

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	11 oktober 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	1	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Besluiten om op basis van de kwantitatieve analyse het concept-IPvE Weerdsingel af te gaan ronden 2. Gesprek met bewoners Weerdsingel vastleggen		
Aanleiding voor dit voorstel		
Kwantitatieve analyse Weerdsingel (modelberekeningen)		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
In de staf van 30 augustus jl vroeg de wethouder om, naast een kwalitatieve analyse van de waarde van fietsroute Weerdsingel, ook een kwantitatieve analyse te maken. In bijgaand memo is die kwantitatieve analyse toegelicht, gevoed met berekeningen met het fietsmodel. Berekend is de toegevoegde waarde van verbetering van de Weerdsingel bovenop de situatie met verbetering van de fietsroute Adelaarstraat, maar zonder nieuwe fietsbrug. De factoren voor verbetering van de fietsroute Weerdsingel zijn het aanleggen van asfalt (meer comfort, hogere snelheid) en het weghalen van de rotonde (een vertragingspunt minder). Met de kwantitatieve en kwalitatieve analyse kunnen we het concept-IPvE afronden en de Verdiepingsslag afsluiten door een gesprek van de wethouder met de bewonersdelegatie.		

Analyse

Conclusie van de kwantitatieve analyse: verbeteren van de fietsroute Weerdsingel leidt tot:

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

De vermindering van de groei gaat getalsmatig om ca 1.000 fietsers per dag minder op de binnenstadsroute (Neude). Dat zal niet direct een kantelpunt betekenen. Wel is deze vermindering wenselijk, immers de binnenstadsroute is nu al zo druk dat sommige fietsers de route liever mijden, en dan is een alternatief prettig. Elke vermindering levert een bijdrage aan verbetering van de route in de binnenstad.

Opvallend is dat de relatief kleine ingreep op de Weerdsingel (asfalt, rotonde weg) een toch stevig effect heeft. 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.

De Weerdsingel wordt zodanig aantrekkelijk dat er ook fietsers vanaf andere routes worden 'getrokken'. Met name van de van Asch van Wijckskade, waarbij je je kunt afvragen of dat nou bijdraagt aan het doel. Dit is een bij-effect van het verbeteren van de Weerdsingel; fietsers zoeken dan de meest comfortabele route. Het is zeker niet negatief, tenslotte ook een verschuiving van fietsers uit de binnenstad naar buiten.

Is dit effect van verschuiven en verminderen van fietsers op de binnenstadsas de investering in de Weerdsingel waard? Als we dat vergelijken met de 8 mln op de ASW, met de 3 mln op de Malie- en Wittevrouwensingel, met de moeilijkheden voor verbeteringen op de binnenstadsas, lijkt ons deze investering het zeker waard.

Afronden Verdiepingslag

Met deze kwantitatieve en kwalitatieve analyse kunnen we ook de verdiepingsslag afronden. Collega's 5.1.2E en 5.1.2E stellen momenteel een kort memo met (interne) leerpunten op. Hun conclusie uit de verdiepingsslag is onder andere dat het voorstel voor herinrichting Weerdsingel zoals in het concept-IPvE wordt uitgewerkt, een goed en passend voorstel is. De inbreng van de bewoners leidt niet tot een ander voorstel.

Er kan nu een datum worden geprikt voor een afrondend gesprek van de wethouder met de bewonersdelegatie.

Planning

In de vorige staf lag een planning voor die ongelukkig ('brisant') was (vaststellen IPvE na verwerking van de reacties: maart 2022). Die planning is nu ook niet meer haalbaar.

Met de nu voorliggende informatie kunnen we het concept-IPvE de komende weken afronden. We kunnen dat concept-IPvE nog wel in deze collegeperiode aan B&W voorleggen voor vrijgeven voor reactietermijn.

Het vaststellen van het IPvE na verwerking van de reacties is dan aan het volgende college.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Verslag staf Mobiliteit van 11 oktober 2021

Aanwezig: Lot van Hooijdonk,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

(i.p.v. 5.1.2E)

1	Opening en mededelingen PA
1.1	ABA
1.2	ABA
1.3	ABA
2	
3	

	ABA
4	
5	
6	ABA
7.1	
7.2	
7.3	

	ABA [Redacted]
8	Memo Weerdsingel Met 5.1.2E [Redacted] en 5.1.2E [Redacted] 5.1.2E [Redacted] past de tekst aan n.a.v. de bespreking nu, en stuurt de nieuwe versie naar Maarten.
9	ABA [Redacted]
10	[Redacted]
11. 1	[Redacted]
11. 2	ABA [Redacted]

	ABA
12	Rondvraag en sluiting Geen bijzonderheden.

Reflectie en aanbevelingen

Verdiepingslag Weerdsingel



November 2021

5.1,2E

5.1,2E

Inhoud

- Aanleiding verdiepingsslag
- Terugblik proces
- Inhoud: op weg naar voorstel
- Wat leren we hier van
 - . Projectgroep
 - . Gemeentelijke organisatie
- Aanbevelingen

Adviezen op inhoud (buitenwereld), voor projectgroep en voor 'onze bazen'.

Aanleiding Verdiepingslag

- Verwachte inhoud concept-IPvE stuitte bij afronding op weerstand in de omgeving
- Behoeftte om met bewoners te verdiepen op nut/noodzaak en mogelijkheden

Opzet:

- Onafhankelijk voorzitter
- Delegatie bewoners (*deel van de vml klankbordgroep*)
- Delegatie gemeente (*beleidsstrategen ipv projectgroep*)
- 3 of 4 intensieve gesprekken met tussendoor huiswerk
- Ruimte om creatief te verkennen, binnen de kaders van het beleid
- Doel: komen tot gedragen voorstel voor inrichting



Terugblik proces (1/2)

- Moeite om onafhankelijk voorzitter te vinden
(1^e te druk, 2^e geen steun bij bewoners, 3^e belangenverstrengeling, 4^e weinig affiniteit met fysieke ruimte).
- Formele start over mandaten en spelregels
(bv: welk mandaat heeft bewonersdelegatie en ambtelijke delegatie)
- 1^e bijeenkomst (23 mrt): spelregels, terugblik, 'modder gooien', emoties delen, opgave verkennen
- 2^e bijeenkomst (6 apr): gemeentelijk beleid, strategie, breedte van het vraagstuk, huiswerk, opgave formuleren
- 3^e bijeenkomst (20 apr): nadere duiding groei, beschermd stadsgezicht, fietsroutes, Kadernota, allure en inrichting
- 4^e bijeenkomst (25 mei): uitbreiding bewonersdelegatie en 2 externe experts, over kwaliteitsnivo's en profielen (varianten), breedte en verharding, veiligheid en snelheid. Oneens over mengen verkeer, ongemak over voortgang.

Sfeer soms stroef/moeizaam. Aan eind inhoudelijk geen overeenstemming. Vervolg afgesproken zonder extern voorzitter, en meer op inhoud.

Zo'n proces kost veel energie, tijd en inzet, aan bijeenkomsten en huiswerk en interne afstemming.



Terugblik proces (2/2)

Vervolg zonder onafhankelijk voorzitter

- 7 juli: sessie hoe verder, andere bezetting bewonersdelegatie, toelichting varianten, 5^e variant toegevoegd
- 19 aug: presentatie bewoners over 'bewonersvariant', gemeente gaat zich beraden
- 6 september: onze reactie: interessant, maar verschuiving accent, wordt ander vraagstuk
- Afspraak: gemeente komt met reactie, Nota van Aanbevelingen en voorstel vervolg.
- Tussentijds telefonisch contact over uitkomst 'gemeentelijk beraad'.
- 25 nov: ambtelijke afronding
- ? 3 dec: *afronding met wethouder?*

Inhoud: Op weg naar voorstel voor IPvE

- Beleidskader in vele documenten vastgelegd
 - . RSU (groene schaalsprong)
 - . Mobiliteitsplan (voet en fiets)
 - . Omgevingsvisie (binnenstad, singelpark)
 - . Klimaatopgave (groen tenzij)
 - . Kadernota (bijzondere lijn, samenhang en continuïteit)
- Inhoudelijke ruimtelijk en functionele analyse van de héle singel als stedelijke systeem (mobiliteit, groen, stedenbouwkundig etc) ontbrak deels.
- Inhoudelijke vertaling van stedelijk beleid naar integrale projecten/opgaves ontbrak
- Vanuit bovenstaande punten is een redeneerlijn opgebouwd voor vraagstuk Weerdsingel OZ, met bijbehorende keuzes.
 - Versterken/vergroten groenstructuur
 - Vergroten verblijfskwaliteit, ruimte voetganger
 - Verbeteren ruimte voor de fiets (vanuit totale analyse, continuïteit: 'mate van asfalt')
 - Minder ruimte voor auto (rijdend, parkerend)

Intermezzo: lessen

- Begonnen als fietsproject, is verschoven naar ruimtelijke opgave: 'maak singelpark'
Les: zichtbaar maken

En ook:

- We werkten impliciet aan alle beleidsdocumenten en opgaven
Les: samenhang beleid expliciet maken. Geeft kadering.
- **Les:** Vertel het 'verhaal' van de singel, met telkens de bijbehorende transformatie naar de stad van dat moment. Dus handelen binnen een 'traditie', daarmee beleid toepassen naar onze scope: singel voor komende generatie(s)
- Redeneerlijn singelstructuur opgebouwd
Les: deze breder benutten voor andere singel-vraagstukken
bv Weerdsingel-westzijde, omgeving Weerdsluis, kop ASW, Catharijnesingel, Ledig Erf

Intermezzo: lessen/reflectie inrichting

- Voortschrijdend inzicht: deel Wittevrouwensingel tussen Kleinesingel en Vaaltbrug had beter als overgang ingericht, met oog voor effect op Weerdsingel OZ (opm: huidige inrichting zou nu ook niet meer zo gemaakt worden, zie relevant beleid). Dit leidt tot aandacht voor laatste deel Wittevrouwensingel irt toekomst.
- Koekoekstraat ook: huidige inrichting leidt tot zorg voor snelheid en onveiligheid
- Beide straten 'te verkeerskundig' (sectoraal) en 'hard' ingericht; totaalbeeld strookt niet met gewenste beleving/gebruik. Gaan we intern aankaarten, maar geen onderdeel dit project.
- Ruimtelijke beeld draagt in hoge mate bij aan verkeersveiligheid, niet alleen verkeerskundige elementen (zoals vluchtheuvels ed). Benut de ruimtelijke structuur van de singel (scherpe bochten) voor lage snelheid.
- Rijloper: subtiel assymetrisch interessante gedachte, maar bij nader inzien niet doen, vanwege ruimtebeslag, snelheid en flexibiliteit in toekomst.
- Meanders: gaat op deze lengte niet passen (rijcurves), gaat ten koste van groen en parkeren/stoep, levert reststukjes lastig te beheren

Voorstel fietsroute Weerdsingel OZ

- Doel: singelstructuur versterken, groene oever verbreden, fatsoenlijk wandelpad realiseren
- Verkeer: primaat bij fiets, doortrekken beeld en sfeer singel-oost passend bij Weerdsingel
- Versmallen rijwegbreedte (tot ca 4 -5 m)
- Rijweg met fietsstroken aan zijkant en klinkerstrook in midden
- Omgeving rotonde omvormen van grijze tot groene ruimte, als onderdeel doorlopend singelpark
- Parkeervakken op trottoirniveau
 - . dan wordt er netter geparkeerd, auto blijft buiten de fietsruimte, ruimte-efficiënt
 - . als er geen auto staat, voelt dat als stoep, als publieke openbare ruimte
- Toekomstbestendig ontwerpen, daar waar (nu) kan, met oog op toekomst: toevoegen van groen, (ruimte voor) parkeren reduceren.
- Materialisatie zelfde als rest singel.

Er is verschil tussen binnen- en buitenzijde singel (in beleid, ambitie, uitvoering)

Buitenzijde verschil tussen fietssingel zelf en vml voorsteden Bemuurde Weerd en Ledig Erf.

Intermezzo: asfaltdiscussie

- Recente redeneerlijn over toepassen asfalt is ongenueanceerd, is niet integraal in relatie tot systeemsporg, voetganger/verblijf, snelheden, utilitair-recreatief, ... Focus is veel op (doorstromen) fiets
- In verleden (niet logische?) keuzes gemaakt om bepaalde straten te asfalteren, daarmee tegenovergesteld werken in het systeem (ipv spreiden wordt er geconcentreerd)
- Om dat te kaderen: maak een uitwerking (integraal!) van de systeemsporg, voordat per project keuze gemaakt moeten. Dat duidt ook de plek in het netwerk, geeft bandbreedte in discussie en participatie.
- Overigens: vanuit systeem, structuur en functie is voor Weerdsingel toepassen asfalt heel logisch (prominente positie in ringstructuur)

Asfaltdiscussie is een voorbeeld van noodzaak voor programmatische visie, noodzaak van tussenlaag tussen beleid en uitvoering

Intern: Gemeentelijke organisatie

- Inzet en aansturing verdeeld naar wijk en programma, soms ontbreekt afstemming op stadsniveau
- Afstemming tussen afdelingen mobiliteit, EZ, wonen, stedenbouw, landschap kan sterker
- Strategisch beleid: daar is iedereen het mee eens, mooie termen; discussie ontstaat bij uitwerking naar projecten en uitvoering
- Groot gat tussen beleid/strategie vs uitvoering/projecten
 - . Vertaling van beleid naar projecten is teveel ad hoc, 'maatwerk',
 - . Tussenlaag tussen beleid en gebiedsprogramma ontbreekt
 - . Projecten worden teveel belast met interne discussies over strategie, beleid en geld
- Advies: zorg voor tussenlaag tussen integraal beleid en project/opgave
- Tussenlaag: (omgevings-)Programma op niveau van structuur: gebied/wijk, Vecht, USP,
- Juist de schaalsprong (OV, groen, fiets) vraagt om gebiedsgericht integraal programma

Gemeentelijke organisatie (Les)

1. Opgave/project dient **integraler geformuleerd** (i.e. andere stedelijke doelen/ambities)
 - . Een éézijdige geformuleerd projectdoel past niet bij de gewenste integrale werkwijze en ambities van de stad
 - . En is niet te begrijpen door bewoners
2. Opgave voor Weerdsingel OZ (fietsroute) herformuleren: Singelpark/ groene verblijfsruimte ontwikkelen, met fietser en voetganger als hoofdgebruiker, als uitwerking van relevante beleidsdocumenten.
Dit kan prima in lopend proces IPvE meegenomen worden (is impliciet al redenering)
3. Breed: in startnotities (en bijbehorende besluiten) de integrale opgave formuleren. Daardoor helder kader geven. Vraagt om goede analyse van de integrale opgave.
4. Blijf bewaken: projecten, gebiedsopgaven en thematische opgaven **bundelen** ipv naast elkaar
5. In participatie ook betrekken: stedelijke en integrale ambitie, **vertaling naar tussenlaag** (programma deelgebied, maakbaarheid van beleid), dan pas (integraal) projectdoel

Wat leren we hier van (intern, aanbevelingen)

1. Projecten/opgaven **altijd** formuleren als integrale opgave
dus ook mobiliteitsprojecten integraal beschouwen
waarbij we ons realiseren: 'integraal' is ruimtelijk-integraal
2. Maak **programmatische vertaling** van strategisch integraal beleid naar kader voor projecten op gebiedsnivo (gebied, of lijn, of ...)
3. Zorg voor **integrale financiering** van projecten
ipv thematische budgetten met thematische doelen/criteria
dit is vooral een opdracht aan afdeling Mobiliteit....
4. Participatie: laat brede stadsbelang/stedelijke ambities zien, breder frame dan alleen project
5. Weerdsingel: IPvE door op ingeslagen weg, verbreding opgave, integrale benadering beter later zien

Voor achter de schermen



Voor achter de schermen: het verhaal+participatie

- Principe van de fietssingel geïntroduceerd in ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)
- Over UAB is niet geparticipeerd. Het diende als basis voor SRSRSB/Mobiliteitsplan.
- Fietssingel is uitgewerkt in deelprojecten. Voor ieder deel een IPvE-FO, met bijbehorende participatie. Bij 1^e deel is de 'toon' voor rest van de singel oostzijde gezet.
- Les: bij de aanpak van zo'n belangrijke stedelijke structuur was het beter een doorvertaling UAB op visieniveau voor de héle singel te maken, waarover geparticipeerd (met álle aanwonenden en belangengroepen) wordt. Dat document door raad vast te stellen. En daarmee als (toets)kader voor deelgebieden te gebruiken. Dan niet telkens een IPvE/FO met bijbehorend planproces erbij (waar telkens opnieuw hetzelfde gedaan wordt)
- In visie dan ook heldere redeneerlijn + integrale afwegingen, voorkomen discussie per deelproject

Voor achter de schermen, advies aan projectgroep

- Werk vanuit gedachte dat het een 'Singelpark' wordt (zie ook Omgevingsvisie), waar fiets en voet/verblijf belangrijkste gebruikers zijn.
- Betekent maximaal vergroenen, zowel in profiel als plekken (rotonde)
- Gebruik zelfde bouwstenen/principes/materialen als rest fietssingel
- Zoek naast de verkeerskundige indeling rijweg, ook een evenwichtige ruimtelijk indeling, dat ook samenhang heeft met de rest: verhouding asfalt-klinker.
- Groene oever maakt het singelpark. Sommige (onnodig) brede trottoirs daarom niet noodzakelijk. Ruimte kan ten goede komen aan oever, incl wandelpad
- Voeg extra (gelaagde) beplanting toe, geïnspireerd op Zocher (maar niet letterlijk, want singel heeft nieuwe betekenis). Daarbij verschil tussen kades en plantsoenen.
- Denk na over breedte fietsstrook: 1,7 tot 2m, relatie met parkeren en schrikstrook. Fiets vraagt om 2m breedte, kan dat deels als schrikstrook?

Hoe efficiënt zijn we ...

- Benoem tijdens participatie de stedelijke ontwikkeling en opgaves, redenerend vanuit de RSU + onderliggende nota's. Daarmee de opgave kaderen én uitleggen.
- Tijdens participatie gaat het vaak over de 'oplossing', waarom participeren we niet veel meer over de 'ambitie'? Zie vorige sheet.
- Een versnipperde aanpak in 'projectjes' vraagt enorm veel ambtelijke inzet en betrokkenheid buurt. Door matige projectformulering veel negativiteit over aanleiding, doel, ambitie, oplossing.
- Inschatting: het huidig proces van alle projecten aan de singel (van UAB t/m mediation) heeft 1000den manuren gekost. Met een heldere, vastgelegde visie was dat wellicht veel minder. De deelprojecten waren dan uitvoeringsplannen. Voorkomt daarmee ook (negatieve) werkdruk en politiek geharrewar, onvrede in de buurt.



ALGEMEEN

- PLANGRENS
- PROFIELAANDUIDING
- OMGEVING
- BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
- ENTREE: bebouwing/erf auto

VERKEER

- RUIBAAN/RABATSTROOK: 30 km/u, elementenverharding
- RUIBAAN/BRUGDEK: Asfalt
- PARKEERPLAATS: aantal indicatief
- FIETSSTRAAT: Asfalt
- FIETSPARKEREN: aantal indicatief

- VOETPAD
- VOETPAD HALFVERHARDING
- INRITCONSTRUCTIE
- RUIRICHTING

GROEN EN WATER

- BOOM: bestaand
- BOOM: nieuw (indicatief)
- BOOM: te verwijderen (indicatief), verplanten te onderzoeken in vervolgfase
- GROEN: nieuw en bestaand
- OEVER: bestaand
- WATERGANG: Stadsbuitengracht
- RUIMTE VOOR GEVELTUIN

BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

- BRUG
- PROGRAMMA
- Afvalcontainer; ondergronds
- Locatie voor Autodate
- Oplaadplaatsen elec. auto
- Brandkraan

Stadsbedrijven

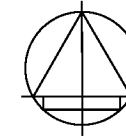
Oprachtgever
ONTWIKKELORGANISATIE RUIMTE
Project
WEERDSINGEL-OZ

Onderdeel
FO
Situatie

Stadsingenieurs
Bezoekadres: Schiedspolder 1
Postadres: Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon: 030 - 286 4323 Fax: 030 - 286 4348
www.utrecht.nl



Schaal 1:500	Formaat A1v 594x1185
Beheer	Bestek
Projectnummer	Status
Tekeningnummer	Datum: 24-12-2021
Getekend	Versie
Getoetst	
Vrijgegeven	



Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel Oostzijde

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	17 januari 2022	
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	2	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Concept IPvE/FO Weerdsingel Oostzijde voorleggen aan college voor vrijgeven voor reacties 2. Afspraken maken over afronden Verdiepingsslag 3. In combistaf met wethouder Participatie en Erfgoed bespreken		
Aanleiding voor dit voorstel		
Na de zgn Verdiepingsslag is het concept-IPvE afgerond. Dit 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. de inhoud van het concept-IPvE en FO 2. de resultaten van de verdiepingsslag en de afhechting daarvan 3. de kostenraming 1. <u>Concept-IPvE: doortrekken singelpark en fietssingel</u> 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. In de huidige situatie fietsen op de Weerdsingel ca 2.000 – 3.000 fietsers per dag, dat kan bij verbetering van de route toenemen tot 9.000 per dag, waarvan ca 1.000 'van de binnenstadsas' komen. 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.

Het IPvE bevat de volgende elementen:

1. Versterken van de singelstructuur: de groene zone langs de waterkant wordt verbreed, aangesloten aan oost- en westzijde en voorzien van een fatsoenlijk wandelpad.
2. Herkenbaarheid en continuïteit van de fietsroute: rijlopers voor de fiets in rood asfalt in aansluiting op andere fietsroutes (singel oost, Kievitstraat, Hopakker).
3. De inrichting van de Weerdsingel tot fietsroute is maatwerk.
 - . Vanwege de verwachte groei van het fietsverkeer en de (beperkte) omvang van het autoverkeer maken we de rijbaan 4,8m breed, waarbinnen 4 m (2 * 2 m) voor de fiets in 2 richtingen.
 - . De 0,8m extra realiseren we in de vorm van een middenstrook in klinkers.
 - . Een middenstrook draagt eraan bij dat fietsers in de bochten 'aan de eigen kant' blijven, dat past goed bij een bochtig tracé als de Weerdsingel.
 - . Uitvoering in klinkers komt tegemoet aan de wens van de bewoners voor toepassing van klinkers.
 - . Een middenstrook in klinkers is tenslotte te zien als 'knipoog', een ruimtelijke aspect in aansluiting op de rest van de singel oost.

Het profiel is daarmee een fietsstraat met een klinkerstrook in het midden, net als de Leidseweg (met in tegenstelling tot de Leidseweg een vlak liggende klinkerstrook).

Het profiel (de rijbaan) van de Weerdsingel wordt 4,8m; dat is ruim 1,5m smaller dan de huidige rijbaan. Ook brengen we de breedte van het trottoir, daar waar er een overmaat is, terug naar de ruime breedte van 2,5m. De ruimte die we winnen door beperkt versmallen van de stoep en versmallen van de rijbaan zetten we in voor versterking van de groene zone. Aan deze kant van de singel is het groene talud relatief smal, wat te maken heeft met de vroegere inrichting als kade voor laden en lossen. Verbreding is wenselijk om het groene karakter te versterken, de continue groenstructuur herkenbaar en bruikbaar te maken en een fatsoenlijk wandelpad te kunnen realiseren.

Net als op de rest van de oostelijke singel geldt dat de zijstraten via een inritconstructie worden aangesloten, en dat verkeer op de singel voorrang heeft.

Vanuit deze gedachte stellen we voor de rotonde bij de Noorderbrug te vervangen door een 'gewone' kruising met voorrang op de singel. Alle aansluitingen langs de singel zijn in deze vorm. De huidige rotonde is een 'wezensvreemd' element en stamt uit de tijd dat het denken over

inrichting vooral gericht was op de gedachte 'ruim baan voor de auto'. Dat past niet meer bij het huidige denken, waarin voetganger en fiets voorop staan. Een situatie met voorrang op de singel, zonder rotonde, is herkenbaar, uniform, en zorgt voor minder vertragingpunten voor de fiets. Het vervangen van de rotonde door een compacte kruising betekent dat de verharding op deze plek kan worden teruggebracht en meer groene verblijfsruimte kan worden gecreëerd.

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:



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



2. Verdiepingsslag: 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.

In bijlage 1 een overzicht van de 'aanbevelingen' die uit de Verdiepingsslag volgen. Dat betreft aanbevelingen voor de inhoud van het IPvE en aanbevelingen voor onze interne organisatie. 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.

Als resultaat van de Verdiepingsslag geven we meer aandacht aan de positie van de groenstructuur in de herinrichting. De ambitie voor versterken van groen, verbreden van het singelpark stellen we meer dan voorheen centraal. Om nog meer ruimte te maken voor groen, zit in het concept-IPvE het voorstel om de trottoirs, daar waar er een overmaat is, terug te brengen tot de, nog steeds royale, maat van 2,5m. Daarmee winnen we nog meer ruimte om toe te voegen aan de groene zone langs het water.

Vanwege de gewenste uniformiteit in de gehele singel-fietsroute, de herkenbaarheid voor de fietser en het gewenste comfort, hoort bij de fiets-singel enige mate van asfalt; het doorzetten van de fietsstroken in rood asfalt. De overige ruimte van de rijbaan wordt uitgevoerd in klinkers, net als op de andere delen van de singel-Oost.

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. 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).

Voorstel is om de Verdiepingsslag nog af te ronden met een gesprek met de wethouder, voorafgaand aan het vrijgeven van het concept door het college.

Voorafgaand aan het gesprek met de wethouder doen we nog een laatste ambtelijk gesprek.

Dus:

Eerst ambtelijk afrondingsgesprek met bewonersdelegatie over verdiepingsslag

Dan afrondingsgesprek bewonersdelegatie met wethouder

Dan vrijgeven concept IPvE voor reacties door het college.

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

3. Kostenraming

De laatste kostenraming voor de herinrichting van de Weerdsingel (tussen Vaaltbrug en Hopakker) sluit op ca 1,7 mln (vanaf VO-fase).

Voor het beschikbare budget geldt:

- . startbudget voor Weerdsingel én Oversteek Weerdsluis was 3,25 mln
- . daarvan is, na interne uren en externe onderzoeken voor beide delen, nog ca 2,65 mln van over
- . voorstel is om 1,1 mln te reserveren voor proces en realisatie van verbinding nabij Weerdsluis
- . dan is nog 1,55 mln over voor Weerdsingel.

Dat levert een tekort van 150.000,-.

Vanuit BOR is, vanwege de omvang van de ontharding, ca 40.000,- beschikbaar als bijdrage.

Opties voor dekking van de resterende 110k:

- . overleg met BOR over bijdrage voor herstraten na de rioleringswerkzaamheden uit 2020
- . bijdrage van Groen vragen
- . inpassen in het budget bereikbaarheid

Bij het vaststellen van het IPvE zullen we een voorstel voor dekking doen (bij een al dan niet aangepaste kostenraming, indien nodig).

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Agenda Hooijdonk staf Mobiliteit en Energie

Datum 17-01-2022
Tijd 14:00 – 17:00
Locatie teams
Voorzitter 5.1.2E
Toelichting

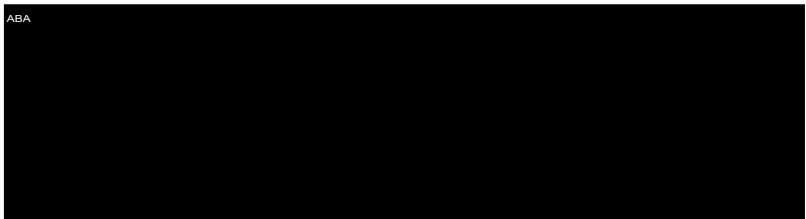
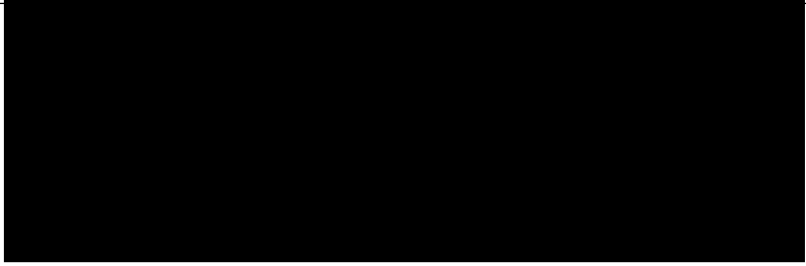
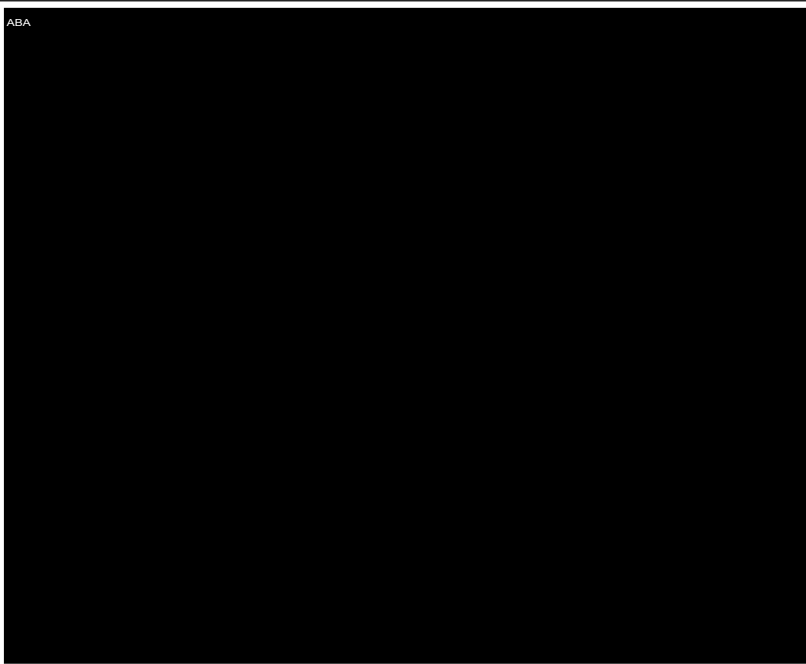
Microsoft Teams-vergadering

Deelnemen op uw computer of via de mobiele app

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

1	Opening en mededelingen	14:00–14:05
1.1	Verslag staf Geen opmerkingen	14:05–14:10
2	ABA	14:10–14:15
3	ABA	14:15–14:30
4	ABA	14:30–14:40

	ABA 	
5		14:40–14:45
6	ABA 	14:45–14:55
7	Weerdsingel Hamvraag: hoe vertellen we dit verhaal? Onderbuikgevoel: Dit is heerlijk, laten we hier een thema van maken, deze wethouder luistert niet naar bewoners. Op zoek naar het goede verhaal. Suggestie met wethouder participatie of vanuit erfgoed? Andere portefeuillehouders, geen uitspraak. De middenstrook in klinkers is te zien als een knipoog anders opschrijven. Plaatjes zijn mooi. Ook in de raadsbrief toevoegen. Functioneert de rotonde eigenlijk wel. Bestuurlijk proces: wat is de precieze timing. Vrij strak achter elkaar plannen. We lezen het wel alvast in. Lering trekken nav de brief. Financiële verhaal. We gaan nu alvast de consultatie in: hoe dan? We waren hier bezig met een fietsverbinding en parkeren is een ander gesprek. Het is niet een oplossing voor	14:55–15:10

	het vraagstuk. Parkeervraagstuk: hoe doen we dit? 1% per jaar. Na de verdiepingsslag accent gekomen op groen en we zijn niet tot elkaar gekomen We gaan in het kader van de 1 % wel met de mensen in gesprek.	
8		15:10-15:25
9		15:25-15:35
10		15:35-15:45
11		15:45-15:50
12	Rondvraag en sluiting	15:50-15:55

Overleg bewonersdelegatie en gemeente Utrecht over Weerdsingel-OZ

15 februari 2022, 19.00-19.30 uur

Aanwezig:

Bewonersdelegatie: 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E

Gemeente Utrecht: Lot van Hooijdonk, 5.1.2E 5.1.2E (verslag)

5.1.2E geeft aan dat de gemeente heeft geconstateerd dat we op het punt zijn beland om voor dit project de reguliere werkwijze weer op te pakken, dat wil zeggen een ontwerp openbaar maken waar iedereen op kan reageren.

5.1.2E geeft aan dat, met verwijzing naar de brief van Rikmenspoel & Bakker (11 februari 2022), bekend is hoe de bewonersdelegatie erin staat. Een jaar geleden is afgesproken om samen met open blik te kijken hoe we de straat mooier maken. Daarbij zei de wethouder: 'verras ons'. Dat proces wordt nu eenzijdig door de gemeente afgekap. De juridische brief is voor de bewonersdelegatie een escape omdat ze vindt dat er van de afspraken wordt afgeweken. 5.1.2E geeft aan dat de bewonersdelegatie twee vragen heeft: 1) Is de gemeente bereid het proces af te maken conform de afspraken, en 2) Kan de gemeente in de tekst van het IPvE het proces beschrijven zoals het is gelopen. Als reactie op die laatste vraag geeft 5.1.2E aan bereid te zijn om de tekst in het IPvE aan te passen.

Lot dankt iedereen voor de aanwezigheid. Ze roept in herinnering vorig jaar met de bewonersdelegatie gesproken te hebben over de zorgen. Die gingen onder andere over verkeersveiligheid. Lot zag een document langskomen met wensen van de bewoners en een presentatie met punten die belangrijk gevonden worden. Het concept-IPvE dat er nu ligt is een voorstel aan de stad waarop iedereen kan reageren. De gemeente wil ook graag andere bewoners in de gelegenheid stellen om te reageren. Daarna zijn er nog veel stappen te zetten, met opnieuw ruimte voor reacties.

5.1.2E vraagt of dit betekent dat het proces dat we hebben afgesproken hierbij wordt beëindigd. De door de bewonersdelegatie aangedragen variant is niet gewogen tegen de variant van de gemeente. We waren het proces ingegaan om varianten met elkaar te wegen. Die weging heeft niet plaatsgevonden.

5.1.2E vult aan dat het idee was om inrichtingsaspecten van beide varianten door te spreken. Dat had de bewonersdelegatie in mei of augustus verwacht. Nu kregen we 25 november opeens een voorstel voor het een keuze zonder dat we mee konden beoordelen.

5.1.2E geeft aan dat in november een uitwerking is gepresenteerd van varianten die eerder al langs geweest waren. In november is geprobeerd te scoren. Duidelijk was dat de bewonersdelegatie en gemeente anders aankeken tegen de uitgangspunten.

5.1.2E heeft hierover een ander beeld en kan zwart op wit aantonen dat het anders is gelopen. In het gesprek over de varianten en criteria is door 5.1.2E gezegd dat er een besluit was genomen. De gemeente heeft eenzijdig, intern een evaluatie gedaan. In de IPvE-tekst die nu voorligt, herkent de bewonersdelegatie zich niet. De delegatie bestaat uit betrokken burgers die tijd steken in het mooier willen maken van de stad. Op deze manier vinden we het niet fatsoenlijk verlopen.

Lot merkt op dat het concept-IPvE gaat over vergroenen, lopen en fietsen. Ze leest die ambitie terug in de memo van de bewonersdelegatie en hoort die ook vandaag. Ze constateert dat er eerder een onafhankelijk procesbegeleider was ingehuurd, maar dat we daarmee gestopt waren. Ze stelt voor om een nieuw gesprek te plannen onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, om alles uit te wisselen wat er nog gezegd en besproken moet worden. Dat kan betekenen dat we niet op alle punten overeenstemming bereiken. Het objectiveren van de effecten van beide ontwerpen is een

lastige, want niet alles is wiskunde. De gemeente wil in ieder geval transparant maken wat ieders standpunt is over de onderdelen van het ontwerp.

5.1.2E stelt voor om beide varianten naast elkaar te leggen, om ze te scoren op de besproken criteria, waaronder verkeersveiligheid. De 'bewonersvariant' is zo nog niet gewogen.

Lot hoort dat de bewonersdelegatie het onnavolgbaar en niet transparant vindt hoe de gemeente de bewonersvariant heeft beoordeeld. Ze stelt voor dat alsnog gezamenlijk te gaan doen. 5.1.2E zal dan een aantal specialisten meenemen.

5.1.2E waardeert dat de bewonersdelegatie in dit gesprek serieus wordt genomen. Hij denkt dat we het wegen van de varianten niet in één keer kunnen doen. Het IPvE van de gemeente zal vooraf beter uitgewerkt moeten worden. De bewonersdelegatie zou graag 5.1.2E (Goudappel) bij het gesprek hebben. Lot vindt het een goed voorstel om 5.1.2E erbij te vragen, net als een procesbegeleider. Ze geeft ook aan dat de IPvE-variant op het abstractieniveau is zoals voorgelegd, dat is de basis voor de vergelijking. 5.1.2E kan zich voorstellen dat de gemeente een kundig procesbegeleider kan aandragen, waar de bewonersdelegatie dan een kort voorgesprek mee kan hebben. De aanwezigen sluiten zich aan bij dit voorstel.

5.1.2E zou willen dat de beleidsmatige kaders geen vaststaande uitgangspunten zijn, maar criteria waarop gescoord kan worden. Lot geeft aan dat de beleidsmatige kaders voor de gemeente wel degelijk uitgangspunten zijn, het is onwerkbaar om de eigen kaders niet serieus te nemen.

5.1.2E ziet als oorzaak van weerstand bij projecten dat wordt uitgegaan van kaders die niet democratisch zijn vastgelegd.

5.1.2E geeft aan dat veiligheid de belangrijkste motivering is voor zijn betrokkenheid. Als direct aanwonende constateert hij dat hard rijden bij de Vaaltbrug een probleem is. 5.1.2E merkt op dat nog geen enkele keer gesproken is over de effecten van ontwikkelingen in de omgeving op de verkeerscirculatie.

5.1.2E denkt dat er, gezien de vele bespreekpunten, zeker drie sessies nodig zijn om alles door te spreken. Lot wil graag proberen in maximaal 2 sessies tot vergelijking te komen, en dat binnen enkele weken af te ronden.

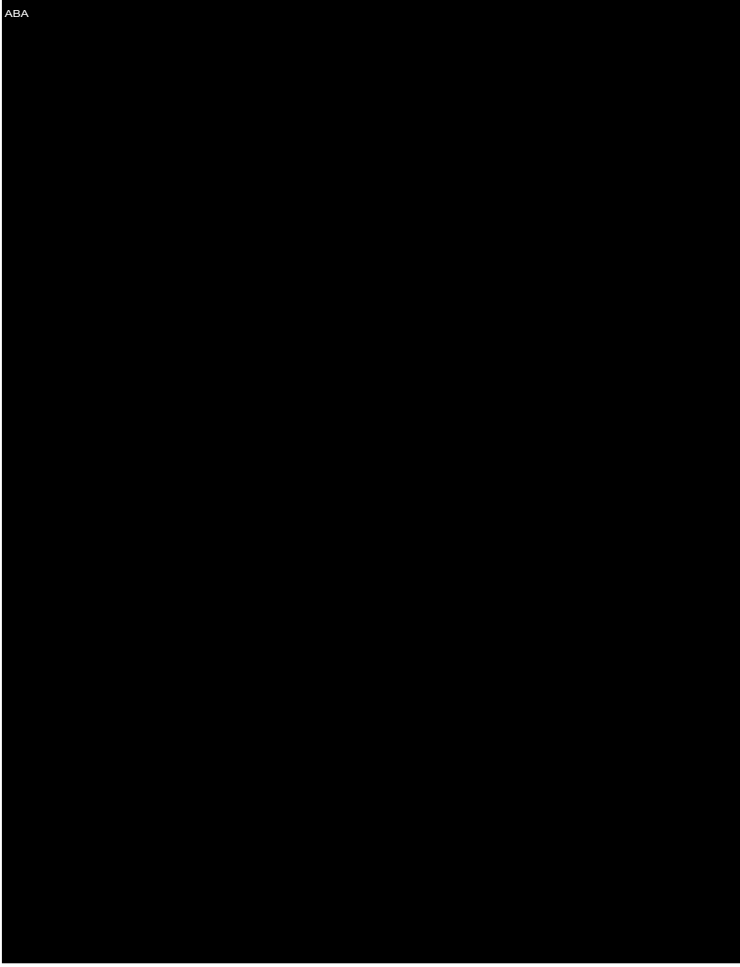
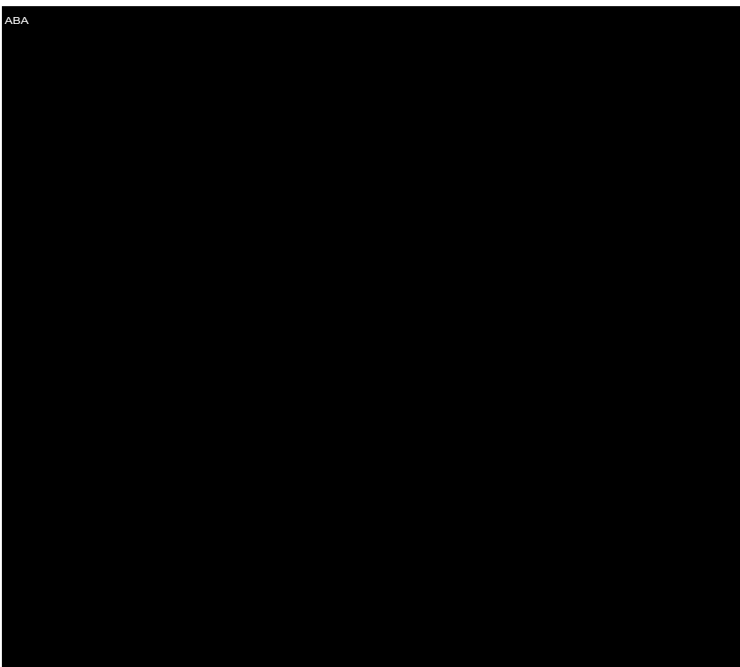
Afspraken:

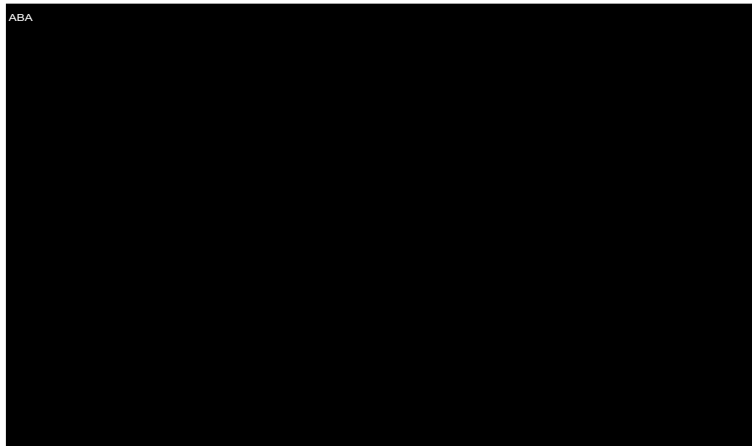
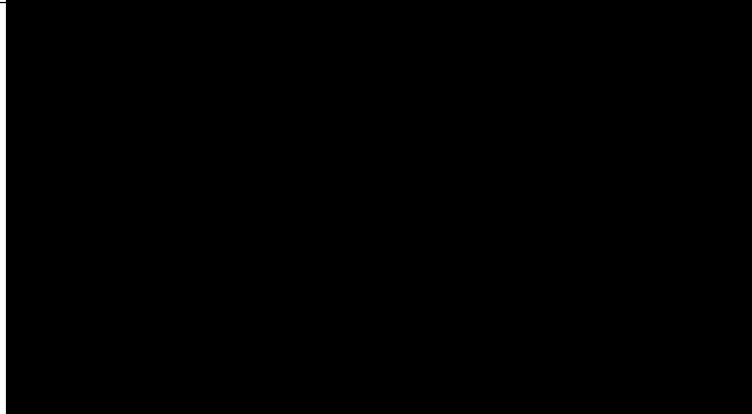
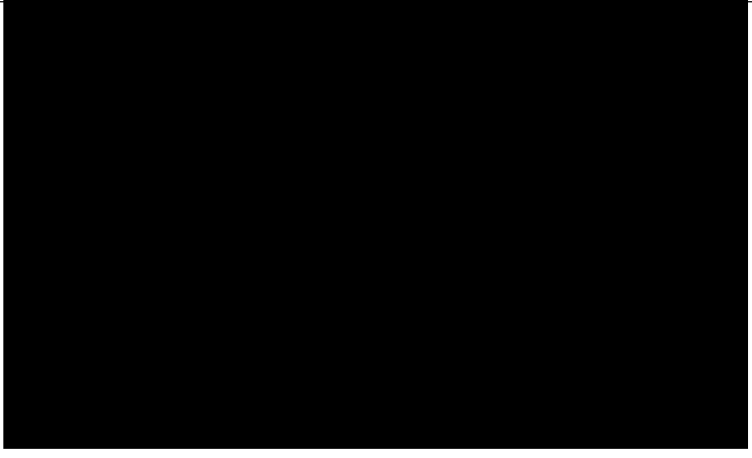
- In 1 of maximaal 2 sessies leggen we het IPvE en de bewonersvariant naast elkaar en scoren beiden op effectiviteit
- 5.1.2E en 5.1.2E plannen deze bijeenkomst en nodigen mensen uit
- De bestuurlijke besluitvorming om het IPvE vrij te geven voor reacties van belanghebbenden wordt pas vervolgd als het bovenstaande proces is afgerond.

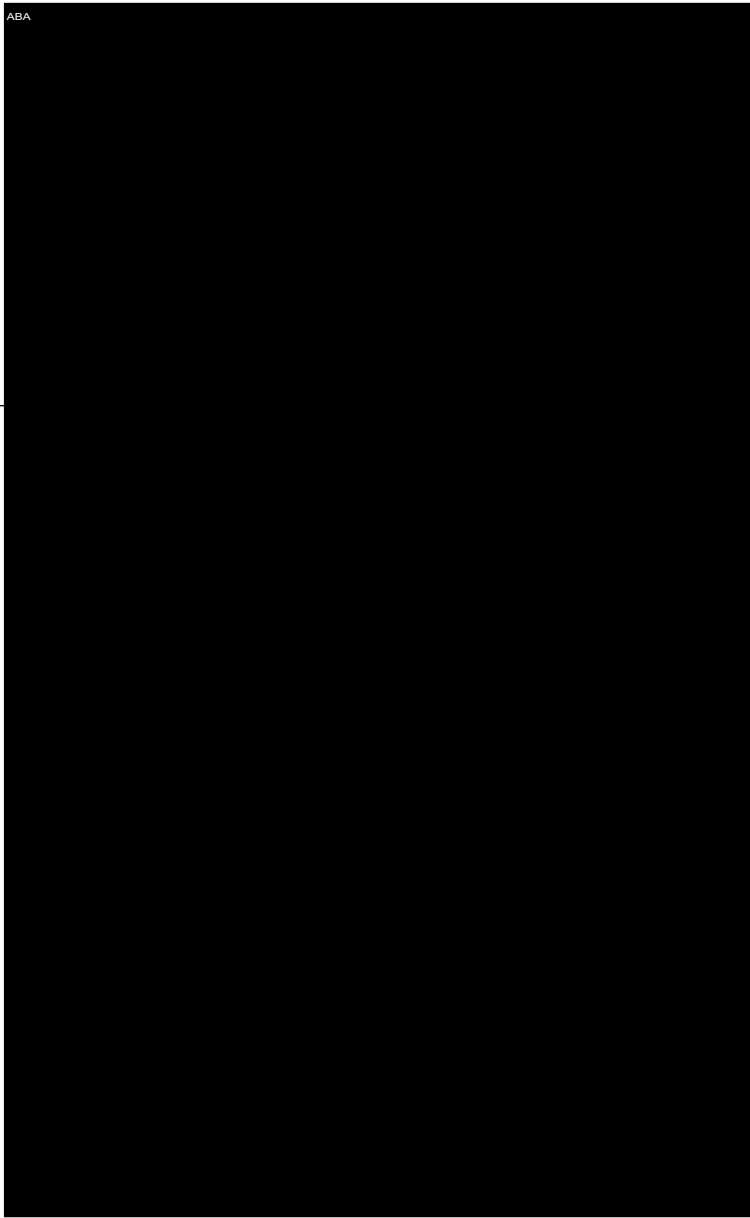
Verslag staf mobiliteit 14 maart 2022

1	Opening en mededelingen ABA	
1.1	Verslag Geen opmerkingen	
1.2	ABA	
2		
3	ABA	

4	ABA	
5		
6	ABA	
7		
8		

	ABA 	
9	ABA 	

10	ABA 	
11		
12		
13	ABA 	
14		
15	Weerdsingel Moeten we hier een brief sturen of moeten we hier gewoon een telefoontje plegen?. Sowieso telefonisch	14:50-15:00

	contact. Wat gebeurt hier nu en we hebben toch goede afspraken gemaakt? Verkeersveiligheid extern laten toetsen. We kunnen twee advocatenbrieven niet naast ons neerleggen zonder fatsoenlijk antwoord. 5.1,2E checkt bij 5.1,2E of we deze brieven formeel moet beantwoorden. Het goed gesprek helpt niet bij de schriftelijke correspondentie. Een schriftelijke reactie doen we naar bewoners en niet naar het client. 5.1,2E en 5.1,2E voeren samen het gesprek met de bewoners. Hoe zitten ze in de wedstrijd. Het voorlopig ontwerp aanmerken voor een verkeersveiligheidsaudit.	
16	ABA 	
18		

19	Rondvraag en sluiting	
19.1	ABA	

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel Oostzijde

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	14 maart 2022	
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	1. Brief 11 februari 2. Verslag gesprek 15 februari 3. Brief 25 februari met bijlagen	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
Vasthouden aan afspraken zoals met de bewonersdelegatie op 15 febr gemaakt		
Aanleiding voor dit voorstel		
Twee brieven van advocaat namens bewonersdelegatie Weerdsingel Oostzijde		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico. Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
Aanloop Op 15 februari sprak de wethouder met de bewonersdelegatie Weerdsingel Oostzijde over de afronding van de Verdiepingsslag. In bijlage 1 het verslag van deze bijeenkomst. Dit verslag is ook aan de bewonersdelegatie gezonden. Op 25 februari ontvingen we een (tweede) brief van de advocaat van de bewonersdelegatie, met als hoofdpunten: 1. Gemeente houdt zich niet aan eigen procesafspraken 2. Het gezamenlijk wegen van varianten heeft (nog) niet plaatsgevonden 3. Gemeente is niet bereid tot open blik en objectief en integraal kijken		

4. Oorspronkelijke doelstellingen zijn meermaals aangepast
5. Gemeente handelt niet in belang van burgers die dagelijks met de effecten worden geconfronteerd; dat is in strijd met democratische rechtsorde en beginselen van behoorlijk bestuur.

De bewonersdelegatie vraagt (via de advocaat):

- . om de procesafspraken en doelstellingen te onderschrijven
- . of we bereid zijn om na objectieve beoordeling aanpassingen in het concept-IPvE en FO te overwegen

Als de gemeente hiertoe niet bereid is, dan wil de bewonersdelegatie de handelwijze van de gemeente door de rechter laten toetsen. Het democratisch proces is de bewonersdelegatie veel waard.

De procesafspraken zijn als bijlage bij de advocatenbrief van 25 febr toegevoegd. Daar staan we nog steeds achter. We hebben een voorstel ontwikkeld dat aan de geformuleerde voorwaarden voldoet. Punt van verbetering is inderdaad het 'integraal beoordelen van varianten op gezamenlijk geformuleerde criteria'.

Onze reflectie

Het verbaast ons dat de bewonersdelegatie, na het gesprek van 15 februari waarin goede afspraken leken te zijn gemaakt, nu wederom een juridisch getinte brief stuurt. De bewonersdelegatie geeft nu aan toch niet tevreden te zijn met de uitkomsten van het gesprek, en heeft geen vertrouwen dat we daadwerkelijk bereid zijn ons plan aan te passen, of open zouden staan voor een 'beter' plan.

Voor ons staat nog steeds het aanbod om in twee sessies de Verdiepingsslag netjes af te ronden. Dat als invulling van de gemaakte procesafspraken, waarbij we in die twee sessies de beide voorliggende varianten gezamenlijk gaan wegen.

De opmerking dat wij onze **doelstellingen** zouden hebben aangepast, kan ik niet plaatsen. We hebben vanaf het begin gezegd dat we fiets, voet, groen en duurzaamheid belangrijk vinden. Duurzaamheid zal waarschijnlijk voor de verschillende varianten weinig onderscheidend zijn, het gaat dan om zaken als hergebruik, klimaatadaptatie, waterberging, hittestress.

Verkeersveiligheid is voor ons geen criterium, maar juist een belangrijke randvoorwaarde. We gaan verkeersveiligheid niet scoren en afwegen tegen bv groen (dus niet: beetje meer groen tegen ietsje minder veiligheid). We maken een verkeersveilig ontwerp.

Wel is er tussen ons en de bewoners verschil van inzicht over wat verkeersveilig is:

- Zo hebben we gesproken over de obstakels in de bochten: wij vinden ze onveilig (kans op eenzijdige fietsongevallen), de bewonersdelegatie vindt ze veilig omdat ze de fiets in de bocht aan de rand houden.
- En we spraken over de snelheid van autoverkeer, vooral komend vanaf de Wittevrouwensingel. Wij menen dat we door versmallen van de weg en accentueren van de overgang van de Wittevrouwen- naar de Weerdsingel bij de brug de snelheid verlagen en de verkeersveiligheid verhogen. De bewonersdelegatie vindt dat onvoldoende.
- Wij menen dat we een prima voorstel kunnen doen voor het maken van een verkeersveilig ontwerp met weghalen van de rotonde; de bewonersdelegatie vindt de rotonde juist een hulpmiddel voor een veilige verkeersafwikkeling.

Deze verschillen van inzicht hebben we besproken. Dat heeft niet geleid tot aanpassingen in ons ontwerp. Goed om deze punten met externe deskundigen nogmaals tegen het licht te houden.

Gezamenlijkheid:

Wat wel gezamenlijk is gedaan:

- . we hebben in de eerste sessies uitgebreid gezamenlijk gesproken over het belang van de RSU, het Mobiliteitsplan, het Handboek Openbare Ruimte en andere beleidsplannen voor de Weerdsingel
- . we hebben gezamenlijk met de bewonersdelegatie de varianten en scenario's besproken en op hun verzoek een variant toegevoegd
- . en we hebben samen de criteria ingevuld (woorden aan gegeven).

Wat minder goed is gegaan:

- . daarna zijn we inderdaad wat kort door de bocht gegaan met het scoren; daar hebben wij een voorzet voor gedaan en aan de bewoners voorgelegd ter bespreking.
- . wij hebben een Nota van Aanbevelingen opgesteld, met adviezen aan de projectgroep voor het ontwerp en adviezen voor onze interne organisatie. Deze NvA hebben we aan de bewonersdelegatie toegelicht. Het is geen gezamenlijk product.

Het gezamenlijk wegen en scoren van de nu voorliggende FO-variant en de bewonersvariant is een goede stap ter afronding. Dat hebben we op 15 februari ook met de bewonersdelegatie afgesproken. Daarmee kunnen we in gezamenlijkheid tot een beoordeling van beide varianten komen. Waarbij nog steeds blijft gelden: we hoeven het niet eens te worden.

Hete aardappel: geen rood asfalt

Al eerder hebben we geconstateerd dat de memo's van de bewonersdelegatie wensen en ambities omvatten waar we ons prima in kunnen vinden. We zien en voelen dat er een 'hete aardappel' is die nauwelijks benoemd wordt maar wel heel bepalend is voor de reactie van de bewonersdelegatie: ze willen geen rood asfalt.

Wij voelen ons na alle analyses en overzichten bevestigd in de wens om op de singel:

1. De groenstructuur te verbreden en te verstevigen
2. De verharding (wegbreedte) fors te versmallen
3. Voor de fietsroute rood asfalt toe te passen (met een smalle klinkerstrook in het midden)

Dat past in het fietsbeleid (schaalspring fiets), in RSU-gedachten, sluit aan bij de rest van de singel en zorgt voor een versteviging van de groene singelstructuur en daarbinnen een herkenbare en comfortabele fietsroute.

De bewonersdelegatie wil absoluut geen rood asfalt en heeft er veel voor over om klinkers te behouden (zelfs het uitplaatsen van het parkeren). Hun argumenten tegen rood asfalt:

- . het is lelijk (past niet in de monumentale omgeving)
- . het is onveilig (zorgt voor hoge snelheid autoverkeer)
- . het is warm (verhoogt de hittestress).

Onze tegenargumenten hierbij zijn:

- . de monumentale omgeving is het meeste gediend bij het versterken van de groene singelstructuur en het versmallen van de verharding.
- . versmallen van de wegbreedte draagt bij aan een lagere snelheid van het autoverkeer
- . hittestress wordt veel sterker verminderd door groen, schaduw en bomen dan door de vorm van de verharding.

Dus verminderen van de verharding en uitbreiden van het groen dient meerdere doelen.

Over deze punten zijn we het tot nu toe niet eens geworden.

Ons voorstel

Ons aanbod zoals gedaan in het gesprek van 15 februari blijft staan om in twee sessies de voorliggende varianten te bespreken en te vergelijken (wegen) op de genoemde criteria. Van beide sessies maken we een verslag en een memo waarin we overeenkomsten en verschillen duiden.

Daarna is de gemeente aan zet om een voorstel te doen. Een concept van dat voorstel (concept-IPvE en -FO) wordt in de openbaarheid aan de stad voorgelegd, en iedereen kan daarop reageren. Met de reacties maken we een definitief voorstel (IPvE en FO) dat door het college wordt vastgesteld.

Dit procesvoorstel leggen we per brief aan de bewoners voor,
Zie eerste opzet in de bijlage.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Voorblad

Onderwerp: Weerdsingel Oostzijde

Staf: Mobiliteit

Stafdatum	23 november 2022	
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	1. Brief Actiegroep met voorzet voor antwoord 2. Brief Fietzersbond met voorzet voor antwoord 3. Verkeersveiligheidsbeoordeling van Goudappel	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Bespreken eerste overzicht van reacties 2. Bespreken hoe verder met locatie aansluiting Noorderbrug 3. Lijn uitzetten voor beantwoording van de reacties op het concept-IPvE Weerdsingel OZ (keuze maken voor wel/niet wijzigen IPvE);		
Aanleiding voor dit voorstel		
Het concept-IPvE stond van 19 sept tot en met 30 oktober open voor reacties. Op het IPvE Weerdsingel zijn 206 schriftelijke reacties binnengekomen. Om alle reacties goed inhoudelijk te kunnen beantwoorden, is het nodig een lijn uit te zetten waarin we aangeven welke wijzigingen doorgevoerd gaan worden. De resultaten van de verkeersveiligheidsbeoordeling voor de aansluiting bij de Noorderbrug (locatie rotonde) zijn bekend. Die betrekken we bij de beoordeling van de lijn voor beantwoording.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico. Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		

1. Overzicht reacties

We hebben ongeveer 206 reacties ontvangen. Sommige indieners dienen twee of meer reacties in. 45 mensen hebben een bijlage met toelichting bijgevoegd. Het merendeel van de reacties is kritisch negatief.

De Actiegroep (bewoners van verdiepingsslag) heeft een lange brief geschreven, en enkele deelnemers aan deze actiegroep hebben ook nog individueel lange brieven met vragen ingestuurd. Een aantal bewoners (ca 40) stuurt als reactie in dat ze zich aansluiten bij de brief van de Actiegroep.

De meeste reacties zijn van individuele bewoners. Slechts een paar brieven komen van organisaties: naast de Actiegroep de Fietzersbond en de Voetgangersvereniging Utrecht Oost.

Opvallend zijn de ca 40 positieve reacties. Enkel daarvan geven naast een inhoudelijk positieve reactie een compliment, of geven aan dat ze zich distantiëren van de Actiegroep ('van schreeuwende bewoners'). 5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

Het is lastig om de ongeveer 40 positieve reacties te wegen naast de meerderheid van overwegend negatieve, deels volgende reacties.

We hebben aan de indieners gevraagd aan te geven of ze aan de Weerdsingel wonen of werken, in de directe omgeving of verderweg. Van de ca 200 reacties is de verdeling als volgt: 87 wonen aan de singel, 89 wonen in de directe omgeving en 19 woont elders.

Veel gehoorde onderwerpen

1. Versmalling en uitbreiding groen worden breed gesteund

De versmalling van de rijbaan/verharding krijgt veel steun. Net als het versterken van het groen. Over het wandelpad langs het water zijn verschillende beelden: van 'het is goed nu' tot 'fijn om dat te verbeteren'. Sommigen maken een verschil tussen wandelaars (die gebruik maken van het wandelpad door het groen) en voetgangers (op het trottoir).

2. Behoud rotonde

Een grote groep (ca 80) verzoekt om de rotonde te behouden. Dat zou verkeersveiliger zijn en men betwijfelt de winst in groen. Velen geven overigens geen reden voor de wens tot behoud. Het aantal reacties dat blij is met het voorstel om de rotonde weg te halen is veel kleiner: ca 15 mensen zeggen expliciet dat ze het een goed idee vinden. Enkel zeggen daarnaast eerlijk dat ze het voorstel voor weghalen van de rotonde ondersteunen, maar ook spannend vinden: gaat dat wel goed.

Opvallend: de Fietzersbond vermeldt in zijn brief niets over het voorstel om de rotonde weg te halen.

Goudappel heeft inmiddels een verkeersveiligheids-beoordeling uitgevoerd, zie verderop.

Verderop in deze notitie volgt een voorstel hoe te antwoorden op alle reacties over de rotonde.

3. Klinkers in plaats van asfalt

Circa 60 mensen geven aan dat ze voorkeur hebben voor bestrating in klinkers in plaats van gedeeltelijk in asfalt.

Als antwoord hierop zullen we formuleren dat we voor de afweging klinkers versus asfalt ons beoordelingskader gaan actualiseren. Daarin betrekken we een breed scala van criteria: comfort,

herkenbaarheid, waterafvoerend vermogen, milieuvriendelijkheid, beheer en kosten. Dit geactualiseerde afwegingskader is beschikbaar in Q2 2023, zodat we in Q3 2023 een keuze kunnen maken voor de verharding van de Weerdsingel en kunnen verwerken in het VO..

4. Nut en noodzaak, prognoses en fietsnetwerk

In navolging van de Actiegroep geven veel mensen aan te twijfelen over de noodzaak en de fietsprognoses.

Als antwoord hierop zullen we in het IPvE een alinea opnemen waarin we ingaan op de modelberekeningen, de aannames (geen brug) en de groeiprognoses in relatie tot de huidige gebruikscijfers. We zullen daarbij aangeven dat we met de herinrichting voorsorteren op de toekomst, en ons niet beperken tot de huidige aantallen fietsers.

Ook in de raadscommissie is gevraagd om meer informatie over de cijfermatige onderbouwing.

5. Behoud de breedte van de stoep

Voor het versmallen van de stoep ten gunste van het groen is weinig steun. Het versmallen van de stoep wordt ook gezien als botsend met het doel 'ruimte voor voetgangers vergroten'. De meerwaarde van een steviger groenstrook weegt voor de meeste indieners niet op tegen het versmallen van de stoepruimte.

6. Fietsenrekken

Uit de eerdere bewonersenquête kwam dat er geen behoefte was aan uitbreiding van het aantal fiets-stallingsplaatsen. De reacties op het concept-IPvE laten nu wel zien dat er een wens is voor uitbreiding. Dat stemt ook overeen met het huidige aantal gestalde fietsen langs de singel.

Als antwoord op de vraag om meer fietsrekken onderzoeken we nu op welke plekken uitbreiding van fietsenrekken mogelijk is, en wat de consequenties daarvan zijn (ten koste van parkeervakken en groenvakken in de functiestrook). In het FO zullen we het aantal fietsrekken in ieder geval uitbreiden.

7. Inrichtingsniveau

De Actiegroep wil voor de Weerdsingel vasthouden aan het inrichtingsniveau Allure. Hier zit een misverstand: de Weerdsingel valt onder inrichtingsniveau Domstad Bijzonder. Het kwaliteitsniveau Allure geldt alleen voor de binnenstad. In de verdiepingsgesprekken hebben we dit uitgebreid besproken, de actiegroep houdt vast aan dit misverstand.

8. Participatieproces

Veel reacties onderschrijven de lezing van de Actiegroep dat de participatie niet goed is verlopen, dat er geen dialoog is geweest, dat de gemeente nooit echt bereid was om te luisteren, dat de gemeente zich niet heeft gehouden aan de afspraken en toezeggingen (toezegging om gezamenlijk een voorstel op te stellen en gezamenlijk te beoordelen/wegen). In de raadscommissie is hier over gesproken, en heeft de wethouder aangegeven dat het participatieproces beter had gekund, en dat de verdiepingsslag weinig meerwaarde heeft opgeleverd.

9. Koekoekstraat

De Actiegroep ziet, net als enkele andere indieners, de Koekoekstraat als slecht voorbeeld van een fietsstraat/ rood asfalt: te hard rijden, onveilig. Dat signaal is bekend, ook al bevestigen de objectieve verkeerscijfers deze subjectieve beoordeling niet. Inmiddels wordt gewerkt aan enkele voorstellen voor maatregelen ter verbetering van de situatie.

Als antwoord op de zorgen over de Koekoekstraat zullen we aangeven welke maatregelen worden voorgesteld en wat de planning is.

2. Beoordeling locatie aansluiting Noorderbrug

2a: Verkeersveiligheidsbeoordeling door Goudappel

Op ons verzoek heeft Goudappel een verkeersveiligheidsbeoordeling uitgevoerd. Hierin zijn de huidige situatie met de huidige rotonde en het voorstel van het FO met elkaar vergeleken.

- Het rapport is beschikbaar, zie bijlage
- Gezien de functie en de (lage) intensiteit van deze locatie wordt geen groot veiligheidsrisico voorzien, ongeacht de inrichting. Beide kruispuntvormen zijn verkeersveilig vorm te geven.
- Beide situaties zijn met kleine wijzigingen te verbeteren; zowel de huidige rotonde als het FO-voorstel.
- Verbeterpunten in het FO-voorstel zitten bv in het verkleinen van de oversteek-breedte voor voetgangers, het beter markeren van de overgang van de 2-richtingskruising naar de 1-richtingsrijvakken en de vormgeving van de plateaus bij de inritconstructies.
- Op onze vraag met welke rapportcijfers Goudappel beide voorstellen zou scoren, geeft Goudappel (mondeling) aan: beide scoren ruim voldoende, ter indicatie het FO-voorstel een 7; de rotonde een 7,5. Waarbij voor beide opties verbeterpunten worden aangegeven. Goudappel vindt dit overigens wel een lastige inschatting; verkeersveiligheid is immers geen becijferbare eenheid. In hun notitie zal Goudappel dan ook geen rapportcijfers opnemen.
- Conclusie van Goudappel: 'Al met al zijn beide kruispuntvormen goed toepasbaar, maar biedt de rotonde op het onderzochte kruispunt naar verwachting de meest duidelijke en verkeersveilige oplossing.

Wij adviseren de gemeente om de verkeersveiligheid nadrukkelijk in de afweging van de kruispuntvormen mee te nemen, en mee te wegen dat op deze locatie een grote mate van uitwisseling voorkomt in alle richtingen, ook als de fietsintensiteit op de singel verder zou toenemen'.

2b: Meerderheid reacties vraagt om behoud van de rotonde

We lezen in de reacties veel ongemak over de locatie van de rotonde, maar weinig dingen die we niet al eerder hebben gehoord en gewogen. We lezen geen nieuwe invalshoeken die ons op andere gedachten brengen. Het merendeel van de reacties over de locatie Noorderbrug bepleit behoud van de rotonde.

We vinden onze overwegingen in het FO om de rotonde te verwijderen inhoudelijk nog steeds van kracht. Belangrijkste redenen daarvoor:

- verbetering positie van de fiets op deze alternatieve route óm de binnenstad (primaat fiets)
- versterken van het groen (singelstructuur verstevigen, robuuste eenheid)

2c: Voorstel voor locatie aansluiting Noorderbrug: behoud rotonde

Goudappel adviseert ons om de verkeersveiligheid af te wegen tegen de singelstructuur en de vergroening. Met andere woorden: hoe weegt 'voldoende verkeersveilig met robuust groen' tegen 'maximaal verkeersveilig met minder groen'. Waarbij Goudappel ons meegeeft dat 'er door de ligging in het netwerk en het bestaande en verwachte gebruik geen ernstige knelpunten voor de verkeersveiligheid te verwachten zijn'.

Als we dat meewegen, vinden we het IPvE en het FO een goed voorstel waar we aan vast willen houden. Daarvoor vinden we bevestiging in de vele reacties die versterking van het groen positief vinden, ook al zijn ze kritisch op andere onderdelen. Het weghalen van de rotonde is een goede uitgangspositie voor het versterken van het groen.

Naast de afweging op inhoud zien we echter ook de vele reacties die behoud van de rotonde bepleiten. Argumenten die genoemd worden: verkeersveiliger, overzichtelijk, rotonde als icoon in de buurt, groenbeheer door de buurt als sociale functie. We constateren ook dat Goudappel vanuit verkeersveiligheid een lichte voorkeur heeft voor de rotonde als kruispuntvorm. Ook al zijn beide kruispuntvormen verkeersveilig in te richten. En we constateren dat de Fietzersbond geen uitspraak doet over al dan niet behoud van de rotonde.

Dit alles bij elkaar maakt dat ons advies genuanceerd is:

- 1: ontwerptechnisch heeft het onze voorkeur om de rotonde te vervangen door een kruising, conform het FO-voorstel;
- 2: echter, om het draagvlak voor dit project niet verder onder druk te zetten, stellen we voor om de rotonde te laten liggen.

Het behouden van de rotonde heeft tot gevolg dat het singelprofiel, met voorrang voor de fietser die de singel volgt, een plaatselijke onderbreking zal kennen. Omdat dit om één specifieke plek gaat en de rotonde niet slecht functioneert, verwachten we dat dit een beperkte invloed heeft op onze doelstelling om de singel aantrekkelijker te maken voor fietsers.

Het behouden van de rotonde betekent ook dat er minder ruimte is om groen uit te breiden, en dat het groen minder aaneengesloten gerealiseerd kan worden.

3. Voorstel voor aanpassingen in IPvE

Ons voorstel is om de volgende aanpassingen in het IPvE aan te brengen:

1. enkele tekstuele wijzigingen ter verduidelijking en beantwoording van vragen
2. kaartje fietsnetwerk vervangen; toevoegen kaartje zonder nieuwe verbinding nabij Weerdsingel
3. alinea uitbreiden over cijfers, fietsprognoses, effect van Weerdsingel op fietsnetwerk.
4. een alinea opnemen dat we de keuze voor verharding gaan baseren op het te actualiseren afwegingskader voor verharding fietsroutes, en dat we een voorstel voor verharding bij het VO opnemen (Q2 2023).
5. het aantal fietsenrekken in het FO uitbreiden en daarvan in beeld brengen wat de consequenties zijn.
6. alinea opnemen over (on-)mogelijkheid voor diervriendelijke en ecologische 'plus' aan de groene oevers (toegezegd in de commissiebespreking 6 okt jl)
7. FO-voorstel voor kruising aanpassen met behoud van de rotonde

Met deze voorstellen komen we deels tegemoet aan een deel van de reacties van de bewoners. Tegelijkertijd willen we geen precedent scheppen; niet de indruk wekken dat 'hoe langer en harder je schreeuwt', hoe meer petitie, spandoeken en posters je ophangt, je wel je zin krijgt.

In relatie met het voorstel om de rotonde te behouden, willen we vasthouden aan het versmallen van het trottoir, om daarmee de groenstrook langs het water te kunnen versterken. In de uitwerking gaan we zoveel mogelijk obstakels uit de loopruimte op de trottoirs halen. De fietsenrekken komen in de functiestrook, net als zaken als brievenbus, laadpalen, parkeermeter, etc.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	19 dec 2022: concept-reactienota, beantwoording reacties, aangepast IPvE en FO, collegevoorstel en raadsbrief
-------------------------------	---

College	
----------------	--

Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Hieronder enkele schetsen ter toelichting.

Ter indicatie een schets van de mogelijke aansluiting van de bestaande rotonde op het nieuwe straatprofiel.

