

# Ontwerptoelichting fietsroute Platolaan Padualaan

## Inleiding

Voor u ligt de ontwerpmemo, ter begeleiding van het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de realisatie van de fietsroute Platolaan Padualaan.

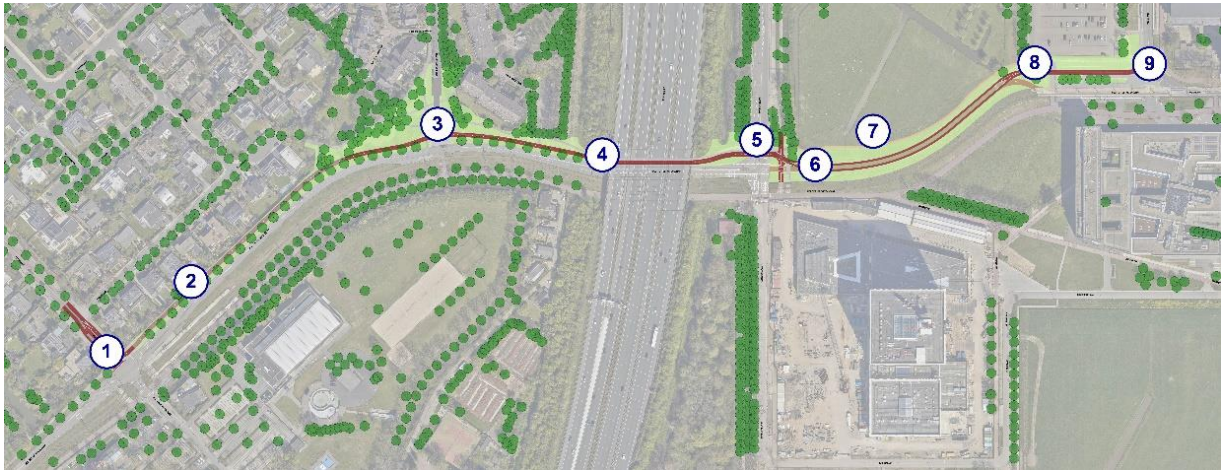
De fietsroute Platolaan – Weg tot de Wetenschap Padualaan is een druk bereden route door studenten en werknemers van en naar het Utrechts Science Park. De verwachting is dat de drukte gaat toenemen en een extra fietsroute gewenst is. Dit doen we met de realisatie van een nieuw tracé ten noorden van de Weg tot de Wetenschap.

## Aanleiding

De fietsroute is onderdeel van de No regret maatregelen om de Zuid van U Ned. In het programma U Ned werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Zo maken we gezonde groei bereikbaar. De doelstelling vanuit het programma U Ned van de fietsmaatregelen “Om de Zuid” is:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP).
- Het spreiden van de fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels.
- Het aanpassen van fietsroutes in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat om verbreding, weginrichting en oversteekbaarheid.
- Het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en daar waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspunten

Het VO is de uitwerking van de voorkeursvariant die samen met een vertegenwoordiging van bewoners gekozen is als alternatieve oplossing voor de fietsroute over de Cicerolaan. De fietsroute heeft als doel heeft een betere spreiding van het fietsverkeer van en naar het Utrecht Science Park (USP) en binnenstad en ook om het kruispunt met de Platolaan en Weg tot de Wetenschap te ontlasten. Deze voorkeursvariant is een tweerichtingsfietspad die vanaf de Platolaan afslaat voor de kruising met de Weg tot de Wetenschap en doorloopt via de noordzijde tot onder het viaduct van de A27 naar de Padualaan.



### Deelopgaven

1. Platolaan en tramhalte Krommerijn
2. Noordzijde Weg tot de Wetenschap
3. Wim Sonneveldlaan
4. Viaduct A27
5. Sorbonnelaan (kruising)
6. Voormalig Busbaan calamiteitenroute naast trambaan
7. Schapenweide
8. Tramhalte Padualaan en parkeerterrein
9. Kruising Padualaan

### Kenmerken fietsroute

Het noordelijke fietspad op de Weg tot de Wetenschap wordt verbreed tot een tweerichtings fietspad. Om een oversteek van de trambaan bij de kruising Sorbonnelaan te voorkomen, loopt dit fietspad door tot in Utrecht Science Park. Daarom is het tracé verkend aan de noordzijde langs de Weg tot de Wetenschap tot aan de Sorbonnelaan en een aansluiting vanaf daar over de voormalige busbaan tot aan het fietspad op de Padualaan in Utrecht Science Park. De route bestaat uit verschillende deelopgaven die verderop worden toegelicht.

### Ontwerpuitingangspunten

- Uitgangpunt is het zo veel mogelijk toepassen van het kwaliteitsniveau van de fietsroutes van de No regret om de Zuid maatregelen\* waar dit tracé onderdeel van is. Echter omdat op veel plekken op de route de maximale ruimte 3,5 meter is tussen dwangpunten, kiezen we vanwege de continuïteit van de route, voor deze breedte op de gehele route.
- Het concept VO is naast de klankbordgroep, besproken met de toetscommissie BING, met daarin oa beheerder, brandweer en U-OV maar ook met de Universiteit en de Provincie als belanghebbenden.
- Weg tot de Wetenschap is onderdeel van stedelijke boomstructuur: deze blijft behouden.
- Bomen blijven behouden tenzij het echt niet kan. De bomen die moeten wijken worden gecompenseerd.

- Voldoende voetgangersruimte langs fietspad en oversteek richting tram en Weg naar Rhijnauwen (Voetpaden voor iedereen).
- Verbetering van de recreatieve voetgangersroutes van en naar USP waar mogelijk een compactere kruising Sorbonnelaan met behoud bomen.
- Dubbel gebruik van de calamiteitenroute/ fietspad waardoor minimaal een meter van de hele busbaan wordt teruggeven aan de Schapenweide en hiermee ruimte voor een wandelpad.
- Verwijderen van verharding voor groen bij de Wim Sonneveldlaan.
- Verwijderen van verharding voor groen bij de parkeerplaats Padualaan.

\* Voor alle fietsroutes uit No-regret geldt dat deze worden uitgevoerd in dezelfde kwaliteit als de hoofdfietsroutes in Utrecht. Rood asfalt is de vereiste voor alle routes van het hoofdnetwerk, zoals vastgelegd in 'Verder met de Fiets' (2002) en het Actieplan Utrecht Fietst (2015). Er moet sprake zijn van een hoge mate van fietscomfort, verharding in asfalt of fietsvriendelijke klinkers en een route zonder haakse bochten. Er wordt gebruik gemaakt van het Handboek Openbare Ruimte versie 2019, (HOR) met daarin alle eisen die aan een (tweezijdig) fietspad worden gesteld. Handboek openbare ruimte | Gemeente Utrecht en toepassen CROW richtlijnen.

## Ontwerpomschrijving fietsroute Platolaan–Padualaan



### Algemene kenmerken fietsroute

Rijbaanbreedte: 3,50 exclusief de bus- fietsstrook.

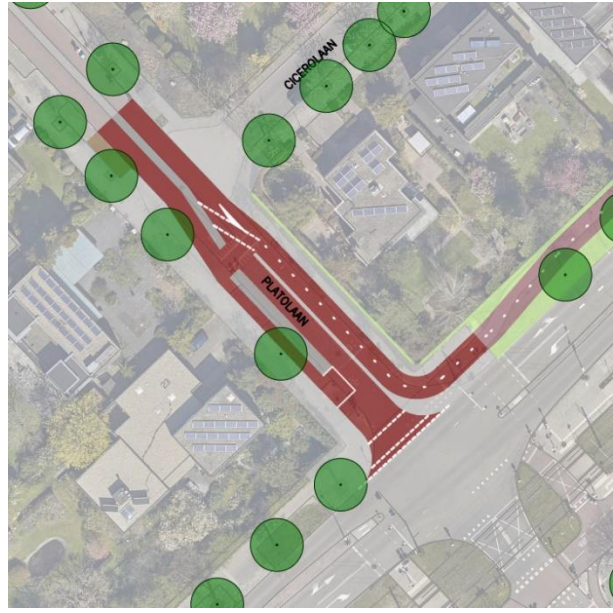
Materiaal: Asfalt exclusief het deel langs de Weg tot de Wetenschap tussen Platolaan en Wim Sonneveldlaan.

Ondanks de verbreding van het fietspad naar twee richtingen neemt het verhard oppervlak per saldo slechts beperkt toe. De toename bestaat uit 500m x 1,50m extra verharding fietspad. De afname ontstaat uit het verwijderen van verharding op de Wim Sonneveldlaan (50 x 2 meter) voor groen en van de voormalig busbaan wordt over een lengte van 325 meter 1 tot 1,5 meter asfalt verwijderd en groen ingericht.

Hieronder wordt per deelopgave de route besproken.

### Kruispunt Platolaan – Weg tot de wetenschap

Vanaf de fietsstraat Platolaan heeft de fietser de keuze om de bestaande of nieuwe route te fietsen. Net na de aansluiting Cicerolaan begint het nieuwe fietspad. Om deze bypass te kunnen realiseren moet drie bomen verplant worden. Tevens worden er vijf parkeerplaatsen opgeheven door het verplaatsen van de rijbaan voor het nieuwe fietspad. In het voortraject lagen er twee varianten op tafel. De beide ontwerpen waren beide identiek met één verschil. Moet de fietser voor of na de Cicerolaan het nieuwe fietspad op kunnen. Na grondig onderzoek met wachtrijberekeningen is gebleken dat er tussen beide varianten



weinig verschil was in wachtrij. Dit heeft ervoor gezorgd dat we hebben gekozen voor de korte compacte variant na de Cicerolaan. Het voordeel van deze variant is dat verkeer vanaf de Cicerolaan heeft beter overzicht op de Platolaan.

Het nieuwe fietspad wordt op trottoirhoogte aangebracht met een tussenruimte van 50 cm tussen rijbaan en fietspad. Door de beperkte ruimte, het zoveel mogelijk sparen van bomen en voor alle verkeer voldoende ruimte creëren was dit de enige mogelijkheid. Dit betekent dat het voetpad aan de kant van de Cicerolaan krap is. Variërend tussen 1.00 meter en 1.40. Aan deze zijde van de weg is door de grote boomspiegels 1.40 de minimale maat. Aan de overzijde voldoet het voetpad wel aan de minimale maat van 1.80. Hiermee is de hoofdroute vanaf de tramhalte richting de Platolaan zoveel mogelijk ruim gehouden. Wat betreft de inrichting van de Platolaan richting de verkeerslichten is deze niet gewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. De middenstrook wordt doorgezet en de wachtruimte voor fietsers blijft gelijk aan de huidige maat. Met het verschil dat de hele rijbaan opgeschoven is.

### Ontwerpkeuze op basis van de verkeerssimulatie

Voor de kruising Platolaan is zowel de huidige (2019, pre-corona) als toekomstige situatie (2030) gesimuleerd. De maatgevende periode is de ochtendspits. Dan rijden de meeste fietsers richting USP. Hiermee is het oplossend vermogen in beeld gebracht van de nieuwe fietsroute via de Noordzijde van de Weg tot de Wetenschap. Dit is gedaan door eerst te simuleren hoe groot de wachtrij met fietsers in de Platolaan wordt als we niets doen. In 2030 blijkt dat de wachtrijlengte, ten opzichte van 2019, ongeveer verdubbelt tot ca. 300 m op het drukste moment van de ochtendspits. In de simulatie waarbij fietsers richting USP kunnen kiezen voor het nieuwe fietspad is ook in 2030, met nog meer fietsers, bijna geen noemenswaardige wachtrij meer te zien op de Platolaan. Hierbij nemen we aan dat ongeveer 50% van de fietsers voor de nieuwe fietsroute kiest. Direct na de Cicerolaan kunnen fietsers, door links voor te sorteren, dit nieuwe fietspad bereiken. Alleen aan het eind van de ochtendspits is de nieuwe fietsroute minder goed bereikbaar doordat een wachtrij voor de verkeerslichten de doorgang blokkeert. Op het drukste moment (rond 08.45 uur) is de wachtrij maximaal 100 m maar dit neemt na 09.00 uur snel weer af. Hoe meer fietsers er kiezen voor de nieuwe route, des te minder congestie er ontstaat voor de

verkeerslichten en hoe beter de nieuwe fietsroute na de Cicerolaan te bereiken is. De gemiddelde wachtrij voor de verkeerslichten is in 2030 (met nieuwe fietsroute) naar verwachting zelfs korter dan in de huidige situatie (pre-corona). En dit terwijl er in 2030 juist 25% meer fietsers gebruik maken van de Platolaan vergeleken met 2019.

De VISSIM bevestigt dat het principe van het links afslaan van fietsers vóór de kruising mogelijk is. Op basis van de uitkomst kiezen we om de linksaffer na de Cicerolaan aan te leggen. De uitkomst van de VISSIM biedt ook inzicht hoeveel ruimte er op deze kruising ontstaat om de frequentie van de tram te verhogen (relevant voor de lopende studie *OV versnellen in Zuid West*) omdat, het onderliggende principe waarbij fietsers voor de kruising afslaan een positief effect heeft op de dienstregeling van de tram.

### **Weg tot de Wetenschap tussen Platolaan en Wim Sonneveldlaan**

Hier wordt het bestaande fietspad van 2.00 meter breder gemaakt tussen bestaande bomen en geluidswal. Tussen het geluidsscherm en de bomen is 3.50 meter maximaal mogelijk met het gebruik van platen van Luxilane. Rood asfalt en de bijbehorende constructie kunnen de wortels aantasten en daarmee verzwakken. Een extern boomtechnisch bureau adviseert om geen asfalt toe te passen bij het verbreden van het fietspad WTTW Noord vanwege het relatief hooggelegen wortelgestel en de matige conditie van de bomen. Op hun advies kiezen we voor verhoogd aangelegde betonplaten (Luxilane) over een lengte van 200 meter en heeft als voordeel dat het fietspad geen last heeft van wortelopdruk. Omdat de wortels gespaard blijven en door extra boombeschermende maatregelen blijven de bomen gezond. Alle bomen blijven behouden. Tevens worden ingrepen gedaan om de boomwortelschade te beperken en de groei te bevorderen.

Om over het verdere tracé een eenheid te creëren is ervoor gekozen om deze maat consequent toe te passen.

De eis van rood asfalt op de fietspaden kan in dit geval niet worden aangehouden.

### **Wim Sonneveldlaan**

Rond de aansluiting met de Wim Sonneveldlaan wordt het tracé zo ingepast dat een meer vloeiende beweging ontstaat. De bestaande route is op sommige punten wat hoekig. Met deze aanpassing kunnen automobilisten van en naar de Wim Sonneveldlaan wachten tussen het fietspad en de Weg tot de Wetenschap. De



ruimte is minimaal 5.00 meter. De inritconstructie wordt aangepast naar de behoefte. Op dit moment is deze te ruim uitgevoerd.

De bestaande trottoirs langs het fietspad kunnen op enkele plekken vervallen, doordat deze niet logisch in het netwerk liggen. Dit biedt ruimte voor het fietspad. Alternatieve routes worden aangebracht die herkenbaarder zijn in het netwerk. Tevens worden enkele plekken waar voetgangers graag lopen, zogenaamde olifantenpaden, geformaliseerd. De hoofdroutes voor voetgangers langs de Wim Sonneveldlaan en Weg tot de Wetenschap worden uitgevoerd in tegels.

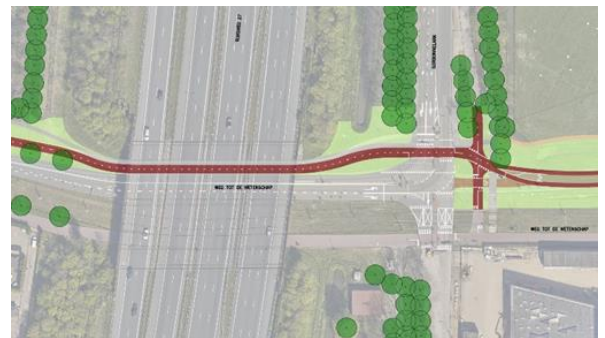
De meer recreatieve routes door het park zijn van halfverharding. Hiermee ontstaat een parkachtige voetgangersroute die de wijk en het USP beter verbindt. Om de ruimtelijke kwaliteit van het park verder te vergroten heffen we 8 parkeerplaatsen op in de Wim Sonneveldlaan, waarmee het park groener en groter wordt.

### **Weg tot de Wetenschap tussen Wim Sonneveldlaan en Sorbonnelaan**

Ook dit deel van het tracé is wat meer 'recht getrokken' zodat het voor fietsers prettiger fietsen wordt. Het voetpad ligt na de oversteek A27 apart van het fietspad. Dit in tegenstelling tot huidige situatie. Onder het viaduct van de A27 komen fiets- en voetpad samen. Om een fietspad van 3,50m te kunnen maken wordt de rijbaan versmald. Dit is mogelijk door de ongebruikte ruimte tot wel 1,00 m in het midden van de rijbaan te benutten. Deze vrijgekomen ruimte is genoeg voor het nieuwe fietspad en voor een marge van 50 cm tussen rijbaan en fietspad. Het voetpad blijft net als in de huidige situatie vrij krap met maximaal 1,80 m.

### **Kruispunt Sorbonnelaan**

Met het nieuwe twee richtingen fietspad wordt het kruispunt aangepast. Dit om wederom het tracé vloeiender aan te kunnen brengen en een volwaardig alternatief te kunnen bieden. Met het verplaatsen van de fiets- voetoversteek blijft er tussen de oversteek tussen de Sorbonnelaan en de Weg tot de Wetenschap 5.00 meter wachtruimte over. Mocht de VRI (stoplichten) uitgeschakeld zijn dan kan het verkeer vanaf de Sorbonnelaan in twee stappen gebruik maken van het kruispunt. Eerst de fiets- en voetgangersoversteek passeren en dan de Weg tot de Wetenschap Voor deze wijziging moet de verkeersregelinstallatie worden verplaatst en uitgebreid voor het twee richtingen fietspad.



Het fietspad vanaf de Sorbonnelaan moet voorrang verlenen op het nieuwe fietspad. Normaal wordt dit door fietsers onderling geregeld, nu kiezen we ervoor om de hoofdroute voorrang te geven.

Het fietspad sluit na het kruispunt Sorbonnelaan aan op een gecombineerde fiets- en calamiteitenroute waar nu nog de voormalige busbaan ligt. Deze wordt dan ook anders ingericht dan een 'gewoon' fietspad. Deze strook is buiten dienst gesteld na de in gebruik name van de Uithoflijn tramlijn. De aansluiting op de hulpdiensteningang wordt onaantrekkelijk gemaakt door het gebruik van grasbetontegels maar ligt zo gecentreerd dat de in- en uitrijdende hulpdiensten gemakkelijk van het kruispunt gebruik kunnen maken.

### Fietspad en hulpdiensten

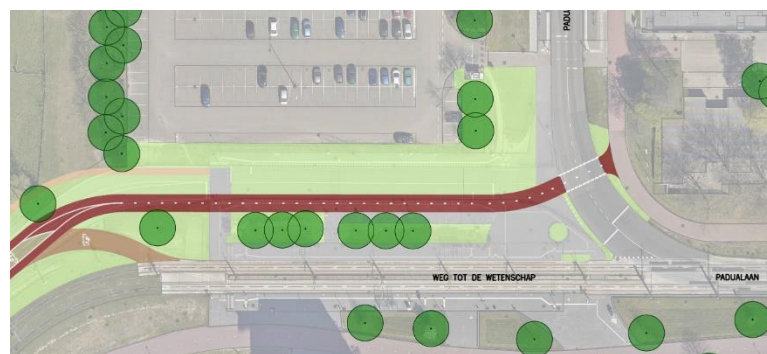
Met de fietser en hulpdiensten op één rijbaan ontstaat een unieke situatie die specifiek is voor deze locatie. Na goed overleg is ervoor gekozen dat hulpdiensten gebruik maken van de middenbaan en de fietsers rijden aan de zijkanten. De Universiteit Utrecht en de gemeente Utrecht (Stedenbouw, omgevingsvisie USP) wensen een zo



smal mogelijk profiel ten gunste van groen recreatie/ wandelen. De nood- en hulpdiensten hechten aan een zo snel mogelijke route tussen binnenstad, USP en (nood-) hospitaal. De basis van het gecombineerde ontwerp ligt in de gedachte dat fietsers bij het horen van sirenes geneigd zijn om de berm in te gaan en daarmee ruimte te maken voor de aankomende hulpdienst. Waar de hulpdiensten aansluiten op het tracé wordt met verkeerslichten aan fietsers duidelijk gemaakt dat één van de hulpdiensten arriveert. Dit is net zoals bij de tram. Verder is met materialisatie, markering en bebording het verschil weergegeven. De gehanteerde maatvoering is voor het 1.75 meter fietsstrook en 3.00 meter hulpdienstenstrook. Voor de tramhalte Padualaan wordt gebruik gemaakt van de bestaande uitweg voor hulpdiensten. Het laatste gedeelte van het fietspad zonder hulpdiensten is in dezelfde maatvoering 3,50). Het fietspad ligt ingepast tussen parkeerterrein UU en tramhalte. Het ontwerp van de omliggende ruimte wordt in overleg met Universiteit (eigenaar grond) en de Provincie (eisen inrichting tramhalte) nader bepaald. Het tracé van het fietspad is zo dicht mogelijk tegen de bestaande halte Padualaan aangelegd. Dit op verzoek van de Universiteit. De vrijgekomen ruimte kan gebruikt worden voor de toekomstige bouwinvulling. Bij het uitwerken is rekening gehouden met twee dwangpunten, bomen en twee techniekkasten van de Uithoflijn. Het trottoir van de tramhalte langs de Padualaan wordt opnieuw ingericht. Uitgangspunt is dat voetgangers op vaste plekken de busbaan kunnen oversteken. In de huidige situatie wordt dit voorkomen met hekwerk. Dit is niet fraai en gekeken wordt hoe dit landschappelijk beter ingevuld kan worden.

### Oversteek Padualaan

Tenslotte de oversteek met de Padualaan. Het fietspad kruist de busbaan en ligt daarmee uit de voorrang. Dit is de enige locatie in het project. Op en rond de oversteek worden de gebruikelijke VRI masten geplaatst. Dit om de voorrang voor de bussen te regelen.



De aansluiting van het fietspad op het bestaande tracé is niet ideaal door de beperkte ruimte van bestaande bebouwing en beplanting/heuvels rond deze gebouwen. Er is gekeken naar alternatieven, alleen zijn deze als niet haalbaar beschouwd. Daarom is er gekozen voor deze beperkte aansluiting met een minimale wachtruimte van net aan 2,50 meter. Dit betekent dat één enkele fietsers kan wachten tussen de Padualaan en het bestaande fietspad. De openbare ruimte

aan zowel de noord als de zuidzijde van het fietspad wordt nog in overleg met de Universiteit Utrecht als grondeigenaar en de Provincie (herinrichting tramhalte) bepaald.

### **Toegankelijkheid**

Aan de toegankelijkheidseis kan op veel plekken worden voldaan (zie bijgevoegde plantekening toegankelijkheid).

Dit geldt niet voor de parkomgeving rond de Wim Sonneveldlaan en een deel van het voetpad op de Platolaan. In de parkomgeving is voor een smaller profiel (1.50 meter) van de halfverharde paden gekozen omdat dit meer aansluit in het park. De hoofdroute langs de Wim Sonneveldlaan voldoet wel aan de minimale maat van 1.80.

Langs de Platolaan is het voetpad aan de zijde van de Cicerolaan smaller dan 1.40. Dit geldt overigens voor de gehele Platolaan door de grote boomspiegels. Aan de overzijde voldoet het voetpad aan de minimale breedte van 1.80.

Door de beperkte ruimte rond het kruispunt met het voetpad en het fietspad is het pad max. 1.00 meter. Voetgangers kunnen gebruik maken van het voetpad parallel aan de Weg tot de Wetenschap en oversteken naar de bredere kant van de Platolaan.