op de verkeersstromen zoals weergegeven in de figuren hieronder per modaliteit.

Verkeersstromen voetgangers

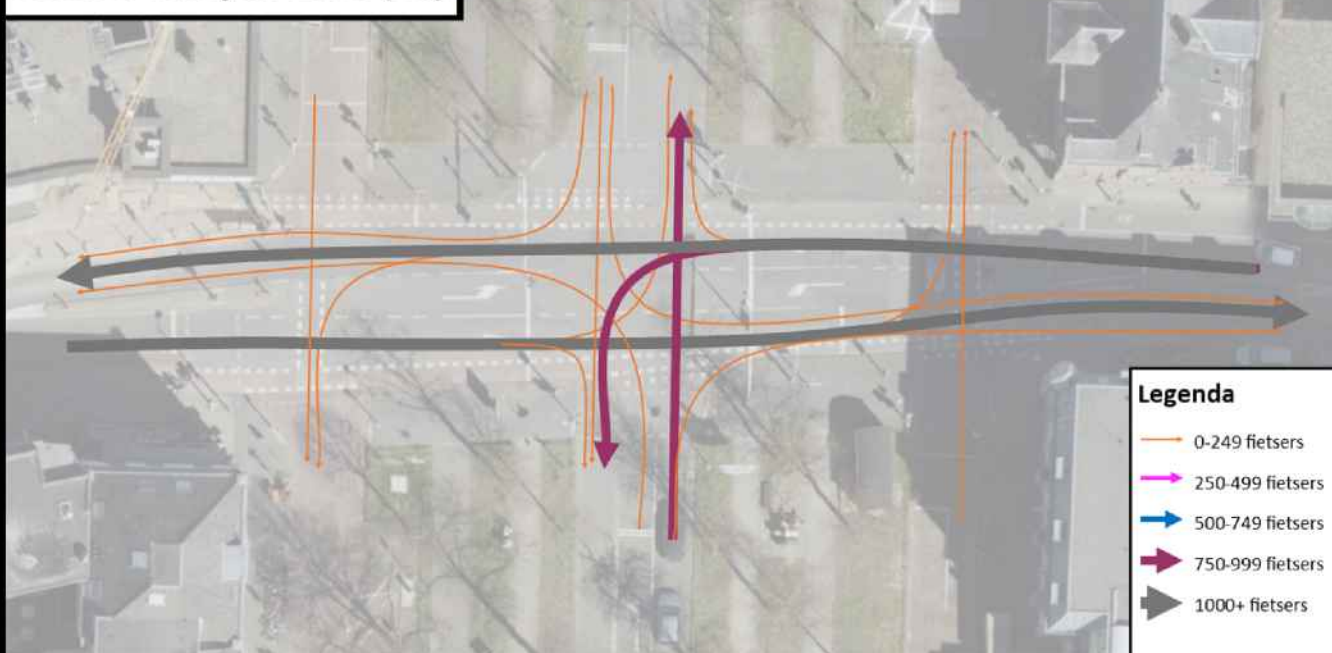


Verkeersstromen fietsers

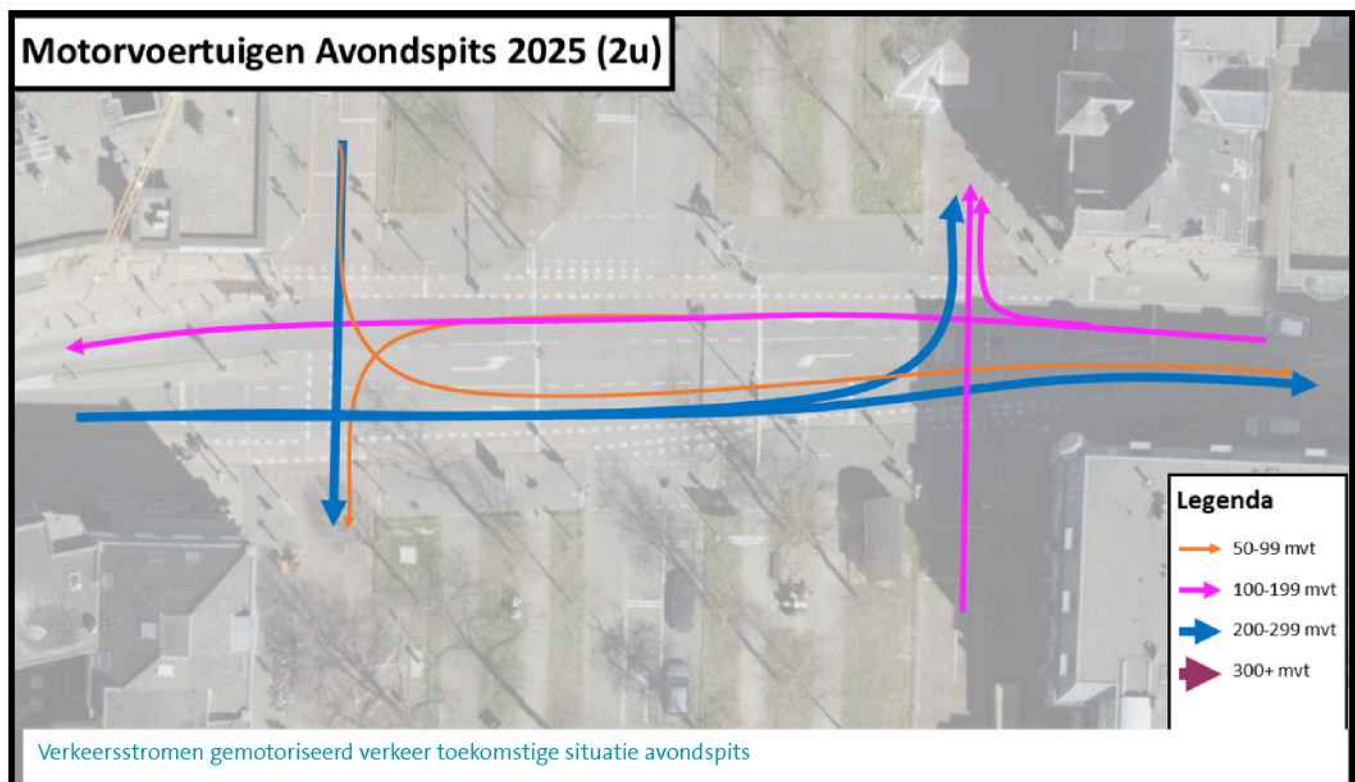
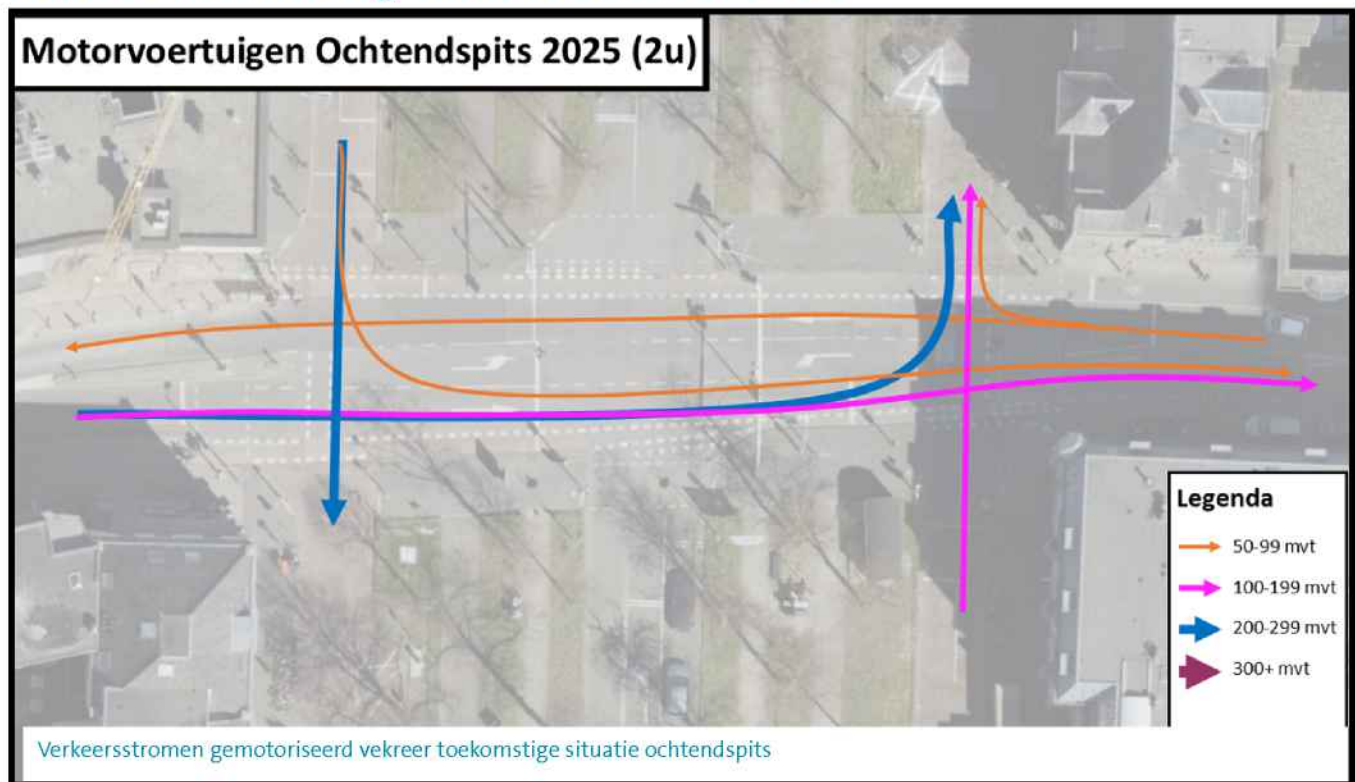
Fietzers Ochtendspits 2025 (2u)



Fiets Avondspits 2025 (2u)



Verkeersstromen gemotoriseerd verkeer



Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de simulatie van de toekomstige situatie:

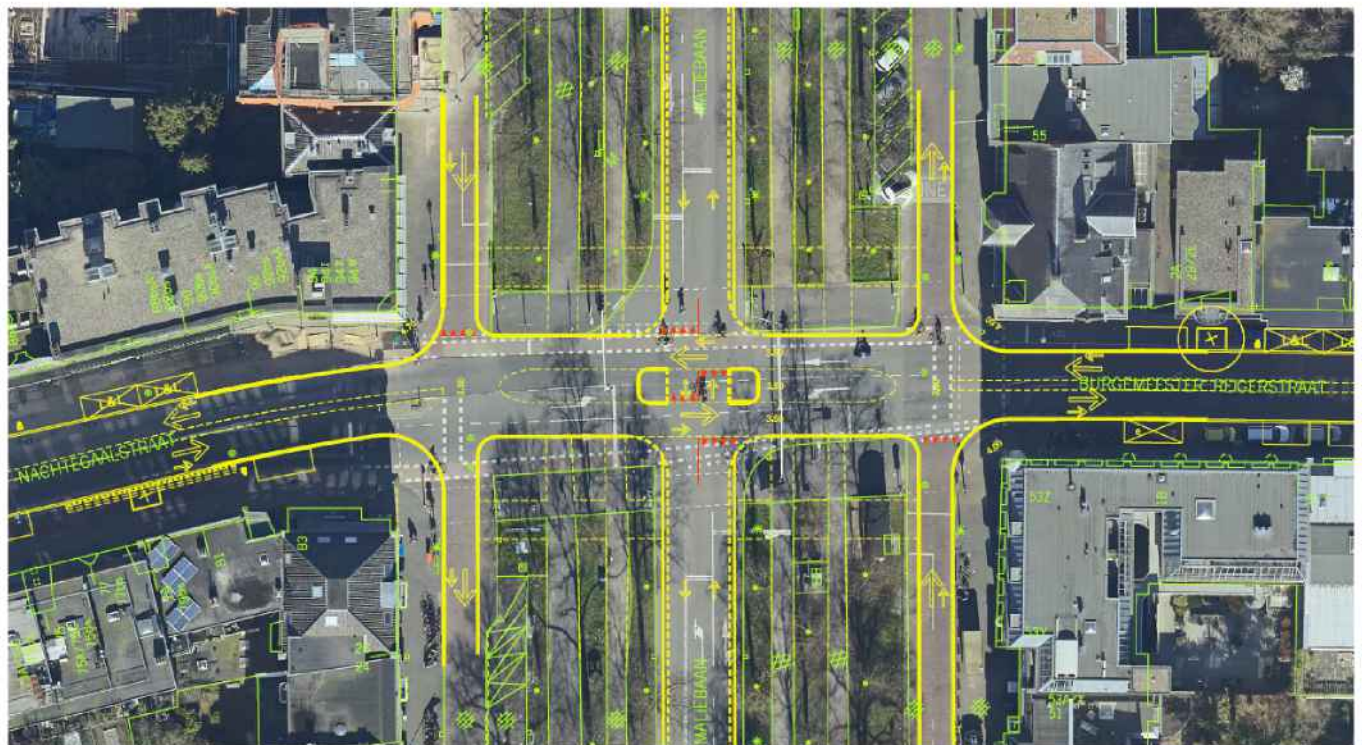
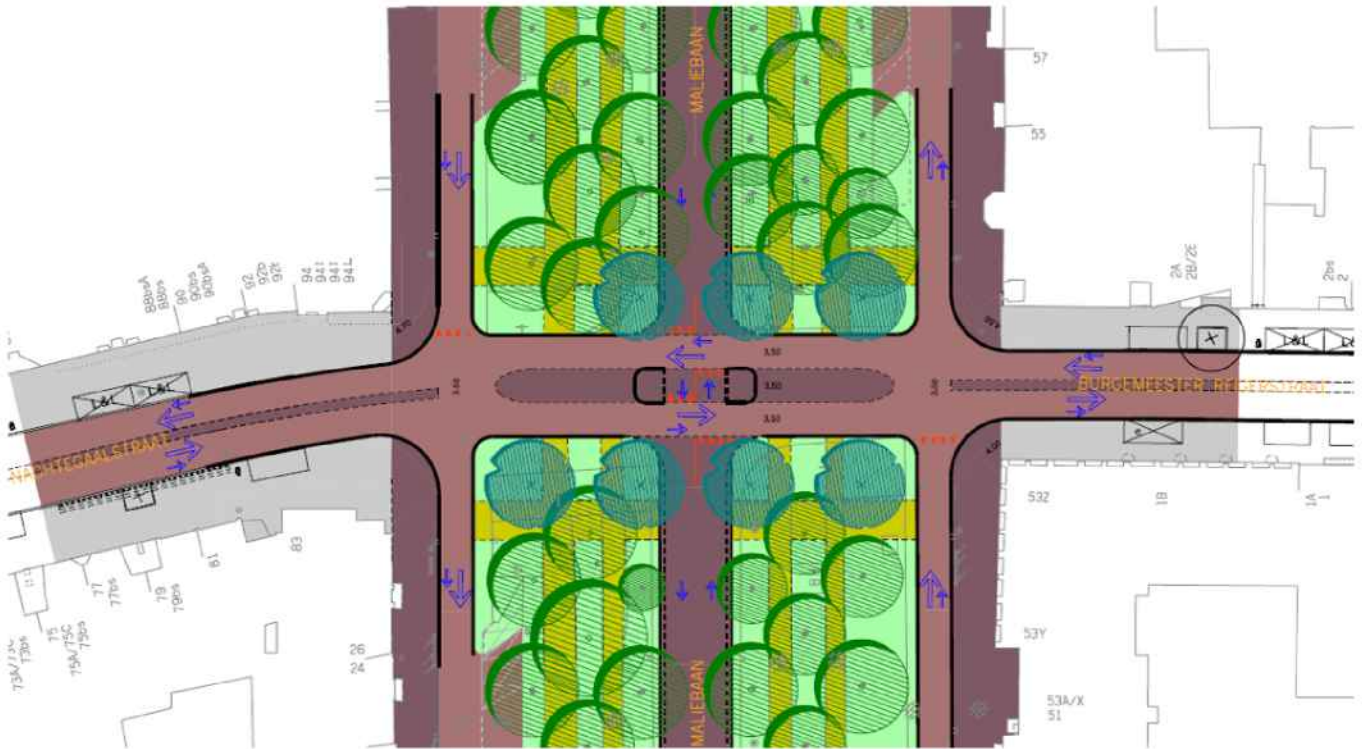
- We gaan uit van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat als fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De ventwegen worden versmald.
- De huidige hoofdrijbaan van de Maliebaan wordt in de toekomstige situatie een promenade voor fietsers en voetgangers.

Voor de simulaties is gebruik gemaakt van twee inrichtingsvarianten van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Deze twee varianten zijn te beschouwen als uitersten:

- Zo smal mogelijk (variant smal)
- Binnen de bestaande breedte van de weg (variant breed)

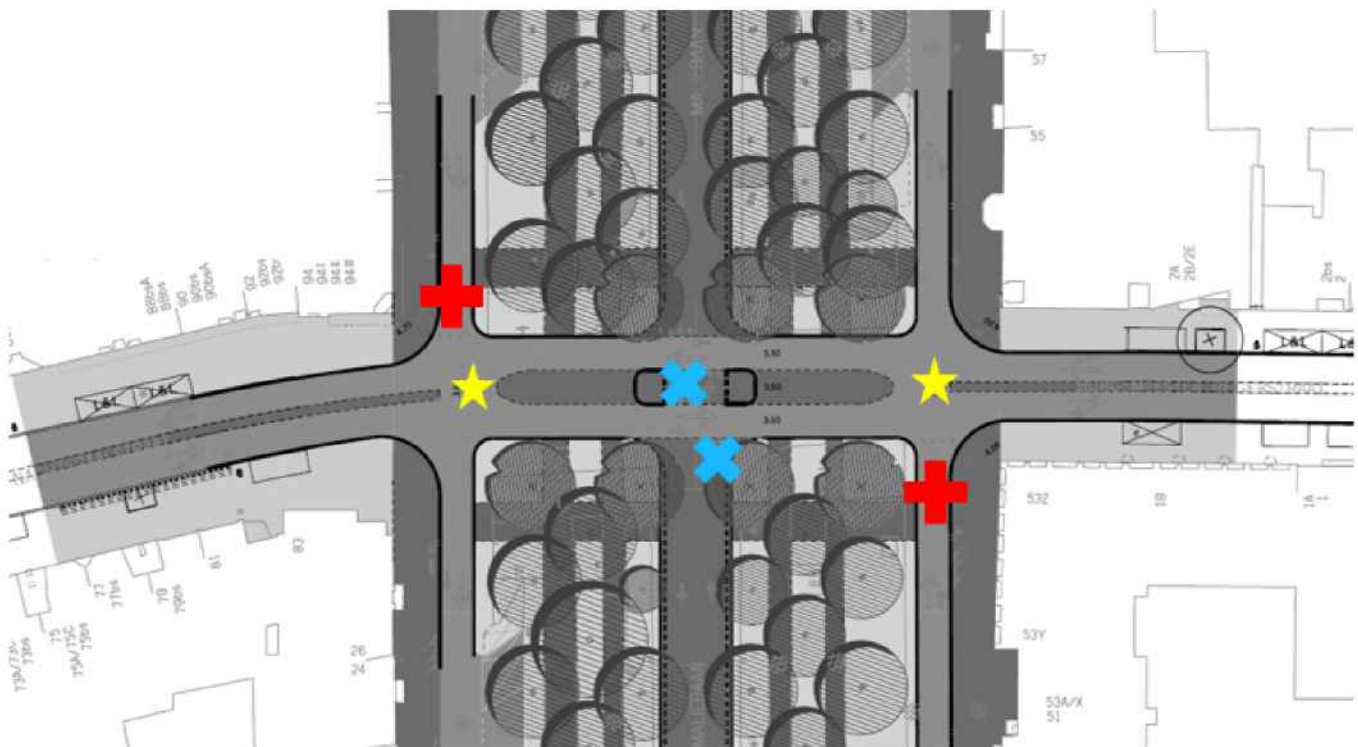
Deze twee varianten zijn via de balk boven te bekijken.

Variant smal



Bovenstaande figuren zijn gebaseerd op informatie die nu beschikbaar is. Dit zijn echter voorlopige ontwerpen en kunnen in de toekomst dus nog veranderen door nieuw beschikbare informatie, bijvoorbeeld over de aanwezigheid van kabels en leidingen of bomen. Bovenstaand ontwerp is dus nog niet het definitieve ontwerp.

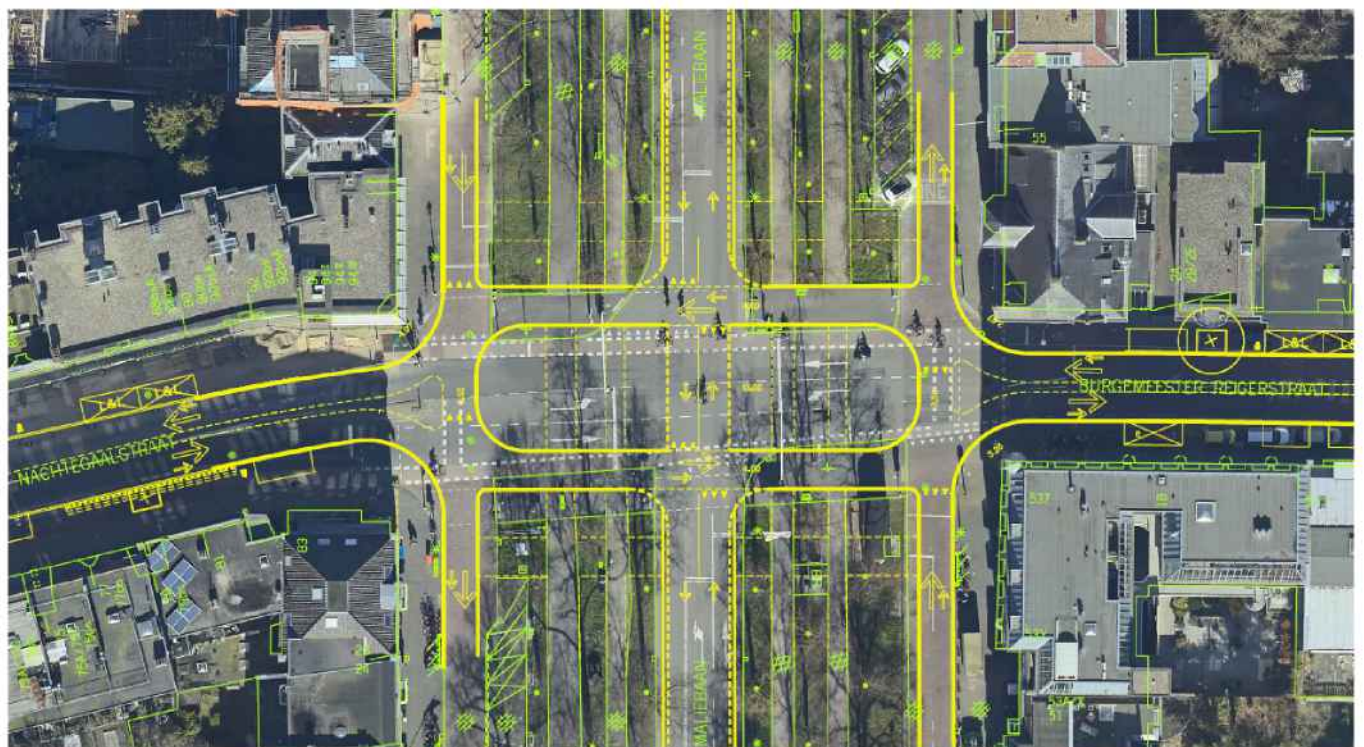
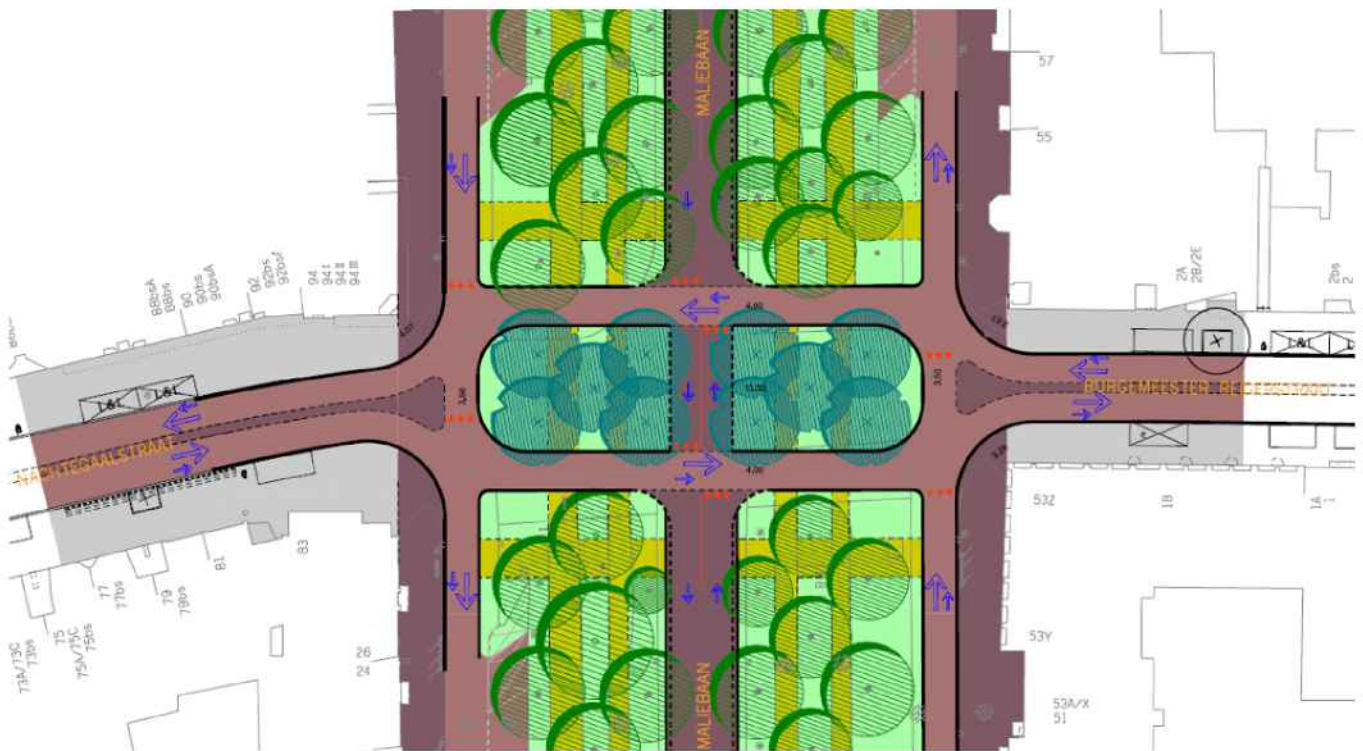
In de smalle variant wordt de huidige rijbaan op de kruising versmald. Hiervoor in de plaats komt een overrijdbaar middeneiland met twee rijstroken, in de richting van de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat. De toeleidende wegen Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en de ventwegen van de Maliebaan worden allen ten opzichte van de huidige situatie versmald, zodat auto's achter fietsers blijven rijden. Dit wordt ook doorgezet over de kruising. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat worden fietsstraten. Het middeneiland is breed genoeg om met een fiets op te stellen. De promenade is alleen geschikt voor fietsers en voetgangers. De voetgangersoversteekplaatsen zijn in de ontwerpen indicatief aangegeven, de locatie is nog afhankelijk van aanwezige kabels en leidingen en waar bomen staan.



Het auto- en fietsverkeer op de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat hoeft geen voorrang te verlenen, en krijgt voorrang van al het overige verkeer. Het linksafslaande verkeer komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat geeft voorrang aan de rechtdoorgaande stroom vanuit deze wegen, dit is ook aangegeven op de locatie met de gele ster. Auto- en fietsverkeer vanaf de Maliebaan ventweg geeft voorrang aan het verkeer op de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, bij de rode plus.

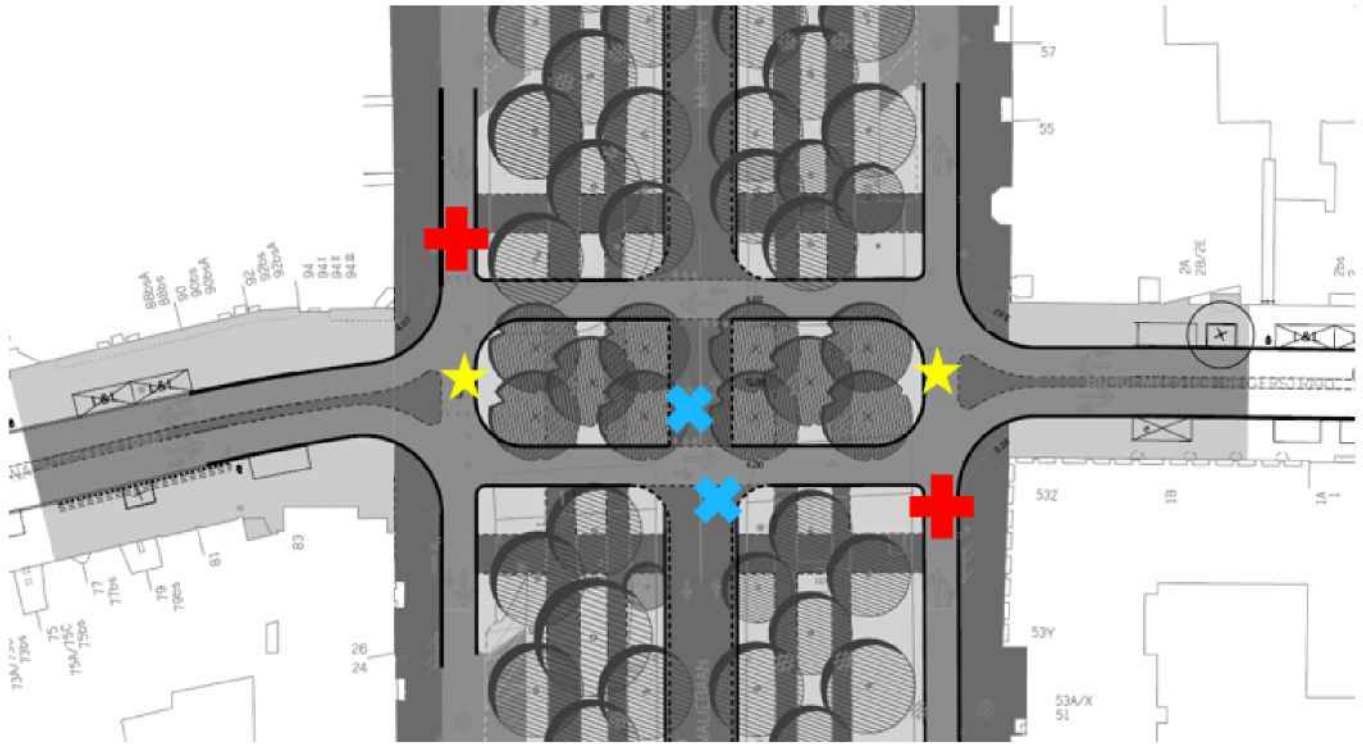
Fietzers over de Herenroute geven bij het middeneiland voorrang aan het verkeer over de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, aangegeven met een blauwe plus. Voetgangers geven al het andere verkeer voorrang.

Variant breed



Bovenstaande figuren zijn gebaseerd op informatie die nu beschikbaar is. Dit zijn echter voorlopige ontwerpen en kunnen in de toekomst dus nog veranderen door nieuw beschikbare informatie, bijvoorbeeld over de aanwezigheid van kabels en leidingen of bomen. Bovenstaand ontwerp is dus nog niet het definitieve ontwerp.

In de brede variant is het middeneiland een stuk groter. Hierbij komen de rijstroken te liggen tot de zijkanten van de trottoirs nu. Door het grotere middeneiland is er meer ruimte om op te stellen voor fietsers. Daarnaast is er daardoor ook ruimte voor één auto om tussen de rijstroken op te stellen en te wachten op auto's komende uit de Nachtegaalstraat of Burgemeester Reigerstraat. Ook hier is weer sprake van smalle rijstroken waardoor auto's en fietsers achter elkaar blijven rijden.



Het auto- en fietsverkeer op de route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat hoeft geen voorrang te verlenen, en krijgt voorrang van al het overige verkeer. Het linksafslaande verkeer komende uit de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat geeft voorrang aan de rechtdoorgaande stroom vanuit deze wegen, dit is ook aangegeven op de locatie met de gele ster. In deze variant is ook ruimte voor één auto tussen de rijstroken om op te stellen. Auto- en fietsverkeer vanaf de Maliebaan ventweg geeft voorrang aan het verkeer op de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, bij de rode plus.

Fietsers over de Herenroute geven bij het middeneiland voorrang aan het verkeer over de Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat, aangegeven met een blauwe plus. Hier hebben ze wel meer ruimte om op te stellen door het bredere middeneiland. Voetgangers geven al het andere verkeer voorrang.

Veranderingen voor weggebruikers

Voor beide varianten geldt dat:

- Voetgangers krijgen meer mogelijkheden en plaatsen om over te steken. Daarnaast is de toekomstige situatie veiliger voor de voetgangers omdat de roodlichtnegatie van andere weggebruikers afneemt. Wel moeten de voetgangers voorrang verlenen aan het overige verkeer, er komen geen zebapaden.
- Voor fietsers (e-bikes/brommers) geldt dat zij meer routekeuzes hebben door de herinrichting, waardoor het totaal aantal fietsers zich verspreidt. Ook krijgen zij een betere plek op de weg, door de smalle wegen en fietsstraten blijft het gemotoriseerd verkeer achter de fietsers. Hierdoor neemt ook de attentie van de andere weggebruikers op de fietsers toe.
- De bestuurders van het gemotoriseerd verkeer (auto's/vrachtauto's/bussen) krijgen in beide varianten een duidelijkere situatie door de vermindering van het aantal routhemogelijkheden. Ook nemen in het algemeen de wachttijden af doordat de verkeerslichten verdwijnen.

Kijkwijzer simulaties

Simulaties met een dynamisch verkeersmodel zijn in dit onderzoek uitgevoerd als een van de ondersteunende instrumenten om de effecten van de voorrangskruispunten te bepalen. Ze geven een indicatief beeld van de doorstroming (aantal hiaten) en een beeld van de mogelijke wachtrijen. Voor bijvoorbeeld het inschatten van de verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer op de wegvakken geeft het model slechts een beperkte onderbouwing (aanvullende analyse is hiervoor nodig).

De verkeerssimulatie geeft een indruk van de doorstroming van het verkeer van bovenaf. Hierbij is het vooral een visuele weergave van het digitale rekenmodel. De onderstaande aandachtspunten zijn van belang omdat hier vanuit visueel oogpunt gekozen is voor een specifieke weergave (dit om een relatief waarheidsgetrouw beeld te krijgen van de afwikkeling van het verkeer).

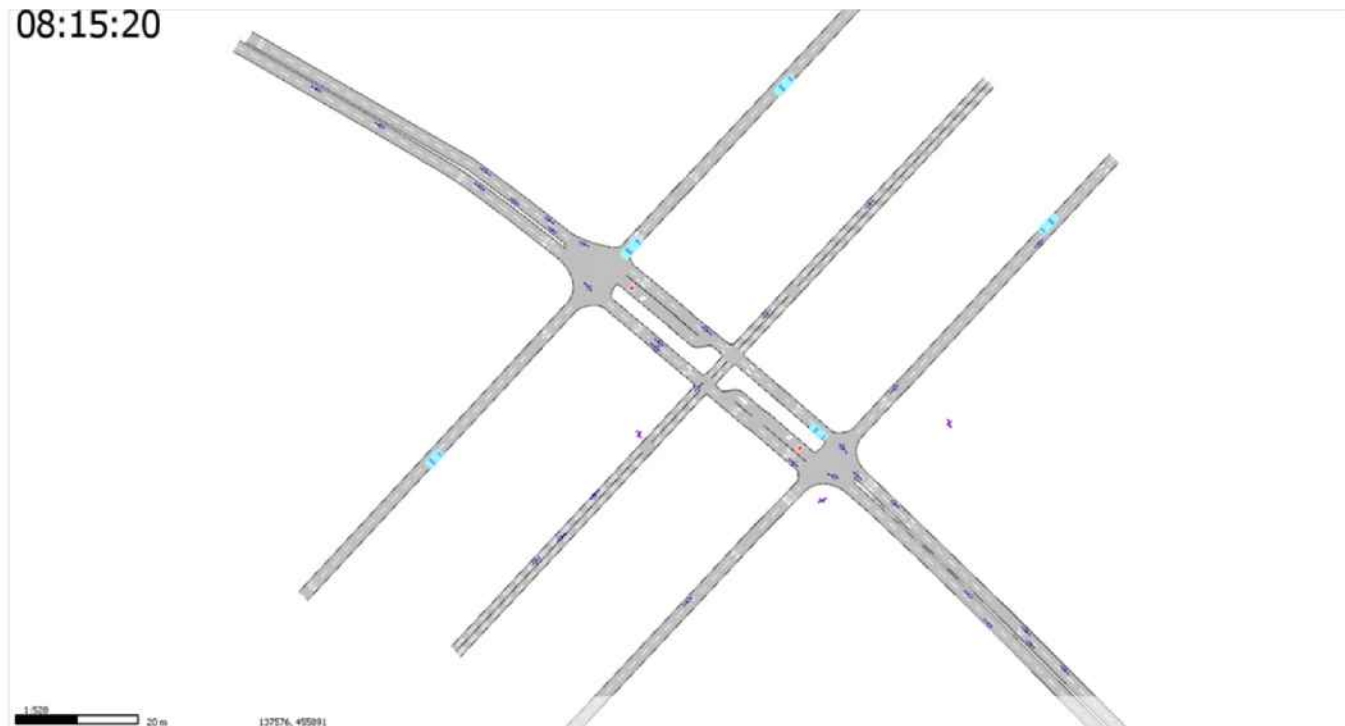
Aandachtspunten bij alle simulaties zijn:

- De simulaties zijn vier keer versneld afgespeeld, en kan hierdoor meer overkomen als een “wespennest”. Zonder versnelling is dit minder. Hierdoor kan het ook lijken dat bepaalde deelnemers worden overreden, maar dit is natuurlijk niet zo.
- In de smalle variant is de overrijdbare middenberm als opstelstrook linksaf weergegeven. Dit is gedaan omdat het simulatieprogramma geen overrijdbare middenberm kent maar hierdoor kunnen we wel de verkeerskundige afwikkeling bekijken.
- Voetgangers steken op bepaalde punten over waar ze het vaakst zullen oversteken, maar voor voetgangers geldt dat zij overal kunnen oversteken. Echter in de simulatie is dit niet mogelijk. De voetgangers die oversteken over de middenberm zijn in het midden van de twee “eilanden” weergegeven. De voetgangers die bij de promenade oversteken steken met de fietsers over en zijn niet weergegeven, omdat zij geen invloed hebben op de verkeerskundige afwikkeling.
- De voetgangers en fietsers zijn visueel vergroot, dit om ze zichtbaarder te maken in de weergave (zeker de fietsers zijn van groot belang voor de doorstroming). De lijnen zijn veel dikker gemaakt om ze zichtbaarder te maken ten opzichte van de rest van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor kan het lijken alsof voetgangers of fietser worden 'overreden' (immers zijn ze visueel 'groter' dan ze daadwerkelijk zijn).

Simulaties Ochtendspits

Variant smal

08:15:20



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de simulatie is te zien dat sommige auto's soms voorrang nemen terwijl ze dit eigenlijk moeten geven (zie bijvoorbeeld om 08.16:20). Zij blokkeren dan de rijrichting Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat. Over het algemeen is de afwikkeling goed, alleen op de ventweg Maliebaan Noord ontstaat een wachtrij van maximaal vijf auto's.

Variant breed

08:15:20



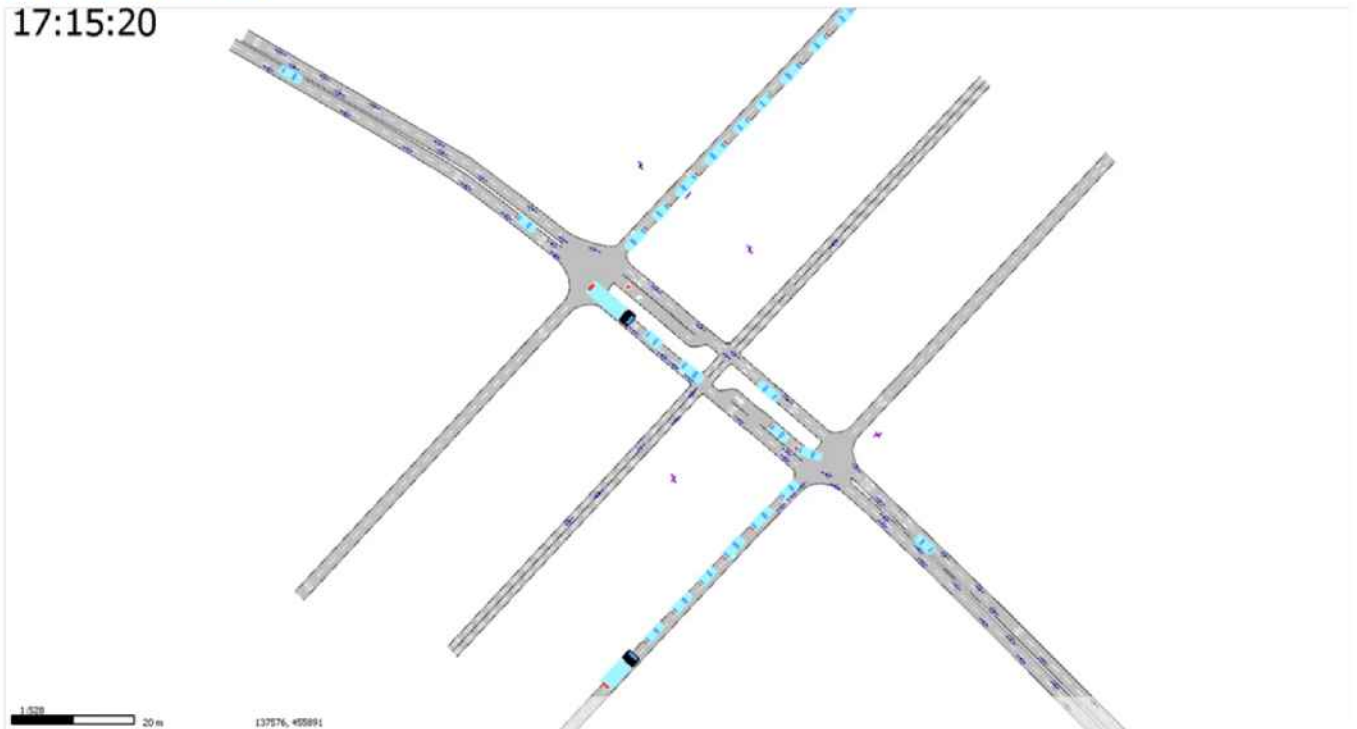
Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In deze simulatie is te zien dat de opstelruimte tussen de rijstroken ervoor zorgt dat de rijstroken niet geblokkeerd worden. De afwikkeling is goed en er ontstaan geen lange wachtrijen.

Simulaties Avondspits

Variant smal

17:15:20



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de smalle variant is in de avondspits te zien dat het veel drukker is dan in de ochtenspits. Er ontstaan wachtrijen, voornamelijk op de ventwegen Maliebaan Noord en Zuid. Door ongeduldig verkeer vanuit de ventwegen ontstaat daarnaast soms op de rijstroken op de kruising een kleine wachtrij. De afwikkeling op de as Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat is echter goed, voor én fietsers en autoverkeer. Ook het verkeer op de ventwegen kan afgewikkeld worden, echter moet dit verkeer soms langer wachten dan in de ochtendspits en dan in de huidige situatie.

Variant breed

17:15:20



Het simulatiefilmpje is opgenomen in de bijlage.

In de brede variant is in de avondspits een wachtrij te zien op de Maliebaan Zuid, echter is deze maximaal vijf voertuigen. Door de extra opstelruimte tussen de rijstroken op de kruising is er minder last van ongeduldig autoverkeer dat voorrang neemt, al gebeurt dit nog wel. De afwikkeling van fietsers en autoverkeer in deze variant is in het algemeen goed, alleen de ventweg Maliebaan Zuid heeft soms een wachtrij.

Beoordeling

De varianten zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

Criteria	Beoordeling op:
Verbetering verkeersveiligheid	Aantal en type conflicten tussen verkeer onderling
Verbetering fietsverkeer	Gemiddelde wachttijd Gemiddelde reistijd belangrijke fietsverbindingen Voertuigverliesuren auto
Vermindering (auto)verkeersfunctie	Wachttijd Gemiddelde en maximale wachtrijlengte
Verbetering openbare ruimte voor voetganger	Oversteekbaarheid voor voetgangers

Bij de beoordeling is gekeken naar het algemene beeld dat de simulaties geven. Deze beoordeling is te vinden in de tabel hieronder. Benadrukt dient te worden dat aantallen indicatief zijn en berekend zijn om onderlinge verschillen te onderzoeken (op basis van de simulatie).

Criteria	Huidig	Variant smal	Variant breed
Verkeersveiligheid			
Aantal conflictpunten	Veel conflictpunten door kruising middenbaan	Nemen af voor auto's, voor fietsers nemen deze toe	
Fietsverkeer			
Wachttijd	Door VRI aanzienlijke wachttijden	Nemen flink af door geen VRI	
Reistijd fietsroute	Door VRI aanzienlijke reistijd	Nemen flink af door geen VRI	
Vermindering (auto)verkeersfunctie			
Voertuigverliesuren Ochtendspits	18	10	7
Avondspits	31	25	20
Wachttijden	Door VRI aanzienlijke wachttijden	Nemen in het algemeen af, maar op ventwegen in de spits nemen ze toe	
Wachtrijen	Door VRI op elke richting wachtrijen	Nemen in het algemeen af, maar op ventwegen in de spits nemen ze toe	
Ruimte voor voetganger			
Oversteekbaarheid	Door VRI matige oversteekbaarheid	Veel beter door geen VRI	

In de beoordeling is te zien dat de toekomstige situatie een verbetering van het beeld laat zien ten opzichte van de huidige situatie, door de verwijdering van verkeerslichten van de kruising. Hierdoor nemen de wachttijden en -rijen, reistijden en voertuigverliesuren. De oversteekbaarheid voor voetgangers verbetert. Op de reistijden wordt in de paragraaf hieronder ingegaan. Ook door de herinrichting van de hoofdrijbaan als promenade voor fietsers en voetgangers, neemt het aantal conflictpunten voor auto's af. Fietsers hebben hier echter meer mogelijkheden en dus ook meer conflictpunten.

Reistijden

Wanneer wordt gekeken naar de reistijden op bepaalde routes, is er op bepaalde routes een grotere verbetering te zien dan op andere routes. In de onderstaande tabel zijn de routes te vinden met reistijden in secondes, afgerond per 5 seconden, voor fietsers en auto's.

Fietsverkeer								
Ochtendspits	Huidige situatie	Smal	Breed	Avondspits	Huidige situatie	Smal	Breed	
Herenroute van Oost naar Zuid	105	45	40	Herenroute van Oost naar Zuid	110	60	40	
Herenroute van Zuid naar Oost	45	40	40	Herenroute van Zuid naar Oost	50	60	40	
Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	75	55	45	Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	70	65	50	
Nachtegalstraat -> Burg. Reigerstraat	70	50	45	Nachtegalstraat -> Burg. Reigerstraat	65	60	50	

Autoverkeer								
Ochtendspits	Huidige situatie	Smal	Breed	Avondspits	Huidige situatie	Smal	Breed	
Maliebaan Noord -> Zuid	50	70	50	Maliebaan Noord -> Zuid	45	130	105	
Maliebaan Zuid -> Noord	50	35	25	Maliebaan Zuid -> Noord	50	175	130	
Nachtegalstraat -> Maliebaan Noord	80	40	40	Nachtegalstraat -> Maliebaan Noord	95	85	65	
Burg. Reigerstraat -> Maliebaan Zuid	70	65	60	Burg. Reigerstraat -> Maliebaan Zuid	70	90	60	
Nachtegalstraat -> Burg. Reigerstraat	70	45	45	Nachtegalstraat -> Burg. Reigerstraat	80	65	55	
Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	70	55	45	Burg. Reigerstraat -> Nachtegaalstraat	75	85	60	

Bij de reistijden van fietsers is te zien dat op bijna alle routes in de ochtend- en avondspits sprake is van een verbetering in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Vooral bij de route Burgemeester Reigerstraat – Nachtegaalstraat (en vice versa) neemt de reistijd voor fietsers af. Daarnaast is ook op de richting Burgemeester Reigerstraat naar Maliebaan Zuid (Herenroute) een flinke afname van de reistijd te zien. Op de omgekeerde richting is in de smalle variant in de avondspits een kleine toename van de reistijd te zien, echter is in de andere gevallen een afname te zien.

De reistijden voor de auto's nemen af op alle routes in de ochtendspits (behalve voor Maliebaan Noord naar Zuid in de smalle variant), waarbij geldt dat de afname in de brede variant net iets meer is dan in de smalle variant. In de avondspits is een tweedeling te zien, van een afname in de reistijden op de routes Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat (en vice versa), en de linksafbewegingen van de Nachtegaalstraat naar de Maliebaan Noord en Burgemeester Reigerstraat naar de Maliebaan Zuid. Daartegenover staat dat de reistijd voor autoverkeer op de richting Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid en vice versa toeneemt.

Echter op de richtingen Maliebaan Noord naar Maliebaan Zuid (en vice versa) is een toename van de reistijden te zien. Dit komt doordat het verkeer hier voorrang moet verlenen en hierdoor langer moet wachten om de kruising op te kunnen rijden.

Bij de reistijden voor de auto's geldt dat de afname in reistijd bij de brede variant net iets meer is dan in de smalle inrichtingsvariant.

Conclusie en advies

Conclusie en advies

Conclusie

De kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is een drukke kruising en is onderdeel van hoofdfietsrouten netwerk in Utrecht en ook een van de drukste fietsroutes in Nederland. De kruising wordt gebruikt door fietsverkeer dat van Utrecht West en Centrum naar Utrecht Oost en Utrecht Science Park fietst. Maar ook voor het lokale fietsverkeer in en direct rondom de wijk is het een belangrijk kruispunt. De komende jaren neemt de hoeveelheid fietsverkeer op de kruising nog verder toe. Daarom werkt de gemeente aan alternatieve routes, bijvoorbeeld de Herenroute over de zuidelijke Maliebaan. De herinrichting van de Maliebaan heeft als doel om de situatie voor de fiets te verbeteren: zowel de hoofdstroom die de Maliebaan oversteekt als de fietsroute via de Herenroute. Bij de herinrichting wordt de hoofdrijbaan van de Maliebaan een promenade voor fietsers en voetgangers en daardoor de verkeerslichten kunnen verdwijnen. Hiervoor zijn twee inrichtingsvarianten voor de kruising opgesteld, die getoetst zijn aan de volgende (verkeerskundige) ambities:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor het fietsverkeer;
- Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting;
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger;

Het toetsen van de inrichtingsvarianten heeft plaatsgevonden op basis van expert opinion van de verschillende ontwerpaspecten. Deze beoordeling is deels ondersteund door het simuleren van de huidige en toekomstige verkeerssimulatie.

Door middel van het simuleren van de huidige situatie en twee inrichtingsvarianten is onderzoek gedaan naar het functioneren van de kruising ten gevolge van de herinrichting van de Maliebaan. In beide varianten is op de kruising een middenberm aanwezig, het verschil in de varianten zit in de breedte van de middenberm. In de smalle variant wordt het gehele kruisingsvlak kleiner dan de huidige kruising. In de brede variant is de breedte gelijk aan de breedte van de verharding op de huidige kruising.

Hierbij zijn beide varianten een uiterste. Doel is het vinden van aandachtspunten richting het verder uitwerken van het ontwerp. Niet om één van beide uiterste te beoordelen als de beste van de twee.

Conclusie varianten ten opzichte van huidige situatie

In dit onderzoek zijn de volgende conclusies opgesteld over de beide varianten ten opzichte van de huidige situatie:

- De kruising kan zonder VRI goed functioneren. Het fietsverkeer stroomt goed door, net als het autoverkeer op de richting Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat. Op deze richtingen nemen de wachtrijen en -tijden voor auto's af, echter op de Maliebaan Noord en Zuid nemen deze toe. Echter zijn deze wachtrijen en -tijden niet langer dan in de huidige situatie.
- De kruising wordt in beide varianten overzichtelijker, met minder conflictpunten tussen de auto en fiets. Dit komt door de afname in verkeersstromen voor auto's. Fietsers kunnen daarentegen weer meer routes kiezen.
- Voor de meeste verkeersstromen nemen de reistijden af. Echter voor de ventwegen nemen ze toe.
- Het aantal voertuigverliefsuren neemt in beide varianten af ten opzichte van de huidige situatie.
- De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt verbeterd, omdat zij niet op het verkeerslicht hoeven wachten. Zij kunnen gebruik maken van optredende hiaten in verkeersstromen om over te steken.
- De verkeersveiligheid neemt in het algemeen toe, doordat fietsers een duidelijkere positie op de weg krijgen. Hierdoor blijven auto's achter ze rijden. Daarnaast is in de huidige situatie veel sprake van roodlichtnegatie door fietsers, dat niet meer voorkomt in de nieuwe situatie met de voorrangskruispunten
- De autoverkeersfunctie op de kruising neemt af, doordat de kruising minder ruimte heeft die alleen bedoeld is voor auto's. Door de verwijdering van de verkeerslichten zijn er ook geen opstelstroken nodig en kan de kruising kleiner, of met een grotere groene middenberm.

De herinrichting van de kruising Maliebaan – Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat draagt bij aan de ambities van de gemeente Utrecht voor deze kruising. Zowel op verkeerskundig gebied, als ook op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie verschil tussen varianten

De herinrichting van de Maliebaan en van de kruising Maliebaan - Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat met één van beide inrichtingsvarianten verbetert de verkeerssituatie over het algemeen. Echter laten de twee inrichtingsvarianten nuances zien in de afwikkeling.

- Doordat verkeer vanaf de Maliebaan Noord of Maliebaan Zuid dat rechtdoor of linksaf gaat, kan stoppen tussen de rijbanen, hoeft het maar één verkeersstroom in de gaten te houden. Hierdoor is het wegbeeld voor een bestuurder rustiger dan dat het twee verkeersstromen in de gaten moet houden. Dit is verkeersveiliger, omdat een bestuurder meer attentie heeft op de aankomende stroom, en dus niet de andere stroom mogelijk over het hoofd ziet.
- Doordat het verkeer kan stoppen tussen de rijbanen, kan het gebruik maken van een hiaat in één verkeersstroom. Dit in plaats van een hiaat in twee verkeersstromen, dat minder vaak optreedt. Hierdoor is de reistijd, wachttijd en wachtrijen van verkeer op ventwegen in de brede variant korter dan in de smalle variant.

Advies

Het advies is om door te gaan met het verder uitwerken van het gekozen ontwerp met twee voorrangskruispunten. Vanuit veiligheid, doorstroming en leefbaarheid is het nieuwe ontwerp een sterke verbetering. Met name voor de voetganger en fietser. Het huidige kruispunt met verkeerslichten voldoet niet meer aan de huidige maatstaven.

Voor het uitwerken van het voorgestelde ontwerp is het advies van deze varianten als volgt. De twee varianten zijn uitersten van elkaar. De kruising hoeft echter niet zo breed als in de brede variant. Echter adviseren wij wel om de opstelruimte voor minimaal één auto te behouden. Dit omdat het een rustiger beeld geeft voor bestuurders, en het verbetert de totale verkeersafwikkeling op de kruising.

Verder onderzoek op de kruising is nog nodig onder andere naar de locatie van kabels en leidingen, boomstructuur en stedenbouwkundige inrichting. Op basis van deze onderzoeken kan een definitief ontwerp voor de kruising gemaakt worden.

Voorblad

Onderwerp: herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Staf: Erfgoed

Stafdatum	21 januari 2022	
Portefeuillehouder	Anke Klein	
Manager		
Opsteller	5.1,2E	5.1,2E
Bestuurlijk contactpersoon	5.1,2E	
Bestuursadviseur	5.1,2E	
Doel	Informereren	
Geheim	Nee	
Bijlagen	2	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Kennis nemen van concept IPvE/FO Weerdsingel Oostzijde, vooruitlopend op agendering voor college (verzoek om vrijgeven voor reacties). 2. Kennis nemen van uitkomst participatietraject (Verdiepingsslag) 3. Kennis nemen van reactie Erfgoed op concept IPvE		
Aanleiding voor dit voorstel		
Na de zgn Verdiepingsslag is het concept-IPvE/FO voor de Weerdsingel Oostzijde afgerond. Dit concept raakt belangen van Erfgoed (Beschermd stadsgezicht, singel als rijksmonument). Het concept wordt, conform UPP, voorgelegd aan het college om vrij te geven voor reacties door belanghebbenden.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
Hieronder een toelichting op 1. Concept-IPvE – doortrekken singelpark en fietssingel 2. Reactie Erfgoed 3. Verdiepingsslag/participatie		

1. Concept-IPvE; doortrekken singelpark en fietssingel

De kern van het concept-IPvE is dat de Weerdsingel wordt ingericht met meer ruimte voor groen en singelpark, een duidelijker positie voor de fiets (primaat voor de fiets) en behoud van de verkeersfunctie. De gesprekken met de bewonersdelegatie over de Verdiepingsslag hebben ertoe geleid dat we het versterken van de singelstructuur prominenter benoemen als doel, en meer dan voorheen gebruiken als kapstok om de herinrichting aan te relateren. De eenheid, de continuïteit, de herkenbaarheid van de groene singelstructuur geeft dan ook de basis voor het herkenbaar doortrekken van de fietsroute.

De Weerdsingel is een belangrijke fietsroute in het fietsnetwerk en sluit aan op andere (deels al verbeterde) schakels in het netwerk. We hebben een kwantitatieve analyse uitgevoerd naar de omvang van het fietsverkeer en het belang van de route Weerdsingel. Daaruit blijkt dat verbeteren van de fietsroute 30% van de groei van het fietsverkeer in de binnenstad overneemt. Dit zonder een evt brug nabij de Weerdsluis. Een brug bij de Weerdsluis zal het effect versterken.

Uit de kwantitatieve analyse valt op dat de relatief kleine ingreep op de Weerdsingel (asfalt, rotonde weg) een stevig effect heeft op het aantal fietsers. Deze 'asfaltbonus' zien we in de praktijk ook terug op bv de Huizingalaan, in Lunetten en op de Karel Doormanlaan. De Weerdsingel wordt door het rode asfalt meer onderdeel van het netwerk, en zal beter gevonden worden.

Er komt in het gehele projectgebied ongeveer 1.000 m² groen bij (nu 3.210 m² wordt 4.300 m²), vanwege enerzijds het verbreden van de groene zone over de hele lengte, en anderzijds het vervangen van de rotonde door een compacte kruising. In de volgende schetsen is het verschil in groen nu en straks zichtbaar:



In de schets van de huidige situatie is per abuis de kroonprojectie (het rondje om de boomstam) vervallen; de huidige bomen blijven allemaal staan.



Een uitsnede van het voorstel voor de aansluiting bij de Noorderbrug:



2 Reactie Erfgoed

De Weerdsingel O.Z. ligt binnen de grenzen van het Rijksmonument Historische Stadswallen/-Stadsbuitengracht/Zocherplantsoen en is tevens onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht. Het functioneel ontwerp voor de herinrichting van de Weerdsingel O.Z. is positief ontvangen. Bij de uitvoering hiervan zijn geen beschermde monumentwaarden in het geding. De versmalling van de wegverharding met ca. 1.70 m ten gunste van een bredere groene singeloever wordt als een grote verbetering gezien.

De nu aanwezige bestrating van gebakken materiaal draagt substantieel bij aan de hoge omgevingskwaliteit van dit gedeelte van de singel. Het bestratingsmateriaal is echter pas ca. 25 jaar oud en vertegenwoordigt daarmee geen monumentwaarde. De voorgestelde vervanging door rood asfalt teneinde de Weerdsingel O.Z. te laten aansluiten op de al gerealiseerde fietssingel langs de oostzijde van de binnenstad, is dan ook vanuit erfgoed-oogpunt niet bezwaarlijk. Deze fietssingel heeft al een zelfde indeling.

Aandachtspunt:

Na de herinrichting blijft er van de gebakken wegverharding slechts een smalle strook van 0,8 m tussen de asfaltstroken (2x2 m) over. Daarmee zal de nieuwe weg het karakter van een asfalt-weg krijgen. Deze verhouding verdient nog kritische aandacht: kan er een bredere klinkerstrook (min. 1,0 m) gerealiseerd worden zodat de klinkerbestrating een substantiëlere bijdrage kan leveren aan de omgevingskwaliteit en de schaal van het asfalt beter kan breken?

Reactie daarop:

Voor de fietsstroken geldt als kwaliteitsnorm 2m breedte; daarop passen 2 fietsers naast elkaar, met in de tegenrichting ofwel 2 fietsers ofwel een auto. Versmallen van de fietsstrook doet afbreuk aan deze comfort-maat voor fietsers. Aangezien de inrichting als ambitie heeft om de positie voor de fietser te verbeteren, weegt deze maatvoering zwaar.

Verbreden van de klinkerstrook moet niet uitmonden in een bredere rijbaan in zijn geheel. Dat zou bijdragen aan een hogere snelheid voor het autoverkeer. En een bredere klinkerstrook moet niet de suggestie wekken dat het een autostrook is, waar de auto zijn eigen ruimte zou hebben.

Gekeken is naar een lichte bijsturing: bijv de fietsstroken elk 10 cm smaller en de klinkerstrook 20 cm breder. Dat geeft inderdaad een ander beeld van de straat, maar valt toch af vanwege de gewenste

breedte (comfort) van de fietsstrook en aansluiten op dezelfde breedtemaat op de rest van de (fiets-)singel. Voorstel blijft derhalve 2m asfalt fietsstrook en 0,8m klinkers in het midden.

3 Verdiepingsslag/participatie: groenstructuur, uniformiteit en 'een mate van asfalt'.

De zogenaamde Verdiepingsslag was intensief, duurde langer dan voorzien, is nog niet volledig afgerond en heeft niet tot wezenlijk andere gedachten geleid.

De 'aanbevelingen' die uit de Verdiepingsslag betreffen aanbevelingen voor de inhoud van het IPvE en aanbevelingen voor onze interne organisatie. Wat die laatste betreft: de sprong tussen mobiliteitsbeleid en uitvoering van projecten is soms groot, wat er toe leidt dat projecten soms verzeild raken in beleidsmatige discussies. Zo had het voor de Weerdsingel Oostzijde geholpen als er helderheid was geweest over 'wat verstaan we onder een fietssingel'; welke elementen dragen bij aan uniformiteit en eenheid (bv verharding), en hoe is de verhouding tussen fiets en groen.

Net na de zomer heeft de bewonersdelegatie een voorstel ingebracht in de Verdiepingsslag. Dat voorstel betrof het fors versterken van het groen en daartoe het uitplaatsen van parkeren (naar een nabijgelegen parkeergarage). De door de bewoners ingebrachte variant herkennen we wat betreft de wens tot versterking van de groenstructuur en de discussie over het in de loop van de tijd verminderen van parkeerplaatsen. De variant bouwt voort op de gedachten uit RSU en Mobiliteitsplan. We vinden het echter op dit moment te vroeg om aan de slag te gaan met het uitplaatsen van parkeren. We concentreren ons eerst op de fietsroute, dat is al discussie genoeg. Wellicht dat het uitplaatsen van parkeren over een paar jaar aan de orde kan zijn. Vooruitlopend daarop leggen we wel de parkeerplaatsen 'op trottoirniveau', net als op de andere singeldelen. Als er dan niet geparkeerd wordt, is er meer verblijfsruimte op de stoep (in plaats van een lege parkeerplaats op straat).

De Verdiepingsslag ronden we de komende weken af in de vorm van een gesprek van de bewonersdelegatie met de wethouder Mobiliteit.

Ook zullen we de aanbevelingen bespreken met de deelopgavetrekkingen, om er voor andere projecten lering uit te trekken.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking

College

Agenderen voor bespreking in College

Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)

Commissie

Raad

Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

Weerdsingel Oostzijde

Inhoudsopgave

1.	Basisgegevens	2
2.	Inleiding	2
3.	Projectdefinitie	2
3.1	<i>De doelstelling van het project</i>	2
3.2	<i>Het projectresultaat</i>	2
3.3	<i>Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken</i>	2
4.	Aanpak	4
5.	Beheersplan	4
5.1	<i>Tijd</i>	4
5.2	<i>Geld</i>	5
5.3	<i>Kwaliteit en randvoorwaarden</i>	6
5.4	<i>De projectorganisatie</i>	6
5.5	<i>Communicatie</i>	7
5.6	<i>Informatie</i>	7
6.	Risico's	8
7.	Evaluatie	8
8.	Ondertekening	9
	Bijlagen	10

1. Basisgegevens

- a. Titel van het project: Weerdsingel Oostzijde – ontwerp en uitvoering
- b. Naam opdrachtgever: 5.1.2E
- c. Naam projectmanager: 5.1.2E
- d. Datum: april 2020

2. Inleiding

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

Het project Fietssingel-noord bestaat uit verschillende deelprojecten:

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

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

3. Projectdefinitie

3.1 De doelstelling van het project

Het doel van de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is:

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

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

3.2 Het projectresultaat

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

3.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

In ruimtelijke zin wordt het project als volgt afgebakend:

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

Afbakening naast aanverwante projecten:

1. Nieuwe fietsbrug nabij Weerdsluis

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

2. Nieuwe riolering Bellamystraat en deel Weerdsingel-Oostzijde

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

Voor rioleringswerkzaamheden (geprogrammeerd en uit te voeren in 2020) wordt de stoep, de parkeerstrook en indien nodig een deel van de rijbaan van de Weerdsingel -OZ opengebroken. Na de werkzaamheden (eind 2020) wordt het werkterrein binnen het rioleringsproject weer dichtgelegd, deels tijdelijke bestrating. Na een periode van inklinken en zetting kan de singel in de definitieve inrichting worden aangebracht; dat is onderdeel van het project Weerdsingel-Oostzijde.

Het project herinrichting betreft vooral de rijbaan en de groenstrook, mogelijk ook de parkeerstrook, maar waarschijnlijk niet de stoep. Er is dus in beperkte mate overlap in beide projecten. We stemmen met onze collega's van riolering af hoe de afronding van het rioleringswerk verloopt, zodat later een soepele overgang naar de herinrichting ontstaat.

3. Van Asch van Wijcksbrug

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

4. Studie NoordWest, as Votulast

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

b. Uitgangspunten en vraagstukken

Groen: waar mogelijk vergroening, wandelpad in het groen langs het water realiseren

Water: waar mogelijk ontharden, verbeteren afwatering

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

Automobiliteit: onderdeel van algemene lijn om nadruk op de auto in de openbare ruimte te verminderen. Geen inzet om hoeveelheid parkeerplaatsen te veranderen.

Ondergrond inzamelen: stand inventariseren

4. Aanpak

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

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

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

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

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

5. Beheersplan

5.1 Tijd

De acties die we voor 2020 voorzien, zijn:

	Wat	wie
Q2 2020	April: . uitwerken principes, schetsen, ideeën voor profiel, rotonde Noorderbrug en aansluiting Hopakker . concept IPvE verder brengen . 2 ^e klankbordgroep (20 april, in digitale vorm) Mei: . concept IPvE . 11 mei staf: stand van zaken . 3 ^e klankbordgroep (in digitale vorm)	5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E

	Juni . concept-IPvE en FO . 2 ^e buurtavond (indien mogelijk, anders na de zomer)	
Q3 2020	September . IPvE uitwerken en afronden . FO uitwerken en afronden . eind sept klankbordgroep	
Q4 2020	Oktober . start opstellen VO . staf begin okt: IPvE/FO bespreken voor vaststelling B&W . IPvE/FO aan B&W aanbieden ter vaststelling . Raad informeren (raadsbrief) November . Concept-VO uitwerken . klankbordgroep over concept VO December: . buurtavond over concept VO	

Voor 2021 ziet de planning er als volgt uit:

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

5.2 Geld

Projectbudget

Het project is begonnen als Fietssingel-Noord, met een projectbudget van 3,5 mln.

De eerste projectraming kwam uit op een budget van € 3.584.705,-; dit is in het MPB geland als 3,5 mln.

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

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

Weerdsingel: € 1.500.000,-

Oversteek: € 1.750.000,-

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

Indien in het ontwerp sprake zal zijn van substantiële ontharding, zal een bijdrage uit het Programma Water&Riolering worden gevraagd.

Indien in het ontwerp groen wordt toegevoegd, gaan we een bijdragen vragen uit Programma Groen.

Projectraming

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

Beheersing:

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

5.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

a. Kwaliteit

De kwaliteitseisen aan de inhoud van de herinrichting worden verwoord in het IPvE.

Daarbij spelen in- en externe richtlijnen (HIOR, CROW) een rol.

Het proces van totstandkoming van de herinrichting volgt grotendeels de stappen van UPP-3.

b. Randvoorwaarden

Randvoorwaarden zijn:

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

5.4 De projectorganisatie

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

Projectgroep:

- . 5.1,2E (5.1,2E),
- . 5.1,2E (5.1,2E),
- . 5.1,2E (5.1,2E),
- . 5.1,2E (5.1,2E)
- . 5.1,2E en 5.1,2E (5.1,2E),
- . 5.1,2E (5.1,2E),
- . 5.1,2E (5.1,2E)
- . 5.1,2E (5.1,2E)
- . 5.1,2E (5.1,2E).

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

5.1,2E zorgt voor afstemming binnen het wijkbureau. 5.1,2E en 5.1,2E vullen het (inhoudelijk deel van het) IPvE.

5.5 Communicatie

Hoofdpijnen communicatie:

- . uitwerking van project uit Actieplan, we doorlopen het gebruikelijke proces (UPP3), met veel inbreng van omwonenden, belanghebbenden en gebruikers. Voor 2020 voorzien we 2 buurtavonden en 2 of 3 bijeenkomsten met de klankbordgroep.
- . we sturen maandelijks een voortgangsbericht aan onze vaste contacten (mailadreslijst)
- . op website houden we de actualiteit en documenten bij

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

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

Klankbordgroep: nog 2 keer tot de zomer 2020, na zomer ook 2 keer
Buurtavond: juni (als het kan) en december 2020

5.6 Informatie

Alle projectgegevens (vergadersverslagen, projectboekhouding, resultaatdocumentatie, etc.) worden opgeslagen/ (tijdelijk) gearcheeerd op de digiplazasite "Ontwerp en Realisatie Mobiliteit".

We houden de voortgang bij in Trecxs.

6. Risico's

We onderkennen de volgende risico's:

1. Relatie met omgeving

Op de eerste buurt-informatie-avond is een klankbordgroep samengesteld. Tijdens de avond werden enkele kritische geluiden geplaatst over nut en noodzaak van dit project. Enkele aanwezigen vonden dit 'zonde van het geld'; het is toch al fraai hier. Na een stemming via handopsteken bleek een (kleine) meerderheid wel te kunnen instemmen met het project.

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

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

2. Samenhang in netwerk

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

De wethouder is ermee akkoord dat we beide projecten knippen. Het deel Weerdsingel-Oostzijde gaan we in ieder geval uitvoeren (is ook wenselijk als er geen brug komt).

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

7. Evaluatie

Na afronding houden we een interne procesevaluatie: hoe is het proces gelopen, is het eindresultaat zoals we wilden, wat heeft het gekost. Ook kijken we dan naar: wat ging goed en wat had beter gekund; en wat leren we ervan.

We vinden dit project niet van een zodanige omvang dat een evaluatie van de beleidsdoelstellingen (bv nulmeting en éénmeting, tellingen, enquête) gepast is.

8. Ondertekening

Met het ondertekenen van dit document verklaar ik het bovengenoemde gelezen, begrepen en akkoord te hebben bevonden.

Handtekening 



Datum:
30 april 2020

Handtekening 



Datum:
16-06-2020

Handtekening Projectmanager:



Datum:
1 mei 2020

Handtekening 



Datum:
6 mei 2020

Bijlagen

Urenraming 2020

		2020
5.1.2E	5.1.2E	160
5.1.2E	5.1.2E	160
5.1.2E	5.1.2E	100
5.1.2E	5.1.2E	150
5.1.2E SI	5.1.2E	200
5.1.2E SI	5.1.2E	110
5.1.2E SI	5.1.2E	140
5.1.2E SI	5.1.2E	20
5.1.2E	5.1.2E	40
5.1.2E	5.1.2E	–
5.1.2E	5.1.2E	40

Heel ruwe indicatie:

1.000 uur, is € 100.000,- proceskosten

SI heeft een urenraming ingediend; deze uren zullen als budget aan SI worden toegekend, SI maakt daar voor de SI-medewerkers urenbudgetten van.

Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

Weerdsingel Oostzijde

5.1.2E
Maart 2020

Inhoudsopgave

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

1. Basisgegevens

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

2. Inleiding

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

Het project Fietssingel-noord bestaat uit verschillende deelprojecten:

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

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

3. Projectdefinitie

3.1 De doelstelling van het project

Het doel van de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is:

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

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

3.2 Het projectresultaat

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

3.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

In ruimtelijke zin wordt het project als volgt afgebakend:

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

Afbakening naast aanverwante projecten:

1. Nieuwe fietsbrug nabij Weerdsluis

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

2. Nieuwe riolering Bellamystraat en deel Weerdsingel-Oostzijde

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

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

met Jan afstemmen: stoep, parkeerstrook, planning

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

3. Van Asch van Wijcksbrug

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

4. Studie NoordWest, as Votulast

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

b. Uitgangspunten en vraagstukken

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

Water: waar mogelijk ontharden, verbeteren afwatering

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

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

verminderen.

4. Aanpak

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

Afstemmen met groen?

Commented [5.1.2E]: Hier staat nog een vraag

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

De acties die we voor 2020 voorzien, zijn:

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

Commented [5.1.2E]: Ik ben benieuwd hoe

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

Voor 2021 ziet de planning er als volgt uit:

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

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

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

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

5. Beheersplan

5.1 Tijd

Zie hierboven bij aanpak

5.2 Geld

Projectbudget

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

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

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

Weerdsingel: € 1.500.000,-

Oversteek: € 1.750.000,-

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

Projectraming

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

Nog:

? bijdrage ontharding?

Andere posten?

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

Beheersing:

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

5.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

a. Kwaliteit

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

b. Randvoorwaarden

Randvoorwaarden zijn:

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

Commented [5.1.2E]: vraagtekens

5.4 De projectorganisatie

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

Projectgroep:

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

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

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

Intern te betrekken, maar niet in projectgroep:

Collega van Groen voor advies Groen en afstemming met Groenprogramma

. waterproof030?

. energietransitie?

Commented [5.1.2E]: vraagtekens

5.5 Communicatie

Hoofdpijnen communicatie:

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

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

. op website houden we de actualiteit en documenten bij

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

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

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

Commented [5.1.2E]: stond hierboven ook al

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

Buurtavond: juni (als het kan) en december 2020

5.6 Informatie

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

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

6. Risico's

We onderkennen de volgende risico's:

1. Relatie met omgeving

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

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

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

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

2. Samenhang in netwerk

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

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

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

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

7. Evaluatie

?

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

Bijlagen

Urenraming 2020

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

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

Heel ruwe indicatie:

1.000 uur, is € 100.000,- proceskosten

Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

Weerdsingel Oostzijde

5.1.2E

Maart 2020

Inhoudsopgave

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

1. Basisgegevens

- a. Titel van het project: Weerdsingel Oostzijde – ontwerp en uitvoering
- b. Naam opdrachtgever: 5.1.2E
- c. Naam projectmanager: 5.1.2E
- d. Datum: maart 2020

2. Inleiding

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

Het project Fietssingel–noord bestaat uit verschillende deelprojecten:

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

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

3. Projectdefinitie

3.1 De doelstelling van het project

Het doel van de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde is:

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

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

3.2 Het projectresultaat

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

3.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

In ruimtelijke zin wordt het project als volgt afgebakend:

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

Afbakening naast aanverwante projecten:

1. Nieuwe fietsbrug nabij Weerdsluis

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

2. Nieuwe riolering Bellamystraat en deel Weerdsingel-Oostzijde

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

Voor rioleringswerkzaamheden wordt de stoep, de parkeerstrook en indien nodig een deel van de rijbaan van de Weerdsingel -OZ opengebroken. Na de werkzaamheden (eind 2020) wordt het werkterrein weer dichtgelegd, deels tijdelijke bestrating. Na een periode van inklinken en zetting kan de singel in de definitieve inrichting worden aangebracht.

Het project herinrichting betreft vooral de rijbaan en de groenstrook, mogelijk ook de parkeerstrook, maar waarschijnlijk niet de stoep. Er is dus in beperkte mate overlap in beide projecten.

met Jan afstemmen: stoep, parkeerstrook, planning

3. Van Asch van Wijcksbrug

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

4. Studie NoordWest, as Votulast

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

b. Uitgangspunten en vraagstukken

Groen: waar mogelijk vergroening, wandelpad in het groen realiseren, aansluiten op groenstructuur (wandelpad) in omgeving (singel)

Water: waar mogelijk ontharden, verbeteren afwatering

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

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

4. Aanpak

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

Afstemmen met groen?

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

De acties die we voor 2020 voorzien, zijn:

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

Voor 2021 zit de planning er als volgt uit:

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

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

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

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

5. Beheersplan

5.1 Tijd

Zie hierboven bij aanpak

5.2 Geld

Projectbudget

Het project is begonnen als Fietssingel-Noord, met een projectbudget van 3,5 mln.

De eerste projectraming kwam uit op een budget van € 3.584.705,-; dit is in het MPB geland als 3,5 mln.

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

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

Weerdsingel: € 1.500.000,-

Oversteek: € 1.750.000,-

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

Projectraming

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

Nog:

? bijdrage ontharding?

Andere posten?

Beheersing:

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

5.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

a. Kwaliteit

De kwaliteitseisen aan de inhoud van de herinrichting worden verwoord in het IPvE.

Daarbij spelen in- en externe richtlijnen (HIOR, CROW) een rol.

Het proces van totstandkoming van de herinrichting volgt grotendeels de stappen van UPP-3.

b. Randvoorwaarden

Randvoorwaarden zijn:

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

5.4 De projectorganisatie

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

Projectgroep:

- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted])
- . 5.1.2E [redacted] en 5.1.2E [redacted] 5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]),
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted])
- . 5.1.2E [redacted] (5.1.2E [redacted]).

5.1.2E [redacted] is verantwoordelijk voor de inbreng van SI (5.1.2E [redacted]). 5.1.2E [redacted] zorgt tijdens het proces ook voor inbreng in BING en TVU en voor afstemming in de uitvoering met bv nutsbedrijven.

Maarten zorgt voor afstemming binnen het wijkbureau. 5.1,2E en 5.1,2E vullen het (inhoudelijk deel van het) IPvE.

Intern te betrekken, maar niet in projectgroep:

Collega van Groen voor advies Groen en afstemming met Groenprogramma

. waterproof030?

. energietransitie?

5.5 Communicatie

Hoofdpijnen communicatie:

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

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

. op website houden we de actualiteit en documenten bij

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

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

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

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

Buurtavond: juni (als het kan) en december

5.6 Informatie

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

6. Risico's

We onderkennen de volgende risico's:

1. Relatie met omgeving

Op de eerste buurt-informatie-avond is een klankbordgroep samengesteld. Tijdens de avond werden enkele kritische geluiden geplaatst over nut en noodzaak van dit project. Enkele aanwezigen vonden dit 'zonde van het geld'; het is toch al fraai hier. Na een stemming via handopsteken bleek een (kleine) meerderheid wel te kunnen instemmen met het project.

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

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

2. Samenhang in netwerk

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

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

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

7. Evaluatie

?

Bijlagen

Urenraming 2020

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

Heel ruwe indicatie:

1.000 uur, is € 100.000,- proceskosten