

SNELHEIDSMETING

Fase 1

FIETSPADEN CROESELAAN / BREDEROPLEIN, UTRECHT

Locatie 2 | Croeselaan - Westelijk Fietspad



Meetlocatie

2. Croeselaan - Westelijk fietspad
Utrecht

Tussen Heycopstraat en Veilingstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidoost (Heycopstraat)

Meting

Fase: 1

Meetperiode: 12 september t/m 25 september 2022

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: Gemeente Utrecht

Uitgevoerd door: Dufec

Validatie

■ = Compleet en representatief

■ = Niet representatief

■ = Niet compleet

■ = Feestdag

INTENSITEITEN														
	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	29	33	63	45	54	114	128	21	27	59	42	61	104	104
01:00 - 02:00	12	9	16	23	30	93	72	9	17	15	26	41	93	84
02:00 - 03:00	7	9	12	13	12	40	41	4	6	9	8	13	39	43
03:00 - 04:00	4	4	6	16	22	40	19	4	6	5	8	15	44	22
04:00 - 05:00	9	10	9	9	13	31	17	8	9	11	10	21	31	32
05:00 - 06:00	6	8	6	8	4	18	8	6	6	8	6	16	11	14
06:00 - 07:00	16	22	18	19	17	13	10	20	21	22	24	20	9	11
07:00 - 08:00	122	138	107	130	82	21	15	100	141	113	109	87	19	23
08:00 - 09:00	419	398	368	395	346	43	27	347	361	319	372	313	32	28
09:00 - 10:00	185	196	175	211	190	107	53	169	184	195	206	181	54	73
10:00 - 11:00	153	149	161	181	176	118	90	139	154	164	131	178	121	117
11:00 - 12:00	149	136	155	137	150	138	89	132	133	167	145	176	129	132
12:00 - 13:00	178	225	238	210	164	158	111	144	200	199	177	176	172	154
13:00 - 14:00	170	227	200	236	164	210	125	146	203	191	210	200	145	180
14:00 - 15:00	250	256	257	240	227	182	123	211	215	218	251	274	141	180
15:00 - 16:00	238	243	273	233	243	211	94	219	225	282	256	243	148	178
16:00 - 17:00	348	368	375	364	295	189	94	331	344	341	336	319	169	194
17:00 - 18:00	572	646	524	598	350	176	132	584	575	521	532	391	158	185
18:00 - 19:00	520	552	433	489	342	185	152	464	582	472	535	340	156	207
19:00 - 20:00	290	299	281	338	266	135	114	306	308	278	326	202	128	152
20:00 - 21:00	207	219	179	187	158	115	122	151	187	157	210	146	136	143
21:00 - 22:00	171	166	174	174	123	132	84	142	178	163	173	112	107	123
22:00 - 23:00	130	126	148	148	124	93	88	111	134	145	154	120	109	104
23:00 - 24:00	79	119	130	111	141	103	52	66	102	124	147	162	123	95
Etmaal (0-24u)	4264	4558	4308	4515	3693	2665	1860	3834	4318	4178	4394	3807	2378	2578
Dag (7-19u)	3304	3534	3266	3424	2729	1738	1105	2986	3317	3182	3260	2878	1444	1651
Avond (19-23u)	798	810	782	847	671	475	408	710	807	743	863	580	480	522
Nacht (23-7u)	162	214	260	244	293	452	347	138	194	253	271	349	454	405
Ochtendspits (7-9u)	541	536	475	525	428	64	42	447	502	432	481	400	51	51
Avondspits (16-18u)	920	1014	899	962	645	365	226	915	919	862	868	710	327	379
Validatie														

SNELHEIDSMETING

Fase 1

FIETSPADEN CROESELAAN / BREDEROPLEIN, UTRECHT

Locatie 2 | Croeselaan - Westelijk Fietspad



Meetlocatie

2. Croeselaan - Westelijk fietspad
Utrecht
Tussen Heycopstraat en Veilingstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidoost (Heycopstraat)

Meting

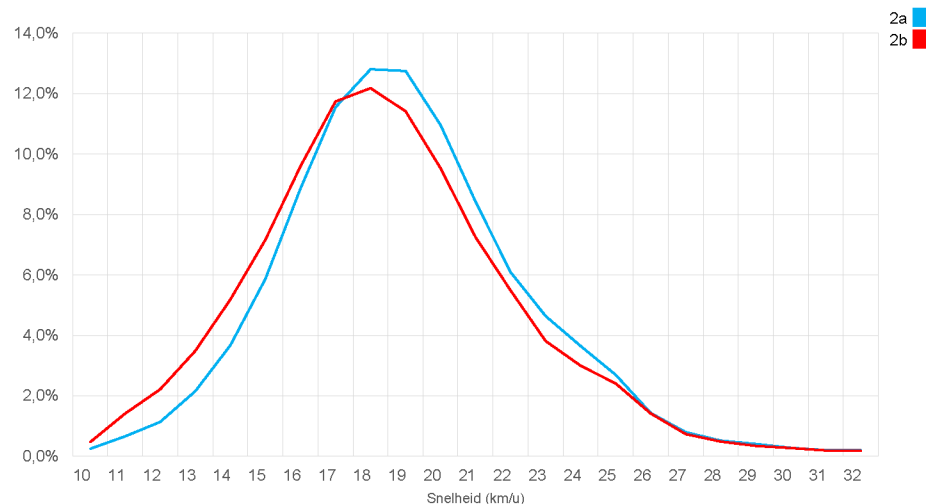
Fase: 1
Meetperiode: 12 september t/m 25 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Utrecht
Uitgevoerd door: Dufec



SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

Snelheid (km/u)	Locatie 2a		Locatie 2b	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
10	0,3%	0,3%	0,5%	0,5%
11	0,7%	0,9%	1,4%	1,9%
12	1,1%	2,0%	2,2%	4,1%
13	2,2%	4,2%	3,5%	7,6%
14	3,7%	7,9%	5,2%	12,8%
15	5,9%	13,7%	7,2%	19,9%
16	8,9%	22,6%	9,6%	29,5%
17	11,5%	34,2%	11,7%	41,3%
18	12,8%	47,0%	12,2%	53,5%
19	12,7%	59,7%	11,4%	64,9%
20	11,0%	70,7%	9,5%	74,4%
21	8,4%	79,1%	7,3%	81,7%
22	6,1%	85,2%	5,5%	87,1%
23	4,6%	89,8%	3,8%	91,0%
24	3,7%	93,5%	3,0%	94,0%
25	2,7%	96,2%	2,4%	96,4%
26	1,4%	97,6%	1,4%	97,8%
27	0,8%	98,4%	0,7%	98,5%
28	0,5%	98,9%	0,5%	99,0%
29	0,4%	99,3%	0,3%	99,4%
30	0,3%	99,6%	0,3%	99,6%
31	0,2%	99,8%	0,2%	99,8%
32	0,2%	100,0%	0,2%	100,0%

SNELHEIDSVERDELING 2a vs 2b



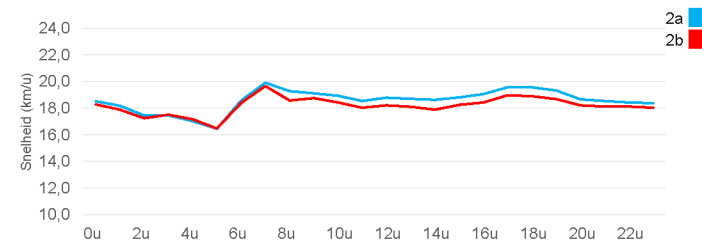
SNELHEDEN WEEKDAG

	Locatie 2a Gemiddelde	Locatie 2b Gemiddelde
00:00 - 01:00	18,5	18,3
01:00 - 02:00	18,2	17,9
02:00 - 03:00	17,5	17,2
03:00 - 04:00	17,4	17,5
04:00 - 05:00	17,0	17,2
05:00 - 06:00	16,5	16,5
06:00 - 07:00	18,6	18,4
07:00 - 08:00	19,9	19,7
08:00 - 09:00	19,3	18,6
09:00 - 10:00	19,1	18,8
10:00 - 11:00	18,9	18,4
11:00 - 12:00	18,5	18,0
12:00 - 13:00	18,8	18,2
13:00 - 14:00	18,7	18,1
14:00 - 15:00	18,6	17,9
15:00 - 16:00	18,8	18,2
16:00 - 17:00	19,1	18,4
17:00 - 18:00	19,6	19,0
18:00 - 19:00	19,6	18,9
19:00 - 20:00	19,3	18,7
20:00 - 21:00	18,7	18,2
21:00 - 22:00	18,5	18,1
22:00 - 23:00	18,4	18,1
23:00 - 24:00	18,4	18,0

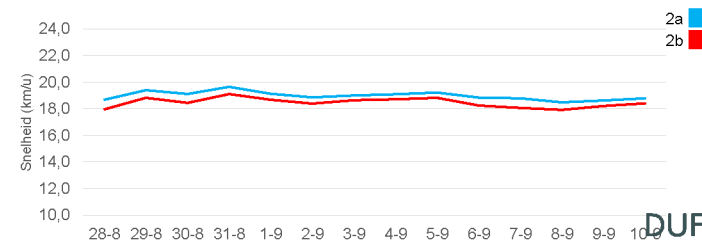
SNELHEDEN PER DAG

	Locatie 2a Gemiddelde	Locatie 2b Gemiddelde
zo 28-aug	18,7	17,9
ma 29-aug	19,4	18,8
di 30-aug	19,1	18,4
wo 31-aug	19,6	19,1
do 1-sep	19,1	18,7
vr 2-sep	18,8	18,4
za 3-sep	19,0	18,6
zo 4-sep	19,1	18,7
ma 5-sep	19,2	18,8
di 6-sep	18,8	18,2
wo 7-sep	18,8	18,0
do 8-sep	18,5	17,9
vr 9-sep	18,6	18,2
za 10-sep	18,8	18,4
Gemiddelde	19,0	18,5

UURVERLOOP SNELHEDEN



DAGVERLOOP SNELHEDEN



SNELHEIDSMETING

Fase 2

Meetlocatie

2. Croeselaan - Westelijk fietspad
Utrecht
Tussen Heycopstraat en Veilingstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidoost (Heycopstraat)

Meting

Fase: 2
Meetperiode: 26 september t/m 16 oktober 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Utrecht
Uitgevoerd door: Dufec



FIETSPADEN CROESELAAN / BREDEROPLEIN, UTRECHT

Locatie 2 | Croeselaan - Westelijk Fietspad



INTENSITEITEN

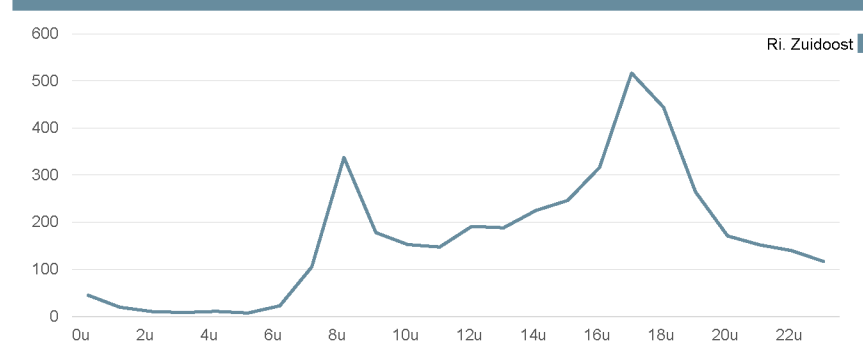
	Ri. Zuidoost							
	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
Etmaal (0-24u)	4012	100%	3651	100%	2841	100%	2654	100%
Dag (7-19u)	3046	75,9%	2692	73,8%	1834	64,6%	1783	67,2%
Avond (19-23u)	727	18,1%	661	18,1%	508	17,9%	486	18,3%
Nacht (23-7u)	239	6,0%	297	8,1%	499	17,6%	385	14,5%
Ochtendspits (7-9u)	442	11,0%	332	9,1%	65	2,3%	47	1,8%
Avondspits (16-18u)	833	20,8%	716	19,6%	428	15,1%	422	15,9%

UURCIJFERS

	Ri. Zuidoost							
	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
00:00 - 01:00	45	1,1%	68	1,9%	139	4,9%	112	4,2%
01:00 - 02:00	19	0,5%	38	1,0%	91	3,2%	78	2,9%
02:00 - 03:00	10	0,3%	19	0,5%	45	1,6%	39	1,5%
03:00 - 04:00	8	0,2%	17	0,5%	37	1,3%	40	1,5%
04:00 - 05:00	10	0,3%	16	0,4%	35	1,2%	25	0,9%
05:00 - 06:00	7	0,2%	11	0,3%	19	0,7%	20	0,8%
06:00 - 07:00	22	0,6%	19	0,5%	9	0,3%	14	0,5%
07:00 - 08:00	105	2,6%	80	2,2%	19	0,7%	19	0,7%
08:00 - 09:00	337	8,4%	252	6,9%	47	1,6%	28	1,1%
09:00 - 10:00	178	4,4%	151	4,1%	102	3,6%	64	2,4%
10:00 - 11:00	152	3,8%	146	4,0%	140	4,9%	120	4,5%
11:00 - 12:00	147	3,7%	148	4,1%	158	5,6%	145	5,5%
12:00 - 13:00	191	4,8%	187	5,1%	172	6,1%	180	6,8%
13:00 - 14:00	188	4,7%	189	5,2%	170	6,0%	213	8,0%
14:00 - 15:00	225	5,6%	218	6,0%	199	7,0%	203	7,6%
15:00 - 16:00	246	6,1%	233	6,4%	198	7,0%	199	7,5%
16:00 - 17:00	316	7,9%	285	7,8%	205	7,2%	211	7,9%
17:00 - 18:00	517	12,9%	431	11,8%	224	7,9%	211	8,0%
18:00 - 19:00	444	11,1%	373	10,2%	200	7,0%	190	7,2%
19:00 - 20:00	264	6,6%	231	6,3%	146	5,2%	147	5,5%
20:00 - 21:00	171	4,3%	160	4,4%	144	5,1%	123	4,6%
21:00 - 22:00	152	3,8%	141	3,9%	114	4,0%	115	4,3%
22:00 - 23:00	140	3,5%	129	3,5%	104	3,6%	102	3,8%
23:00 - 24:00	117	2,9%	109	3,0%	124	4,4%	57	2,1%

*Intensiteiten gebaseerd op telling b-locatie

UURVERLOOP WERKDAG



ETMAALTOTALEN

	Aantal fietsers
ma 26-sep	3364
di 27-sep	3557
wo 28-sep	3974
do 29-sep	4336
vr 30-sep	3902
za 1-okt	2694
zo 2-okt	2840
ma 3-okt	4092
di 4-okt	4446
wo 5-okt	4109
do 6-okt	4414
vr 7-okt	4002
za 8-okt	3125
zo 9-okt	2628
ma 10-okt	3976
di 11-okt	4323
wo 12-okt	4094
do 13-okt	4104
vr 14-okt	3485
za 15-okt	2704
zo 16-okt	2494

WEER

	Temperatuur	Neerslag
ma 26-sep	14 °C	17 mm, 11 uur
di 27-sep	11 °C	9 mm, 7 uur
wo 28-sep	15 °C	-
do 29-sep	16 °C	-
vr 30-sep	17 °C	6 mm, 3 uur
za 1-okt	18 °C	12 mm, 4 uur
zo 2-okt	18 °C	1 mm, 0 uur
ma 3-okt	17 °C	-
di 4-okt	18 °C	-
wo 5-okt	18 °C	2 mm, 1 uur
do 6-okt	17 °C	-
vr 7-okt	17 °C	-
za 8-okt	16 °C	0.2 mm, 1 uur
zo 9-okt	17 °C	-
ma 10-okt	16 °C	0.4 mm, 1 uur
di 11-okt	17 °C	-
wo 12-okt	16 °C	-
do 13-okt	15 °C	0.1 mm, 1 uur
vr 14-okt	16 °C	3 mm, 5 uur
za 15-okt	16 °C	3 mm, 3 uur
zo 16-okt	18 °C	2 mm, 2 uur

* KNMI, De Bilt

SNELHEIDSMETING

Fase 2

FIETSPADEN CROESELAAN / BREDEROPLEIN, UTRECHT

Locatie 2 | Croeselaan - Westelijk Fietspad



Meetlocatie

2. Croeselaan - Westelijk fietspad
Utrecht
Tussen Heycopstraat en Veilingstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidoost (Heycopstraat)

Meting

Fase: 2
Meetperiode: 26 september t/m 16 oktober 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Utrecht
Uitgevoerd door: Dufec



Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet
■ = Feestdag

INTENSITEITEN

	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	26-9	27-9	28-9	29-9	30-9	1-10	2-10	3-10	4-10	5-10	6-10	7-10	8-10	9-10	10-10	11-10	12-10	13-10	14-10	15-10	16-10
00:00 - 01:00	36	29	37	45	69	124	105	29	37	47	51	64	155	116	26	36	51	58	59	139	116
01:00 - 02:00	20	17	23	14	32	97	78	9	14	19	15	38	84	74	17	9	16	20	27	92	82
02:00 - 03:00	7	10	9	3	17	30	50	11	7	7	13	14	54	33	8	9	8	8	20	51	34
03:00 - 04:00	5	8	14	9	19	37	37	7	4	6	6	8	37	43	3	9	5	7	14	36	40
04:00 - 05:00	5	10	15	11	13	33	31	8	7	10	13	20	41	18	6	8	7	8	16	31	26
05:00 - 06:00	4	5	4	5	7	22	16	8	10	11	9	12	12	20	7	6	6	5	7	24	24
06:00 - 07:00	20	16	16	20	30	11	10	23	24	18	19	31	3	21	22	27	28	24	18	13	10
07:00 - 08:00	104	121	108	100	83	21	19	109	131	107	112	92	20	21	109	114	102	107	72	15	18
08:00 - 09:00	335	289	339	363	293	46	38	413	399	345	354	317	49	30	397	380	313	279	244	45	16
09:00 - 10:00	154	179	179	196	177	100	72	183	168	174	222	164	109	58	164	200	172	185	149	97	63
10:00 - 11:00	115	109	147	161	168	121	121	136	145	146	177	198	176	123	153	161	159	158	149	124	115
11:00 - 12:00	127	106	142	152	178	144	160	148	155	158	146	194	179	135	127	123	140	140	172	151	139
12:00 - 13:00	126	116	226	177	217	156	203	165	205	223	193	211	217	192	180	167	260	212	187	144	145
13:00 - 14:00	136	150	176	219	186	170	233	173	200	217	207	222	190	237	188	211	204	166	168	151	168
14:00 - 15:00	176	171	190	253	230	200	210	252	245	226	244	248	233	212	213	232	228	242	220	165	187
15:00 - 16:00	193	198	269	258	270	202	229	264	234	272	268	277	205	176	228	245	244	216	256	188	193
16:00 - 17:00	253	285	325	331	300	210	243	332	363	353	314	317	198	193	339	332	362	268	270	206	196
17:00 - 18:00	491	497	497	558	391	237	228	571	590	497	600	402	225	195	587	609	491	571	398	209	210
18:00 - 19:00	405	460	418	471	359	176	185	497	561	412	489	341	222	200	468	541	443	482	310	202	186
19:00 - 20:00	201	256	244	344	240	128	151	283	315	255	304	247	182	148	237	288	250	288	214	129	141
20:00 - 21:00	134	158	165	194	175	124	136	140	194	163	219	190	164	112	156	176	158	198	138	144	120
21:00 - 22:00	149	141	159	166	141	98	118	132	164	164	168	126	133	113	129	174	168	167	132	110	114
22:00 - 23:00	108	142	148	154	125	90	103	116	142	160	156	121	121	98	137	145	162	163	116	100	105
23:00 - 24:00	60	84	124	132	182	117	64	83	132	119	115	148	116	60	75	121	117	132	129	138	46
Etmaal (0-24u)	3364	3557	3974	4336	3902	2694	2840	4092	4446	4109	4414	4002	3125	2628	3976	4323	4094	4104	3485	2704	2494
Dag (7-19u)	2615	2681	3016	3239	2852	1783	1941	3243	3396	3130	3326	2983	2023	1772	3153	3315	3118	3026	2595	1697	1636
Avond (19-23u)	592	697	716	858	681	440	508	671	815	742	847	684	600	471	659	783	738	816	600	483	480
Nacht (23-7u)	157	179	242	239	369	471	391	178	235	237	241	335	502	385	164	225	238	262	290	524	378
Ochtendspits (7-9u)	439	410	447	463	376	67	57	522	530	452	466	409	69	51	506	494	415	386	316	60	34
Avondspits (16-18u)	744	782	822	889	691	447	471	903	953	850	914	719	423	388	926	941	853	839	668	415	406
Validatie																					

SNELHEIDSMETING

Fase 2

FIETSPADEN CROESELAAN / BREDEROPLEIN, UTRECHT

Locatie 2 | Croeselaan - Westelijk Fietspad



Meetlocatie

2. Croeselaan - Westelijk fietspad
Utrecht
Tussen Heycopstraat en Veilingstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidoost (Heycopstraat)

Meting

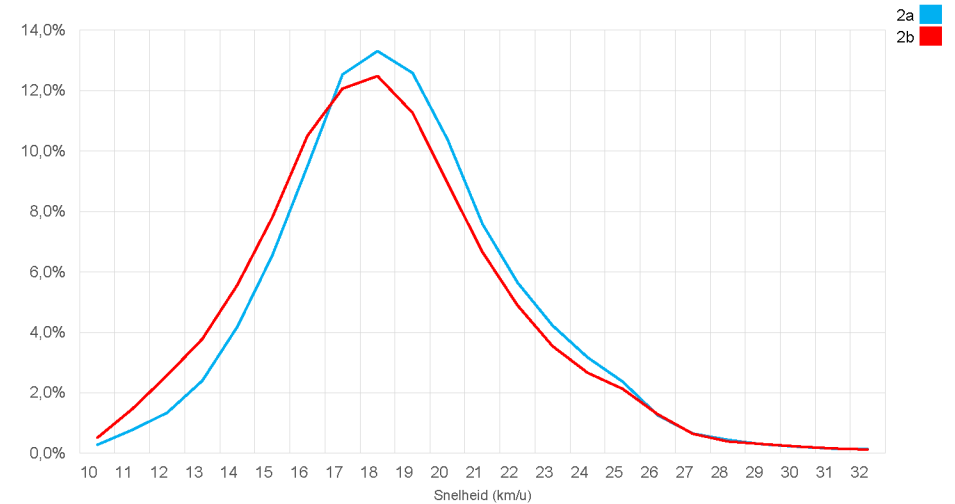
Fase: 2
Meetperiode: 26 september t/m 16 oktober 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Utrecht
Uitgevoerd door: Dufec



SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

Snelheid (km/u)	Locatie 2a		Locatie 2b	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
10	0,3%	0,3%	0,5%	0,5%
11	0,8%	1,1%	1,5%	2,0%
12	1,3%	2,4%	2,6%	4,6%
13	2,4%	4,8%	3,8%	8,3%
14	4,2%	9,0%	5,6%	13,9%
15	6,6%	15,5%	7,8%	21,7%
16	9,5%	25,0%	10,5%	32,2%
17	12,5%	37,6%	12,1%	44,3%
18	13,3%	50,9%	12,5%	56,8%
19	12,6%	63,5%	11,3%	68,1%
20	10,4%	73,8%	8,9%	77,0%
21	7,6%	81,4%	6,7%	83,6%
22	5,7%	87,1%	4,9%	88,5%
23	4,2%	91,3%	3,5%	92,1%
24	3,2%	94,5%	2,7%	94,7%
25	2,4%	96,8%	2,1%	96,9%
26	1,3%	98,1%	1,3%	98,2%
27	0,6%	98,7%	0,6%	98,8%
28	0,4%	99,2%	0,4%	99,2%
29	0,3%	99,5%	0,3%	99,5%
30	0,2%	99,7%	0,2%	99,7%
31	0,2%	99,9%	0,2%	99,9%
32	0,1%	100,0%	0,1%	100,0%

SNELHEIDSVERDELING 2a vs 2b



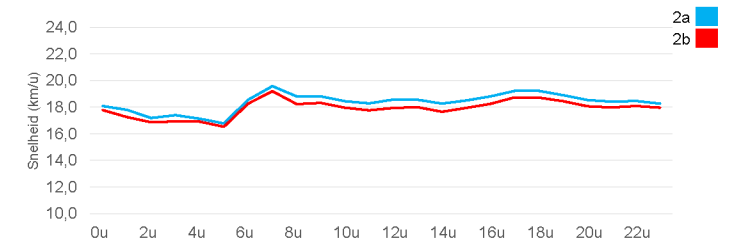
SNELHEDEN WEEKDAG

	Locatie 2a		Locatie 2b	
	Gemiddelde	Gemiddelde	Gemiddelde	Gemiddelde
00:00 - 01:00	18,1	17,8		
01:00 - 02:00	17,8	17,3		
02:00 - 03:00	17,2	16,9		
03:00 - 04:00	17,4	16,9		
04:00 - 05:00	17,1	16,9		
05:00 - 06:00	16,8	16,5		
06:00 - 07:00	18,6	18,3		
07:00 - 08:00	19,6	19,2		
08:00 - 09:00	18,8	18,2		
09:00 - 10:00	18,8	18,3		
10:00 - 11:00	18,4	18,0		
11:00 - 12:00	18,3	17,8		
12:00 - 13:00	18,6	17,9		
13:00 - 14:00	18,6	18,0		
14:00 - 15:00	18,3	17,6		
15:00 - 16:00	18,5	17,9		
16:00 - 17:00	18,8	18,2		
17:00 - 18:00	19,2	18,7		
18:00 - 19:00	19,2	18,7		
19:00 - 20:00	18,9	18,4		
20:00 - 21:00	18,5	18,1		
21:00 - 22:00	18,4	18,0		
22:00 - 23:00	18,5	18,1		
23:00 - 24:00	18,3	18,0		

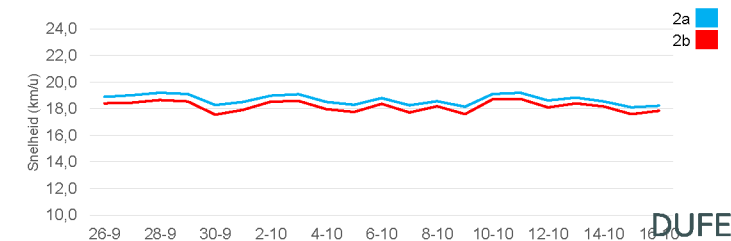
SNELHEDEN PER DAG

	Locatie 2a		Locatie 2b	
	Gemiddelde	Gemiddelde	Gemiddelde	Gemiddelde
ma 26-sep	18,9	18,4		
di 27-sep	19,0	18,4		
wo 28-sep	19,2	18,6		
do 29-sep	19,1	18,5		
vr 30-sep	18,3	17,5		
za 1-okt	18,5	17,9		
zo 2-okt	19,0	18,5		
ma 3-okt	19,1	18,6		
di 4-okt	18,5	18,0		
wo 5-okt	18,3	17,8		
do 6-okt	18,8	18,3		
vr 7-okt	18,2	17,7		
za 8-okt	18,6	18,2		
zo 9-okt	18,1	17,6		
ma 10-okt	19,1	18,7		
di 11-okt	19,2	18,7		
wo 12-okt	18,6	18,1		
do 13-okt	18,8	18,4		
vr 14-okt	18,5	18,2		
za 15-okt	18,1	17,6		
zo 16-okt	18,2	17,8		
Gemiddelde	18,7	18,2		

UURVERLOOP SNELHEDEN



DAGVERLOOP SNELHEDEN



From: [REDACTED]
Sent: Wed, 16 Nov 2022 12:28:58 +0200
To: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: FW: voorstel stafnotitie Weerdsingel
Attachments: stafstuk 23 nov 2022 wijzigen IPvE.docx

Voor morgen,
Groet

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 16 november 2022 11:28
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
<[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>;
[REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Onderwerp: voorstel stafnotitie Weerdsingel

Beste projectgroep,

Gister spraken we over 'wat te doen met de 200 reacties' op het concept-IPvE.
We hebben het gehad over de rotonde en de beoordeling van GC.
En over de staf volgende week, waar ik aan de wethouder wil vragen in hoeverre ze wil aanpassen, meebewegen.

Bijgaand een voorstel voor een stafnotitie.
Daarin geef ik aan dat we, alles overziend (reacties, GC) het voorstel voor de aansluiting bij de Noorderbrug gaan aanpassen, met als uitgangspunt 'behoud rotonde'.
En verder een lijstje wijzigingen op het IPvE die we nog moeten verwerken, vooral in de tekst.

Graag jullie reactie op deze notitie,
Als dat morgen lukt: graag.
Ik moet dit vrijdag inleveren.

Dank

[REDACTED]

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 Fietsersbond met voorzet voor antwoord 3. Verkeersveiligheidsbeoordeling van Goudappel Coffeng	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
Lijn uitzetten voor beantwoording reacties concept-IPvE Weerdsingel OZ (keuze maken voor wel/niet wijzigen IPvE)		
Aanleiding voor dit voorstel		
Op het IPvE Weerdsingel zijn 206 schriftelijke reacties binnengekomen. 45 mensen hebben een bijlage met toelichting bijgevoegd. We gaan alle reacties inhoudelijk beantwoorden. De resultaten van de verkeersveiligheidsbeoordeling voor de aansluiting bij de Noorderbrug (locatie rotonde) zijn bekend. Vraag is in hoeverre we in alle reacties aanleiding (willen) zien om het IPvE te wijzigen.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico.		
Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
Overzicht		
We hebben ongeveer 200 reacties ontvangen. Het merendeel daarvan 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, de Voetgangersvereniging Utrecht Oost, ...

Opvallend zijn de ca 40 positieve reacties. Enkelen 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

Het is lastig om de ongeveer 20% positieve reacties te wegen naast de 80% overwegend negatieve, volgende reacties.

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). Beide categorieën worden bediend.

Veel mensen vragen om uitbreiding van de fietsstallingsplaatsen (fietsenrekken).

Veel vragen gaat over de onderbouwing, nut en noodzaak, en de positie van de Weerdsingel in het fietsnetwerk nu er geen brug nabij de Weerdsluis komt. We lezen twijfels over de onderbouwing en de prognoses.

De Actiegroep wil voor de Weerdsingel vasthouden aan het inrichtingsniveau Allure. Hier zit een misverstand: de Weerdsingel valt niet in het inrichtingsniveau Allure, dat niveau geldt voor de binnenstad. In de verdiepingsgesprekken hebben we dit uitgebreid behandeld, de actiegroep houdt vast aan dit misverstand.

Veel gehoorde onderwerpen

1. Behoud rotonde

Een grote groep (ca 70) 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 8 mensen zeggen expliciet dat ze het een goed idee vinden. Opvallend: de Fietzersbond vermeldt in zijn brief niets over het voorstel om de rotonde weg te halen.

Goudappel heeft inmiddels een verkeersveiligheids-beoordeling uitgevoerd, daarover verderop meer.

2. 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..

3. 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 (bijlage) 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 niet op de huidige aantallen fietsers.

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

4. 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.

5. Fietsenrekken

Uit de eerdere bewonersenquête kwam dat er geen behoefte was aan uitbreiding van het aantal fietsstallingsplaatsen. 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. We onderzoeken nu op welke plekken uitbreiding van fietsenrekken mogelijk is, en wat de consequenties daarvan zijn (ten koste van parkeerplaatsen, van groen, ..)

In het FO zullen we het aantal fietsrekken in ieder geval verhogen van 70 naar 200 fietsplekken.

6. Koekoekstraat

Door de Actiegroep en ca 20? mensen wordt de situatie in de Koekoekstraat aangehaald als slechts voorbeeld: een fietsstraat in asfalt waar (te) hard gereden wordt. Ook al vallen de objectieve cijfers mee (*geen/weinig ongevallen, snelheid gem 29 km/uur v85 35 km/uur*), de verkeerveiligheid voelt laag (subjectieve verkeerveiligheid). In overleg met ... en na beoordeling van ... gaan we de komende tijd enkele aanpassingen aan de Koekoekstraat doorvoeren:

- . human factors, gedrag: ...

- . verharding: op enkele locaties gaan we oneffenheden/ribbels in de bestrating aanbrengen

- . groen: er komt op 3? locaties een groenbak/groenvak.

? vraag van mij: doen we ook iets aan de verkeerd gestalde fietsen?

In ons antwoord op de reacties Ws OZ zullen we dit voornemen vermelden.

7. 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.

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.

Verkeerveiligheidsbeoordeling locatie rotonde door Goudappel

- . concept is beschikbaar

- . gezien de functie en de (lage) intensiteit van deze locatie wordt geen groot veiligheidsrisico voorzien, ongeacht de inrichting. Beide kruispuntvormen zijn veilig vorm te geven.

- . Beide situaties zijn met kleine wijzigingen te verbeteren; zowel de rotonde als het FO-voorstel.

. Verbeterpunten in het FO-voorstel zitten bv in het verkleinen van de oversteek-breedte voor voetgangers, het beter geleiden van de kruisende bewegingen tussen Duifstraat en Noorderstraat en de vormgeving van de plateaus.

. Op onze vraag met welke rapportcijfers GC beide voorstellen zou scoren, geeft GC aan: beide scoren ruim voldoende, het FO-voorstel een 7; de rotonde een 7,5. Waarbij in beide opties verbeterpunten zitten. Goudappel vindt dit overigens wel een lastige inschatting; verkeersveiligheid is immers geen becijferbare eenheid. In hun notitie zal GC dan ook geen rapportcijfers noemen.

. GC-concept:: 'Al met al zijn beide kruispuntvormen toepasbaar, maar biedt de rotonde op het onderzochte kruispunt naar verwachting de meest duidelijke en verkeersveilige oplossing'.

Voorstel voor aanpassingen in IPvE

We lezen in de reacties veel ongemak dat we al kenden, en veel detailvragen en vragen om nadere toelichting of onderbouwing. We lezen geen nieuwe invalshoeken die ons op andere gedachten brengen. We vinden onze overwegingen om de rotonde te verwijderen nog steeds van kracht: verbetering positie van de fiets en vergroten van het groen. De vele reacties en de beoordeling van Goudappel maken de afweging voor de projectgroep niet anders dan bij het concept-IPvE en FO.

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 Weerdsdijk
3. alinea uitbreiden over cijfers, fietsprognoses, effect van Weerdsdijk 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 uitbreiden van ca 70 in het FO naar ruim 200, en daarvan in beeld brengen wat de consequenties zijn.
6. alinea opnemen over (on-)mogelijkheid voor diervriendelijke en ecologische 'plus' aan de groene oevers

7.FO-voorstel voor kruising aanpassen

De rotonde is een lastig punt in de afweging. We zien in de reacties geen nieuwe overwegingen die we niet al hebben meegenomen in het FO-voorstel. De beoordeling van GC geeft aan dat beide voorstellen ruim voldoende scoren, en dat het FO-voorstel verbeterd kan worden. Per saldo beoordeelt GC echter de rotonde als basisvorm 'de meest duidelijke en verkeersveilige oplossing'. De verkeersveiligheid moet worden afgewogen tegen de singelstructuur en de vergroening. We zien mogelijkheid van meer vergroenen bij behoud van de rotonde.

Voorstel:

. we gaan de komende weken het FO-voorstel aanpassen met als uitgangspunt 'behoud rotonde'. Daarin verwerken we de adviezen van GC en voegen we groen toe. Mogelijk kunnen we de voorrangsroute over de singel behouden, met een middeneiland/groen rondje ter hoogte van de zijstraten, als verkeerskundige variant op de rotonde.

Met dit voorstel 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's, spandoeken en posters je ophangt, je je zin wel krijgt.

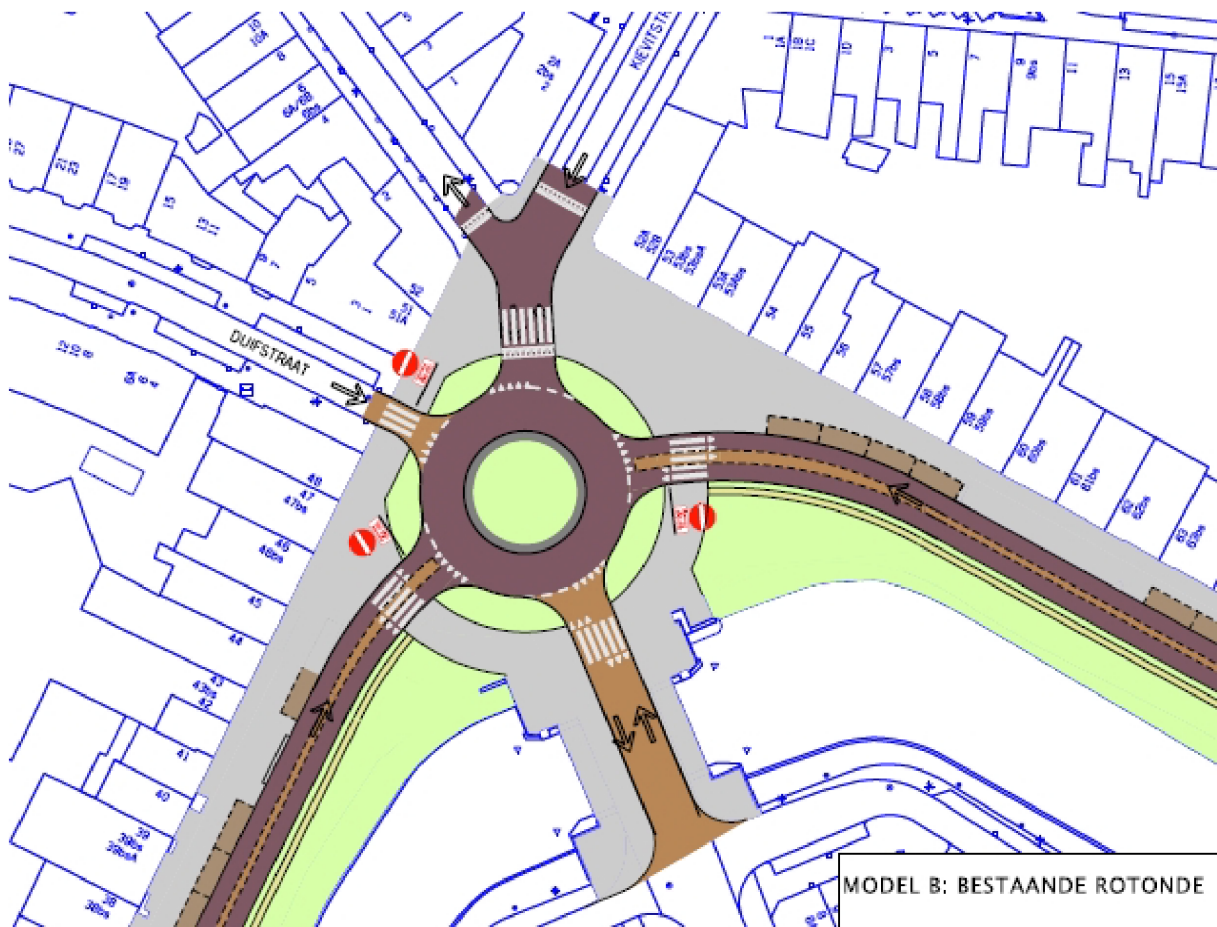
Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking	19 dec 2022: concept-reactienota, aangepast IPvE en FO, collegevoorstel en raadsbrief
College	
Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)	
Commissie	
Raad	

Ter indicatie

Voorstel:

Rotonde op huidige plaats optimaliseren (aansluiten op versmald straatprofiel, meer groen).



Opdracht Verdiepingslag Weerdsingel

Aanleiding

De herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde wordt door de gemeente al enige tijd voorbereid. Daarbij leeft bij de gemeente de wens deze straat zo in te richten dat deze ook in de toekomst grote(re) stromen fietsers kan verwerken. Ook wil de gemeente dit deel van de Singel waar dat kan verder vergroenen. De wijkbewoners willen dat na de herinrichting dit deel van de Singel net zo veilig en prettig is voor alle gebruikers als voor de herinrichting. Maar ook dat de voorzieningen en gebruikte materialen passen in de omgeving. Zij hebben de gemeente uitgedaagd om samen tot een beter passend ontwerp te komen dat ook voldoet aan de wensen die leven binnen de wijk.

De gemeente en vertegenwoordigers uit de wijk starten daarom maart 2021 samen een traject om verschillende inrichtingsopties uit te werken en deze integraal en zo objectief mogelijk te beoordelen. Zij worden daarbij ondersteund door een onafhankelijk procesbegeleider en inhoudelijke deskundigen.

De opdracht

Ontwikkel een voorstel voor herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde, tussen Vaaltbrug en Hopakker om:

- de Singel meer te vergroenen zodat flora & fauna hier waar dit past kunnen worden versterkt.
- het mogelijk te maken dat minimaal 8.000 fietsers per dag op de Singel zich veilig en soepel kunnen verplaatsen. Het gaat daarbij om fietsers op doorreis als ook wijkbewoners die een bestemming nabij veilig en comfortabel willen bereiken.

Om tot dit voorstel te komen worden verschillende varianten uitgewerkt en integraal beoordeeld op gezamenlijk geformuleerde criteria.

Vooraf is afgesproken dat de uiteindelijk voorgestelde variant(en) in ieder geval aan de volgende randvoorwaarden moeten voldoen:

- alle gebruikers, fietsers, wandelaars, bewoners en automobilisten moeten zich hier veilig en prettig voelen.
- de inrichting moet goed aansluiten bij het historisch straatbeeld.
- een soepele aansluiting met de rest van de Singel andere (fiets)routes wordt gerealiseerd.
- er wordt waar dat kan ook rekening gehouden met ingrepen die elders in de (directe) omgeving plaatsvinden en effect kunnen hebben op de verkeersstromen op dit deel van de Singel.

Het is nadrukkelijk de wens de opdracht voor de zomer van 2021 af te ronden en een advies aan de Wethouder Verkeer, mobiliteit, duurzaamheid en milieu voor te leggen.

Processtappen & organisatie

Er vindt een aantal – gedacht wordt aan 4 - gesprekken plaats met een kerngroep. Daarin hebben een delegatie van de bewoners en de gemeente zitting. In die gesprekken wordt/worden:

- de lucht geklaard en de spelregels voor het traject vastgesteld;
- de scope van het traject bepaald;
- de standpunten uitgewisseld en besproken. Daarbij wordt gekeken waar deze overeenkomen en waar deze verschillen;
- vastgesteld welke vragen er nog zijn die moeten worden uitgezocht. Dit 'huiswerk' wordt uitgezet voor uitwerking door de leden van de kerngroep en eventueel specialisten;
- de uit te werken varianten en de wijze waarop deze worden beoordeeld geselecteerd. Bij deze beoordeling zal in ieder geval worden gekeken naar: de meervoudige gebruiksmogelijkheden, verkeersveiligheid, de inpassing in het historisch straatbeeld, de klimaatbestendigheid (hittestress, bergend vermogen en overlast bij hevige neerslag) en opbrengst voor de natuur, de capaciteit aan verkeersstromen die wordt verwacht en kan worden verwerkt, in hoeverre de variant aansluit bij de wensen van de omwonenden en de aansluiting bij het beleid van de gemeente.
- Hoe om te gaan met het gebruik van de aanlegplaatsen voor plezierbootjes in dit deel van de singel is een aandachtspunt.

Indien nodig wordt tussentijds de wethouder geïnformeerd (door de projectleider) of om richting gevraagd.

In het kernteam hebben zitting:

- als Voorzitter en procesbegeleider: 5.1.2E (Academie voor Organisatiecultuur)
- namens de bewoners: 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E
- namens de gemeente: 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

Waar nodig worden externe deskundigen uitgenodigd. Daarbij wordt gedacht aan 5.1.2E 5.1.2E (Coffeng & Goudappel) en 5.1.2E (Fietzersbond).

De bewoners raadplegen hun achterban regelmatig over de voortgang en voorliggende keuzen. In deze 'tweede ring' hebben ca. 12 omwonenden zitting.

De leden van het kernteam hebben zich vooraf bereid verklaard om open en onbevangen naar het voorliggend vraagstuk te kijken. De bijeenkomsten worden zo georganiseerd en gefaciliteerd dat er ruimte wordt gevoeld voor het inbrengen en bespreken nieuwe inzichten. Belangen worden niet in het kernteam behartigd. Wel geven kernteamleden aan wat naar hun verwachting bij de eigen achterban het draagvlak voor een voorstel zal zijn.

Op te leveren producten

De volgende producten worden in ieder geval opgeleverd:

- gespreksverslagen van de bijeenkomsten van het Kernteam en (waar nodig) van andere gesprekken;
- (profiel)schetsen en ontwerpen van de beoordeelde varianten;
- een framework voor de toetsing en weging van de varianten;
- een advies waarin wordt beschreven wat het doel en de aanpak was, welke varianten en criteria zijn gehanteerd en wat de resultaten van de analyse en conclusies zijn.

Planning

Het project start eind maart en wordt bij voorkeur voor medio juli 2021 afgerond.

Criteria

- Fiets: comfort, herkenbaarheid, aantrekkelijk, capaciteit, ontlasting centrum, ...
- Voetganger: fatsoenlijk wandelpad, verblijfsruimte, ...
- Groen: ruimte voor bomen, waterberging, ...
- Duurzaamheid: hittestress etc, wel van belang maar wrs niet doorslaggevend of onderscheidend
- Draagvlak bij bewoners
- Veiligheid is randvoorwaarde, wel goed om er 'woorden' aan te geven:
snelheidsremming, oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, conflicten auto-fiets-voetganger

Criteria als investeringen, beheer etc zijn niet doorslaggevend of zijn niet verschillend per model/variant

Criterion: Fiets

Kwantitatief	Capaciteit	Min 8.000	Randvoorwaarde: moet-ie aan voldoen: vink
	Bijdrage aan ontlasten centrum		
Herkenbaarheid	Waar mag ik fietsen	Fietsplek op de weg	Fietsstrook, fietssymbool
Positie in het fietsnetwerk	Als onderdeel fietssingel, fietsnetwerk, herkenbare structuur	Stedelijk nivo: sluit aan op singel Oost en op stedelijk fietsnetwerk	Breedte fietsstrook, asfalt vs klinkers
Comfort	Snelheid	Geen grote snelheidsverschillen fietsers onderling	
	Relatie auto	Snelheidsverschil met auto	
	Soepel, glad		
	Veilig: voel ik me prettig/veilig	Kan ik mn ruimte nemen (voel ik me vrij om)	
	Obstakels		Geleiders in bocht Markering
	Kruisingen	Vertragingspunten	
	overzichtelijkheid	Bv openslaande portieren, oversteekmogelijkheden	
Aantrekkelijk?	'mooie' omgeving	Beleving, afwisseling, groen, mooi, ...	Fietser is bereid om om te fietsen voor mooie route
Veiligheid	Snelheid auto's	Huidige V85 van 40 km/hr verlagen	
	Positie auto's	Mn in (blinde) bochten rechts houden	

Criterion: Voetganger

Trottoir	Minimaal 2 m Net zo breed als nu Overall min 3m obstakelvrij	2-3m: - 3 -4m: 0 4 -5m: + +	Toegankelijk VN-verdrag (Agenda 22, handboek) Min 1,8m of 2,4m, vlak
Wandelpad in groen: functioneel	0,8m 1,5m	+ ?	Vlakke ligging, ontwatering, Afstand tot de weg, Enscenering
Wandelpad in groen: passende verharding/bekleding	Halfverhard Verhard	+ -	Doorkijkjes, kun je bij water komen, aansluiten bij Zocher
Aantrekkelijkheid/beleving/ passend in omgeving	oversteekbaarheid		Keuze tussen zon/schaduw
Afwisseling, avontuurlijke omgeving	Stedelijk nivo: doorgaand wandelpad langs hele singel	Mate van onderhoud/maaien	Functionele voetganger Recreatieve wandelaar mindervalide

Criterion: Groen

Ruimte rondom bomen	Hoe breder hoe beter	Groei-omstandigheid	
Extra m2 groen	Hoe meer hoe beter		Uitstraling Waterberging/sponswerking
Schaduwwerking	Hoe meer schaduw hoe beter?	Niet als schaduw op dak (zonnepaneel) of als te donker	Tegengaan hittestress
Parkbeleving	Variatie in bomen en struiken, robuuste omvang	Ruimtelijke ervaring van het groen	
Aantal bomen en struiken		Pro: schaduw, beleving Contra: licht/zonnepaneel/..	Let op hoogte, variatie
	Hoe meer variatie in soorten hoe meer biodiversiteit en hoe minder kwetsbaar	Monocultuur is kwetsbaar. Beleid is nu: geen monocultuur tenzij CH	
Andere woorden, aandachtspunten	Parkzone vs kade Beheer, modder,	Zocher: halfverhard, gelig	Verblijfsruimte, bijzondere plekken, maatwerk-uitwerking: niet onderscheidend
Let op	Kabels en leidingen		

criterium Duurzaamheid

Elementen als:

- Hittestress (*kleur van verharding, aanwezigheid van schaduw, reflectie door ondergrond*)
- Waterdoorlatend en waterberging/sponswerking (*verwerking piekbelasting*)
- Hergebruik materiaal
- Slijtage/levensduur
- Kwetsbaar/gemak voor herstelwerkzaamheden/reparaties
- ...

Zeker van belang, maar minder van invloed als onderscheidend criterium

Op weg naar beoordeling

- 6 modellen,
- 4 criteria
- Indicatieve invulling, nader te bespreken !

Voorstel: trechteren: welke 2 varianten zijn kansrijk,
Nieuwe variant onderweg

Mogelijk nieuw model

- Maximale veiligheid binnen maximaal groen, iets tussen model 4 en 5
- Hypotheek op parkeren....



Doel project Weerdsingel–Oostzijde



Situatie voor fiets aantrekkelijker maken (rijden, stallen)



Meer ruimte voor voetgangers



Groene structuur versterken



Verharding verminderen (hittestress, regenwateropvang)



Advies alternatieve fietsroutes binnenstad

Januari 2021

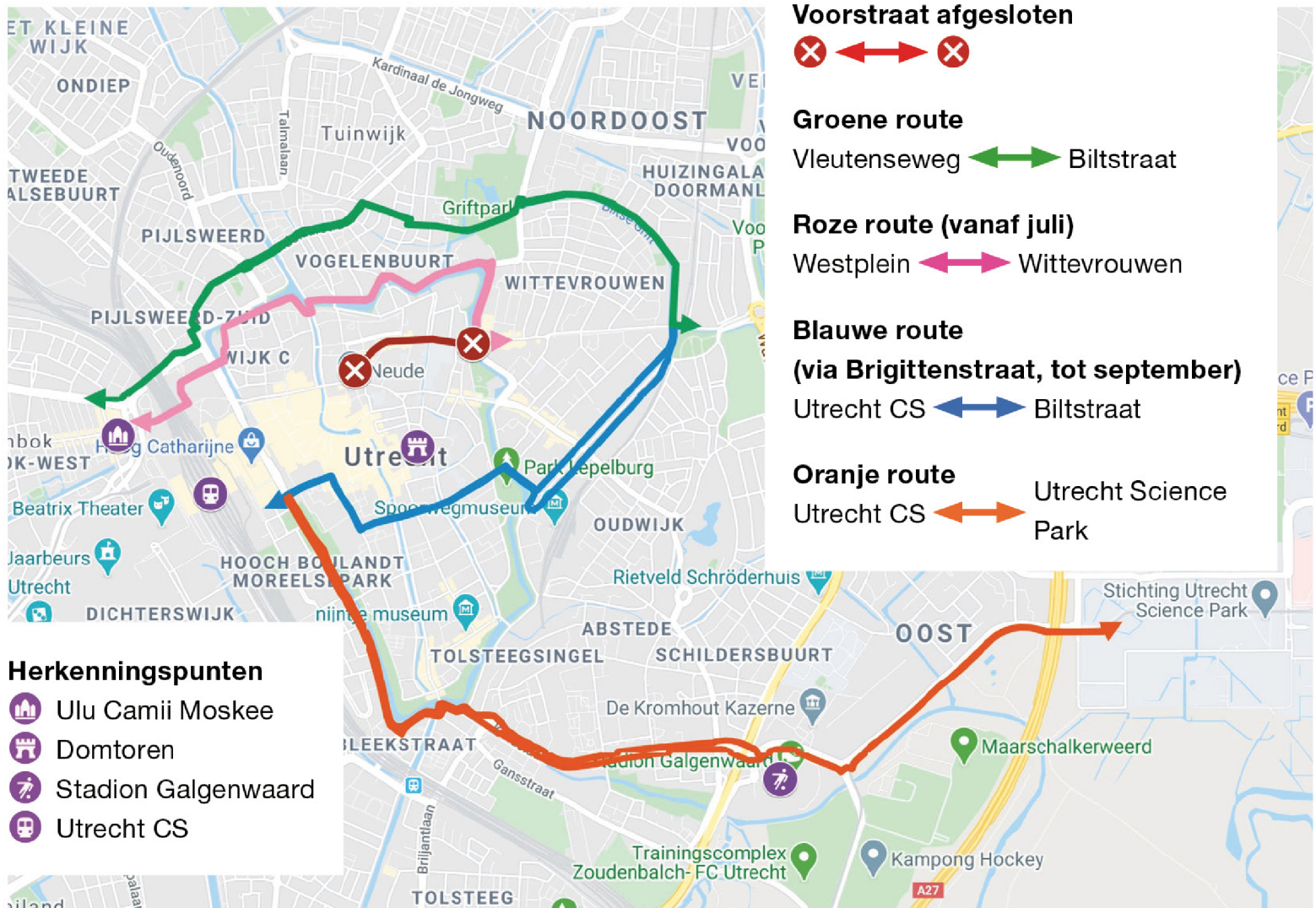
Tijdens de herinrichting van de Voorstraat/Wittevrouwenstraat bood de gemeente vier omleidingsroutes voor fietsers aan met ieder een eigen kleur. Dit om grote drukte op de Nobelstraat te voorkomen. De fietsroutes werden met pijlen en borden op de straat aangegeven en via social media gepromoot. Het doel van dit document is om te komen tot een bondig advies voor het vervolg van de vier routes die een alternatief vormen om de drukte binnenstad te vermijden.

Samenvattend blijkt uit de flitspeiling een enigszins negatief beeld van de routes, maar tegelijkertijd ook voldoende potentie om in de toekomst alternatieve routes voor de binnenstad - op een aangepaste manier - te promoten.



Aanleiding en uitvoering

In 2020 is de Voorstraat/Wittevrouwenstraat op de schop gegaan. Dit is een belangrijke fietsroute en daarom is er vooraf nagedacht over hoe deze fietsers tijdens de werkzaamheden om te leiden. Voor veel fietsers is de meest logische route via de Nobelstraat, maar omdat die ook al erg druk is, verwachtten we dat deze straat onvoldoende capaciteit heeft voor zo veel extra fietsers. Om deze reden en om de binnenstad te ontlasten, zijn er vier alternatieve (omleidings)routes in het leven geroepen. Zie de afbeelding hieronder.



Vooraf is door XTNT een lijst aan maatregelen opgesteld om deze routes te stimuleren. Ook is er een plan gemaakt om te meten hoeveel gebruik er van de alternatieve routes gemaakt zou worden. Doordat de start van de werkzaamheden middenin de eerste corona-lockdown in het voorjaar viel en er vrijwel geen fietsers meer op straat waren, kon er geen betrouwbare nulmeting worden gedaan. Dit onderzoek is daarom stop gezet. Wel was er op kleine schaal over deze routes gecommuniceerd.

Toen de fietsdrukke in de stad weer toe nam en er door de 1,5 meter maatregel een nieuwe aanleiding was om drukke te spreiden, is er extra gecommuniceerd over deze alternatieve routes. Ook zijn halverwege de periode extra borden geplaatst langs de routes en de tekens op de weg iets aangepast.

Na afloop van de werkzaamheden rees de vraag wederom of de routes effectief zijn geweest, of we ze moeten aanhouden of in de toekomst nog een keer kunnen inzetten. Omdat de metingen door corona niet zijn doorgegaan, is gezocht naar andere manieren om de alternatieve routes te evalueren.

Methoden

De hoofdvraag tijdens de evaluatie is: *zijn de vier omleidingsroutes bruikbaar/effectief? Hoe zijn ze ervaren?* Om een antwoord te geven op de hoofdvraag en tot een advies te komen, gebruiken we:

- De reactie van de Fietzersbond
- De reacties op (social) media
- Een flitspeiling via Facebook en Instagram, verspreid onder fietsers in Utrecht

We hebben geen gebruik gemaakt van tellingen op de weg omdat een nulmeting niet betrouwbaar gedaan kon worden. Ook hebben we geen gebruik gemaakt van de IkFiets data, deels om dezelfde reden (te weinig gebruikers in corona-tijd) en deels omdat we niet tijdig genoeg deze data in hebben kunnen zien.

Vooraf zijn de routes wel gereden. Om de adviezen uit dit document verder te concretiseren kan het handig zijn om de routes nog eens te rijden en per route concrete verbeterpunten aan te geven. De routes moeten goed zijn, zodat de kans op duurzame gedragsverandering groter is.

Resultaten

Reactie Fietzersbond

De Fietzersbond heeft een reactie en tips gegeven. De volledige reactie nemen we hier niet op, maar een paar punten:

- Maak de belangrijkste omleidingsroute meer ‘voor de hand liggend’
- Sta fietsers toe op de rijbaan van de Nobelstraat
- Plaats op de routes meer infoborden ter verduidelijking van de gekleurde markering
- De Nachtegaalstraat niet als alternatieve route benoemen is onbegrijpelijk voor mensen die bekend zijn in Utrecht.
- Verschillende fietsers geven aan zich ‘ter plaatse’ te realiseren niet verder te kunnen en dan pas een alternatieve route te zoeken

Reacties (social) media

Er zijn in de media en op social media veel reacties gekomen. De volledige analyse nemen we hier niet op, maar een paar punten:

- Er is veel kritiek op de omleidingsroutes, ze zijn voor veel reageerders niet duidelijk
- Er wordt lacherig en smalend gereageerd op de fout die gemaakt was bij de blauwe en roze route
- Er wordt geklaagd dat er zoveel tegelijk open ligt in Utrecht

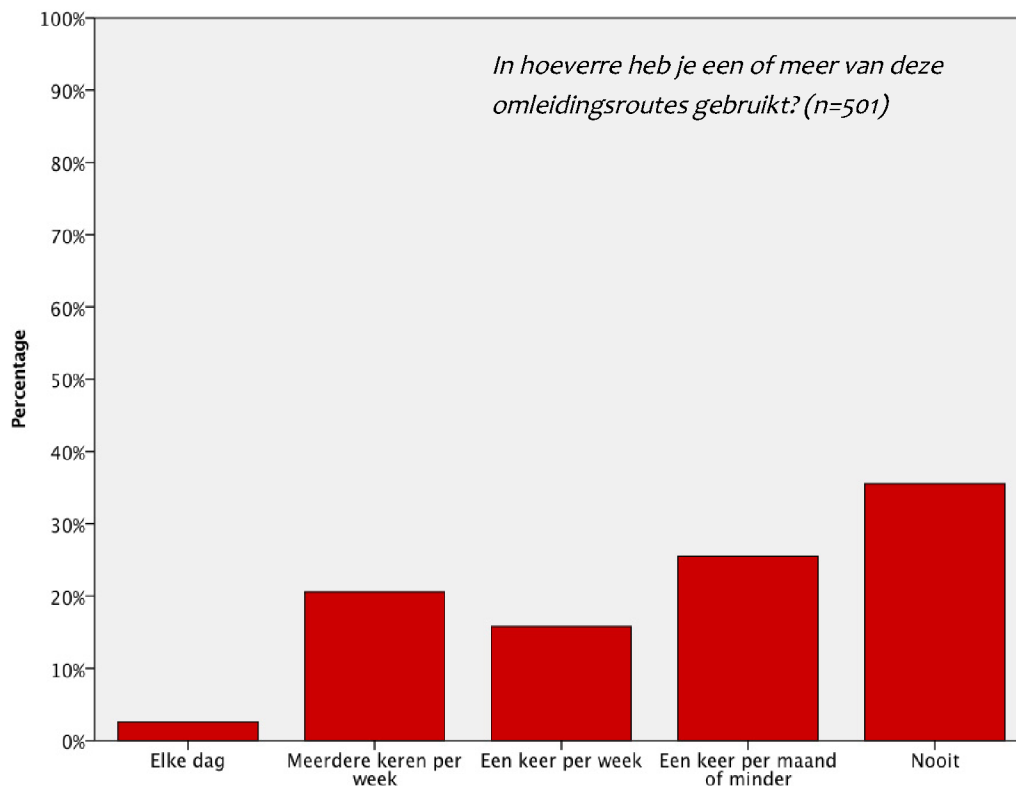
En daaruit volgend, enkele adviezen:

- Maak routemarkeringen duidelijker
- Betrek stakeholders zoals fietzersbond bij toekomstige aanpassingen van alternatieve routes
- Dubbelcheck of omleidingen daadwerkelijk kloppen ivm werkzaamheden elders

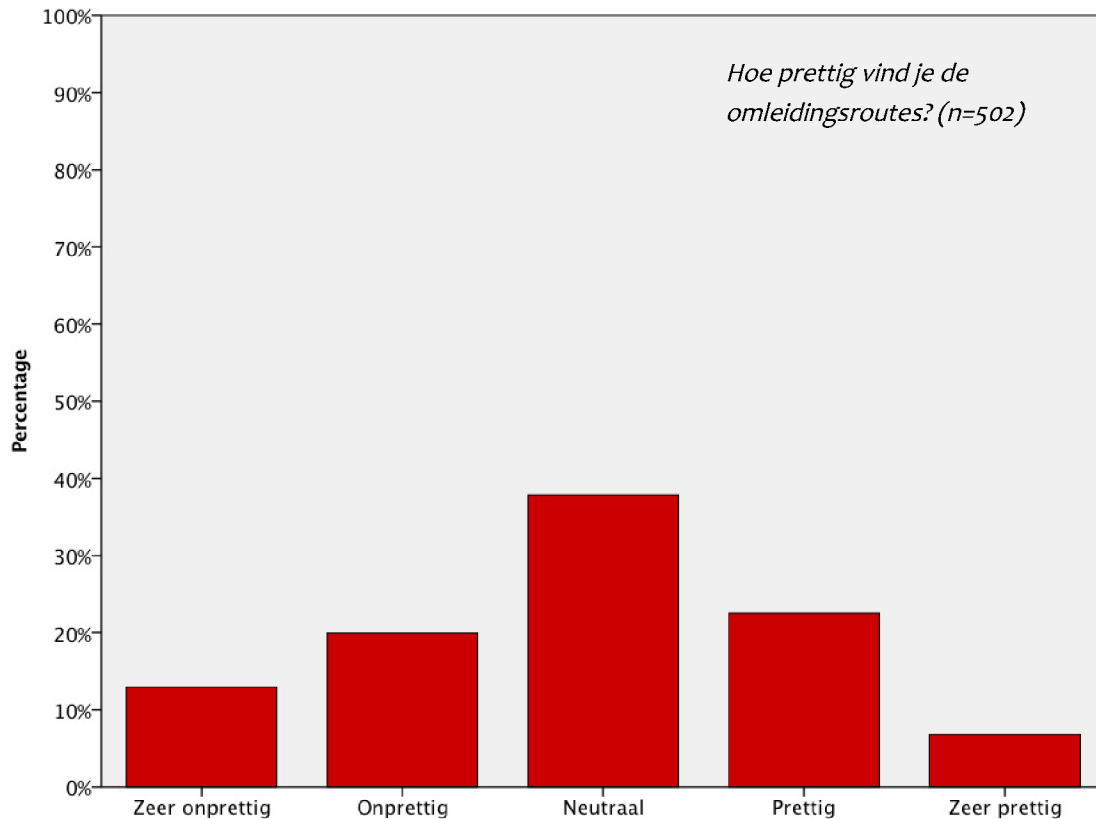
Flitspeiling

Hoewel de reacties van de Fietzersbond en via (social) media overwegend negatief waren, bleek het resultaat uit de flitspeiling minder negatief. In totaal vulden 629 fietsers door de Utrechtse binnenstad van boven de 18 jaar de vragenlijst in. Van hen waren 80% bekend met een of meer van de omleidingsroutes. Onder de respondenten waren jonge mensen tussen de 18 en de 29 oververtegenwoordigd, daar is niet op gecorrigeerd. De volledige analyse nemen we hier niet op, maar we nemen een aantal inzichten mee.

40% van de respondenten gebruikten de routes minimaal een keer per week (3% elke dag; 21% meerdere keren per week; 16% een keer per week).



30% van de respondenten vindt de routes (zeer) prettig (23% prettig; 7% zeer prettig).
 33% van de respondenten vindt de routes (zeer) onprettig (20% onprettig; 13% zeer onprettig).



Meest genoemde toelichtingen bij antwoord (zeer) prettig (n=54):

- Duidelijk aangegeven (22x)
- Minder drukke route (10x)
- Leuke borden (7x)
- Leuk om op nieuwe plekken te komen (7x)
- Handig om te navigeren (7x)

Meest genoemde toelichtingen bij antwoord (zeer) onprettig (n=141):

- De routes waren onduidelijk aangegeven (65x)
- Er was een kortere/snellere route (57x)
- Ik begreep niet wat het was (25x)

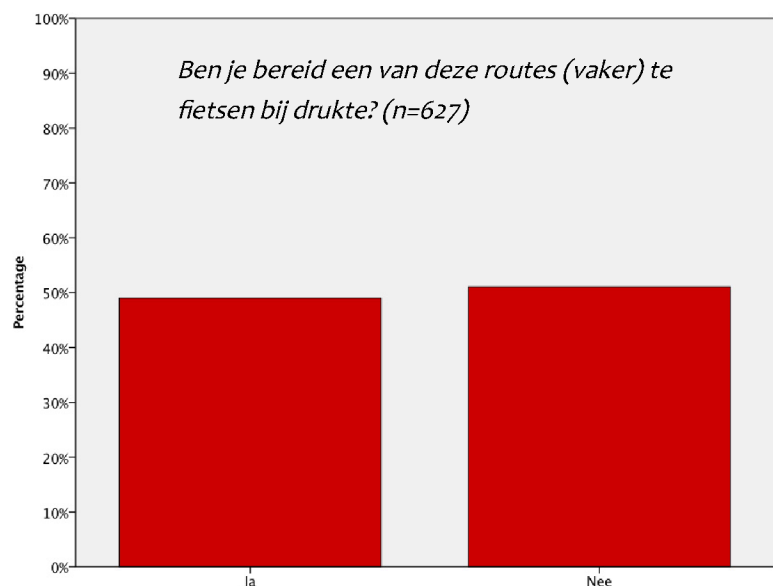
Ongeveer de helft van de mensen is wel bereid een van deze routes vaker te fietsen als het in de binnenstad druk is (51% niet bereid; 49% wel bereid).

Als toelichting waarom wel (n=122):

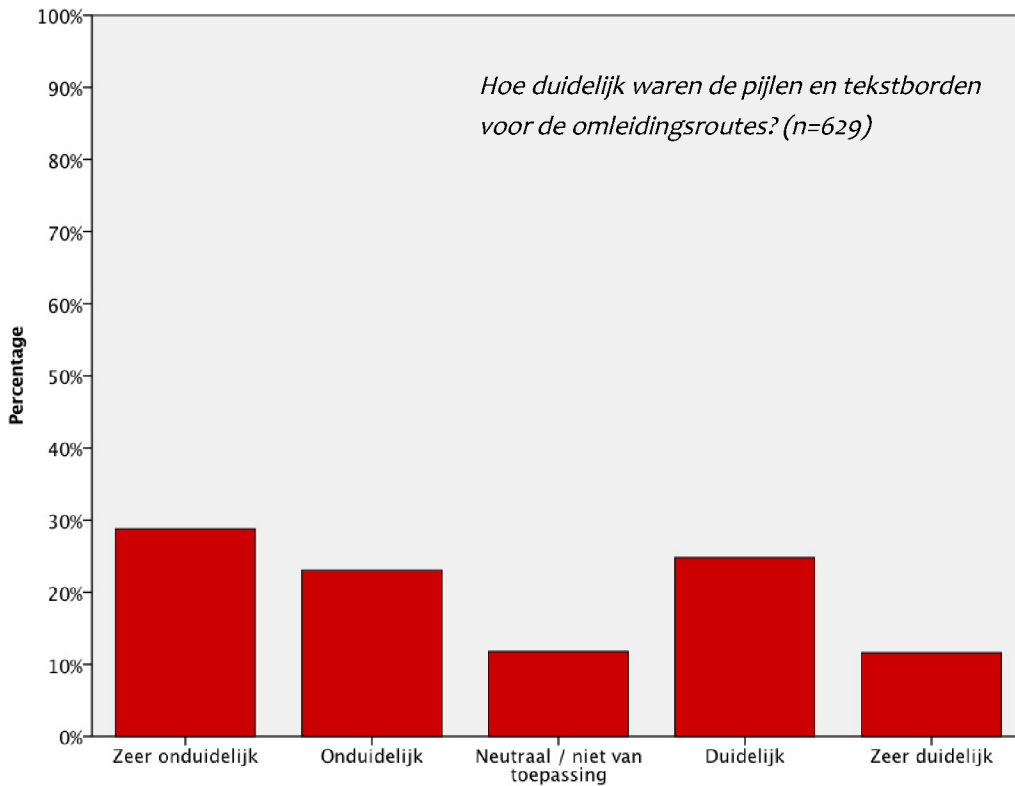
- Fijn om drukte te mijden (43x)
- Sneller/minder stoplichten (25x)
- Als het duidelijk(er) wordt aangegeven (20x)

Als toelichting waarom niet (n=204):

- Het is om/duurt langer (136x)
- Drukke maakt me niet uit (38x)
- Het is onduidelijk/onlogisch (19x)



52% vindt de pijlen en tekstborden (zeer) onduidelijk (23% onduidelijk; 29% zeer onduidelijk).



Meest genoemde toelichtingen bij antwoord (zeer) duidelijk (n=64):

- Pijlen goed zichtbaar (28x)
- Leuke tekstborden (9x)
- Opvallende, felle kleuren (7x)

Meest genoemde toelichtingen bij antwoord (zeer) onduidelijk (n=232):

- Ik begreep niet wat het was (97x)
- Ik dacht dat het iets anders was (31x)
- De route was moeilijk te volgen (27x)
- Uitleg alleen bij begin van de route (24x)

De vraag aan het eind voor suggesties of tips werd door 242 respondenten ingevuld. De meest genoemde antwoorden waren:

- Bewegwijzering moet duidelijker (58x)
- Kortere omleidingsroutes (44x)
- Doel duidelijker maken (34x)
- Communicatie kon beter (27x)

